

Niederschrift

Stadtbezirk:	Münster - Gievenbeck
Anlass:	Bürgerinformation zur Umgestaltung Ortsmitte Gievenbeck
Zeit:	04.06.2019, 18:00 Uhr – 19:40 Uhr
Ort:	Evangelisches Lukas-Gemeindezentrum, Rüschausweg 17
Teilnehmer:	ca. 90 Bürgerinnen und Bürger
Leitung der Bürgeranhörung:	Herr Bezirksbürgermeister Brinktrine
Vertretung der Verwaltung:	Herr Kurz, Herr Beck (Stadtplanungsamt)
Weitere Teilnehmer:	Frau Schauer (Planungsbüro Pesch und Partner)

Eröffnung

Herr Brinktrine begrüßt die Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertreter aus Politik und Verwaltung. Es sei sehr zu begrüßen, dass die Umgestaltung der Ortsmitte nach mehreren Anläufen nun konkret wird. Herr Brinktrine verweist auf das Ergebnis des 2015 stattgefundenen Bürgerdialogs und informiert über den geplanten Ablauf der Veranstaltung.

Vorstellung der Planungen

Herr Kurz geht zu Beginn auf die Bedeutung Gievenbecks und dessen städtebaulich dynamische Entwicklung ein. Durch die Konversion der Oxford-Kaserne wird sich diese nochmals beschleunigen. In den vergangenen Jahren seien mit dem Bau des evangelischen Lukas-Kirchencentrums und des Lidl-Marktes bereits wichtige Impulse zur Ortsmittenentwicklung gesetzt worden. Die Qualität des Zentrums bestehe aus der besonderen Angebotsvielfalt, die als großer Standortvorteil wahrgenommen werde und entscheidend zur Identitätsbildung beitrage. Die Bedeutung des Verkehrs sei gegenwärtig zu hoch. Der öffentlich wirksame Raum zwischen den Gebäuden sei nicht vermehrbare, sodass mit diesem abwägend umgegangen werden müsse.

Frau Schauer vom Büro Pesch und Partner erläutert die wesentlichen Konzeptinhalte. Der Raum für den Kfz-Verkehr sollte insgesamt deutlich reduziert werden. Stattdessen werden für die Besucher großzügige Angebote zum Aufenthalt, Verweilen und Flanieren bereitgestellt. Der gesamte Umgestaltungsbereich wird in einem einheitlichen Pflastermaterial neu gestaltet und dadurch künftig als Einheit wahrgenommen. Zu diesem Gesamtbild tragen auch die verbindenden Gestaltungselemente wie unterleuchtete Rundbänke, Rinnen und Rundborde bei. Die Umsetzung erfolgt bewusst nicht nach dem Prinzip des „Shared Space“, da dann sämtliche ver-

kehrsregenden Maßnahmen und somit auch die schulwegsichernden Fußgängerampeln entfernt werden müssten. Das Verkehrsaufkommen in der Von-Esmarch-Straße verträgt sich nicht mit der Prinzip eines offenen, unregulierten Raums. Die Fahrbahnen sollen stattdessen sanft durch Rinnen und Rundborde markiert werden. Hierdurch lässt sich eine gestalterische Einheitlichkeit erzielen, die rein optisch wie ein „Shared Space“ anmutet, ohne auf die Vorteile einer Trennung der Verkehrsarten verzichten zu müssen.

Durch die geplante Verschwenkung des Rüschausweges auf Höhe der Sparkassenfiliale entsteht ein großzügiger und beispielbarer Raum, der den Gästen und Bewohnern als qualitätsvoller Aufenthaltsbereich zur Verfügung steht und künftig auch den Wochenmarkt aufnehmen wird. Die Fahrbahn im Rüschausweg wird auf das notwendige Maß von 4 m reduziert. Dies schafft in den Seitenbereichen weitere Freiflächen, die für Verweilangebote (z. B. für die Außengastronomie) zur Verfügung stehen.

Insgesamt können voraussichtlich vier Bäume nicht erhalten werden. Demgegenüber sollen mindestens zehn Bäume neu gepflanzt werden. Von den erfassten 57 Stellplätzen entfallen ca. 18 Stellplätze. Dies betrifft in erster Linie den Rüschausweg sowie den Bereich der Sparkassenfiliale. Die separierten Radwege in der Von-Esmarch-Straße werden deutlich aufgeweitet.

