

Eine starke Infrastruktur für Sentrup: Ver- und Entsorgungsleitungen in der Waldeyerstraße und Schmeddingstraße sowie Ausbau zu Fahrradstraßen 2.0

Dokumentation der Informationsveranstaltung

26. März 2025, Overberg-Berufskolleg, Münster, 18.00 - 21.00 Uhr

Inhalt

- 1 Begrüßung
- 2 Vorstellung der Baumaßnahme
 - 2.1 Netz- und Kanalbaumaßnahmen
 - 2.2 Ausbau zu Fahrradstraßen 2.0
- 3 Ihre Fragen – Unsere Antworten: Diskussionsrunde
- 4 Ihre weiteren Hinweise an uns
- 5 Danksagung und Verabschiedung



Teilnehmende der Auftaktveranstaltung (Foto: plan-lokal)

1 Begrüßung

Thomas Scholle, Moderator vom Dortmunder Planungsbüro plan-lokal, begrüßt um 18:00 Uhr die ca. 180 Teilnehmenden zur Informationsveranstaltung für die Baumaßnahmen Waldeyer- und Schmeddingstraße. Er begrüßt außerdem Bezirksbürgermeister Stephan Brinktrine, der die Gäste ebenso herzlich willkommen heißt und sich für das große Interesse an der Veranstaltung und der Maßnahme bedankt. Stephan Brinktrine betont, dass die Münsteraner Bürgerinnen und Bürger grundsätzlich an den Verfahren und Maßnahmen der Stadtverwaltung interessiert seien und lobt das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, was sich in der hohen Teil-

nehmerzahl spiegele. Er hebt außerdem den ungewöhnlichen Einsatz der Bevölkerung in Sentrup für den Erhalt des Ortsteilzentrums und der anliegenden Gewerbetreibenden hervor und betont, dass Maßnahmen wie die anstehenden Baumaßnahmen an der Waldeyer- und Schmeddingstraße stets mit Einschränkungen der Anliegender einhergehen, bittet aber auch um Verständnis, dass die Maßnahmen dennoch notwendig seien, um die Netz-, Kanal- und Fahrradinfrastruktur im Stadtteil zu stärken.

Stephan Brinktrine und Thomas Scholle begrüßen das Team von den Stadtnetzen Münster und dem Amt für Mobilität und Tiefbau, welches die gemeinsame Baumaßnahme vorstellt.

2 Vorstellung der Baumaßnahme

2.1 Netz- und Kanalbaumaßnahmen

Ulrich Marx, Mitarbeiter der Fachstelle Ausschreibung vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster, beginnt die Einführung in die Baumaßnahme mit einem Rückblick über die bisher durchgeführten Kampfmittelsondierungen, die zwischen dem 06.11.2023 und 13.12.2024 stattfanden und in deren Rahmen sieben Verdachtspunkte untersucht und eine 250-kg-Bombe aus dem zweiten Weltkrieg entschärft wurde. In der Vorbereitung auf die Entschärfung in der Nähe des Universitätsklinikums Münster (UKM) musste zudem ein komplexer Evakuierungsplan für das UKM erarbeitet werden.

Daniel Schumacher, Leiter der Gruppe Planung Netze, und Niklas Ebel, Fachplaner Strom der Stadtnetze Münster GmbH, gingen zunächst auf die im vergangenen Jahr durchgeführten Bauarbeiten für die Trinkwasserversorgung ein. Die Ausführung der Baumaßnahme sei in vielen Belangen nicht optimal gelaufen und die Stadtnetze als Auftraggeber selbst unzufrieden. Die Stadtnetze Münster setzen alles daran, die neuerlichen Arbeiten straff durchzuführen und zu einem pünktlichen Abschluss zu bringen.

Im Anschluss an den Rückblick stellen sie die zeitlich im Bauablauf ersten Baumaßnahmen zur Verstärkung und Erweiterung des Stromnetzes für Sentrup vor. Entlang der Schmeddingstraße und der Waldeyerstraße werden im Spülbohrverfahren neue Mittelspannungskabel (10 kV) verlegt, die ein neues Umspannwerk an der Schmeddingstraße in das Mittelspannungsnetz einbindet. Zugleich werden Leerrohre für einen späteren Glasfaserausbau verlegt. Dafür werden insgesamt neun Baugruben (fünf an der Waldeyerstraße, vier an der Schmeddingstraße) sukzessive und paarweise (Start- und Zielgrube) geöffnet, zwischen denen dann jeweils die Kabel und Rohre im geschlossenen Spülbohrverfahren eingebracht werden. Daniel Schumacher und Niklas Ebel legen dar, welche Vorteile das geschlossene Bauverfahren bietet: die notwendigen Zieltiefen sind mit diesem Verfahren gut erreichbar, es kann gut an bestehenden Querleitungen und den Wurzeln der Straßenbäume „vorbei“-gebaut werden, der Raum-

bedarf ist kleiner als im offenen Verfahren und auch die Bauzeit ist kürzer als im offenen Verfahren.

