

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
61.22-0001 Herr Krause-Kämereit

13.07.2012
6111

Niederschrift über eine Bürgeranhörung nach § 3 (1) BauGB

Stadtbezirke:	Münster-Mitte, -Nord und -Ost
Anlass:	38. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster in den Stadtbezirken Mitte, Nord und Ost - Herausnahme der Entlastungsstraße Nord -
Datum / Zeit:	25.04.2012, 18.30 Uhr
Ort:	Agora des Bürgerhauses Kinderhaus, Idenbrockplatz 8, 48159 Münster
Teilnehmer:	ca. 100 Bürgerinnen und Bürger
Leitung der Bürgeranhörung:	Herr Manfred Igelbrink, Bezirksbürgermeister MS-Nord Herr Peter Fischer-Baumeister, Bezirksbürgermeister MS-Mitte
Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung:	Herr Tobias Krause-Kämereit, Stadtplanungsamt Herr Ralf Renkhoff, Stadtplanungsamt Frau Maria Dirking, Stadtplanungsamt, Protokoll

Herr Bezirksbürgermeister Manfred Igelbrink eröffnete um 18.35 Uhr die Bürgeranhörung, begrüßte die Anwesenden und richtete Grüße von Frau Martina Klimek, Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirks Münster-Ost, aus, die wegen einer parallel stattfindenden Veranstaltung zum Bürgerhaushalt im Stadtbezirk Münster-Ost nicht an der Bürgeranhörung teilnehmen konnte. Herr Igelbrink informierte anschließend über den geplanten Ablauf der Veranstaltung. Anschließend erläuterte Herr Krause-Kämereit das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans, dessen förmlicher öffentlicher Teil mit dieser Veranstaltung begonnen hat, und stellte das der Flächennutzungsplan-Änderung zugrunde liegende Konzept vor:

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt im Freiraum zwischen den Stadtteilen Rumphorst und Uppenberg im Norden des Stadtbezirks Mitte und den Stadtteilen Coerde und Kinderhaus im Süden des Stadtbezirks Nord die Trasse der so genannten Entlastungsstraße Nord als Hauptverkehrsstraße dar. Sie verbindet die Steinfurter Straße im Westen mit dem Schiffahrter Damm im Osten. Die Trasse der Entlastungsstraße Nord verläuft dabei ausschließlich in dem Freiraum, der im Grünsystem und Freiraumkonzept gemäß der Grünordnung Münster Bestandteil des 2. Grünrings ist. Dieser Abschnitt des 2. Grünrings verbindet dabei auch die aus nördlichen Richtungen in den Grünring mündenden

Hauptgrünzüge „Hoppengarten – Edelbach“ im Nordosten, „Nördliches Aatal“ im Norden und „Vorbergs Hügel – Gasselstiege“ im Nordwesten.

Am 02.12.2009 wurde der gemeinsame Antrag an den Rat – A-R/0031/2009 "Planung für III. Nordtangente einstellen - Flächennutzungsplan korrigieren" – der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis90/Die Grünen/GAL, der Fraktion Die Linke.Münster sowie der Ratsherren Pfau (UWG), Kersting (ödp) und Langenfeld (Piraten) in den Rat eingebracht und an den Hauptausschuss verwiesen. Der Hauptausschuss hat am 03.02.2010 zu der zugehörigen Verwaltungsvorlage V/0027/2010 mehrheitlich folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Die Trasse der III. Nordtangente bzw. Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße und dem Schiffahrter Damm wird aus dem Flächennutzungsplan (FNP) gestrichen. Das hierzu erforderliche Änderungsverfahren ist unter gleichzeitiger Einstellung aller weiteren Planungs- und Prüfverfahren für die III. Nordtangente unverzüglich einzuleiten.
2. Es wird geprüft, wie im Planungsbereich die wertvollen und geschützten Landschaftsbestandteile als ökologischer Schutzraum ausgeweitet, ggf. höher gestuft und noch besser in das Biotopverbundnetz eingebunden werden können.
Statt den Autoverkehr im Plangebiet mit neuen Straßen weiter zu erhöhen, soll die Verkehrsbelastung reduziert werden. Dazu sind entsprechende BürgerInnen-Beteiligungsmöglichkeiten, z.B. durch BürgerInnenversammlungen, zu gewährleisten, um hierdurch die Möglichkeit zu schaffen, gezielt Vorschläge einzubringen.“

Auf der Grundlage des Beschlusspunktes 1 hat der Rat der Stadt Münster am 28.04.2010 mit der Vorlage V/0187/2010 den Beschluss zur entsprechenden Änderung des FNP gefasst und damit das Verfahren zur 38. Änderung des Flächennutzungsplans formal eingeleitet.