Einige Teilflächen im Umgestaltungsbereich befinden sich im Privateigentum. Da diese im öffentlichen Raum wirksam sind und das Erscheinungsbild der neuen Ortsmitte mitprägen, ist die Stadt Münster auf die betroffenen Eigentümer angewiesen. Im diesem Sinne appelliert Herr Kurz abschließend an die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer.

Zur Planung werden von den Bürgerinnen und Bürgern folgende Anmerkungen und Fragen (zur besseren Übersichtlichkeit hier thematisch geordnet) vorgebracht:

Fragen der Bürgerinnen und Bürger

Gestaltung

Wird der entstehende zentrale Platz in der Mitte des Umgestaltungsbereichs einen Namen erhalten?

- Die Entscheidungskompetenz zur Benennung von Straßen und Plätzen liegt bei der Bezirksvertretung West. Bislang wurden diesbezüglich keine Überlegungen angestellt.

Welches Pflastermaterial soll eingesetzt werden?

- Es wird überwiegend Betonsteinpflaster zum Einsatz kommen. Ausgenommen hiervon sind die Rinnen und Rundborde sowie ein Teil der zentralen Platzfläche. Diese sollen jeweils mit Naturstein gepflastert werden und so eine hervorgehobene Optik erhalten. Dort, wo Fußgängerbeziehungen bestehen, wird besonderer Wert auf eine barrierefreie Ausführung gelegt (z. B. geschnittenes Natursteinpflaster mit ebener Oberfläche).

Angesichts des Klimawandels sollte das Gestaltungskonzept viele großkronige Bäume und einen Springbrunnen vorsehen.

- Das Gestaltungskonzept sieht einen weitgehenden Erhalt des Baumbestandes vor. Lediglich vier Bäume sollen entfallen. Demgegenüber werden mindestens zehn Bäume neu gepflanzt. Hiervon wird insbesondere der Rüschausweg profitieren. In Abwägung mit den Anschaffungskosten sollen nach Möglichkeit großkronige Baumhaseln angepflanzt werden. Ein Wasserspiel kann den öffentlichen Raum bereichern, erweist sich in der Praxis jedoch auch als sehr kostspielig. Im Bereich des Kirchvorplatzes befindet sich bereits ein Springbrunnen, sodass in der Planung von einem weiteren Wasserspiel abgesehen wird.

Das Gievenbecker Ortszentrum wird von vielen Eltern und ihren Kindern aufgesucht. Im öffentlichen Raum sollten Spielgeräte vorgesehen werden.

- Die Anregung wird von der Verwaltung geprüft.

Verkehr allgemein

Weshalb berücksichtigt das Gestaltungskonzept nicht den Vorschlag aus dem Bürgerdialog, den Arnheimweg um den zentralen Knotenpunkt herumzuführen und stattdessen direkt an den Rüschausweg anzubinden?

- Das aktuelle Konzept basiert auf den Ergebnissen des Bürgerdialoges. Die damals diskutierte Umlegung des Arnheimweges hatte sich im Dialogprozess nicht durchgesetzt. Auch unter liegenschaftlichen Gesichtspunkten wäre ein solcher Eingriff nicht umsetzbar und gegenüber den betroffenen Anwohnern auch nicht vermittel- und zumutbar. Am derzeitigen Verlauf des Arnheimweges wird festgehalten.

Das Konzept des „Shared Space“ verträgt sich nicht mit dem hohen Verkehrsaufkommen im Zentrum von Gievenbeck.

- Die Verwaltung teilt diese Einschätzung. Aus diesem Grund wird eine reine Shared Space-Lösung, d. h. ein Verzicht auf jegliche verkehrsregelnde Maßnahmen, nicht weiterverfolgt. Um dennoch eine hohe Aufenthaltsqualität und eine klare Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs sicherzustellen, soll im gesamten Umgestaltungsbereich eine einheitliche Oberflächengestaltung realisiert werden. Die Fahrbahnen sollen nur sanft durch Rinnen und Rundborde markiert werden. Die zentrale Platzfläche bleibt ausschließlich den Fußgängern vorenthalten. Im Umgestaltungsbereich werden der Rüschausweg und der Arnheimweg als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (max. 20 km/h) ausgewiesen. Im Gegensatz zu einer Shared-Space-Lösung können die bestehenden Fußgängerampeln im Sinne der Schulwegsicherung erhalten bleiben. Nicht zuletzt wird sichergestellt, dass sich die im öffentlichen Raum aufhaltenden und ggf. auch länger verweilenden Passanten nicht fortwährend vergewissern müssen, dass sie von den übrigen Verkehrsteilnehmern beachtet werden. Insgesamt überwiegen die Vorteile einer

sanften Trennung der Verkehrsarten gegenüber einer Ausführung nach dem Shared-Space-Prinzip.