Das Team von den Stadtnetzen Münster erläutert den geplanten Bauablauf, die geschätzten Bauzeiten und die Auswirkungen für die Anlieger. Auf den Verkehr wird sich die Maßnahme insofern auswirken, als dass die Waldeyer- und Schmeddingstraße jeweils abschnittsweise zwischen Ziel- und Startgrube halbseitig gesperrt werden. In diesem Zeitraum wird das Passieren mit Fahrrädern und zu Fuß weiterhin möglich sein. Auch der Anliegerverkehr, der Busverkehr, Müllfahrzeuge und Rettungskräfte können die Baustelle passieren.

Die Arbeiten der Stadtnetze an den Stromversorgungsleitungen sind für Sommer 2025 bis Frühjahr 2026 geplant und bewegen sich in Abschnitten vom östlichen Ende der Waldeyerstraße zur Kreuzung Waldeyer-/Schmeddingstraße und von dort aus Richtung Norden entlang der Schmeddingstraße. Zeitlich teilweise parallel werden dann die Arbeiten der Kanalsanierung in der Waldeyerstraße vorgenommen. Diese Arbeiten sind notwendig, damit die Abwasserkanalisation in dem Bereich sowohl den baulichen als auch hydraulischen Anforderungen gerecht werden kann. Aufgrund seines Alters ist der bisherige Abwasserkanal mit Rissen, schadhafte Anschlüssen und Wurzeleinbrüchen belastet. Zudem kann er den veränderten Niederschlags- und Abwassermengen hydraulisch nicht mehr langfristig gerecht werden und muss entsprechend saniert werden.

Im Anschluss erläutert Ulrich Marx die vorgesehenen Bauabschnitte der Kanalsanierung. Diese folgen dem Verlauf der Waldeyerstraße von der Haltestelle Chirurgie bis Kreuzung Waldeyer-/Schmeddingstraße von Osten nach Westen. Die Abschnitte sind eingeteilt wie folgt:

1. Chirurgie bis Malmedyweg
2. Malmedyweg bis Eupener Weg
3. Eupener Weg bis Tondernstraße
4. Tondernstraße bis Scheffer-Boichorst-Straße
5. Scheffer-Boichorst-Straße bis Sentruper Höhe
6. Sentruper Höhe bis Schmeddingstraße

Die Kanalsanierung wird in offener Bauweise über die gesamte Fahrbahnbreite stattfinden müssen, was vollständige Sperrungen für den PKW- und Busverkehr im jeweiligen Bauabschnitt zur Folge hat. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden die Baustellenabschnitte passierbar bleiben, die Erreichbarkeit der Privatgrundstücke mit privaten PKW wird jedoch eingeschränkt werden. Rettungswege für Feuerwehr und Rettungsdienste sind gesichert.

Weitere Details zur Planung der Maßnahmen sind auch in der veröffentlichten Präsentation der Veranstaltung auf der Website des Amtes für Mobilität und Tiefbau unter www.stadt-muenster.de/waldeyerstrasse zu finden. Informationen zu den Stromnetzarbeiten haben die Stadtnetze Münster online aufbereitet: <http://www.stadtnetze-muenster.de/waldeyerstrasse>

2.2 Ausbau zu Fahrradstraßen 2.0

Bastian Spliethoff aus dem Fachbereich Verkehrsplanung und Phillip Oeinck, Fahrradbüro Münster, gehen anschließend zum Ausbau der bereits bestehenden Fahrradstraßen Waldeyer- und Schmeddingstraße zu Fahrradstraßen 2.0 über.

Beide Straßen sind Abschnitte der Velorouten Havixbeck-Münster und Nottuln-Münster. Sie sind bereits heute Fahrradstraßen, werden den im Jahr 2019 politisch beschlossenen Qualitätsstandards jedoch nicht gerecht. Die Einfärbung der Straßenoberfläche, die Schaffung komfortabler und sicherer Breiten durch teilweise Neusortierung des ruhenden Verkehrs und das Ermöglichen sicherer Begegnungsverkehre schließen sich an die Kanal- und Netzbauarbeiten an. Bastian Spliethoff und Phillip Oeinck stellen dar, welche konkreten Maßnahmen in Planung sind und machen deutlich, dass sich für diese Teilprojekte noch Gestaltungsspielräume durch die frühzeitige Beteiligung und Information eröffnen. So sei der Planungsprozess noch nicht abgeschlossen und der Umsetzungsbeschluss noch nicht politisch erfolgt.

