

Niederschrift

über die Sitzung (öffentlicher Teil)
des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen
am Donnerstag, **07.02.2019**, 17:03 Uhr - 18:22 Uhr,
Hauptausschusszimmer, Stadtweinhaus, Prinzipalmarkt 8-9, 48143 Münster

Anwesend waren:

von der CDU-Fraktion:

Frank Baumann, Horst Karl Beitelhoff, Olaf Bloch, Heinz Georg Buddenbäumer, Mechthild Neuhaus, Hans Neumann, Walter von Göwels

von der SPD-Fraktion:

Magdalena Heinevetter, Thomas Kollmann, Gabriele Kubig-Steltig, Ludger Steinmann, Georg Tyrell

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL:

Jörn Möltgen, Carsten Peters, Elmar Post, Christine Schulz

von der FDP-Fraktion:

Jürgen Reuter

von der Ratsgruppe Piraten/ÖDP:

Franz Pohlmann

Sachkundige Einwohner/innen:

Dr. Gerhard Bonn, Stephan Bracht, Karl-Heinz Dörenkämper, Hermann Eiling, Martin Homann-Niehoff, Dr. Georgios Tsakalidis, Patrik Werner

von der Verwaltung:

Reinhard Adams, Robin Denstorff, Christopher Festersen, Lukas Fiegen, Jörg Krause, Andreas Kurz, Dirk Lohaus, Annegret Mantke, Michael Milde, Philip Oeinck, Andreas Pott, Roland Schniedenharn, Michael Tegmeier, Andreas Thiel, Siegfried Thielen

für die Schriftführung:

Judith Stienhans

Es fehlte/n:

Martina Biel, Joachim Brendel, Wulf Greiling, Michael Kleyboldt, Dr. Didem Ozan, Rüdiger Sangel

nichtöffentlicher Sitzungsteil

siehe Niederschrift über die Sitzung (nichtöffentlicher Teil) des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen am 07.02.2019

Tagesordnung**Öffentliche Sitzung**

- 1. Einführung und Verpflichtung neuer Mitglieder**
- 2. Genehmigung der Tagesordnung**
 - 2.1. Festlegung der Tagesordnungspunkte, bei denen zusätzliche Verwaltungspräsenz gewünscht wird.
- 3. Mitteilungen der Verwaltung**
- 4. Anträge und Eingaben**
 - 4.1. Anfragen
 - 4.1.1. Anfrage der SPD vom 28.11.2018 zum Radverkehr - Unfälle Fahrrad-Fahrrad
 - 4.1.2. Anfrage der SPD vom 07.02.2019 zur Verkehrslenkung und Geschwindigkeitssteuerung in Handorf
 - 4.2. Bekanntgabe
 - 4.2.1. Beschluss der KIB vom 27.11.2018 zum Ausbau der Querungen im Kreisverkehr am Ludgeriplatz
 - 4.2.2. Beschluss der KIB vom 27.11.2018 zur Ausstattung von Bushaltestellen ohne Wartehalle mit Sitzbänken
 - 4.3. Stellungnahmen
- 5. Stadtentwicklung, Stadterneuerung, Wohnen, Wirtschaft**
 - 5.1. Sachstandsbericht 2017/2018 zum Handlungskonzept zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes 2020 und Ergebnisse der Energie- und Klimabilanz 1990 - 2017
V/0021/2019
VI
 - 5.2. Antrag der AfD-Ratsgruppe an den Rat Nr. A-R/0059/2018
"Arbeiten und Wohnen an einem Ort koordinieren"
V/1065/2018
III
 - 5.3. Dominikanerkirche - Sanierung, Umbau, Aufstockung und Erweiterung
- Baubeschluss -
V/1153/2018
VI

- | | |
|---------------------------|---|
| | 6. Stadtplanung |
| <u>V/0014/2019</u>
III | 6.1. Veränderungssperre Nr. 108 für den Bereich Von-Steuben-Straße / Bahnhofstraße / Hafensstraße |
| <u>V/1124/2018</u>
III | 6.2. 86. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Hiltrup im Stadtteil Berg Fidel im Bereich Robert-Bosch-Straße
1. Beschluss über die Stellungnahmen
2. Abschließender Beschluss |
| <u>V/1125/2018</u>
III | 6.3. Bebauungsplan Nr. 434, 1. Änderung: Siemensstraße / Robert-Bosch-Straße
1. Beschluss über die Stellungnahmen
2. Satzungsbeschluss |
| | 7. Verkehr |
| <u>V/0019/2019</u>
III | 7.1. Förderung von Lastenfahrrädern - Kaufprämie |
| <u>V/0003/2019</u>
III | 7.2. Wilhelmstraße - Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Orléans-Ring und Einsteinstraße und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wilhelmstraße/ Einsteinstraße |
| <u>V/0004/2019</u>
III | 7.3. Teilnahme am „Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot“ |
| <u>V/0092/2019</u>
III | 7.4. Provisorisches Fahrradabstellen Hauptbahnhof Ostseite |
| | 8. Verschiedenes |

Herr Möltgen eröffnete um 17:03 Uhr die öffentliche Sitzung des Ausschusses mit einer Würdigung der Leistungen und des Engagements des kürzlich verstorbenen Rats Herrn Georg Fehlauer. Der Ausschuss erhob sich ihm zu Ehren zu einer Gedenkminute.

Nach einer kurzen Sitzungsunterbrechung wurde die Sitzung um 17:10 Uhr fortgeführt sowie die Öffentlichkeit und Beschlussfähigkeit festgestellt.

Punkt 1 der Tagesordnung

Einführung und Verpflichtung neuer Mitglieder

Herr Möltgen begrüßte und verpflichtete Frau Magdalena Heinevetter als sachkundige Bürgerin für die SPD sowie Herrn Karl-Heinz Dörenkämper als sachkundigen Einwohner auf Vorschlag des Beirates für Stadtgestaltung im Ausschuss.

Punkt 2 der Tagesordnung**Genehmigung der Tagesordnung**

Seitens der Verwaltung wurde der TOP 7.2 von der Tagesordnung abgesetzt.

Punkt 2.1 der Tagesordnung**Festlegung der Tagesordnungspunkte, bei denen zusätzliche Verwaltungspräsenz gewünscht wird.**

Der Ausschuss bat um zusätzliche Verwaltungspräsenz zu den TOP 7.1 und 7.4 öffentlich.

Punkt 3 der Tagesordnung**Mitteilungen der Verwaltung****Hafencenter**

Herr Denstorff informierte, dass ein aktualisiertes Verkehrsgutachten, welches das gesamte Areal zum „Masterplan Stadthäfen“ betrachte, zwischenzeitlich erstellt werde. Das Gutachten soll i.S. einer transparenten Informationsweitergabe den Gremien in der kommenden Sitzungskette vorgelegt werden, sodass auch die Offenlage zum Bebauungsplan voraussichtlich noch vor den Sommerferien erfolgen könne. Nach Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen, werde der Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Münster anvisiert.