Im Gestaltungskonzept sollten ein Verleihangebot bzw. Stellplatzflächen für Lastenräder vorgesehen werden.

- Die Anregung wird von der Verwaltung geprüft. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob im Bereich der Ortsmitte neue, innovative Mobilitätslösungen angeboten werden können.

Im Gestaltungskonzept sollten mehr Fahrradstellplätze ausgewiesen werden.

- Im aktuellen Planentwurf sind 40 öffentliche Stellplätze in Form von Fahrradanhängeln vorgesehen. Im weiteren Prozessverlauf wird geprüft, ob ein höherer Bedarf besteht. Sofern dies der Fall ist, werden weitere Abstellangebote ausgewiesen.

Die geplante Bushaltestellenverlegung an die Kreuzung Von-Esmarch-Straße / Coesfeldweg sollte nicht weiterverfolgt werden, da die Fußgängerampel von den Passanten dann noch häufiger gemieden würde. Es steht zu befürchten, dass die neue Bushaltestelle den Ein- und Ausfahrtsbereich des Rewe-Marktes beeinträchtigt. Außerdem würde angesichts des schon heute sehr hohen Busverkehrsaufkommens (18 Fahrten/Stunde) für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung eine hohe Lärmbelastung resultieren. Ist es stattdessen möglich, die ohnehin nah aufeinander folgenden Bushaltestellen Potstiege und St. Michael-Kirche zusammenzulegen?

- Grundsätzlich ist der Bushaltestelle zwingend zu verlegen, damit der Kirchvorplatz optisch-visuell an den geplanten zentralen Platzbereich angebunden wird. Die vorgetragenen Bedenken zum vorgeschlagenen neuen Standort werden von der Verwaltung geprüft.

Die parkraumsuchenden Autofahrer werden die geplanten weichen Fahrbahnbegrenzungen (Rinnen und Rundborde) nicht beachten und auch im Seitenraum parken. Wie soll „wildes Parken“ wirksam unterbunden werden?

- Durch eine wohlproportionierte Abfolge aus Stellplätzen und Bäumen wird unrechtmäßiges Parken verhindert. Die Erfahrungen aus vergleichbaren Umgestaltungsprojekten in anderen Kommunen belegen, dass die Seitenräume in der Regel nicht zweckentfremdet werden.

Es muss verhindert werden, dass durch die Umgestaltungsmaßnahme künftig noch mehr Schleich- und Parksuchverkehr in die umliegenden Straßen (z. B. Hollandstraße, Potstiege, Laustiege und Laukamp) ausweicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird von vielen Autofahrern missachtet. Angesichts der damit einhergehenden Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer sollte in diesen Straßenabschnitten eine Ausweisung als Tempo-20-Zone erfolgen.

-
- Durch den Umbau reduziert sich das Parkraumangebot (s. unten). Daher soll die Parkraumbewirtschaftung ausgedehnt werden. Die Erreichbarkeit des Ortszentrums wird durch den Umbau nicht verschlechtert. Der Arnheimweg bleibt für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen befahrbar. Vor diesem Hintergrund ist in den umliegenden Wohngebieten nicht mit einer signifikanten Verschlechterung der Verkehrssituation zu rechnen. Für die Umwandlung der umliegenden Straßen in Tempo-20-Zonen existiert keine rechtliche Grundlage, da der Gesetzgeber diese nur in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion vorsieht. Der Hinweis, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Wohngebieten im Umfeld der Ortsmitte oftmals nicht eingehalten wird, wird zur Prüfung an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.

Verkehr - Stellplatzsituation

Die Sorgen der Geschäftstreibenden hinsichtlich der geplanten Reduzierung der Stellplatzangebote sind ernst zu nehmen. Es sind chaotische Zustände zu befürchten. Die Stellplatzsituation in der Ortsmitte ist schon heute unzureichend. Die verbliebenen öffentlichen Stellplätze ohne Zeitbeschränkung werden teilweise von auswärtigen Pendlern genutzt und stehen so den Bewohnern und Besuchern der Ortsmitte nicht zur Verfügung.

