

Anlage 1

Auszug aus der Sitzung des Naturschutzbeirates am 15.05.2024

Punkt 4 der Tagesordnung: Ausbau der Einmündung L 592 / K 22 zwischen Roxel und Nienberge - Befreiung von Verboten des LP 3

Frau Lüdiger und Herr Mörtenkötter vom Landesbetrieb Straßen.NRW berichteten über den aktuellen Sachstand und erläuterten Hintergründe und Details zu den vorliegenden Planungen.

Zu den Vortragsinhalten wird auf die der Niederschrift angehängten Vortragsfolien verwiesen.

Die Planungen für den Knotenpunkt wurden bereits im Jahr 2015 im Beirat diskutiert und kritisch gesehen. Im Ergebnis wurde in 2015 die Entscheidung über eine Befreiung zurückgestellt. Wesentliche Änderungen in der Planung wurden zwischen den Planungsständen von 2015 und 2024 nicht vorgenommen.

Aktueller Anlass der nochmaligen Einbringung der Planung ist, dass auf Coesfelder Kreisgebiet die Hohenholter Straße saniert werden soll mit Anlage eines Radweges und in diesem Zuge die Umgestaltung des Anschlusses an die Landstraße zweckdienlich erscheint. Zudem drängen die Stadtwerke Münster auf Umsetzung der Planung aus 2015, in dessen Vorgriff Trinkwasserleitungen im damals geplanten Verlauf des Radweges verlegt wurden mit der Perspektive zeitnaher Überbauung. Weil die Flächen derzeit weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, sehen die Stadtwerke eine mögliche Gefährdung der Leitung und der Trinkwasserversorgung in dem angehängten Bereich. Nach wie vor entspricht die derzeitige Verkehrsführung nicht den vorhandenen Verkehrsströmen.

Verfahrenstechnisch wird die Planung seitens Straßen.NRW als sog. „Fall unwesentlicher Bedeutung“ geführt. Es wurde mit allen Trägern öffentlicher Belange Einvernehmen hergestellt, lediglich die Zustimmung der UNB und die notwendige Befreiung vom Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet steht noch aus.

Frau Lüdiger wies darauf hin, dass die der Planung zu Grunde liegenden Richtlinien für Straßen.NRW als Planungsträger verbindlich sind und die Planung für die vorzufindende Situation nicht reduzierbar ist. Die in 2015 seitens der Stadt Münster vorgebrachten Alternativvorschläge mit einer Kreisverkehrslösung seien mit eben diesen Richtlinien nicht vereinbar und demnach keine Planungsoption. Der zur Planung erarbeitete landschaftspflegerische Begleitplan bewertet die Planung als mit dem Naturschutzrecht vereinbar, sowohl im Hinblick auf die Eingriffsregelung als auch den Artenschutz. Die notwendige Kompensation kann ausschließlich vor Ort erfolgen.

Aus dem Beirat wurde Kritik und Unverständnis über die durch die Stadtwerke angezeigte potentielle Gefährdung der Trinkwasserleitung geäußert. Ebenso wurde Kritik an den vorgestellten Planungen geäußert, da diese den schnelleren Verkehrsfluss für Autos in den Fokus stellen und nach Einschätzung einiger Beiratsmitglieder den Radverkehr dabei nicht angemessen berücksichtigen. Die Tatsache, dass durch die geplante Verkehrsführung für den Autoverkehr eine schnellere Passage ermöglicht wird und ein Abbremsen nicht mehr erforderlich ist, wurde im Beirat als zusätzliche Gefährdung für den Radverkehr betrachtet. Es wurden Möglichkeiten der Umgestaltung der Querungshilfe für Radfahrer sowie Möglichkeiten der Geschwindigkeitsreduktion im Kurvenbereich zur Reduktion der Planung diskutiert. Einzelne Beiratsmitglieder stellten die generelle Notwendigkeit der Planung in Frage und stellten einen grundsätzlichen Verzicht auf derartige raumgreifende Planungen in den Raum. Zudem wurde die Einschätzung in Frage gestellt, dass die Planung im Hinblick auf die in der Vergangenheit festgestellten Kiebitzvorkommen unproblematisch sei.

Abschließend wurde die Zustimmung zu einer möglichen Befreiung für die vorgestellte Planung mit sieben Gegenstimmen bei vier Enthaltungen abgelehnt.

Punkt 4 der Tagesordnung: Geplanter Ausbau der Hohenholter Straße

Frau Lüdiger und Herr Sicking vom Landesbetrieb Straßenbau NRW stellten die Planung des Ausbaus der Hohenholter Straße zwischen der Havixbecker Straße und der Hülshoffstraße anhand einer vorbereiteten Präsentation vor.

