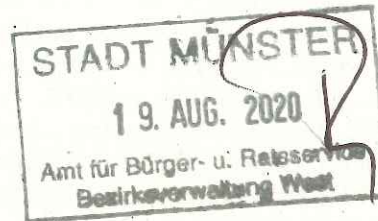


Bezirksverwaltung Münster-West  
Bezirksvertretung Münster-West



über Herrn Stadtbaurat Denstorff

**Antrag der CDU - BV West in der Bezirksvertretung Münster-West  
Ifd. Nr. A-W/0020/2020 „Aufstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für Gie-  
venbeck“ vom 06.04.2020**

Ein eigenständiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den Stadtteil Gievenbeck ist aktuell nicht in Planung, da Münsters Verkehrsprozesse integriert betrachtet, in den Zusammenhang gebracht und deren Entwicklung ganzheitlich gesteuert werden. Trotzdem möchte die Verwaltung zu den Themen und Inhalten des Antrags Stellung nehmen. Zu den einzelnen Punkten des Antrages nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung.

#### **1. Anbindung des Oxford-Areals an die angrenzenden Bereiche**

Sowohl die inter- als auch die multimodale Anbindung des Oxford-Areals ist für die einzelnen Verkehrsträger sichergestellt. So wird das Quartier von einer sich in der Planung befindlichen Veloroute tangiert und in das Radwegenetz der Stadt eingebettet (vgl. Punkt 2). Die unmittelbare Erreichbarkeit des ÖPNV wird über die Buslinie 12 sichergestellt, die zukünftig über die Haupteerschließungsstraße (Gumprichstraße) verkehrt. Für den intermodalen Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV soll eine Bike & Ride-Anlage mit Bike-Sharing-Stellplätzen errichtet werden. Weitere Übergänge zum ÖPNV bestehen am Rande des Quartiers. So fahren z.B. ab Haltestellen Diekmannstraße die Stadtbus-Linien 1, 11 und 12 sowie die Regionalbuslinien R64 und R63. Der Anschluss des MIV an das Straßennetz ist über drei Erschließungsstraßen im Norden, Süden und Westen gesichert.

#### **2. Stärkung des bestehenden Radwegenetzes und weitere Velorouten**

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Münster, innerhalb und zwischen den Stadtteilen attraktive Radverkehrsverbindungen zu schaffen. So stellen z.B. die Verbindungen zwischen Gievenbeck und Münster Zentrum sowie Nienberge und Gievenbeck wichtige Achsen dar. Diese stehen beispielhaft für viele wichtige Radverkehrsverbindungen, die weit über die Kernstadt hinausgehen. Daher wird die Verwaltung ein zusammenhängendes Fahrradnetz für Münster entwickeln lassen (vgl. V/1186/2019). Ziel ist, eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes in hoher Qualität für Radfahrende sicherzustellen. Hierbei sind gerade die Außenstadtteile sowie deren Verbindungen nach Münster und untereinander in den Blick zu nehmen. Die Gievenbeck tangierenden geplanten Velorouten in Richtung Roxel und Nienberge sind dabei als bedeutende Elemente des Fahrradnetzes zu verstehen, die im Rahmen der Fahrradnetz-Planung um weitere hierarchisierte Radwegeverbindungen ergänzt werden.

#### **3. Weiterer Ausbau Barrierefreiheit bei ÖPNV, Fußwegen und Straßenquerungen**

Der barrierefreie Umbau und Neubau von Haltestellen ist eines der wichtigsten Themen, wenn es um die Schaffung einer „barrierefreien Mobilität im ÖPNV“ geht. Die Schaffung der Barrierefreiheit an Haltestellen stellt nicht nur für behinderte sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern auch für Ältere, Kinder, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck einen Qualitätsgewinn dar. Seit 2003 werden kontinuierlich Haltestellen im Rahmen von Förderprogrammen in der Stadt Münster barrierefrei umgebaut. Etwas mehr als 50 % der Haltestellen im Stadtgebiet sind inzwischen barrierefrei. Für den Stadtteil Gievenbeck bedeutet dies, dass prioritär u.a. die im Zuge der Velorouten und der Entwicklung des Oxfordquartiers vorhandenen und neuen Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden sollen.

#### **4. Geschwindigkeitsregelungen für Straßen**

Grundlage für die verkehrsrechtlichen Vorgaben zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist die StVO. Zu diesen Vorgaben zählen:

- Tempo 30 km/h im Bereich von schützenswerten Einrichtungen (allgemeinbildende Schulen, Kitas, Altenheime, Krankenhäuser), sofern die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen.
- Tempo 30 km/h auf Strecke zum Lärmschutz. Hier wird gemeinsam mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit anhand des Lärmaktionsplans geprüft, für welche Streckenabschnitte im Stadtgebiet Tempo 30 km/h zum Lärmschutz eingerichtet werden kann.
- Tempo 30 km/h auf Strecke aufgrund einer Gefahrenlage. Hier wird gemeinsam mit den städtischen Fachämtern und der Polizei geprüft, ob an der jeweiligen Straße bzw. einem bestimmten Streckenabschnitt aufgrund einer Unfall- oder Gefahrenlage Tempo 30 km/h eingerichtet werden kann.
- Tempo 30-Zonen werden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf eingerichtet. Tempo 30-Zonen dürfen bspw. nicht auf klassifizierten Straßen oder Straßen mit Ampelanlagen eingerichtet werden. Neue Wohngebiete werden in der Regel von vornherein als Tempo 30-Zonen geplant. Tempo 30-Zonen werden meist für mehrere Straßenzüge flächendeckend innerhalb eines Wohngebietes / einer Zone eingerichtet.