Im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans hatte der Planungsausschuss am 07.03.2002 beschlossen, dass die Entlastungsstraße Nord als eine innerstädtische Straßenverbindung zwischen der Steinfurter Straße im Westen und dem Schiffahrter Damm im Osten als Hauptverkehrsstraße im Entwurf zur Fortschreibung des FNP darzustellen ist. Aufgrund der Darstellung der Entlastungsstraße Nord im FNP wurde die ebenfalls im FNP bestehende Darstellung des Straßenzuges der Kreisstraße 7 (K 7), die bisher als Teil des innerstädtischen und die Stadtteile verbindenden Hauptstraßennetzes fungierte und durch die geplante Entlastungsstraße Nord eine deutliche Verkehrsentslastung erfahren sollte, entbehrlich und sie wurde zwischen Schiffahrter Damm und Steinfurter Straße aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen.

In Folge der nunmehr geplanten Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP müssen dafür andere Straßen die im FNP bisher dargestellte Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße Nord im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz übernehmen und als Hauptverkehrsstraßen neu bzw. erneut im FNP dargestellt werden. Entsprechend soll die K 7 zwischen dem Schiffahrter Damm im Osten – über Königsberger Straße, Holtmannsweg, Zum Rieselfeld, Bröderichweg, Am Burloh, Westhoffstraße und Wilkinghege – bis zur Steinfurter Straße im Westen erneut als Hauptverkehrsstraße im FNP dargestellt werden.

Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP hat Auswirkungen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsverteilung und -belastung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte im Änderungsbereich. Diese Auswirkungen sind ausführlich in der Tabelle: „Entwicklung der Querschnittsbelastungen [KFZ/24h]“ (s. Anlage) beschrieben, die in der Versammlung zur Bürgeranhörung präsentiert wurde. Für 17 repräsentative Querschnitte im Untersuchungsraum wurden hier die Verkehrsbelastungen Analyse/Bestand 2010 zu Prognose 2025 vergleichend gegenüber gestellt.

Prognose 2025

Für die Prognose 2025 wurden die Rahmenbedingungen des aktuellen FNP berücksichtigt, jedoch ohne die Entlastungsstraße Nord (allerdings mit Fertigstellung der B 51/B 481n).

Darüber hinaus wurden 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 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.

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. Zum Vergleich: 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-Verkehr (Pendlerverkehr) in diesem Zeitraum nahezu verdoppelt.

Zusammenfassung der Auswirkungen im Verkehrsnetz

Wegen des bis 2025 insgesamt weiterhin noch steigenden Verkehrsaufkommens in Münster ist insbesondere auch mit teilweise deutlichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens im Bereich der Ortsdurchfahrten Kinderhaus und Coerde im Zuge der Kreisstraße 7 zu rechnen. Die Schwerpunkte des Zuwachses liegen dabei im Bereich der Straße Wilkinghege und des Bröderichwegs im Stadtteil Kinderhaus sowie insgesamt auf der Königsberger Straße im Stadtteil Coerde. 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.

Zur Vervollständigung eines geschlossenen Straßennetzes sind ergänzend die Kanalstraße nach Norden bis zum Bröderichweg sowie der Hohe Heckenweg nach Norden bis zur Königsberger Straße als Hauptverkehrsstraßen darzustellen.

Durch die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord wird deren Trasse entsprechend der nördlich bzw. südlich angrenzenden Darstellungen im Bereich östlich des Kinderbachs überwiegend als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage neu dargestellt. Im Bereich zwischen Kinderbach und Steinfurter Straße wird die Trasse entsprechend der nördlich bzw. südlich angrenzenden Darstellungen als Fläche für die Landwirtschaft neu dargestellt.

Das vorliegende FNP-Änderungsverfahren bezweckt die Herausnahme der Darstellung der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP und hat zur Folge, dass sich zwar für die Anwohner im vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetz Münster-Nord keine Entlastungswirkungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der Immissionen einstellen werden, andererseits aber Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden. Ein Ausgleich ist für die Herausnahme der Darstellung der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP nicht erforderlich.