In diesem Kontext können Anregungen aus der Öffentlichkeit zu verschiedenen Optionen gegeben werden, beispielsweise bezogen auf den Rückbau

von Baumscheiben, der Neuordnung der Kreuzungssituation an der Kreuzung Waldeyer- und Schmeddingstraße oder weiteren Vorschlägen zur Gestaltung der Fußgängerbereiche und Ausstattung beispielsweise mit neuen Fahrradbügeln oder Car-Sharing-Parkflächen.

Der Bedarf, die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende im Bereich Schmeddingstraße bereits jetzt zu erhöhen, wird von der Stadtverwaltung gesehen und aufgenommen. Hier sind kurzfristig umsetzbare Ad-Hoc-Maßnahmen möglich, zu denen Bastian Spliethoff und Phillip Oeinck sich Rückmeldung aus dem Plenum für ein Meinungsbild erhoffen, da die lokale Expertise von besonderer Bedeutung ist. Neben Halteverbieten am Fahrbahnrand stehen auch eine Anlieger-frei-Regelung oder eine Einbahnstraßenregelung für KFZ-Verkehre als Optionen zur Diskussion. Ziel wäre hier eine kurzfristige Umsetzung im Sommer 2025.

Die Kolleginnen und Kollegen standen auch im Anschluss an die Diskussion an vorbereiteten Stellwänden für bilaterale Gespräche, Rückfragen und weitere Anregungen zur Verfügung. Unter den folgenden Kontaktdaten sind die Stadtverwaltung und die Stadtnetze zum Thema der Baumaßnahmen erreichbar:

Stadtnetze Münster

Für Anliegen im Vorfeld:
baustellen@stadtnetze-muenster.de
Tel.: 0251 694 13 13

Für Absprachen während der Baustelle:
Vor Beginn der Arbeiten erhalten die unmittelbaren Anlieger_innen Infozettel mit Kontaktdaten direkt zur Bauleitung.

Stadt Münster – Amt für Mobilität und Tiefbau

Für Anliegen im Vorfeld der Kanalarbeiten:
baustellen@stadt-muenster.de
Tel.: 0251 492 66 66

Fahrradbüro (Fahrradstraße Plus):
fahrradbuero@stadt-muenster.de
Tel.: 0251 492 72 72

3 Ihre Fragen - Unsere Antworten: Diskussionsrunde

Stadtnetze und Kanalbau

F: Das Spülbohrverfahren findet in einer geschlossenen Bauweise statt. Warum folgen noch Kanalbauarbeiten in offener Bauweise?

A: Das Spülbohrverfahren für die Mittelspannungskabel und Leerrohre ermöglicht ein schnelles Vorangehen der Bauarbeiten. Da in den Nebenanlagen Bäume wurzeln und Versorgungsleitungen im Straßenraum liegen, finden die Bauarbeiten im Wesentlichen im Bereich der Parkstreifen statt. Die Baustelleneinrichtung reicht jedoch bis in den Straßenraum, so dass eine Fahrspur gesperrt werden muss.

Die Kanalsanierung erfolgt in der Mitte der Straße. Ein Spülbohrverfahren ist hier nicht zielführend, da alle Hausanschlüsse bis zur Grundstücksgrenze ebenfalls neu gebaut werden müssen und die Hauptkanäle und die Hausanschlüsse für ein unterirdisches Bauverfahren nicht tief genug liegen.

F: Wenn die Waldeyerstraße gesperrt wird, Stichstraßen zu Anliegerstraßen umgewidmet werden und für den Parkverkehr geschlossen werden, erhöht sich der Parkbelastung im Gebiet. Es besteht die Befürchtung, dass Müllfahrzeuge, Feuerfahrzeuge etc. Orte nicht erreichen, weil die Sentruper Höhe zugesperrt wird. Wird die medizinische Notfallversorgung, die Erreichbarkeit der Feuerwehr und die Erreichbarkeit durch die Versorgungsbetriebe trotzdem gewährleistet?

A: Die Erreichbarkeit von Gebäuden wird grundsätzlich mit der Feuerwehr abgestimmt und gewährleistet. Während der Baumaßnahmen werden die Wege zu Parkplätzen und zu Mülltonnen länger sein. Jede einzelne Erschwernis ist heute aber noch nicht absehbar. Wenn die Baumaßnahmen beginnen, werden die Anliegerinnen und Anlieger nochmals gesondert informiert.