Stadtteilzentrum am Hamannplatz in Münster-Coerde

Herr Kurz berichtete über die unveränderte Empfehlung des Beirates für Stadtgestaltung, die Fassade zum Neubau des ALDI- und Edeka-Marktes am Hamannplatz in einheitlichem Klinkermaterial zu gestalten. Diese Empfehlung werde nun gemeinsam mit den Anregungen aus der Offenlegung des Bebauungsplanentwurfes seitens der Verwaltung in der Vorlage - zum Satzungsbeschluss / Beschluss über Anregungen und Bedenken - aufbereitet und den Gremien (BV-Nord und ASSVW) nach Ostern zur Entscheidung vorgelegt werden.

Baugebiet „Moldrickx“

Darüber hinaus gab Herr Kurz zum o.g. Baugebiet bekannt, dass die technische Gewässerplanung zur Verlegung des Igelbaches im Plangebiet zwischenzeitlich abgeschlossen werden konnte und auf dieser Grundlage das Bebauungsplanverfahren nun fortgesetzt werden kann. Dem Ausschuss werde nach Ostern die Berichtsvorlage zur Offenlage vorgelegt.

Baugebiet „Südlich Im Moorhoek“

Weiterhin berichtete Herr Kurz darüber, dass der AUKB über die Entscheidungsgründe für die Planung, insbesondere der Ausweitung der Siedlungsfläche in den Grünring hinein, informiert werden möchte. Er wies daraufhin, dass der ASSVW in seiner Beratung am 03.03.2016 den grundsätzlichen Zielkonflikt – uneingeschränkter Schutz des Grünringes gegenüber teilweiser Ausweitung der Siedlungsfläche – ausführlich diskutiert hatte. Für die Abwägung zugunsten einer anteiligen Siedlungsfläche waren entscheidend:

- der dringende Wohnbedarf,
- die vorhandene Erschließung (Moorhoek),
- dass dieser Bereich bereits in den 1990er Jahren als Siedlungsfläche geplant war, und
- dass die Funktion des Grünringes innerhalb des Grünsystems mit einer verbleibenden Breite von ca. 130 m zum Lincoln Quartier aufrechterhalten werden kann.

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Südlich Im Moorhoek“ durch den Rat erfolgte am 04.07.2018. Die öffentliche Bürgerinformation fand am 25.09.2018 statt. Dort wurden die Ergebnisse und Sanierungserfordernisse des aktuellen Gutachtens für eine Wohnnutzung auf der vorhandenen Altlastenfläche im östlichen Teil des Plangebietes vorgestellt. Demnach wäre eine Wohnnutzung grundsätzlich möglich, wenn die oberste Bodenschicht abgetragen und er-

setzt sowie baubegleitende Sicherungsmaßnahmen eingehalten würden. Zu diesem Sachverhalt hat die Verwaltung eine Stellungnahme für den AUKB zur Sitzung am 26.02.2019 vorbereitet.

Nach reger Diskussion zur Kompatibilität der Planungsziele mit den vorliegenden Altlasten, haben sich alle Fraktionen einhellig ablehnend hinsichtlich einer potentiellen Bebauung geäußert. Vor einer formalen Beschlussfassung wolle man aber die Befassung des AUKB abwarten. Die Verwaltung wird im darauffolgenden ASSVW erneut zu diesem Sachverhalt berichten.

Auftaktforum Stadtentwicklungskonzept Nienberge

Herr Festersen informierte über das öffentliche Auftaktforum zum Stadtentwicklungskonzept Nienberge / Häger am 26.02.2019 ab 18:00 Uhr in der Annette-von Droste-Hülshoff-Schule. Begleitet durch das Dortmunder Büro plan-lokal sollen hierbei erste Zielstellungen erarbeitet werden. Alle Ausschussmitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen sich an dieser Veranstaltung zu beteiligen.

Ausbau der Tank- und Rastanlage Münsterland-Ost

Zuletzt berichtete Herr Denstorff über die erfolgte vorläufige Stellungnahme der Stadt Münster zur offen ausgelegten Planfeststellung für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Münsterland-Ost an der A1. Einer hierzu erbetenen Fristverlängerung konnte die Bezirksregierung leider nicht im gewünschten Umfang zustimmen, allerdings wurde unter den Behörden verbindlich abgestimmt, dass auch eine veränderte Stellungnahme durch Ratsbeschluss vom 03.04.2019 gleichwohl ihre Berücksichtigung im weiteren Verfahren findet.

Auf Nachfrage bestätigte Herr Milde, dass ein früherer Ratsbeschluss aufgrund der vorgesehenen Ämter- und Gremienbeteiligung in zeitlicher Hinsicht nicht möglich gewesen war. Aufgrund der nun bestehenden Möglichkeit, auch noch nachträglich eine geänderte Stellungnahme einzureichen, entstünden der Stadt Münster keine Nachteile. Das Instrument einer vorläufigen Stellungnahme unter Beschlussvorbehalt des Rates sei bereits bei anderen Planfeststellungsverfahren (3. Bauabschnitt B 51 und sechsstreifiger Ausbau BAB 1) zum Tragen gekommen.

Herr Möltgen regte an, in zukünftigen Fällen ggf. vorab die planungspolitischen Sprecher zur Beratung und/oder Entscheidung einzubinden.

Punkt 4 der Tagesordnung

Anträge und Eingaben

CDU und Bündnis 90/Die Grünen/GAL brachten nachfolgenden gemeinsamen Antrag in den Ausschuss ein:

„Mobilitätstation Geist

Der ASSVW beschließt:

1. Für die künftige Mobilitätsstation Berg Fidel/Stadion Hammer Straße wird ein externes Fachplanungsbüro mit der Anfertigung einer Machbarkeitsstudie beauftragt.
2. Die Studie soll die Dimensionierung und die Standorte der Verkehrsanlagen nachweisen, die für den Bus- und Bahnverkehr, für Rad- und für Fußgängerverkehr und für den PKW-Verkehr erforderlich sind, um das auf 20.000 Zuschauer ausgebaute Stadion und das Viertel Berg Fidel multimodal zu erschließen.
3. Die Machbarkeitsstudie soll die Planungsgrundlagen für den künftigen Eisenbahnhaltepunkt „Geist/Stadion Hammer Straße“ liefern.
4. Ein Antrag auf Förderung der Machbarkeitsstudie durch die Zweckverbände NWL und ZVM

wird von der Verwaltung gestellt.