Im Anschluss daran forderte **Herr Igelbrink** die Bürgerinnen und Bürger auf, ihre Meinung zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplans zu äußern sowie Fragen zu stellen.

Die nachfolgend aufgeführten Fragen und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern wurden nach Themengruppen sortiert und themenspezifisch in der Veranstaltung zur Bürgeranhörung von der Verwaltung wie folgt beantwortet.

- Ein Bürger hielt der Verwaltung vor, sie habe die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie mit überwiegend positiven Auswirkungen des Verzichts auf die Entlastungsstraße nicht erwähnt. Er warf der Verwaltung eine einseitige Stellungnahme vor.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass er seinen Vortrag wegen Zwischenfragen noch nicht habe abschließen können. Wegen der einsetzenden Diskussion habe er seinen Vortrag jedoch vorzeitig beendet und vorgesehen, diese Aspekte im Rahmen der weiteren Antworten einbringen zu können.

- Ein Bürger wies auf die Aufgabe der Verwaltung hin, den Sachverhalt neutral darzustellen.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass eine nicht wertende Darstellung der Sachverhalte Aufgabe der Verwaltung sei. Dazu gehöre aber auch das Aufzeigen der Wirkungen des Verzichts auf die Entlastungsstraße Nord auf die zukünftige Verkehrsverteilung im vorhandenen Straßennetz der betroffenen Stadtteile.

Umweltbelange

- Ein Bürger wies darauf hin, dass mit Realisierung der Nordtangente die Belastung des Korridors erheblich höher ausfallen würde, als ohne die zusätzliche Straße, da mit der Realisierung der Nordtangente zusätzliche Verkehre entstehen würden.
- Ergänzend wies ein Bürger auf den hohen ökologischen Eingriff der Trasse durch das Aatal hin; die Frischluftschneise würde durch diesen Straßenbau zerstört.

Herr Krause-Kämereit wies darauf hin, dass im Umweltbericht zur 38. Änderung des FNP ansatzweise diese Wirkungen beschrieben sind, dass aber durch das erhöhte Verkehrsaufkommen im bestehenden Straßennetz wegen des Verzichts auf die Entlastungsstraße Nord auch negative Umweltauswirkungen entlang dieser Straßen zu verzeichnen seien.

- Ein Bürger regte an, die Trasse der Nordtangente zu sichern, um langfristig einen Bau zu ermöglichen. Nur aktuell sei diese Planung nicht umsetzbar.
- Ergänzend wies ein Bürger auf die Bedeutung der Frischluftschneise als Raum für die städtische Erholung hin.
- Ein Bürger fragte, ob es mit dem Wegfall der Trasse der Entlastungsstraße Nord die Möglichkeiten einer baulichen Nutzung des Geländes gebe.
- Bürger fragte nach der Sicherung der Grünflächen nach dem Wegfall der Trasse der Entlastungsstraße Nord.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass die jetzige Trasse der Entlastungsstraße Nord auch zukünftig als Freiraum erhalten bliebe und im FNP als Grünfläche mit verschiedenen Zweckbestimmungen – im Wesentlichen aber mit der Zweckbestimmung Parkanlage – dargestellt bleiben werde. Der Freiraum sei Bestandteil des II. Grünrings der Grünordnung Münster. Diese sei vom Rat beschlossen und deren Ziele seien im Rahmen der Fortschreibung des FNP, wirksam seit dem 08.04.2004, in den FNP eingearbeitet worden. Eine Überplanung der Trasse durch Siedlungsflächen stünde den vorgenannten Beschlüssen entgegen und sei nicht vorgesehen.

- Ein Bürger fragte, warum die Flächen im Bereich der ehemaligen Trasse der Entlastungsstraße Nord zum Teil als Fläche für die Landwirtschaft bzw. als Grünfläche dargestellt werden sollen. Er fragte weiter, warum nicht insgesamt der Freiraum als landwirtschaftliche Fläche dargestellt werde, damit die landwirtschaftlichen Flächen nicht aus dem Produktionskreislauf genommen werden.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass sich die jeweilige Darstellung der ehemaligen Trasse der Entlastungsstraße Nord jeweils nach der im Flächennutzungsplan (FNP) unmittelbar nördlich bzw. südlich angrenzend dargestellten Nutzung richtet. Die Darstellung von Grünflächen bedeutet nicht, dass hier eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich ist. Im Gegenteil: Im Erläuterungsbericht wird im Zusammenhang mit der Einbindung der Ziele der Grünordnung Münster in den 2004 fortgeschriebenen FNP ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei einer im FNP dargestellten Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“, die für den örtlichen Bedarf an öffentlichen Freizeit- und Erholungsfunktionen sowie entsprechender Erholungseinrichtungen entwickelt werden soll,