F: Wie wird der Busverkehr während der Baumaßnahmen geleitet?

A: In der ersten Phase der Bauarbeiten, den Stromnetzarbeiten, verkehren die Buslinien wie gewohnt.

Während der Kanalarbeiten wird es eine Umleitung für den Busverkehr geben. Der Verlauf der Umleitung muss nun noch im Zusammenhang mit den Straßenquerschnitten und mit den Stadtwerken Münster diskutiert werden.

F: Ist gewährleistet, dass die Privatgrundstücke während der Baumaßnahmen mit dem Auto erreicht werden können?

A: Ja. Grundsätzlich bleiben die Grundstücke für Kfz erreichbar. Allerdings wird es baustellenbedingt zu (zeitlichen) Einschränkungen kommen. Daher stimmt die Bauleitung die An- und Abfahrten zu den Grundstücken während der Baumaßnahme vor Ort mit den Anwohnenden ab.

F: Welche Maßnahmen können während der Bauarbeiten zur Kommunikation bei Problemen, Fragen oder Hinweisen angeboten werden?

A: Eine regelmäßige Sprechstunde mit dem Bauleiter könnte es ermöglichen, Themen aufzugreifen und gemeinsam zu besprechen. Die Möglichkeit der Einrichtung einer Kontaktstelle wird die Stadt Münster prüfen.

Veloroute/Fahrradstraße

F: Warum verläuft die Veloroute über die Schmeddingstraße und Waldeyerstraße statt über die Albert-Schweitzer-Straße?

A: Im Jahr 2020 wurde vom Haupt- und Finanzausschuss nach vorheriger Anhörung der BV Mitte und der BV West die Trasse der Veloroute Nottuln-Münster politisch beschlossen (vgl. Vorlage V/1200/2019). Grundlage für den Beschluss war ein umfassender Variantenvergleich des beauftragten Planungsbüros Loendersloot Groep aus den Niederlanden. Die Veloroute wurde dafür in 3 Untersuchungsbereiche unterteilt. Für den Untersuchungsbereich A (Promenade bis Roxeler Straße) wurden 4 Trassen geprüft (a) Einsteinstraße, b) UKM-Gelände, c) Waldeyerstraße, d) Annette-Allee). Die Bewertungskriterien waren Reisezeit (Direktheit und Halte), Sicherheit (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit) sowie Realisierbarkeit (Umsetzbarkeit und Kostenaufwand). Das bedeutet gleichzeitig nicht, dass kein Mitspracherecht mehr besteht. Auch wenn der Verlauf der Veloroute feststeht, sind

die konkreten Planungen für die Schmeddingstraße und Waldeyerstraße noch nicht abgeschlossen und somit veränderbar.

F: Welcher Bodenbelag wird im Rahmen der Qualitätsstandards für Fahrradstraßen gewählt?

A: Der Qualitätsstandard für Fahrradstraßen in Münster richtet sich nach dem Ratsbeschluss aus 2019 (vgl. Vorlage V/0151/2019) und gilt nicht nur für die Schmeddingstraße/Waldeyerstraße, sondern stadtweit. Als Bauverfahren wird die Stadtverwaltung im Zuge der politischen Beschlussfassung für die Maßnahme ein Heißasphaltverfahren vorschlagen. Dieses Verfahren hat sich bewährt und wurde bereits erfolgreich in Münster angewendet (u.a. Bohlweg, Schillerstraße, Dieckstraße, Lütkenbecker Weg, Lindberghweg).

F: Die Planungen zum Minikreisverkehr erwecken den Eindruck, dass die Größe des Kreisverkehrs zu Verkehrsproblemen führt. Sind z. B. die Schleppkurven von Bussen eingeplant? Und sind Verkehrsprobleme zu erwarten, weil sich Verkehrsteilnehmende nicht an die Verkehrsregeln halten?

A: Natürlich wurde im Vorfeld geprüft, dass Busse den Minikreisverkehr befahren können. Bei einem Minikreisverkehr handelt es sich um einen kleinen Kreisverkehr, der bewusst eine überfahrbare Mittelinsel besitzt. Busse, aber auch z. B. Sattelschlepper können den Minikreisverkehr dadurch problemlos befahren. Es stellt für uns keine Alternative dar, den bisherigen Bestand zu bewahren, weil die heutige Situation keine eindeutige Verkehrssituation für Radfahrende darstellt.

Ob sich die Verkehrsteilnehmenden an die Verkehrsregeln halten, kann in der Planung nur sehr begrenzt beeinflusst werden. In Absprache mit der Polizei und Straßenverkehrsbehörde erwies sich der Kreisverkehr für den Kreuzungsbereich als beste Lösung.