- Der Entfall von Stellplätzen ist notwendig, um die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen und Voraussetzung für einen lebendigen, dem Fuß- und Radverkehr dienenden städtischen Raum. Die Vorteile eines erheblichen Qualitätsgewinns überwiegen. Zeitlich befristete, aber kostenlose Stellplatzangebote stehen u.a. auch auf den Parkplätzen der Lebensmittelmärkte Lidl und Biomarkt zur Verfügung. Außerdem soll die Kurzzeitparkregelung ausgedehnt werden. Für die Anwohner besteht grundsätzlich kein Anspruch auf öffentlichen Parkraum. Es wird geprüft, ob im Straßenraum des „großen“ Rüschausweges, auf Höhe des Biomarkt-Parkplatzes neue Stellplätze ausgewiesen werden können (s. unten).

Viele Berufspendler, die ihr Auto im Bereich der Ortsmitte abstellen, tragen zum Umsatz der ansässigen Einzelhändler bei. Es sollten in jedem Fall zusätzliche Park-and-Ride-Angebote geschaffen werden.

- Die Anregung wird von der Verwaltung geprüft.

Im Straßenraum des „großen“ Rüschausweges, auf Höhe des Biomarkt-Parkplatzes, sollen zur Kompensation neue Besucherstellplätze ausgewiesen werden.

- Die Anregung wird von der Verwaltung geprüft.

Im Bereich des Lidl-Parkplatzes könnte ein Parkhaus errichtet werden, um die Kapazität an Besucherstellplätzen deutlich zu erhöhen.

-
- Das Grundstück steht nicht im Eigentum der Stadt Münster. Ein Parkhaus würde sich in diesem Bereich städtebaulich nicht einfügen. Der Bau eines solchen Pkw-orientierten Angebotes wäre auch angesichts der angestrebten Mobilitätswende ein falsches Signal.

Verkehr – Fahrtrichtung im Rüschausweg

In der heutigen Diskussion dominiert das Thema Autoverkehr. Was ist mit der vielbeschworenen Radverkehrsförderung? Wäre es nicht sinnvoll, den Rüschausweg zugunsten des Fuß- und Radverkehrs als Sackgasse auszubilden?

- Zugunsten großzügiger Seitenbereiche, die vor allem dem Aufenthalt dienen und dem Straßenraum eine besondere stadträumliche Qualität einverleiben, ist eine Reduzierung auf 4 m Fahrgasse vorgesehen. Bei einer Umwandlung zur Sackgasse müsste die Fahrbahn zur Ermöglichung des Begegnungsfalls Pkw - Pkw deutlich breiter dimensioniert werden. Zudem wäre ein Wendebereich für Pkw und dreiachsige Transportfahrzeuge zu berücksichtigen. Nicht zuletzt ist davon auszugehen, dass eine solche Regelung den Geschäftstreibenden im Rüschausweg schaden würde. Ein Einrichtungsverkehr ist aus Sicht der Verwaltung die beste Lösung.

Die Ausbildung des Rüschausweges als Sackgasse kann nicht befürwortet werden. Es würde eine „tote Straße“ entstehen.

- Die Verwaltung hält an einer Einbahnstraßenregelung im Rüschausweg fest (s. oben).

Die Fahrtrichtung im Rüschausweg darf nicht umgekehrt werden, da dies die Anfahrtswege unverhältnismäßig verlängert. Die Kundschaft erreicht die Geschäfte primär über den Arnheimweg und aus Süden über die Von-Esmarch-Straße (*Anmerkung des Verfassers: Ein anderer Teilnehmer führt aus, dass er die vorgeschlagene neue Fahrtrichtung begrüße*).

- Die Sinnhaftigkeit einer Richtungsänderung wird von der Verwaltung geprüft.

Verkehr - Arnheimweg

Die derzeitigen Verkehrsprobleme werden durch die vorgestellte Planung nicht gelöst. Der bauliche Zustand des Arnheimweges sei mangelhaft und verkehrsgefährdend. Es sollten verkehrsberuhigende Elemente eingebaut werden.

- Der Hinweis und die Anregung werden von der Verwaltung geprüft.

Nach Abschluss der Umsiedlung im Oxford-Quartier werden täglich 2.000 Autos mehr den Arnheimweg befahren als heute. Der Arnheimweg sollte aufgrund des schon heute sehr hohen Verkehrsaufkommens als Einbahnstraße oder Sackgasse ausgebildet werden. Bei der Sackgassenlösung könnte im Bereich des Lidl-Parkplatzes eine Wendeschleife eingerichtet werden.