- je nach spezifischer Zielkonzeption für die Entwicklung eines bestimmten Typs „Parkanlage“ land- und forstwirtschaftlich extensiv genutzte Flächen generell nicht ausschlossen, sondern ausdrücklich erwünscht sind und
 - die Umsetzung stets im Einvernehmen und mit freiwilliger Mitwirkung der betroffenen Grundstückseigentümer und/oder Pächter erfolgt, i.d.R. den vor Ort ansässigen Landwirten.
- Ein Bürger wies auf die Gefahren für das Grundwasser hin, weil geplant war, die Entlastungsstraße Nord im Bereich des Kiessandrückens zu führen.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass im Fall der konkreten Planungen für eine Entlastungsstraße Nord dieser Aspekt im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen gewesen wäre. Tatsächlich geht es aktuell aber im Gegenteil um die Herausnahme der Trasse der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP und damit um die Aufgabe dieser Planung.

Allgemeine Verkehrsthemen

- Ein Bürger wies darauf hin, dass bei weiter steigenden Preisen für Kraftstoffe ein verändertes Verkehrsverhalten eintreten werde. Er regte eine Verbesserung des ÖPNV, die Möglichkeit der Optimierung von Ampelschaltungen etc. an.

Herr Renkhoff antwortete, dass die Stadt Münster aktuell den 3. Nahverkehrsplan aufstelle, um gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben der Stadtwerke Münster den ÖPNV weiter zu verbessern. Darüber hinaus werden im gesamten Stadtgebiet alle Ampelanlagen überholt und die veraltete Technik gegen modernste Technik ausgetauscht. Ein Teil der Lichtsignalanlagen wurde bereits überarbeitet. Jedoch werde es noch einige Jahre dauern, bis alle Anlagen ausgetauscht und deren Programmierung überarbeitet worden seien. Hierdurch soll der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer optimiert werden.

- Ein Bürger regte an, die Gelder, die für die Realisierung der Entlastungsstraße Nord eingeplant waren, zur Optimierung von Alternativen zu nutzen.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass Gelder in den städtischen Haushalt in der Vergangenheit nur für Gutachten (Verkehrsentwicklung, Umweltstudie zur Trassenoptimierung) und ggf. zum Flächenerwerb eingeplant gewesen seien. Gelder für die konkrete Planung und bauliche Maßnahmen wurden in den Haushalt noch nicht eingestellt.

- Ein Bürger wies auf Verbesserungsmöglichkeiten der Radwegeverbindungen hin; diese seien nur für Fahrten bis 17 km/h ausgerichtet. Beläge müssten für schnellere bzw. Elektroräder angepasst werden.

Herr Renkhoff antwortete, dass das Thema Elektromobilität bereits ein wichtiges Thema bei der Verkehrsplanung der Stadt Münster sei. Durch die Förderung von E-Bikes und Pedelecs solle das gute Verkehrsverhalten der Münsteraner weiter gesteigert werden. Zurzeit werden mögliche Korridore unter dem Aspekt der Einrichtung von Radschnellwegen und Velorouten geprüft.

- Ein Bürger fragte nach der Möglichkeit einer Begrenzung des Schwerlastverkehrs auf den jetzt dargestellten Hauptverkehrsstraßen.

Herr Renkhoff antwortete, dass auf den klassifizierten Straßen (das sind die im Flächennutzungsplan dargestellten Hauptverkehrsstraßen) generell die Möglichkeit einer Begrenzung des Schwerlastverkehrs rechtlich nicht gegeben sei.

- Ein Bürger wies auf die zu erwartende hohe Verkehrsbelastung der Königsberger Straße hin.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass in der Verkehrsuntersuchung 2011 die Verkehrsverteilung im Untersuchungsraum (Bestand 2010) der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsverteilung für den Planfall „Netz ohne die Entlastungsstraße Nord“ aufgezeigt worden ist. 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.

Bei dieser Steigerung um bis zu rd. 33 % bzw. absolut ca. 3.300 Kfz-Fahrten/24h (Königsberger Straße) 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 (z. B. maximal 37.000 - 37.500 Kfz-Fahrten/24h im Bereich York-Ring bzw. Lublinring).

Eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Coerde vom Schwerlastverkehr ist in Zukunft jedoch dadurch zu erwarten, dass weiterhin am geplanten Bau einer östlichen Zufahrt der zentralen Mülldeponie vom Schiffahrter Damm über eine noch zu errichtende Kanalbrücke über den DEK festgehalten wird.

- Ein Bürger fragte, ob Planungen bestehen, die plangleichen Kreuzungen mit den Bahngleisen zu beseitigen.

Herr Renkhoff antwortete, dass grundsätzlich das Bestreben bestehe, höhengleiche Bahnübergänge zu beseitigen. Ob es in dem vorliegenden Fall konkrete Planungen gäbe, konnte Herr Renkhoff nicht beantworten.

Eine anschließende Nachfrage in der Verwaltung hat ergeben, dass aktuell der Bahnübergang Holtmannsweg am westlichen Ortsausgang von Coerde umgebaut und optimiert worden ist, es aber darüber hinaus keine konkreten Pläne zur Beseitigung der beiden Bahnübergänge gibt.

Ein Bürger fragte nach Möglichkeiten der Entschleunigung des Verkehrs durch beispielsweise die Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Bereich Holtmannsweg, um dadurch die Strecke unattraktiv für den Durchgangsverkehr zu machen.

Herr Renkhoff antwortete, dass es sich bei den in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Straßen im Wesentlichen um Hauptverkehrsstraßen handelt, die zudem noch zum so genannten Feuerwehr-Vorbehaltsnetz der Stadt Münster zählen. Zur Sicherstellung der Feuerschutz- und Hilfsleistungs-Einsätze der Feuerwehr erfüllt das Feuerwehr-Vorbehaltsnetz im Stadtgebiet bestimmte Anforderungen, die ein möglichst zügiges Erreichen des jeweiligen Einsatzortes ermöglicht und sicherstellt. Das bedeutet u.a., dass die Straßen des Feuerwehr-Vorbehaltsnetzes nicht Bestandteil von verkehrsberuhigten Zonen sein dürfen. Das trifft auch auf den Holtmannsweg zu.

- Mehrere Bürger regten eine stärkere Kooperation der Stadt Münster mit den Umlandgemeinden an, um die Anzahl der Pendler, die mit dem eigenen PKW in die Stadt fahren, zu reduzieren und den Anteil des ÖPNV zu stärken.

Herr Renkhoff antwortete, dass sich die Zahl der Pendler in den letzten 25 Jahren verdoppelt habe. Durch Taktverdichtungen, den Ausbau der Schienenhaltepunkte, die Einführung des Job-Tickets sowie neue, moderne Züge stiegen auch die Fahrgastzahlen auf der Schiene um über 50 % an. Darüber hinaus wurden vielerorts Mitfahrerparkplätze angelegt, um Fahrgemeinschaften zu fördern. Aber nicht nur die Einpendler aus dem Umland belasten das Straßennetz in Münster. Immer mehr Münsteraner pendeln täglich ins Umland, um dort zu arbeiten. Für diese Wege benutzt auch der Münsteraner vorwiegend seinen Pkw. Ziel sei es, dass sich der Münsteraner auch für diese Wege zukünftig so umweltbewusst verhalte, wie bei den innerstädtischen Wegen.

- Einige Bürger regten an, die Bürgerschaft bei der Entwicklung von verkehrlichen Alternativen einzubinden.

Herr Renkhoff antwortete, dass die Bürgerbeteiligung grundsätzlich Bestandteil aller Planverfahren von Verkehrsmaßnahmen sei. Ergänzend erklärte er, dass jeder einzelne Bürger durch sein eigenes Verkehrsverhalten bzw. seine getroffene Wahl des jeweils genutzten Verkehrsmittels generell auch das Verkehrsaufkommen mitbestimme und beeinflusse.

- Ein Bürger erkundigte sich, ob wegen des Verzichts auf die Entlastungsstraße Nord zukünftig ein 4-spuriger Ausbau der bestehenden Hauptverkehrsstraßen angedacht sei.

Herr Renkhoff antwortete, dass die prognostizierten Verkehrsmengen keine Veranlassung für einen Straßenausbau gäben, sondern diese auf den bestehenden Straßenquerschnitten leistbar seien.