F: Es entstehen regelmäßig gefährliche Situationen, weil Radfahrende an der Schmeddingstraße den Bürgersteig benutzen und Autofahrende nicht ausweichen können. Kann diese Situation berücksichtigt werden?

A: Die Situation ist auf den schlechten Zustand der

Fahrradstraße Schmeddingstraße und den hohen Rückstau zurückzuführen, der Radfahrende dazu verleitet, die Gehwege zu nutzen. Die Umplanung der Schmeddingstraße zur Fahrradstraße 2.0 wird diese Konfliktsituation lösen. Dies zeigen die vielen guten Beispiele im Stadtgebiet, wo eine Umgestaltung bereits stattgefunden hat und vergleichbare Konflikte nicht (mehr) auftreten.

F: Ist die Verkehrsberuhigung alleine durch die Fahrradstraße als solche ohne weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen gegeben?

A: Eine Fahrradstraße lässt sich dann am besten als solche nutzen, wenn sie möglichst wenige Einschränkungen aufweist. Verkehrsberuhigungen können über Verkehrsinseln geschaffen werden. Beides muss in der Planung gegeneinander abgewogen werden. Ein Kompromiss wäre, drei Baumscheiben mit erhaltenswertem Baumbestand in der Schmeddingstraße zu erhalten. Fahrbahnschwellen sollen möglichst vermieden werden, um Komfortverluste zu vermeiden. In der Vergangenheit wurden hierzu u.a. Sinusschwellen (Lindberghweg) und „Berliner Kissen“ (Annette-Allee) getestet.

F: Warum bleiben im aktuellen Vorschlag drei Baumscheiben in der Schmeddingstraße erhalten? Sollte man nicht eher alle Baumscheiben entfernen und stattdessen Hügel in die Straße einbauen, die den Autoverkehr verlangsamen, aber von Radfahrenden umfahren werden können?

Gegenteilige Anmerkung aus dem Publikum: Der Erhalt der Baumscheiben in der Schmeddingstraße ist wichtig. Es ist wohl unstrittig, dass Konzepte für die Verkehrsberuhigung entwickelt werden müssen.

F: Neben längsparkenden Fahrzeugen ist eine Dooring-Zone vorgesehen, um den Abstand zwischen Radfahrenden und sich öffnenden Autotüren zu vergrößern. Ist der Straßenplatz dann noch ausreichend?

A: Der Straßenraum an der Waldeyerstraße ist insgesamt 11m breit. Das entspricht dem heutigen Standard. 5,25 Meter der Fahrbahn und eine Dooring-Zone von 0,75 Metern schaffen eine Gesamtbreite von 6 Metern. Wenn sich in Einzelfällen zwei breitere Wagen begegnen, kann die Dooring-Zone

auch befahren werden.

Verkehrsauswirkungen im Bauprozess

F: Das Parkhaus des Universitätsklinikums an der Waldeyerstraße ist bereits stark ausgelastet. Die umgebenden Straßen werden bereits heute von den Besucher_innen und Mitarbeitenden des Klinikums zum Parken genutzt. Welche Planungen und Regelungen sind im Zeitraum der Baumaßnahmen für die Parksituation vorgesehen?

A: Den Projektpartnern ist bewusst, dass die Baumaßnahmen den Parkdruck verschärfen werden. Die Planungen sehen vor, die Zufahrbarkeit des Parkhauses vom Universitätsklinikums an der Waldeyerstraße so lange wie möglich zu gewährleisten, um den Parkdruck nicht noch weiter zu erhöhen. Trotzdem kann es vorkommen, dass das Parkhaus zeitweise nicht erreichbar sein wird.

F: Wie kann vermieden werden, dass die Nebenstraßen während der Baumaßnahmen von Durchgangsverkehr belastet werden?

A: Während des Netzausbaus als erstem Teil der Baumaßnahme erfolgt keine Vollsperrung von Straßen, sodass diese immer mindestens einspurig befahrbar bleiben. Anders sieht das bei den Kanalbaumaßnahmen aus. Hierbei besteht grundsätzlich das unvermeidliche Risiko, dass sich Verkehre auf die Nebenstraßen verlagern. Die Stadt Münster prüft im Vorfeld, welche Verkehre zu erwarten sind, um entsprechend reagieren zu können. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch zu früh, um die Baustellenanordnung zu prüfen, da die konkrete Bauausführung noch nicht mit dem ausführenden Unternehmen abgesprochen und festgelegt ist.