5. Die Federführung bei Planung und Bau der Mobilitätsstation wird auf die WBI übertragen.“

Die SPD brachte nachfolgenden Antrag in den Ausschuss ein:

„Grevener Straße: Baubeschluss zügig umsetzen, Radweg-Lückenschluss durch Sofortmaßnahme

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen möge beschließen:

1. Der bereits im Jahr 2015 gefasste Baubeschluss zur Umgestaltung des Verkehrsraumes auf der Grevener Straße zwischen Steinfurter Str. und York-Ring soll schneller als bisher beabsichtigt umgesetzt werden.
2. Im Rahmen einer Sofortmaßnahme werden – wie im Abschnitt zwischen Steinfurter Str. und der Einmündung Melchersstr. geschehen – auch zwischen Einmündung Melchersstr. und York-Ring durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen für beide Fahrrichtungen Radwege angelegt. Der vorhandene Verkehrsraum wird nach dem shared space-Prinzip neu aufgeteilt.“

Punkt 4.1 der Tagesordnung Anfragen

Punkt 4.1.1 der Tagesordnung Anfrage der SPD vom 28.11.2018 zum Radverkehr - Unfälle Fahrrad-Fahrrad

Die SPD brachte nachfolgende Anfrage in den Ausschuss ein:

„Anfrage zum Radverkehr – Unfälle Fahrrad-Fahrrad

1. Die Verwaltung wird gebeten darzustellen, ob es in letzter Zeit zu einer Unfallhäufigkeit gekommen ist, an der nur Fahrradfahrer*innen beteiligt bzw. Verursacher waren.
2. Wenn ja, worauf sind diese Unfälle zurückzuführen?“

Punkt 4.1.2 der Tagesordnung Anfrage der SPD vom 07.02.2019 zur Verkehrslenkung und Geschwindigkeitssteuerung in Handorf

Die SPD brachte nachfolgende Anfrage in den Ausschuss ein:

„Anfrage: Verkehrslenkung und Geschwindigkeitssteuerung in Handorf

1. Die Verwaltung wird gebeten darzustellen, warum es im Kurvenbereich der Handorfer Straße/Sudmühlenstraße zu einer unverständlichen Tempo 50/Tempo 30 Geschwindigkeitsregelung kommt (siehe Abbildung).
2. Die Verwaltung wird gebeten darzustellen, warum es auf der Dorbaumstraße zur Kreuzung Handorfer Straße/Sudmühlenstraße (Weißer Pfeil) zu einer Absperrung/Verengung des Kurvenbereiches durch Absperrpfosten gekommen ist und wer dies veranlasst hat.“

Punkt 4.2 der Tagesordnung	Bekanntgabe
-----------------------------------	--------------------

Punkt 4.2.1 der Tagesordnung	Beschluss der KIB vom 27.11.2018 zum Ausbau der Querungen im Kreisverkehr am Ludgeriplatz
-------------------------------------	--

Dem Ausschuss lag ein Beschluss der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) vom 27.11.2018 vor. Herr Dr. Bonn begründete diesen:

„Die KIB empfiehlt dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen einstimmig folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, alle Querungen im Kreisverkehr am Ludgeriplatz als getrennte Querungen nach der DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) auszubauen. Die AG Stadtplanung und Verkehr der KIB ist rechtzeitig an den Planungen zu beteiligen.“

Punkt 4.2.2 der Tagesordnung	Beschluss der KIB vom 27.11.2018 zur Ausstattung von Bushaltestellen ohne Wartehalle mit Sitzbänken
-------------------------------------	--

Dem Ausschuss lag ein Beschluss der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) vom 27.11.2018 vor. Herr Dr. Bonn begründete diesen:

„Die KIB empfiehlt dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen einstimmig folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, Bushaltestellen, die keine Wartehallen haben, mit einer Sitzbank (mit Rücken- und Armlehnen) auszustatten. Vorrangig sollten Haltestellen ausgestattet werden, bei denen konkrete Bedarfe bekannt sind.“

Punkt 4.3 der Tagesordnung	Stellungnahmen
-----------------------------------	-----------------------

Keine.

Punkt 5 der Tagesordnung	Stadtentwicklung, Stadterneuerung, Wohnen, Wirtschaft
---------------------------------	--

Punkt 5.1 der Tagesordnung V/0021/2019	Sachstandsbericht 2017/2018 zum Handlungskonzept zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes 2020 und Ergebnisse der Energie- und Klimabilanz 1990 - 2017
---	---

Der Ausschuss nahm die Vorlage zur Kenntnis.

**Punkt 5.2 der Tagesordnung
V/1065/2018**

**Antrag der AfD-Ratsgruppe an den Rat Nr. A-
R/0059/2018
"Arbeiten und Wohnen an einem Ort koordinieren"**

Der Ausschuss stimmte der Vorlage einstimmig zu:

I. Sachentscheidung:

1. Der ASSVW nimmt zur Kenntnis, dass die Anliegen des Antrages (Ausweisung von Wohngebieten in der Nähe von Gewerbegebieten sowie Ansiedlung von Behörden und Bildungseinrichtungen außerhalb der Innenstadt) im Rahmen der Stadtentwicklung in Münster bereits seit Jahrzehnten grundsätzlich Berücksichtigung finden.
2. Der Antrag an den Rat Nr. A-R/0059/2018 ist damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Mit Beschluss dieser Vorlage sind keine finanziellen Auswirkungen verbunden.

**Punkt 5.3 der Tagesordnung
V/1153/2018**

**Dominikanerkirche - Sanierung, Umbau, Aufsto-
ckung und Erweiterung
- Baubeschluss -**

Es lag eine Ergänzungsvorlage (V/1153/218/1) vor.

Der Ausschuss beschloss einstimmig, dem Haupt- und Finanzausschuss die Annahme der ergänzten Vorlage zu empfehlen:

I. Sachentscheidung

1. Die Baumaßnahme Dominikanerkirche – Umbau, Aufstockung und Erweiterung - wird nach den Plänen des Architekturbüros Fritzen + Müller-Giebler vom 30.11.2018, ausgeführt (Anlage 1 - 3), vorbehaltlich des erfolgreichen Erwerbs der erforderlichen Grundstücksfläche vom BLB (Vorlage V/1148 /2018).
2. Bei der Dominikanerkirche handelt es sich um die Sanierung, den Umbau und die Aufstockung eines denkmalgeschützten Gebäudes. Aus diesem Grund wird auf die **vollständige** Checkliste bauökologischer Kriterien verzichtet. **In die Planung werden jedoch Handlungsfelder zur energetischen und raumklimatischen Optimierung, in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege, einbezogen und entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Handlungsfelder wären dabei: die Ertüchtigung der Gebäudehülle, die Optimierung der Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung und Feuchteregelung, die Optimierung des Heizungssystems und der Regelungs- und Steuerungstechnik für die Bereiche Heizung, Lüftung und Klima.**
3. Die Erläuterungen zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen werden zur Kenntnis genommen (Anlage 4).
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass mit dem Bau im 2. Quartal 2019 begonnen wird und die Fertigstellung voraussichtlich im 2. Quartal 2020 erfolgt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass sowohl Investitionskosten gemäß der Kostenberechnung nach DIN 276 vom 18.06.2018 in Höhe von 3.700.000 Euro (Kostenermittlung Anlage 5), als auch Folgekosten in Höhe von 190.540 Euro entstehen (Folgekostenberechnung Anlage 6).