- Bürger warf der Verwaltung vor, nur Verkehre zu zählen und nicht zu planen.

Herr Krause-Kämereit wies diesen Vorwurf zurück und antwortete, dass die aktuelle Aufgabenstellung darin bestehe, eine bislang geplante Straße aus dem FNP herauszunehmen. Im Rahmen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung wurde hierzu untersucht, wie sich der Verkehr zukünftig im bestehenden Straßennetz verteilen wird und ob ggf. begleitend planerische Maßnahmen zur Wahrung der Leistungsfähigkeit des Netzes erforderlich sein werden, was aber im Ergebnis nicht der Fall ist.

- Ein Bürger fragte, warum in Coerde im Bereich Hamannplatz Bäume gefällt wurden, was negative Auswirkungen im Hinblick auf die Ausbreitung von Verkehrslärm und die Luftschadstoffe bedeutet.

Herr Krause-Kämereit antwortete, dass dieser Vorgang den anwesenden Verwaltungsvertretern nicht bekannt sei; er kündigte hierzu an, sich um eine entsprechende

Sachaufklärung zu bemühen und das Ergebnis in das Protokoll der Bürgeranhörung einzufügen.

Eine entsprechende Nachfrage beim zuständigen Amt für Grünflächen und Naturschutz hat folgenden Sachstand ergeben: Ende Februar 2011 ist im Bereich Hamannplatz auf öffentlicher Fläche eine Buche aus einem Hochbeet entfernt worden, weil deren Standfestigkeit nicht mehr gegeben war. Diese Maßnahme war seinerzeit durch eine entsprechende Pressemitteilung bekannt gemacht worden. Von der hier angesprochenen Baumfällaktion im Frühjahr 2012 ist dem Amt nichts bekannt; wenn dies so zutrifft, handelt es sich vermutlich um eine Maßnahme auf privatem Grund.

Verkehrsthemen im Stadtteil Kinderhaus

- Anwohner der Straße Am Burloh befürchten, dass durch die neue Verkehrsführung die Verkehrsbelastungen auf der Straße Am Burloh zunehmen werden.

Herr Renkhoff antwortete, dass durch den Einbau von Kreisverkehren generell die Möglichkeit einer direkten Verkehrssteuerung genommen sei. Dies betreffe insbesondere die ehemalige Kreuzung Westhoffstraße/Am Burloh. Hier müsse im Weiteren beobachtet werden, wie sich das Verkehrsverhalten in Zukunft einpendeln bzw. entwickeln werde. Ggf. müsse später durch geeignete Maßnahmen steuernd eingegriffen werden. Grundsätzlich müsse damit gerechnet werden, dass die Verkehrsbelastungen im Zuge der Straße Am Burloh zu- nehmen werden.

- Ein Bürger fragte, warum der Verkehr in Kinderhaus laut Plan über die Westhoffstraße und damit durch ein Wohngebiet geleitet werde.

Herr Renkhoff antwortete, dass die Signatur im Stadtplan mit der Bedeutung der Straße und ihrer Netzfunktion übereinstimme.

- Ein Bürger regt an, die Westhoffstraße durch eine Vorfahrtsregelung auf die Straße am Burloh zu leiten; **Herr Renkhoff** sagte eine entsprechende Prüfung zu.

Sonstige Themen

Während der Veranstaltung wurden auch ergänzend eine Reihe weiterer Vorschläge zur individuellen Änderung des eigenen Verkehrsverhaltens vorgetragen und allgemeine Hinweise gegeben, die im Folgenden wiedergegeben werden, aber nicht durch die Verwaltung zu beantworten waren:

- Eine Bürgerin wies darauf hin, dass die Buslinien, die auch das Schulzentrum Kinderhaus nördlich der Kristiansandstraße bedienen, in der Taktfolge verdichtet worden seien; dieses verbesserte Angebot müsse stärker kommuniziert werden, damit es auch angenommen werde.
- Eine Bürgerin wies auf die Möglichkeit hin, den Pendlerverkehr durch den Bau eines Fahrradparkhauses im Bereich Steinfurter Straße / Ecke Wilkinghege zu begrenzen. Gemeint war hier offenbar der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad. Ergänzend regte sie an, die Möglichkeiten des Jobtickets für Pendler stärker zu kommunizieren.
- Ein Bürger wies auf die Gefahr der Umfahrung der gebührenpflichtigen Nutzung der Autobahn durch den Lkw-Verkehr bei Fertigstellung der B 481n sowie der Entlastungsstraße Nord hin, um dadurch Maut-Gebühren zu sparen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, bedankten sich Herr Igelbrink und Herr Fischer-Baumeister bei den Bürgerinnen und Bürgern für das rege Interesse an den Planungen und die zahlreichen Fragen und Meinungsäußerungen. Gegen 20.15 Uhr schloss Herr Igelbrink die Bürgeranhörung.

gez.

gez.