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit bis zur Fertigstellung der Fahrradstraße

F: Welche Möglichkeiten bestehen für die Schmeddingstraße/Waldeyerstraße, um den Durchgangsverkehr abzuhalten?

A: In der Verkehrsplanung spricht man von modalen Filtern, um Durchgangsverkehr zu verhindern. Möglichkeiten wären eine Einbahnstraßenregelung, Anlieger-frei-Beschilderung, eine Änderung der Abbiegemöglichkeiten und als letztes Mittel der Wahl eine bauliche Sperrung. Die jeweilige Maßnahme muss mit den Einschränkungen abgewogen werden,

die von der Maßnahme ausgehen. Eine Möglichkeit wäre es, schrittweise wie z. B. in der Schillerstraße vorzugehen. Wenn ein erster Maßnahmen-schritt nicht reicht, können weitere Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Verwaltung prüft aktuell zudem, die verkehrliche Situation kurzfristig zu verbessern, indem die ohnehin im Rahmen der Umgestaltung vorgesehenen, einseitigen Halteverbote bereits vorab realisiert werden.

F: Wäre eine Einbahnstraßenregelung eine Möglichkeit, um den Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen herauszuhalten?

A: Die Stadt Münster prüft den Einsatz einer Einbahnstraßenregelung. Bei einer solchen Regelung muss bedacht werden, dass für die Anwohner der Straße Umwegfahrten resultieren. Außerdem verleiten Einbahnstraßen zu erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten.

Anmerkung aus dem Publikum: Es wird angeregt, nur den nördlichen Abschnitt der Schmeddingstraße, der zur Albert-Schweitzer-Straße führt, als Einbahnstraße zu regeln.

Gegenteilige Anmerkung aus dem Publikum: Wenn der nördliche Abschnitt der Schmeddingstraße zur Einbahnstraße umfunktioniert würde, müssten Anwohner_innen der Seitenstraßen trotzdem einen Umweg fahren.

F: Können Überlegungen dazu stattfinden, dass Radfahrende nicht von den Autofahrenden überholt werden dürfen?

A: Die Stadtverwaltung wird die Anordnung des Verkehrszeichens 277.1 (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen) für die Fahrradstraßen prüfen.

Auswirkungen Einzelhandel

F: Gibt es Möglichkeiten, den Einzelhandel zu unterstützen?

A: Alle Projektbeteiligten sind sich der großen Bedeutung der Gewerbeangebote im Ortskern Sentrup bewusst und haben Bereitschaft signalisiert, die Belange der Gewerbetreibenden zu berücksichtigen und sie durch geeignete Maßnahmen während der Bauphase zu unterstützen. Die Stadt Münster wird

versuchen, den Einzelhandel z. B. mit Beschilderungen, Hinweisen oder Kurzzeitparkplätzen bestmöglich zu unterstützen. Der temporären Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen über die Zeit der geplanten Stromnetz- und Kanalbauarbeiten stehen sowohl die ausführenden Stellen als auch das Ordnungsamt als Genehmigungsbehörde für die Baustelleneinrichtung und verkehrsrechtliche Anordnungen für die geplanten Baumaßnahmen positiv gegenüber. Entsprechende Flächen werden in der Baustellenplanung eingeplant und je nach Bauphase an unterschiedlichen Stellen ausgewiesen.

F: Wie können die Geschäftsleute während der Baumaßnahmen parken und angeliefert werden?

A: Als Maßnahme wird das Kurzzeitparken – auch in der Ortsmitte – als Option geprüft und geklärt, welche Möglichkeiten im Rahmen der Bauausführung bestehen. Die Wichtigkeit der Geschäfte für das Ortsteilzentrum wurde im Rahmen der Veranstaltung sehr deutlich und liegt auch den Planenden bei der Stadt Münster am Herzen.

Verkehrssituation Ortsteilzentrum

F: Die Straße wurde für Baumaßnahmen in den letzten Jahren immer wieder geöffnet. Ist damit auch in Zukunft zu rechnen?

A: Auch in Zukunft wird die Infrastruktur in Sentrup von den Stadtnetzen und der Stadt Münster gepflegt und an neue Anforderungen angepasst werden. Dabei geht es um Kabel und Rohre, die die Anwohnerinnen und Anwohner in Sentrup tagtäglich nutzen und von denen sie unmittelbar profitieren – von einem Stromnetz, das zusätzliche Wallboxen verkraften kann, von Rohrleitungen, die frisches Trinkwasser ins Haus transportieren und es – nicht mehr ganz so frisch – auch verlässlich wieder abtransportieren, von Glasfaserkabeln, die wirklich schnelles Internet ins Haus bringen.