Die oben genannte Sachentscheidung ist wie folgt finanziert:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkun- gen (HH- Ansatz)
Produktgruppe	0111	Immobilienmanagement			
Investitionsmaß- nahme	4135	Dominikanerkirche Umbau und Sanierung			
Auszahlungen			2019 2019 (VE) 2020	1.000.000 2.700.000	1.000.000 1.500.000 2.700.000
Summe aller Auszahlungen				3.700.000	

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkun- gen
Produktgruppe	0111	Immobilienmanagement			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2020 ff.	45.430	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2020 ff.	89.610	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirt- schaft			
Zeile	20	Zinsen und sonstige Finanz- aufwendungen	2020 ff.	55.500	Folgeaufwand
Summe aller Aufwendungen				190.540	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2019 bei den o. g. Produktgruppen veranschlagt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Maßnahme vorbehaltlich des erfolgreichen Erwerbs der erforderlichen Grundstücksfläche vom BLB durchgeführt wird.

Punkt 6 der Tagesordnung**Stadtplanung****Punkt 6.1 der Tagesordnung
V/0014/2019****Veränderungssperre Nr. 108 für den Bereich Von-Steuben-Straße / Bahnhofstraße / Hafenstraße**

Der Ausschuss beschloss einstimmig, dem Rat die Annahme der Vorlage zu empfehlen:

I. Sachentscheidung:

Die anliegende

**Satzung
der Stadt Münster über die Veränderungssperre Nr. 108
für den Bereich Von-Steuben-Straße / Bahnhofstraße / Hafenstraße**

wird beschlossen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Der Stadt Münster entstehen durch die Veränderungssperre keine Kosten.

**Punkt 6.2 der Tagesordnung
V/1124/2018**

**86. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Hilstrup im Stadtteil Berg Fidel im Bereich Robert-Bosch-Straße
1. Beschluss über die Stellungnahmen
2. Abschließender Beschluss**

Der Ausschuss beschloss einstimmig, dem Rat die Annahme der Vorlage zu empfehlen:

I. Sachentscheidung:

1. Über die vorliegenden Stellungnahmen zum Entwurf der 86. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Hilstrup im Stadtteil Berg Fidel im Bereich Robert-Bosch-Straße wird wie folgt Beschluss gefasst:
 - 1.1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen zum Entwurf der 86. FNP-Änderung nicht gefolgt:
 - 1.1.1 Der Stellungnahme, im nördlichen Plangebiet weiterhin ein Sondergebiet festzusetzen (Anlage 1, Nr. 1.1, 3.1).
 - 1.1.2 Der Stellungnahme, das bestehende Planungsrecht beizubehalten (Anlage 1, Nr. 3.2).
 - 1.1.3 Der Stellungnahme, Fahrräder und Zubehörteile aufgrund des Fehlens negativer Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zuzulassen (Anlage 1, Nr. 3.2).
 - 1.1.4 Der Stellungnahme, Fahrräder und Zubehör als nicht zentrenrelevantes Sortiment zu zählen und im Plangebiet für zulässig zu erklären (Anlage 1, Nr. 3.2)
2. Der Entwurf der 86. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster wird gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) abschließend beschlossen.

Die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung wird ebenfalls beschlossen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans entstehen der Stadt Münster keine Kosten.

Punkt 6.3 der Tagesordnung V/1125/2018	Bebauungsplan Nr. 434, 1. Änderung: Siemens- straße / Robert-Bosch-Straße 1. Beschluss über die Stellungnahmen 2. Satzungsbeschluss
---	--

Der Ausschuss beschloss einstimmig, dem Rat die Annahme der Vorlage zu empfehlen:

I. Sachentscheidung:

3. Über die vorliegenden Stellungnahmen zum Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 434: Siemensstraße / Robert-Bosch-Straße wird wie folgt Beschluss gefasst:

3.1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen zum Entwurf der 1. Änderung nicht gefolgt:

1.1.1 Der Stellungnahme, im nördlichen Plangebiet weiterhin ein Sondergebiet festzusetzen (Anlage 1, Nr. 1.1)

1.1.2 Der Stellungnahme, die mögliche einmalige Erweiterung der Verkaufsflächen bestehender zentrenrelevanter Einzelhandelsbetriebe zu streichen (Anlage 1, Nr. 2.7).

1.1.3 Der Stellungnahme, den orthopädischen Einzelhandel im Plangebiet auszuschließen (Anlage 1, Nr. 2.7).

1.1.4 Der Stellungnahme, die Festsetzungen des Maßes der baulichen Nutzungen im nördlichen Plangebiet weiter zu erhöhen (Anlage 1, Nr. 3.1).

1.1.5 Der Stellungnahme, den vorhandenen Lebensmitteleinzelhandel im nördlichen Plangebiet dauerhaft planerisch zu sichern (Anlage 1, Nr. 3.1).

1.1.6 Der Stellungnahme, die Erweiterung des vorhandenen Fahrradhändlers zuzulassen (Anlage 1, Nr. 3.2).

1.1.7 Der Stellungnahme, das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 434 einzustellen (Anlage 1, Nr. 3.2).

1.1.8 Der Stellungnahme, Fahrräder und Zubehörteile aufgrund des Fehlens negativer Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zuzulassen (Anlage 1, Nr. 3.2).

1.1.9 Der Stellungnahme, Fahrräder und Zubehör als nicht zentrenrelevantes Sortiment zu zählen und im Plangebiet für zulässig zu erklären (Anlage 1, Nr. 3.2).

3.2 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird den nachfolgenden Stellungnahmen zum Entwurf der 1. Änderung gefolgt:

1.2.1 Der Stellungnahme, in den Textlichen Festsetzungen ergänzend die Warengruppenverzeichnisse des Statistischen Bundesamtes (WZ) aufzunehmen (Anlage 1, Nr. 6.9).

2. Der Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 434 wird gemäß §§ 2 und 10 Baugesetzbuch (BauGB) und §§ 7 und 41 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) als Satzung beschlossen.

Die Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 434 wird ebenfalls beschlossen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch den Satzungsbeschluss entstehen der Stadt Münster keine Kosten.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verkehr

Punkt 7.1 der Tagesordnung V/0019/2019

Förderung von Lastenfahrrädern - Kaufprämie

Herr Reuter verwies eingangs auf den Antrag zur Machbarkeitsstudie für ein City-Logistik Konzept vom 28.11.2018, der im Zusammenhang mit dieser Vorlage zu sehen sei.

Herr Steinmann appellierte an eine bevorzugte Fokussierung auf den Bereich des Gewerbes bzw. Dienstleistungssektors. Darüber hinaus seien zunächst die bestehenden Radwege zu erneuern.

Herr Denstorff wies in diesem Zusammenhang auf die bereits bestehende Möglichkeit für Gewerbetreibende hin, eine entsprechende Förderung über Bundesmittel zu beantragen.

Herr von Göwels und Herr Peters dankten der Verwaltung für die schnelle Umsetzung einer Lastenradförderung für die Stadt Münster und gaben der Vorlage ihren Zuspruch.