Zur Begründung der Notwendigkeit des Ausbaus wurden der heutige Zustand der Strecke und die ermittelten Verkehrs- und Unfallstatistiken dargestellt. Die Strecke dient im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke der Autobahnen A1 und A43 sowie der B54.

Geplant ist eine Verbreiterung der Trasse auf 7,5 Meter sowie eine Änderung der Knotenpunkte Havixbecker Str. – Hohenholter Str. (Kreisverkehr) und Hohenholter Str. – Hülshoffstr. (geänderte Straßenführung mit durchgängiger Verbindung Roxel - Nienberge und untergeordnetem Anschluss der Hohenholter Str.). Neben verkehrsplanerischen Aspekten wurden auch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen angesprochen. Bezug genommen wurde auch auf einen Alternativvorschlag, der im Vorfeld durch die ULB in Abstimmung mit den Beiratsvorsitzenden an den Planungsträger herangetragen wurde, um einerseits eine geringere Flächeninanspruchnahme zu erwirken, aber auch um den Eingriff in die räumliche Wirkung zum Aatal und bezüglich des Artenschutzes zu minimieren. Ergänzend wurde angeregt, die Querungsmöglichkeiten für den Erholungsverkehr (Radwege-Themenrouten / Reitweg) hinsichtlich der Gefährdungsaspekte im Kurvenbereich zu prüfen. Als Diskussionsgrundlage für einen Lösungsansatz wurde dem Planungsträger eine Skizze für eine Kreisverkehrlösung im Knotenpunkt Hohenholter Str. – Hülshoffstr. unterbreitet.

Begleitet wurde der Vortrag von einer konträren Diskussion mit den Vertretern des Planungsträgers. Verkehrsplanerischen und sicherheitsrelevanten Aspekten standen Argumente der Flächeninanspruchnahme (auch im Hinblick auf das benachbarte Kiebitzbiotop Aaue) und der potentiellen Gefährdung Erholungssuchender entgegen. Kritisiert wurde zudem die geplante Umsetzung eines Teils der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen an einem Standort in Hopsten-Dreierwalde.

Vom Planungsträger wurden alle Varianten und Änderungsvorschläge, die sich aus der Diskussion ergaben als nicht umsetzbar zurückgewiesen.

Im Hinblick auf eine notwendige Befreiung für die Planung aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet wurde folgender Vorschlag zur Abstimmung gestellt:

Die Entscheidung über eine Befreiung wird vertagt mit dem Auftrag einer Überplanung, um landschaftliche Belange besser zu berücksichtigen.

Diesem Vorschlag wurde mehrheitlich bei 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung gefolgt.

Aufgrund der engen Zeitplanung im Hinblick auf den Baubeginn wurde seitens des Beirates angeboten, ggf. zu einer Sondersitzung mit dem Ziel der Entscheidung über eine Befreiung zusammen zu kommen.

Punkt 5 der Tagesordnung: Ausbau der Hohenholter Straße

Herr Krabbe erläuterte kurz die Entwicklung nach der letzten Beiratssitzung. Eine veränderte Planung wurde seitens Straßen.NRW nicht vorgelegt. Aufgrund der strittigen Planung für die Knotenpunkte wurde die Umsetzungsplanung jedoch dahingehend geändert, dass zunächst nur der Ausbau der Strecke erfolgen soll, ausschließlich der strittigen Knotenpunkte. Für den Ausbau der Strecke beantragte Straßen.NRW die Befreiung von dem Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet.

In der folgenden Beratung wurde teilweise sehr konträr über die grundsätzliche Notwendigkeit des Ausbaus und des damit verbundenen landschaftlichen Eingriffs diskutiert. Es wurden Bedenken geäußert, mit der Zustimmung für den Ausbau der Strecke vor Ort Fakten für den strittigen Ausbau der Knotenpunkte zu schaffen. Zudem wurde grundsätzlich die Genehmigungsstrategie von Straßen.NRW kritisiert und von einzelnen Mitgliedern der Appell geäußert, aus strategischen Gründen eine Zustimmung zur Befreiung des Streckenausbaus zu versagen.

Abschließend wurde der Antrag auf Befreiung für den Ausbau der Strecke zur Abstimmung gestellt. Der Erteilung einer Befreiung wurde mit 10 Ja-Stimmen bei 3 Nein-Stimmen und zwei Enthaltungen zugestimmt.