- Verglichen mit anderen Straßen in Gievenbeck bewegt sich das Verkehrsaufkommen auf einem moderaten Niveau. Die Einrichtung einer Einbahnstraße oder Sackgassenlö-

sung würde Ausweichverkehre in die umliegenden Straßen (z. B. Laustiege und Laukamp) auslösen (s. oben). Der Lidl-Parkplatz steht nicht im Eigentum der Stadt Münster, sodass auch aus diesem Grund eine Wendeanlage als Option ausscheidet. Außerdem würde sich die Erreichbarkeit der Gievenbecker Mitte verschlechtern. Vor diesem Hintergrund ist der Arnheimweg aus fachlicher Sicht im Zweirichtungsverkehr zu belassen.

Der Arnheimweg sollte so bleiben wie er ist. Es dürfen keine zusätzlichen Anreize zur Nutzung des Autos geschaffen werden.

- Die Umgestaltung umfasst nur das östliche Ende des Arnheimweges. Es sind für den Arnheimweg derzeit keine weiteren Umbaumaßnahmen vorgesehen (s. oben).

Die derzeitige ÖPNV-Anbindung ist mangelhaft. Der Arnheimweg sollte von einer neuen Buslinie befahren werden und auf diese Weise das geplante Oxford-Quartier mit der Gievenbecker Ortsmitte verbinden. Auch die Gievenbecker Reihe sollte Teil des Busnetzes sein. Die Erfahrung zeigt, dass sich die Fahrgastzahlen oft deutlich positiver entwickeln als erwartet. Daher sollte die Stadt Münster zumindest im Rahmen einer Testphase ein entsprechendes Fahrtenangebot einrichten.

- Ein Bedarf zur Einrichtung einer neuen Buslinie im Arnheimweg oder in der Gievenbecker Reihe wird derzeit nicht gesehen. In der nächsten Aktualisierung des Nahverkehrsplanes ist im Gesamtkontext der Linienverbindungen diese Fragestellung nochmals zu prüfen.

Der Lidl-Parkplatz verfügt nur über eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt, was immer wieder zu verkehrsgefährdenden Situationen führt.

- Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde diese Variante favorisiert. Es bestanden keine Bedenken. Dennoch wird der Hinweis von der Verwaltung geprüft.

Kostentragung und Zeitplanung

Fallen für die Umgestaltung des öffentlichen Raums Anwohnerbeiträge nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG) an? Wie hoch sind die Kosten für den Umbau der im Privateigentum stehenden Flächen?

- Nein, von den angrenzenden Eigentümern werden keine KAG-Beiträge erhoben, da sich der Mehrwert der Umgestaltung nicht nur auf einen begrenzten Personenkreis, sondern auf den gesamten Ortsteil Gievenbeck auswirkt. Für die Neugestaltung der privaten Flächen fallen Kosten in Höhe von rund 150 €/m² (Ausführung in Betonstein) an.

Wann werden die Umgestaltungsarbeiten beginnen? Wie viel Zeit werden diese in Anspruch nehmen?

-
- Zunächst gilt es, das Gestaltungskonzept – auch unter Berücksichtigung der heute vorgebrachten Anregungen aus der Bürgerschaft – abschließend auszuarbeiten. Danach müssen die politischen Gremien über die Planung entscheiden. Dies wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte geschehen. Anschließend wird die Planung in Form eines Verkehrstechnischen Entwurfs sowie eines darauf aufbauenden Ausführungsplans weiter konkretisiert. In diesem Rahmen ist eine weitere Bürgerinformation vorgesehen. Die vorlaufenden Kanalbauarbeiten werden – in Abhängigkeit der Dauer der Ausführungsplanung – voraussichtlich im Jahr 2020 oder 2021 beginnen und ca. ein Jahr andauern. Die eigentliche Umgestaltung soll ca. eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen.

Im Interesse der Geschäftstreibenden ist ein schlüssiges Baustellenkonzept zu erstellen. Die bauzeitbedingten Beeinträchtigungen müssen so gering wie möglich gehalten werden.

- Die Verwaltung wird ein auf die Situation optimal zugeschnittenes Konzept entwickeln. Dies schließt auch provisorische Lösungen ein. Bei der Konzepterstellung werden die betroffenen Eigentümer beteiligt.

Ende der Veranstaltung

Herr Brinktrine bedankt sich bei Frau Schauer und den Vertretern der Verwaltung für die Vorstellung der Planung sowie für die Anmerkungen und Fragen der Bürgerinnen und Bürger und beendet die Veranstaltung gegen 19:40 Uhr.

gez. Herr Brinktrine
Bezirksbürgermeister

gez. Herr Beck
Protokollführer