Sodann stimmte der Ausschuss der Vorlage einstimmig bei Enthaltung der SPD zu:

I. Sachentscheidung:

1. Das anliegende kommunale Förderprogramm zur Anschaffung von in Münster genutzten Lastenfahrrädern und -anhängern (Anlage B der Vorlage) wird beschlossen. Ab März 2019 ist eine entsprechende Kaufprämie für Privatpersonen auszuzahlen. Es gelten die benannten Förderquoten und -voraussetzungen. Vor einer eventuellen Weiterführung des Programms in den Folgejahren ist ein Erfahrungsbericht vorzulegen, um bei Bedarf nachjustieren zu können.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Kaufprämie offensiv zu bewerben und so dafür zu sorgen, dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von der Prämie Gebrauch machen.
3. Die Verwaltung prüft die Integration von Lastenfahrrädern in ein Bike-Sharing-System im Rahmen der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie. Als Standorte kommen u.a. die Mobilstationen, unter Einsatz der Stadtwerke Plus Card, in Frage. In die Prüfung sind auch weitere Einsatzorte (Stadtteilauto etc.) einzubeziehen.

4. Der Antrag „Ja zur Anschaffung von Lastenrädern! Für eine Verbesserung der Lebens-, Umfeld- und Umweltqualität in Münster“ aus dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen ist damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Das Förderprogramm wird zunächst für das Jahr 2019 mit einer Summe von 200.000 Euro ausgestattet. Dies ist ein Maximalbetrag, der nur anfällt, wenn Förderanträge in entsprechender Größenordnung gestellt werden. Der Maximalbetrag für das Jahr 2020 wird durch einen neuerlichen politischen Beschluss festgelegt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	12 02	Verkehrsplanung			
Zeile	15	Transferaufwendungen	2019	200.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2019 veranschlagt.

Punkt 7.2 der Tagesordnung V/0003/2019

Wilhelmstraße - Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Orléans-Ring und Einsteinstraße und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wilhelmstraße/ Einsteinstraße

Die Vorlage wurde zu Beginn der Sitzung seitens der Verwaltung von der Tagesordnung abgesetzt. Gleichwohl gab Herr Peters für CDU und Bündnis 90/Die Grünen/GAL die folgende Notiz zu Protokoll:

1. „Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen stimmt der Ausweisung der Wilhelmstraße im Grundsatz zu.
2. Die Verwaltung wird gebeten, zur nächsten Sitzungskette eine kostenreduzierte Alternativvariante vorzustellen, bei der insbesondere die aufwendigen Umbaumaßnahmen durch alternative Maßnahmen ersetzt werden.
3. Der östliche Netzanschluss Wilhelmstraße/Einsteinstraße (s. Abb. 1) ist derart zu überarbeiten, dass stadteinwärts fahrende Radfahrer die sehr breite Kreuzung sicher und leicht überqueren können. Hierzu ist u.a. die Aufhebung der Linksabbiegespur auf der Einsteinstraße sowie die Errichtung einer Mittelinsel zu prüfen.
4. Für den westlichen Netzanschluss an das naturwissenschaftliche Universitätsviertel (s. Abb. 2) ist ein besserer Übergang für die Radfahrer zu planen, die von der Wilhelmstraße in die Corrensstraße fahren möchten.“

Herr Pohlmann gab für ÖDP/Piraten die folgende Notiz zu Protokoll:

„Basis dieser Stellungnahme ist die Stellungnahme des ADFC Münsterland zur gleichen Vorlage

Zum Einstieg:

Die Ratsgruppe findet die Einrichtung von Fahrradstraßen immer gut.

Die Ratsgruppe findet gut geplante und vernetzte Fahrradstraßen besser!

Politik und Verwaltung hätten am Beispiel (des Teilabschnitts) Wilhelmstraße die Chance zu zeigen, dass es in Münster mit einer vorbildlichen Umsetzung wieder gelingen kann

- ein Zeichen für den Alltagsradverkehr – entsprechend seiner quantitativen und ökologischen Bedeutung – zu setzen;
- endlich einen positiven Einstieg in das ambitionierte Radverkehrskonzept 2025 zu schaffen;
- den Netzgedanken zu stärken und damit auch das Veloroutenkonzept;
- zukunftsorientierte Radverkehrspolitik zu gestalten.

Nachdem aus Kostengründen eine – ohnehin umstrittene – Roteinfärbung in Münster bislang nicht umgesetzt wird, empfiehlt die Ratsgruppe auch hier auf diese zu verzichten und die Mittel besser in flankierende bauliche Maßnahmen sowie ernsthafte Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung für das bislang – vor allem bei Autofahrenden – unklare Konzept der Fahrradstraße zu investieren. Farbe ist das „Sahnehäubchen“, wenn alle wesentlichen infrastrukturellen Maßnahmen umgesetzt sind.

Die Ratsgruppe begrüßt, dass PKW-Parkplätze reduziert werden und drängt auf weitere Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr einschränken und Fahrradstraßen für den motorisierten Verkehr weniger attraktiv machen – für Radfahrende aber erhöhen. Das Mindeste wäre (endlich)

eine „Anlieger frei“-Regelung. Polizei und Ordnungsamt sollten durch Öffentlichkeitsarbeit, Prävention und Repression den „Charakter“ einer Fahrradstraße im Stadtbewusstsein generell verankern.

Da wir vermuten, dass in der politischen und vor allem öffentlichen Diskussion eher die – relativ einfach zu lösenden – Aspekte der Fahrradstraße „an sich“ im Vordergrund stehen, haben wir zudem die beiden Einmündungssituationen Einsteinstraße bzw. Orléans-Ring näher betrachtet. Hier können flankierende Maßnahmen eine verminderte Attraktivität für den Kfz-(Durchgangs)Verkehr bewirken. Zugleich werden damit Bequemlichkeit, Reisegeschwindigkeit und Sicherheit für Radfahrende gesteigert. Leider wird mit dem geplanten Teilstück – 500 Meter Straße in einem Wohngebiet, schon jetzt Tempo 30 – nicht berücksichtigt, wie Radfahrende zügig und sicher über die großen (Auto)Verkehrsadern gelangen: über den Ring und durchaus mitzudenken – am Neutor! Bei näherer Betrachtung greift die Planung deutlich zu kurz. Eine mutige Gesamtlösung würde am Neutor beginnen und im Idealfall die gesamte Wilhelmstraße als Fahrradstraße ausweisen. Eine „Reduktionsvariante“ sollte den Fuß- und Radverkehr auf dem engen ersten Teilstück Wilhelmstraße entflechten und – selbstverständlich auf Kosten von Parkplätzen und Autoverkehr – einen Radfahrstreifen einrichten. Das Minimum wäre auch hier Tempo 30, durchgehend für die Wilhelm- und Einsteinstraße; idealerweise wäre die Bevorrechtigung der Wilhelm- vor der Einsteinstraße. Auch die Verbindung zum Veloroutenkonzept und der Bezug zur (potenziellen) Fahrradstraße Hüfferstraße sollte gesehen werden. Aktuell erkennen wir einen eher einfach umzusetzenden, relativ teuren „Solitär“ Fahrradstraße Teilstück (!) Wilhelmstraße, dessen Motivation möglicherweise stärker in Verbindung mit der Kanalsanierung steht, als mit einer zukunftsorientierten Radverkehrsförderung. Die naheliegende Schlussfolgerung aus dem nun vorliegenden Plan Wilhelmstraße lautet: Münster braucht schleunigst einen Netzplan der vorhandenen und projektierten Fahrradstraßen, um die (Planungs)Lücken deutlich zu machen.