Auch in Zukunft sind Bauarbeiten notwendig, um in Sentrup eine zeitgemäße und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitzustellen, zum Beispiel für schnelles Glasfaserinternet. Größere Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise ein Fernwärmeausbau, sind in den kommenden Jahren in Sentrup jedoch nicht geplant.

F: In der Ortsmitte Sentrup könnte die Kreuzungssituation Waldeyer-/Schmeddingstraße durch eine Kreisverkehrssituation abgelöst werden. In Erwägung gezogen wurde für die Fahrradstraße auch eine abknickende Vorfahrt für die Fahrradstraße. Aus welchem Grund stellt die abknickende Vorfahrt die schlechtere Regel dar?

A: Die abknickende Vorfahrt stellt für den Fußverkehr deutlich die schlechteste Variante dar, da Fußgängerinnen und Fußgänger die abknickende Fahrradstraße nicht kreuzen dürften und die beiden vorhandenen Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) aus verkehrsrechtlichen Gründen entfallen müssten. Gleichzeitig würde der Busverkehr in beiden Fahrtrichtungen benachteiligt werden.

F: Warum wird ein Kreisverkehr vor der Rechts-vor-links-Regelung bevorzugt?

A: Eine Rechts-vor-links-Regelung würde für den Busverkehr eine Verschlechterung der Verkehrsführung im Vergleich zum heutigen Zustand bedeuten. Auch im Zusammenhang mit dem hohen Radverkehr wären Probleme zu erwarten. Durch eine Rechts-vor-Links-Regelung würde sich außerdem die Vorrangregelung für Radfahrende im Kreuzungsbereich in den Fahrtrichtungen unterschiedlich darstellen – was bereits im Bestand heute zu massiven Problemen durch Vorfahrtmissachtungen und -missdeutungen führt.

Verkehrssituation UKM

F: Insbesondere am Morgen und zum Feierabend bestehen Verkehrsprobleme am Universitätsklinikum. Warum wird die Ausfahrt am Universitätsklinikum zur Schmeddingstraße nicht vollständig gesperrt, um die Verkehrsbelastung zu verringern?

A: Das skizzierte Problem ist unstrittig. Die Stadt Münster ist im Austausch mit dem Universitätsklinikum. Die Fläche befindet sich nicht in städtischer Hand, sodass die Straße in dem Bereich nicht gesperrt werden kann. Es bestünde die Möglichkeit, auf der Schmeddingstraße den Kfz-Durchgangsverkehr mit modalen Filtern auszuschließen. Von den Konsequenzen eines solchen Modalfilters sind allerdings auch die anliegenden Grundstückseigentümer_innen betroffen.

Anmerkung aus dem Publikum: Die Parkgebühren im Parkhaus sind zu hoch. Mitarbeitende des Krankenhauses würden deshalb im Umfeld parken.

F: Durch die Planungen würden ca. 30 Parkplätze wegfallen. Durch den Parksuchverkehr von Mitarbeitenden des Universitätsklinikums ist die Verkehrssituation bereits heute für die Schulkinder gefährlich und würde sich durch die Planungen vermutlich noch verschärfen. Sind Anliegerstraßen eine Möglichkeit, den generellen Verkehr und den Parksuchverkehr zu reduzieren?

A: Die Stadt Münster ist für die Einrichtung von Anliegerstraßen offen. Allerdings führt eine Anliegerstraße dazu, dass auch Bewohner_innen der Nebenstraßen die Anliegerstraße rechtlich nicht mehr nutzen dürfen. Dennoch wird die Maßnahme – auch als Interimslösung während der Baumaßnahmen – geprüft.

