

Stellungnahmen zur Offenlegung

der 38. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster in den Stadtbezirken Mitte, Nord und Ost im Bereich der Trasse der Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße im Westen und dem Schiffahrter Damm im Osten – Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem Flächennutzungsplan –

Im Rahmen der Offenlegung wurden zum Entwurf der 38. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) für den Bereich der Entlastungsstraße Nord zwischen Steinfurter Straße und Schiffahrter Damm in den Stadtteilen Coerde, Kinderhaus, Rumphorst und Uppenberg (Herausnahme der Entlastungsstraße Nord) folgende Anregungen vorgetragen.

1 Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen

Die IHK Nord Westfalen regt an, die Trasse der Entlastungsstraße Nord im FNP weiterhin als Hauptverkehrsstraße darzustellen. Für diese Anregung werden folgende Gründe angegeben:

- 1.1 Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP hat zur Folge, dass sich für die Anwohner entlang des vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetzes in Münster-Nord keine Entlastungswirkung im Hinblick auf Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit und Immissionen einstellen wird. Andere Straße im Stadtbezirk Nord müssen die Verbindungsfunktionen der Entlastungsstraße Nord tragen und sind dabei teilweise baulich nicht dafür ausgelegt.
- 1.2 Insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Coerde und Kinderhaus würde sich die fehlende Entlastungswirkung bei Verzicht auf die Entlastungsstraße Nord nachteilig auswirken. Die Verkehrsuntersuchung 2011 prognostiziert bis 2015 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um bis zu 33% gegenüber 2011. Diese Entwicklung kann sich erschwerend auf die Verkehrssicherheit und auf die Immissionsbelastung auswirken.
- 1.3 Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP konterkariert die Arbeit der Ordnungspartnerschaft. Durch den Verzicht auf die Entlastungsstraße Nord wird die Möglichkeit zu einer Verlagerung von Verkehrsanteilen vom unfallträchtigen 2. Nordtangentialring sowie von den nördlichen Radialverbindungen auf die Entlastungsstraße Nord als leistungsfähiger Tangentialachse vergeben. Auch wäre das Gewerbegebiet Meßkamp/Nienkamp über die Entlastungsstraße Nord besser zu erreichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.1 und 1.2:

Die vorgetragenen Begründungen für die Beibehaltung der Trasse der Entlastungsstraße Nord im FNP zählen zu den Argumenten, warum auch die Stadt Münster über 40 Jahre lang den Trassenverlauf für eine mögliche Entlastungsstraße Nord im FNP gesichert hat.

Mittlerweile sind aber die Anforderungen an den Schutz der Umwelt so hoch, dass – realistisch betrachtet – die Trasse der Entlastungsstraße Nord nicht mehr umsetzbar ist. Darüber hinaus liegt der Stadt Münster eine langfristige Verkehrsprognose vor, die „Expertise Münster 2050“. Dieses Gutachten geht im Zeitraum bis ca. 2025 von einem noch weiter steigenden Verkehrsaufkommen aus. Anschließend aber wird sich das

Verkehrsaufkommen aufgrund des demografischen Wandels bis voraussichtlich zum Jahr 2050 wieder auf das Niveau von 2010 einpendeln.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen und mit dem Wissen, dass das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz für das durchschnittliche, tägliche Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert ist, ist der Bau einer Entlastungsstraße Nord fachlich nicht mehr notwendig und begründbar.

Die in den letzten Jahren zunehmenden städtebaulichen Probleme – wie z. B. hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen oder eine starke Trennwirkung durch ein hohes Verkehrsaufkommen vor allem zu den Hauptverkehrszeiten – werden allein durch die weitere Flächensicherung der Entlastungsstraße Nord im FNP nicht gelöst. Neben den mit einem Bau der Straße verbundenen Kosten und dem Flächenverbrauch besteht hier auch die Gefahr der Schaffung neuer Trennwirkungen entlang der Neubautrasse.