Hintergrund und Details

Nachdem die Vorlage am 15.01.2019 bei den Beratungen in der Bezirksvertretung-Mitte keine Mehrheit fand, geht sie am 7.02.2019 in den Planungsausschuss (Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen, ASSVW). Dort soll über sie entschieden werden. Aktuell

liegen zwei alternative Versionen vor. Darunter eine Reduktionsvariante – die im Kern auf eine bauliche Veränderung von Zufahrtstrassen verzichtet, nicht aber auf Rotmarkierung und Fahrradpiktogramme. Diese Variante wäre vermutlich rund 350.000 € günstiger. Auch wenn die älteste Fahrradstraße Deutschlands nicht – wie oft behauptet – die Schillerstraße in Münster ist

(vielmehr findet sich diese in Bremen), so ist die Idee und das Konzept „Fahrradstraße“ fast drei Jahrzehnte alt. Vor diesem Hintergrund muss verwundert, dass Fahrradstraßen – vielleicht mit Ausnahme der Kanalpromenade – geradezu grotesk gegen ihre Bezeichnung, den gesunden Menschenverstand und die Intention der StVO verstoßen.

Dies zeigt sich, geradezu exemplarisch an der Schillerstraße, die in den ermüdenden Zyklen von

Protest – öffentlicher Aufmerksamkeit – Ankündigung von Konzepten – Erörterung von Vorschlägen Ermattung – abflauendes Interesse in periodischen Abständen abgehandelt werden.

Es gibt in Münster aktuell 19 Straßen, die 12 Fahrradstraßen (also Achsen) bilden. Es ist hinlänglich bekannt, dass es sich hier um einen Flickenteppich handelt. Gewachsenes Stückwerk, das den Netzcharakter und zusammenhängende Planung vermissen lässt. Hier reiht sich die Wilhelmstraße nun bruchstückhaft ein.

Aus der Anlage 1 zur Vorlage V/0125/2018 („Einrichtung/ Rotmarkierung von Fahrradstraßen“) wird deutlich, dass 19 weitere Straßen zu 10 Fahrradstraßen (zum Teil als Achsen) umgewidmet werden sollen. Mit der Nummer 19 der Vorlage V/0125/2018 soll nun ein Teilstück (!) der Wilhelmstraße das „Patchwork“ der Fahrradstraßen ergänzen. Die nachvollziehbare und in der Öffentlichkeit geäußerte Kritik, dass hier wieder eine beliebige, singuläre Maßnahme umgesetzt werden soll, ist zutreffend.

Die Frage bleibt, warum Fahrradstraßen im Bestand (etwa Schillerstraße, Hittorfstraße oder – wie zwischenzeitlich angekündigt – Bismarckallee) nicht zunächst auf einen „fahrradstraßenwürdigen“ Standard gebracht werden, um die Idee und das Konzept (endlich) im Bewusstsein der

Autofahrenden, aber auch der Fahrradfahrenden zu verankern. Warum schafft es die Stadt Münster nicht, vorbildhaft zu demonstrieren, wie ein „gute“ Fahrradstraße aussehen muss, und allen am Straßenverkehr Teilnehmenden deutlich zu machen, welche Verhaltensregeln dort gelten?

Der Anspruch der Stadt Münster kann nicht sein, dass in periodischen Abständen und Medienberichten das Thema schulterzuckend und schlussendlich folgenlos abgehandelt wird. Und hie und da ein neuer Flicker hinzugefügt wird. Der Anspruch an eine Fahrradstraße muss sein, eine sichere, Reisezeit sparende, komfortable und kommunikative Hauptverbindung für Fahrradfahrende zu schaffen.

Einbindung in vorhandene Konzepte

In Anlage 1: Radverkehrskonzept– Münster 2025 (S. 9 f.) werden Konzept und Anspruch der Fahrradstraße explizit ausgeführt:

Um die Qualität für Radfahrende zu steigern und den Radverkehr zu bündeln, sollen im Verlauf aufkommensstarker Radverkehrs-Verbindungen bzw. -Achsen weitere, deutlich wahrnehmbare Fahrradstraßen ausgewiesen werden (z.B. Südstraße, Achse Hermannstraße/Dahlweg, Achse Prinz-Eugen-Straße/Weißenburgstraße). Sofern der Radverkehr aktuell noch nicht die vorherrschende Verkehrsart darstellt und durch die Ausweisung als Fahrradstraße ein wichtiger Netzschluss, z. B. im Verlauf einer stadtreionalen Veloroute geschaffen werden soll, ist von der Einrichtungsermächtigung Gebrauch zu machen, dass der Radverkehr alsbald die ‚vorherrschende Verkehrsart werden soll‘, damit so weiterer Radverkehr generiert werden kann (siehe Kapitel 3: Übergeordnete Zielsetzung). Hinsichtlich der Erkennbarkeit und somit der Akzeptanz von Fahrradstraßen werden zukünftig und rückwirkend alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet durchgängig bevorrechtigt, auch sofern sie in Tempo 30-Zonen verlaufen, und erhalten ein einheitliches Design. So soll die Asphaltoberfläche durchgängig rot eingefärbt werden (s.o.). Vorbild sind die Fahrradstraßen in den Niederlanden. Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung an beiden Fahrradbahnradern vorgesehen, die an den Knoten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung unterbrochen wird. Da auf Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch die Hervorhebung als Bestandteil der Fahrradinfrastruktur Rechnung getragen werden, vergleichbar zur Markierung von Radfahrstreifen. So heben sich Fahrradstraßen von anderen Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich ab und die Aufmerksamkeit wird auf den Radverkehr gelenkt.

Daran muss sich das Vorhaben an der „Wilhelmstraße“ messen lassen.

Verwiesen sei auch auf das Veloroutenkonzept; denn auch wenn das nun geplante Teilstück der Wilhelmstraße nicht direkt an den „Grünen Verteiler“ Promenade angebunden ist und eine geplante Veloroute aus dem wachsenden Stadtteil Gievenbeck weiter südlich verläuft, muss dieser Netz-Zusammenhang selbstverständlich beachtet werden. Eine "potenzielle Veloroute" nach Gievenbeck/ Roxel soll über Hüfferstraße / Waldeyerstraße/ Schmeddingstraße führen. Eine in der Theorie wunderbare Fahrradstraße (zudem mit dem Abzweig in die Fahrradstraße Hittorfstraße) bei der Notwendigkeit und Netzwerkgedanke sicherlich nachvollziehbarer wären. So aber wird aus gegebenem Anlass (umfangreiche Kanalbauarbeiten, hydraulische Sanierung des Regenwasserkanals) ein weiterer Flicker zum vorhandenen Teppich hinzugefügt, bei dem relativ hohe Kosten und tatsächlicher Nutzen zumindest auf den ersten Blick unklar sind. Unklar scheint auch der zeitliche Horizont – Münster und seine Radfahrenden im Alltag brauchen jetzt und sofort Lösungen. Und nicht ab ca. 2020.