4 Ihre weiteren Hinweise an uns

Thema Gestaltung Fahrradstraße/Verkehrsführung langfristig

Hinweise

- An der Kreuzung Soetenkamp/Schmeddingstraße erscheint die Erhöhung des Asphalts nicht nötig. Eine Markierung würde ausreichen.
- Bei der Planung der Bushaltestellen an geeignete Absenkungen denken.
- Auf der Waldeyerstraße sollte zwischen der Sentruper Höhe und der Scheffer-Boichorst-Straße aufgrund der hohen Schülerverkehre weiterhin ein Zebrastreifen eingeplant werden.
- An der Kreuzung Schmeddingstraße/Soetenkamp sollte ein Zebrastreifen eingeplant werden.
- Querung der Fahrradstraße am Ring mitdenken. Die Ideen zum Bohlweg könnten ein Vorbild sein.
- In der Waldeyerstraße und Schmeddingstraße befahren Lkw die Straße und blockieren den Verkehr nachhaltig. Eine Fahrradfreundlichkeit kann nicht gewährleistet werden, solange dieses Lkw-Problem nicht gelöst wird.
- Die Fahrradstraße wirkt dort, wo sie weitergeht, nicht aufnahmefähig für den geplanten Radverkehr.
- Prüfung des Kurzzeitparkplatzes gegenüber der Kirche. In der Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Kirchwiese gab es hier Sicherheitsbedenken wegen Kollisionsbefürchtungen der ausfahrenden Fahrzeuge vom gegenüberliegenden Theresienkirchenplatz
- Handelt es sich bei dem südlichsten Kurzzeitparkplatz in der Sentruper Ortsmitte um einen Behindertenstellplatz? Ist hier darauf geachtet worden, dass der Abstand zu den Fahrradständen ausreichend groß ist?
- Am Soetenkamp sollte die fehlende Nebenanlage im nordöstlichen Quadranten ergänzt werden.
- Im Ratsbeschluss steht, dass Fahrradstraßen Anliegerstraßen sein sollen. Wenn zusätzlicher Verkehr aus umliegenden Ortschaften zu Ver-

kehrproblemen führt, müssen die Baumscheiben entfallen.

- Weil die Örtlichkeit an der Apotheke in der Sentruper Ortsmitte ein „architektonisches Juwel“ ist, sollten hier keine Kurzzeitparkplätze eingeplant werden.

Vorschläge

- Carsharing im Viertel einrichten
- Stärkere Präsenz der Ordnungsbehörden zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung
- Schmeddingstraße - statt bei den Engstellen Grün einzuplanen, sollte die Fahrradstraße verbreitert bzw. verschwenkt werden
- E-Ladesäulen an den Kurzzeitparkplätzen in der Ortsmitte ergänzen
- Reparaturstation für den Radverkehr ergänzen
- Möglichkeit prüfen, die Einbahnstraßenregelung zeitlich zu regulieren (z. B. durch Poller, die sich aus- und einfahren lassen). So könnte man in einem gesetzten Zeitraum den Durchgangsverkehr vermeiden.
- Shared Space als Alternative zum Minikreisell (evtl. aufgepflastert)?
- Freisperrern der Kreuzungsbereiche, um zu gewährleisten, dass Rettungsfahrzeuge und Müllwagen frei fahren können
- Rotmarkierung der Fahrradstraße von der Waldeyerstraße bis zum Ringknoten
- Den Einmündungstrichter an der Schlüterstraße ggf. verkleinern
- Fahrradstraße bis zum Hermann-Josef-Neuhaus-Weg als Basisvariante führen und erst ab dort als Fahrradstraße Plus
- Für das Kerngebiet könnte eine gesonderte Veranstaltung durchgeführt werden, die nochmal Ideen für die Aufenthaltsqualität aufgreift.

Verkehrsführung und Parksituation während der Baumaßnahme

Hinweise

- Unter allen Umständen die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe für den Lieferverkehr

und Kund:innen gewährleisten, z. B. über das Kurzzeitparken oder Hinweisschilder, die darauf aufmerksam machen, über welchen Weg die Einzelhändler erreichbar sind

- Während der Baumaßnahmen jeden Handlungsspielraum nutzen, um möglichst geringfügige Beeinträchtigungen bei den Ladenbetreiber:innen zu bewirken
- Es besteht die Sorge, ob die Dorfmitte Sentrup bestehen bleiben kann, wenn die Durchfahrt während der Baumaßnahme eingeschränkt wird.
- Wirkungen des Verkehrs auf die geplanten Maßnahmen und insbesondere Kinder als Verkehrsteilnehmer berücksichtigen
- Nicht nur der Parkdruck, sondern auch der Fahrdruck an der Schule auf der Sentruper Höhe müssen noch vor der Baumaßnahme angegangen werden, weil sich der Handlungsbedarf durch die Baumaßnahme noch weiter vergrößert.
- Während der Baumaßnahmen nicht die Parksituation in den Nebenstraßen außer Acht lassen

Vorschläge

- Busverkehr-Umleitung nicht über die Sentruper Straße führen
- Für die Baustellenumleitung prüfen, ob ggf. die alte Roxeler Straße reaktiviert werden kann

5 Danksagung und Verabschiedung

Thomas Scholle und Stephan Brinktrine schließen die Diskussion gegen 20.00 Uhr und bieten den Gästen an, sich an den Stellwänden noch mit den Verantwortlichen der Stadtnetze sowie des Amtes für Mobilität und Tiefbau auszutauschen. Dieses Angebot wird rege genutzt, sodass die Veranstaltung gegen 21:00 Uhr abschließend beendet wird.