Vielmehr besteht mit der Streichung der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP die Möglichkeit, alternative Planungsansätze stärker in den Focus zu nehmen. Hierzu gehören regionale, gesamtstädtische und lokale Maßnahmen, um die Verkehrssituation in dem Einzugsgebiet der ehemaligen Entlastungsstraße Nord positiv zu verändern.

Zu den regionalen und gesamtstädtischen Maßnahmen gehörten in den vergangenen Jahren das Semesterticket, das Jobticket, der Ausbau von Park+Ride-Anlagen (P+R), Schnellbusse in die Region, Ausbau der Schienenhaltepunkte, Busbeschleunigung, Modernisierung der Lichtsignalanlagen, Reduzierung der Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz auf 50 km/h, konsequente Förderung des Radverkehrs, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel etc. Mit diesen und weiteren Maßnahmen konnte die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei den Münsteraner Bürgerinnen und Bürgern stetig gesteigert werden. Ein Anteil von 64 % am Umweltverbund ist das Ergebnis. Aber auch bei den Pendlern konnten die Fahrgastzahlen des öffentlichen Regionalverkehrs deutlich zulegen. Mittlerweile nutzen z. B. täglich 3.500 Fahrgäste den Haltepunkt Zentrum Nord.

Trotz dieser Erfolge haben aber auch die täglichen Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr zugenommen. Mögliche städtebauliche Probleme im Korridor der Entlastungsstraße Nord können zukünftig im Rahmen von stadtteilbezogenen Verkehrsuntersuchungen für die Stadtteile Kinderhaus, Coerde und die nördliche Innenstadt (Mauritz / Rumphorst / Uppenberg) analysiert werden. Sollten sich hieraus Handlungsbedarfe ableiten lassen, könnten Maßnahmen entwickelt und aufgezeigt werden, um vorhandene Mängel aufzuheben.

Zu 1.3:

Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP muss nicht bedeuten, dass im Norden des Gewerbegebiets Nienkamp zukünftig nicht doch eine zusätzliche Erschließungsstraße, z. B. von der Grevener Straße bis zur Salzmannstraße oder bis zur Wienburgstraße, gebaut werden könnte. Für den Bau einer solchen Straße bedarf es nicht der Darstellung einer Hauptverkehrsstraße im FNP.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Trasse der Entlastungsstraße Nord im FNP weiterhin als Hauptverkehrsstraße darzustellen, wird nicht gefolgt.

(Beschlussvorschlag 1.1.1)

2 Mehrere Bürgerinnen und Bürger

Mehrere Bürgerinnen und Bürger wenden sich gegen die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP und führen dafür folgende Gründe an:

- 2.1 Seit Beginn des Verfahrens zur Änderung des FNP hat der Verkehr auf den Straßen im Stadtbezirk Nord (insbesondere auf den Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen) deutlich zugenommen. Dies führt zu höheren Immissionen und einer erhöhten Verkehrsgefährdung.
- 2.2 Der prognostizierte weitere Anstieg der Verkehrsbelastung (auch durch mehr Schwerlastverkehr) wird vermehrt zu Staus, Emissionen (Abgase, Staub, Lärm) und einer Verlagerung des Verkehrs auf Schleichverkehrsstrecken führen.
- 2.3 Ein Positiv-Beispiel für eine zeitsparende und umweltschonende Entlastungsstraße ist die Verbindung Austermannstraße / Busso-Peus-Straße im Vergleich zur früheren Fahrstrecke über den 2. Tangentenring.
- 2.4 Auf der Westhoffstraße hat das Verkehrsaufkommen in jüngster Zeit deutlich zugenommen, auch im Zuge des Zentrumsausbaus und der Veränderungen im Verkehrsnetz von Kinderhaus (u. a. Neubau der Kreisverkehre). Als Entlastungsreserve sollte die Entlastungsstraße Nord im FNP beibehalten werden.
- 2.5 Die Entlastungsstraße Nord sollte nicht „ohne Not“ aus dem FNP gestrichen werden, weil es dann im Falle der Überlastung der Ortsdurchfahrten von Kinderhaus und Coerde keine Alternativrouten gibt. Der Verbleib der Straße im FNP führt nicht zwangsläufig zu einem Bau der Straße, hält aber die Option für einen Straßenbau offen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 2.1 bis 2.3 siehe allgemeine Ausführungen unter 1.1 und 1.2