Manfred Igelbrink
Bezirksbürgermeister Münster-Nord

Peter Fischer-Baumeister
Bezirksbürgermeister Münster-Mitte

Für die Verwaltung

gez.

gez.

gez.

Maria Dirking
Schriftführerin

Tobias Krause-Kämereit

Ralf Renkhoff

Anlage: Verkehrsuntersuchung (Auszug)

Verkehrsentwicklungen

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

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.

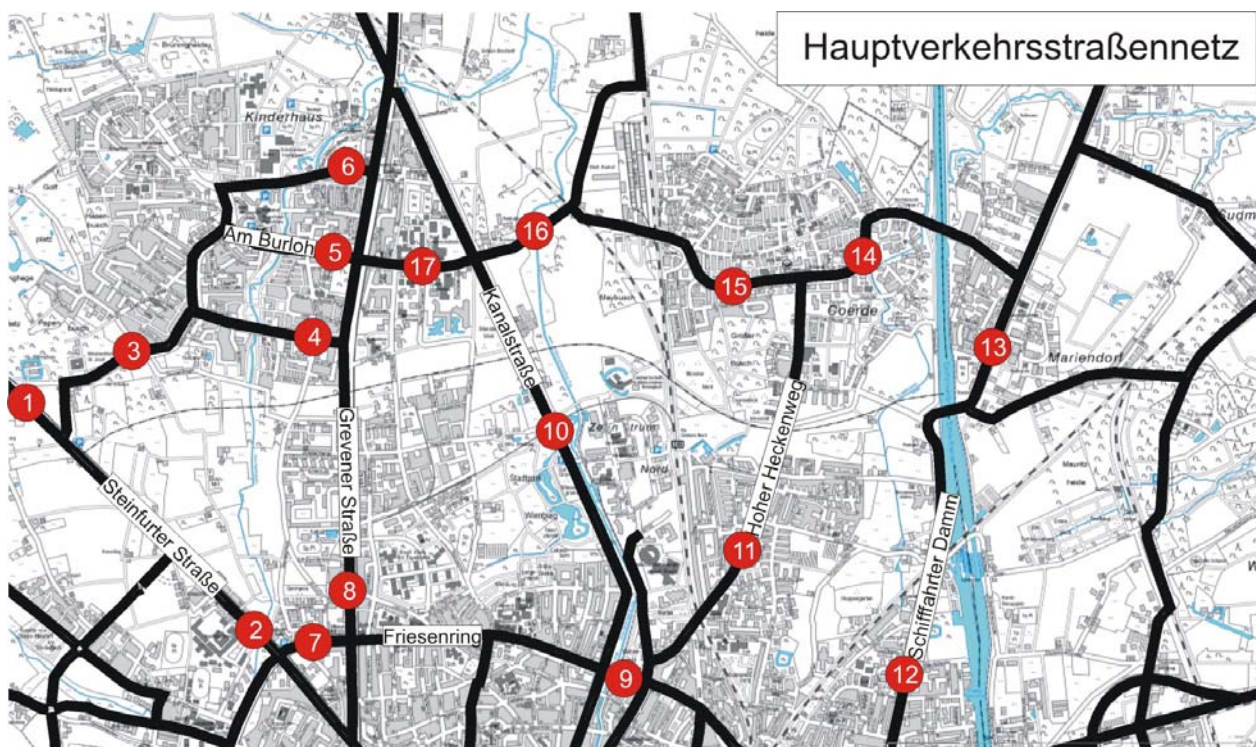


Abbildung: Lage der Querschnitte

Die nachfolgende Tabelle zeigt die aktuelle (2010) und die Prognosebelastung 2025 der ausgewählten 17 Querschnitte.

Tabelle: Entwicklung der Querschnittsbelastungen [KFZ/24h]

STADTTEIL		Tages-Verkehrsbelastung		
Nr. Quer- schnitt	Strecken- abschnitt	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

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 Schifffahrter 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 Schifffahrter 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).