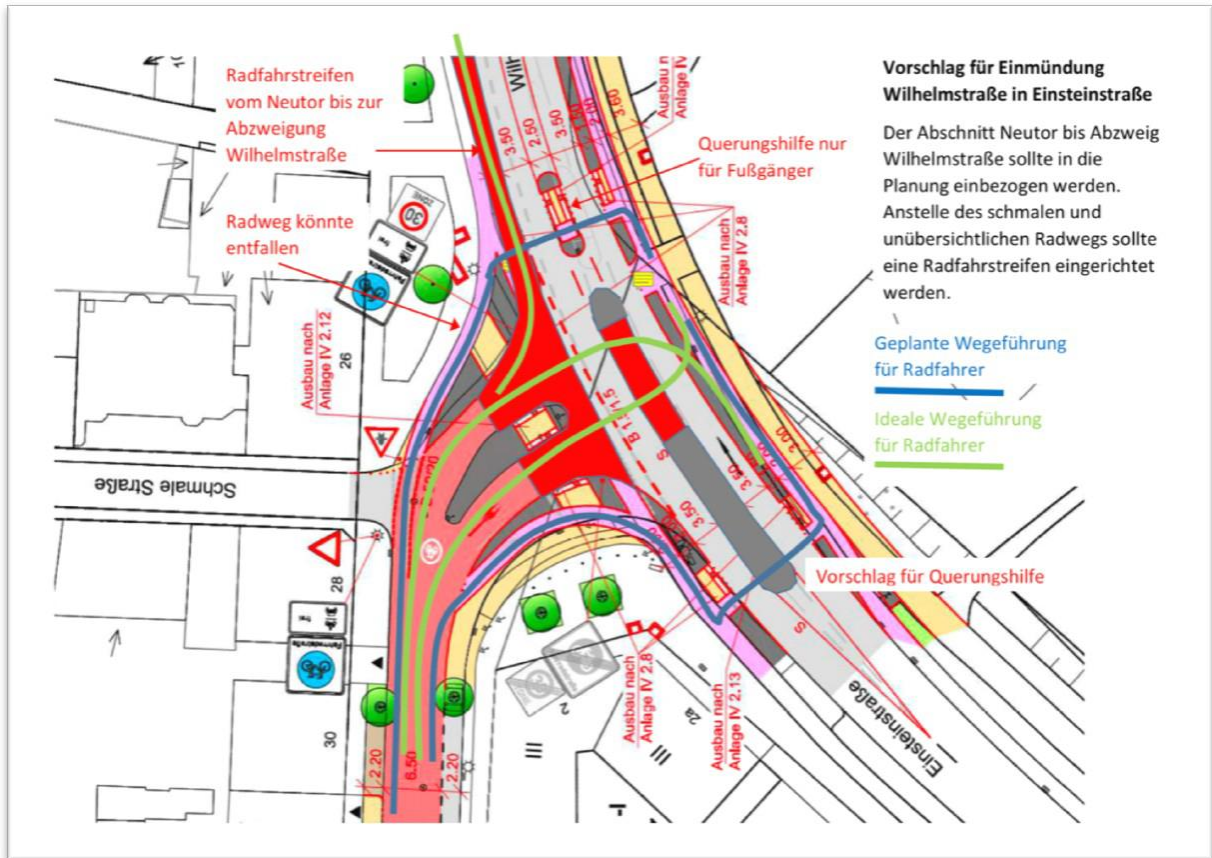
Im Übrigen wäre auch die Achse Einsteinstraße und Von-Esmarch-Straße eine wohl sinnvollere und eher zukunftsorientierte Variante.

Ein erweiterter Blick muss die gesamte Wilhelmstraße, beginnend am Hotspot Neutor, ins Auge fassen. Hier handelt es sich um eine der wichtigsten „Universitätsrouten“ zu den weit nach Westen ausgreifenden WWU-Instituten, der Fachhochschule und der Mensa am Coesfelder Kreuz. Diese werden aber nicht direkt – also in gerader Linie über die Einsteinstraße – sondern verschwenkt und auf Umwegen erreicht. Sicherlich ein wichtiger Aspekt, der Einfluss auf die Akzeptanz und Nutzung und einer neuen Fahrradstraße haben kann.

Das Teilstück Fahrradstraße Wilhelmstraße muss selbstverständlich über den Einmündungsbereich Einsteinstraße weitergedacht (und geplant) werden: Von der Innenstadt Richtung Coesfelder Kreuz müssen diese Überlegungen an der unterdimensionierten Aufstellfläche Lazarettstraße/ Neutor Innenstadt beginnen, die nicht ungefährliche Konstellation an der Tankstelle und vor allem den viel zu schmalen Radweg berücksichtigen. Hier gibt es erhebliches Konfliktpotenzial mit dem ebenfalls viel zu schmalen Fußweg, der in Tankstellennähe zudem gern zugeparkt wird.

Im weiteren Verlauf der Wilhelmstraße gibt es weitere Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr; etwa an der Bushaltestelle. Zudem gibt es hier – je nach Saison – Außengastronomie die üblichen Begleiterscheinungen eines Pizzadienstes. Die Einmündung an der (kleinen) Greverer Straße ist sehr unübersichtlich. Die Ratsgruppe sähe hier drei Varianten: eine mutige, eine ambitionierte und eine einfach umsetzbare.