#### **5. Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes**

Mit einem bloßen Austausch der Antriebstechnologie (Elektro-Autos anstatt Verbrenner-Fahrzeuge) werden die aktuellen Verkehrsprobleme der Stadt (insb. Staus zu pendlerintensiven Zeiten, ruhender Verkehr, Parksuchverkehr) nicht gelöst. Daher nähert sich Verwaltung dem Thema Elektromobilität auf ganzheitlicher Ebene. Durch E-Bikes/Pedelecs sind Pendler, insb. aus den Außenstadtteilen, in der Lage, auch weitere Distanzen auf dem Rad – und somit ohne PKW – zurückzulegen. Elektro-Lastenräder unterstützen beim Transport von Kleinkindern und/oder Waren des täglichen Bedarfs. In Verbindung mit der Ausweisung von stadtreionalen Velorouten bestehen Potenziale, den Verkehr auf den Straßen spürbar zu reduzieren. CarSharing, E-Scooter sowie eine Umrüstung der städtischen ÖPNV-Flotte bieten weitere Möglichkeiten, die städtische Mobilität zukunftsfähig zu gestalten. Aus den genannten Gründen plant die Verwaltung, öffentliche Ladepunkte für Elektroautos insb. in Zusammenhang mit der Ausweisung von Mobilstationen und (neuen) CarSharing-Stellplätzen zu installieren. Hier können an unterschiedlichen Standorten Ladepunkte für CarSharing-Fahrzeuge zusammen mit öffentlichen Ladesäulen entstehen, sodass die Infrastruktur in einem gemeinsamen Schritt installiert wird. Ein ganzheitliches Elektromobilitätskonzept inkl. eines Handlungsfeldes zur öffentlichen Ladeinfrastruktur befindet sich in Planung.

#### **6. Stellplätze Stadtteilauto**

Derzeit arbeitet die Verwaltung an der Ausweitung und Neuordnung von CarSharing-Stellplätzen im gesamten Stadtgebiet. Hintergrund dieser Aktivität ist die Umsetzung des Carsharing-Gesetzes des Bundes (CsgG), welches Kommunen die Möglichkeit gibt, Stellplätze als Sondernutzungsfläche an CarSharing-Anbieter zu vergeben. Eine Umwidmung der Flächen, wie dies bislang der Fall gewesen ist, ist zukünftig nicht mehr notwendig. Die Umsetzung von Neuordnung und Erhöhung der Anzahl an Stellplätzen ist für 2021 geplant.

#### **7. Kleinere Parkflächen an Busknotenpunkten (10-15 Stellplätze)**

Park & Ride sollte idealerweise nicht in der Gievenbecker Ortsmitte stattfinden, sondern an den zentralen Knotenpunkten der hochfrequentierten Achsen aus dem Umland. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, vom Park & Ride-Standort eine attraktive Anschlussmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten, beispielsweise durch eine Verknüpfung der Angebote an Mobilstationen. Im Rahmen des Masterplans Mobilität Münster 2035+ soll ein solches Mobilstationskonzept erarbeitet werden, dabei werden auch für Gievenbeck mögliche Standorte geprüft. Ein denkbarer Standort wäre das Coesfelder Kreuz, wo bereits ein (bislang we-

nig ausgelastetes) Parkhaus besteht und zehn Buslinien verkehren. Der Bau von weiteren Parkplätzen an anderer Stelle ist nicht geplant.

#### **8. Synchronisation der Ampelschaltung Roxeler Straße**

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bzgl. des allgemeinen Verkehrsverhaltens während der Corona-Pandemie können aktuell keine repräsentativen bzw. belastbaren Verkehrszahlen erhoben werden. Die Analyse zur Synchronisation der Ampelschaltung Roxeler Straße wird dementsprechend erst nach Normalisierung der Situation vorgenommen. Im Anschluss daran kann eine Aussage zu diesem Stichpunkt getroffen werden.

#### **9. Bus on demand**

Mit dem Pilotprojekt „Loop“ (ehem. „Hiltrup on demand“) betritt die Verwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken verkehrsplanerisches Neuland. Dabei fahren On-Demand-Kleinbusse im Probetrieb durch Hiltrup sowie nach Amlesbüren, Mecklenbeck Süd und in die Loddenheide. Fahrtwünsche werden gebündelt, Wohngebiete durch Kleinbusse erschlossen und perspektivisch die zentrale Achse in die Innenstadt beschleunigt. Grundsätzlich ist diese Konzeption übertragbar bzw. auch für andere Stadtteile denkbar. Allerdings sollen aus dem Pilotprojekt zunächst ausreichend Erkenntnisse gewonnen werden, ehe über ein Ausrollen des Konzeptes auf weitere Stadtteile nachgedacht werden kann.

#### **10. Bürgerbeteiligungskonzept**

Bürgerbeteiligung findet sowohl anlassbezogen, z.B. im Kontext der Linienfindung der einzelnen Velorouten, als auch grundsätzlich im Rahmen des Prozesses Masterplans Mobilität Münster 2035+ statt. Je nach Art und Umfang des jeweiligen Projektes können die Formate unterschiedlich ausfallen. Auch müssen aktuell die außergewöhnlichen Rahmenbedingungen im Zuge der Corona-Pandemie Berücksichtigung finden. Wichtige Informationen zu Einzelmaßnahmen und Masterplan-Prozess werden der Bevölkerung zudem über Pressemeldungen und auf der städtischen Homepage bereitgestellt.

Michael Grimm  
Amtsleiter