Ergänzend zu 2.1 und 2.2:

Die Aussagen zur „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord 2002“ (vgl. Vorlage Nr. 378/2002/V „Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Nord“) wurden im Rahmen des Verfahrens zur 38. Änderung des FNP (Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP) aktualisiert in der Verkehrsuntersuchung 2011 aufgegriffen (vgl. Vorlage Nr. V/0548/2012, Anlage 5). Hier wurden 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“ aufgezeigt. Hierzu wurden die *aktuelle Verkehrssituation (Datenbasis Stand 2010)* in einer Analyse aufbereitet und die *Prognosesituation 2025* für den Planfall „Netz ohne die Entlastungsstraße Nord“ beschrieben.

Analyse der Ist-Situation 2010

Die Steinfurter Straße, die Grevenener Straße und der zweite Tangentenring sind vierstreifig ausgebaut, die Straßen des übrigen Hauptverkehrsstraßennetzes sind zweistreifige Straßen. Bei den zweistreifigen Straßen liegen die täglichen Verkehrsbelastungen zwischen 10.000 bis 15.000 Kfz/24h. 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 zweistreifigen Straßennetz können die vorhandenen Verkehrsmengen weitgehend störungsfrei mit ausreichenden Verkehrsqualitäten abgewickelt werden. Eine Ausnahme bildet die Straße Wilkinghege; hier lösen die vorhandenen Verkehrsbelastungen Verkehrsstaus 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.

Prognose 2025

Für die Prognose 2025 werden die Rahmenbedingungen des aktuellen FNP berücksichtigt, jedoch mit Verzicht auf die Entlastungsstraße Nord. Gesamtstädtisch wird das Verkehrsaufkommen bis 2025 weiter leicht um rd. 7,4 % ansteigen. 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 Straße Wilkinghege und des Bröderichwegs im Stadtteil Kinderhaus sowie insgesamt auf der Königsberger Straße (Steigerung um bis zu rd. 33 % bzw. absolut ca. 3.300 Kfz-Fahrten/24h) im Stadtteil Coerde liegen werden.

Ergänzend zu 2.4:

Bereits im Rahmen der Bürgeranhörung zur 38. Änderung des FNP, die am 25.04.2012 in der Agora des Bürgerhauses Kinderhaus stattfand, war von Anwohnerinnen und Anwohnern die Sorge geäußert worden, dass im Zusammenhang mit der Erweiterung des Zentrums Kinderhaus und erfolgter Straßenumbauten die Verkehrsbelastung der Straßen Am Burloh und Westhoffstraße zunehmen werde.

Die Verwaltung hatte damals geantwortet, 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 zunehmen werden.

Ergänzend zu 2.5:

Das Verfahren zur 38. Änderung des FNP wurde nicht „ohne Not“ von der Verwaltung eingeleitet, sondern wurde durch je einen Beschluss des Hauptausschusses am 03.02.2010 sowie des Rats am 28.04.2010 veranlasst:

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 hatte in seiner Sitzung am 03.02.2010 zu der zugehörigen Verwaltungsvorlage Nr. V/0027/2010 mehrheitlich u. a. den Beschluss gefasst, die Trasse der III. Nordtangente bzw. Entlastungsstraße Nord zwischen der Steinfurter Straße und dem Schiffahrter Damm aus dem FNP zu streichen.

Auf der Grundlage dieses Beschlusses hatte der Rat der Stadt Münster am 28.04.2010 mit der Vorlage Nr. V/0187/2010 den Beschluss zur entsprechenden Änderung des FNP gefasst und damit das Verfahren zur 38. Änderung des FNP formal eingeleitet.

Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP im Zuge des vorliegenden Verfahrens zur 38. Änderung des fortgeschriebenen FNP bedeutet nicht, dass nicht zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines weiteren Änderungsverfahrens zum FNP ggf. erneut eine Straßentrasse in den FNP aufgenommen werden kann, wenn diese Maßnahme entsprechend begründet werden kann und der Rat der Stadt Münster einen entsprechenden Beschluss fasst.

Beschlussvorschlag:

Den Einwänden gegen die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP wird nicht gefolgt.

(Beschlussvorschlag 1.1.2)

3 Ein Bürger

Der Verzicht auf die Entlastungsstraße Nord im FNP führt zukünftig zu einer noch stärkeren Verkehrsbelastung der Ostmarkstraße. Hier ist ein deutlicher Verkehrszuwachs zu erwarten, weil der teilweise Ausbau der B 51 zwischen Warendorf und dem Autobahnanschluss an die A 2 (Rheda-Wiedenbrück), die weitere Bebauung des Zentrums Nord, die Ansiedlung von verkehrsintensiven Betrieben im Industriegebiet Hessenweg sowie die Mauterhebung auf der vierspurigen B 51 (Umgehungsstraße) im Ost-West-Verkehr durch das Stadtgebiet Münster den Verkehrsdruck auf die Ostmarkstraße erhöhen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe allgemeine Ausführungen unter 1.1 und 1.2

Ergänzend:

Der Stadt Münster liegt eine langfristige Verkehrsprognose vor, die „Expertise Münster 2050“. Dieses Gutachten geht im Zeitraum bis ca. 2025 von einem noch steigenden Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet von Münster aus. Anschließend wird sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des demografischen Wandels bis ca. 2050 wieder auf das Niveau von 2010 einpendeln.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen und mit dem Wissen, dass das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz – hierzu gehört auch die Ostmarkstraße – ausreichend dimensioniert ist, um das tägliche Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, ist der Bau einer Entlastungsstraße Nord fachlich nicht mehr notwendig.

Beschlussvorschlag:

Der Ansicht, der Verzicht auf die Entlastungsstraße Nord im FNP führe zukünftig zu einer noch stärkeren Verkehrsbelastung der Ostmarkstraße, wird nicht gefolgt.

(Beschlussvorschlag 1.1.3)

4 Ein Bürger

Ein Bürger regt an, im FNP die Trasse der ehemaligen Entlastungsstraße Nord im Bereich der Straße Edelbach nicht, wie geplant überwiegend als Grünfläche (Zweckbestimmung Parkanlage), sondern als Fläche für die Landwirtschaft darzustellen: Diese Darstellung entspricht eher den dort tatsächlich vorherrschenden Nutzungen als Ackerfläche bzw. Grünland. Diese Änderung der Darstellung würde der Stadt Münster die Kosten für den Erwerb und die Umwandlung zu einer Parkanlage und deren Pflege ersparen, den landwirtschaftlichen Betrieben bessere Planungssicherheit bieten und das ursprüngliche Landschaftsbild bliebe erhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Gleichlautende bzw. ähnliche Anregungen waren bereits im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des FNP zur ersten Offenlegung des Entwurfs im Herbst 1999 und zur zweiten Offenlegung im Herbst 2002 vorgetragen worden. Der Rat hat in seinen Sitzungen am 10.07.2002 (zur 1. Offenlegung, siehe Vorlage Nr. 608/2002/V, Anlage 1) sowie am 16.07.2003 (zur 2. Offenlegung, siehe Vorlage Nr. 325/2003/V, Anlage 1) die Anregungen jeweils abgelehnt.

Folgende Begründung war und ist weiterhin für diese Entscheidung maßgebend:

Konzeptionelle Grundlage für die Darstellung der Grünflächen im fortgeschriebenen FNP ist die vom Rat am 26.02.1997 beschlossene Grünordnung der Stadt Münster (siehe Vorlage Nr. 584/96). Danach ist die Grünordnung Münster mit ihren Bausteinen

- Grünsystem / Freiraumkonzept
- Zielkonzept Naturraum
- Zielkonzept Freizeit und Erholung
- Maßnahmenplan

im Rahmen der weiteren räumlichen Planungen als planerischer Fachbeitrag zum FNP zu berücksichtigen.

Gemäß der Grünordnung der Stadt Münster liegt der Bereich im Umfeld der Straße Edelbach, auf den sich die Anregung bezieht, innerhalb des Grünzuges „Hoppengarten – Edelbach“ und der geplanten Landschaftsparkanlage „Hoppengarten“. Grundsätzlich werden die Flächen, die gemäß der Grünordnung Münster im Zielkonzept „Freizeit und Erholung“ als „Stadtteilpark“, „Parkanlage“ oder „Landschaftspark“ ausgewiesen sind, im FNP als Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ dargestellt.

Die Darstellung im FNP als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ schließt eine landwirtschaftliche Nutzung dabei nicht generell aus. Im Parktyp „Landschaftspark“ sind land- und forstwirtschaftlich extensiv genutzte Flächen ausdrücklich gewünscht. Auch bei dem hier betroffenen Parktyp „Parkanlage“ als „Freiraum mit spezifischen Freizeit- und Erholungseinrichtungen und intensiver Nutzung“ ist eine landwirtschaftliche Nutzung in

untergeordnetem Umfang möglich und nicht grundsätzlich ausgeschlossen; jedoch ist diese Nutzung in diesem Parktyp nicht das erklärte Entwicklungsziel.

Grundsätzlich kann im vorliegenden Fall die landwirtschaftliche Nutzung unabhängig von der Darstellung im FNP als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ weitergeführt werden, so lange keine konkreten Planungen zur Realisierung der vorgesehenen Parkanlage bestehen, die eine solche Nutzung ausdrücklich ausschließen.

Im Übrigen erfolgt die Umsetzung der Zielkonzeption zur Entwicklung einer „Landschaftsparkanlage“, die für den örtlichen Bedarf an öffentlichen Freizeit- und Erholungsfunktionen sowie entsprechender Erholungseinrichtungen entwickelt werden soll, stets im Einvernehmen und mit freiwilliger Mitwirkung der betroffenen Grundstückseigentümer, i. d. R. den ansässigen Landwirten.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Trasse der ehemaligen Entlastungsstraße Nord im Bereich der Straße Edelbach zukünftig nicht als Grünfläche (Zweckbestimmung Parkanlage), sondern als Fläche für die Landwirtschaft darzustellen, wird nicht gefolgt.

(Beschlussvorschlag 1.1.4)

5 Anregung Nr. 2012-00156 nach § 24 GO NRW vom 07.12.2012

Ein Anreger hat mit Schreiben vom 07.12.2012 eine Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GO) NRW eingereicht. Darin wird angeregt, die Trasse der Entlastungsstraße Nord im FNP weiterhin als Hauptverkehrsstraße darzustellen. Für nachfolgende Generationen soll damit eine verkehrstechnische Entwicklungsoption beibehalten werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe allgemeine Ausführungen unter 1.1 und 1.2

Ergänzend:

Die Herausnahme der Entlastungsstraße Nord aus dem FNP im Zuge des vorliegenden Verfahrens zur 38. Änderung des fortgeschriebenen FNP bedeutet nicht, dass nicht zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines weiteren Änderungsverfahrens zum FNP ggf. erneut eine Straßentrasse in den FNP aufgenommen werden kann, wenn diese Maßnahme entsprechend begründet werden kann und der Rat der Stadt Münster einen entsprechenden Beschluss fasst.

Beschlussvorschlag:

Der Anregung, die Trasse der Entlastungsstraße Nord im FNP weiterhin als Hauptverkehrsstraße darzustellen, wird nicht gefolgt.

(Beschlussvorschlag 1.1.1)