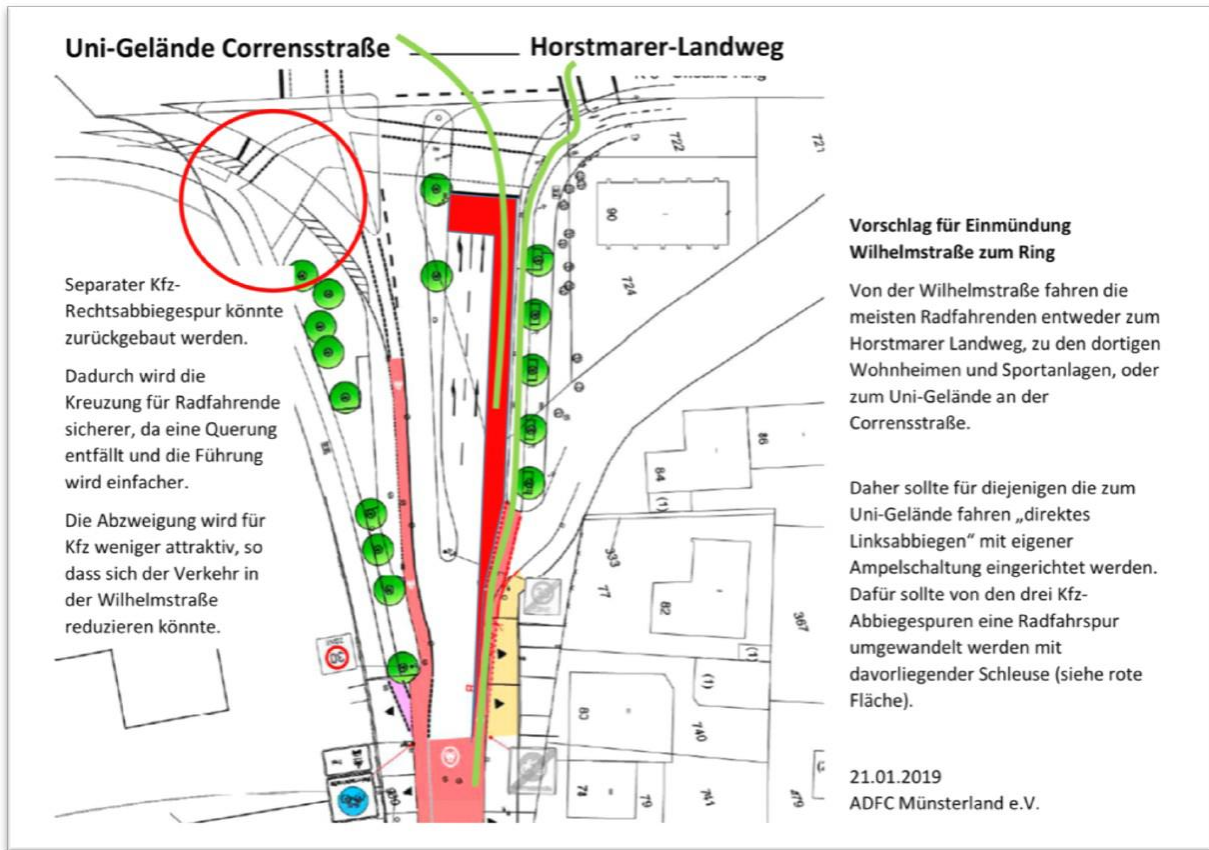
Die mutige Variante wäre die Verlängerung der Fahrradstraße bis zum Neutor. Die ambitionierte: der Radweg auf der nördlichen Seite (Aral-Tankstelle) wird durch einen durchgehenden Radfahrstreifen ersetzt werden, der bis zur Abzweigung Einsteinstraße/Wilhelmstraße führt. Schließlich: Über eine Tempo 30-Regelung könnte schon zeitnah nachgedacht werden. Etwas ausführlicher noch zum Radfahrstreifen, dessen Platzbedarf geprüft werden sollte. Hier schlägt die Ratsgruppe vor, die sieben (?) Parkplätze ersatzlos zu streichen. Diese Maßnahme begründen wir mit Hinweis auf das Radverkehrskonzept 2025 (S. 8.): "Wie bereits erwähnt, ist der Verkehrsraum für Radfahrende entsprechend der ambitionierten Zielsetzung und des hohen Radverkehrsaufkommens auszubauen. Im begrenzten öffentlichen Straßenraum des dicht bebauten Stadtgebiets kann die Vergrößerung der Verkehrsflächen für den Radverkehr aber vielerorts nur durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen erfolgen. Hierbei sind grundsätzlich alle Möglichkeiten zu prüfen, wobei unter Betrachtung der Straße als Verkehrs- und Aufenthaltsraum in erster Linie Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden sollen."



Einmündung Einsteinstraße/ Wilhelmstraße

In der geplanten Variante der Beschlussvorlage verschlechtert sich die Führung der Radfahrenden an der Einmündung zur Einsteinstraße erheblich (siehe blaue Linien, oben). Bisher kann man, vom Ring kommend, die Einsteinstraße direkt queren. Zukünftig müssten seitlich liegende Querungshilfen genutzt werden. Diese stellen einen Umweg dar und bieten keine Aufstellflächen für Radfahrende. Da Fahrradstraßen mehr Radverkehr generieren, bremsen fehlende Aufstellflächen den Radverkehr aus, verlängern die Reisezeit und sind konfliktrichtig.

Denkbar wäre zudem, die Querungshilfen zu verlängern; zu bevorzugen wäre eine direkte Querung der Einsteinstraße (siehe grüne Linie). Die Verkehrsinsel sollte als Querungshilfe über die gesamte Länge (siehe rote Fläche) durchgezogen werden, um die Sicherheit Radfahrender beim Queren zu erhöhen; als erwünschter Nebeneffekt würde wahrscheinlich der Kfz-Verkehr in die Wilhelmstraße reduziert.



Einmündung Wilhelmstraße/ Orléans-Ring

Die drei Autospuren an der Einmündung Wilhelmstraße /Orléansring erscheinen ausgangs der Fahrradstraße ebenfalls überdimensioniert. Sollen die Radfahrenden sich hier wieder auf schmale Radwege einfädeln? Unklar ist auch, welchem Zweck die sehr großzügig dimensionierte Mittelinsel dienen soll. Verbesserungspotenzial für Radfahrende ist gegeben.

Für Linksabbiegende Richtung Mensa/ Aasee sollte auf einer der drei Kfz-Spuren eine Radfahrspur mit Schleuse und eigener Ampelschaltung eingerichtet werden (siehe Abbildung), sodass hier direkt abgebogen werden kann. Radfahrende, die in Gegenrichtung von der Stichstraße (kleine Corrensstraße) kommen und in die Wilhelmstraße fahren, würden künftig von der geplanten Verkehrsführung profitieren, da eine neue Querung über den Orléansring geplant ist. Bislang sind Radfahrende gezwungen, gegen die Fahrtrichtung bis zur Kreuzung Apfelstaedstraße/

Wilhelmstraße zu "schieben", um in die Wilhelmstraße zu gelangen. Da dies häufig – aus vielleicht nachvollziehbaren Gründen eines zügigen Vorankommens – unterlassen wird, hat sich diese Stelle als gute Einnahmequelle für die Polizei erwiesen.

Ein kleiner Exkurs, der den Netzgedanken fortspinnt: Radfahrende, die aus der Wilhelmstraße direkt links abbiegen und vom Orléans-Ring schräg links in die "kleine" Corrensstraße fahren, kommen am MEET vorbei, gelangen Richtung Geographie/FH weiter in die Fahrradstraßenachse Heisenbergstraße/ Busso-Peus-Straße, selbstverständlich mit Vorrang bei der Querung der "großen" Corrensstraße. Und schon bald ist man zügig, sicher und komfortabel in Gievenbeck. Selbstverständlich wäre dann mehr umzubauen, vor allem vor dem MEET, Ampeln wären anzupassen und einiges an Rotfärbung aufzubringen (Querung von Ring und großer Corrensstraße). Aber es wäre endlich einmal der oft beschworene „Große Wurf“, der zeigte, dass es der Fahrrad- und Wissenschaftsstadt Münster tatsächlich ernst ist mit der Förderung und Beschleunigung des Radverkehrs.

Eine weitere, einfache Anregung: Durch den Rückbau der separaten Kfz-Abbiegespur vom Ring in die Wilhelmstraße entfielen nicht nur eine Querung; auch der Weg durch die Wilhelmstraße

würde für Autofahrende weniger attraktiv, was zur Reduzierung des Autoverkehrs und für mehr Platz und Komfort im Sinne einer Fahrradstraße sorgen wird.

Die Fahrradstraße – keine Reduktionsvariante!

Angesichts der übergeordneten Fragen, mit dem Blick auf vorhandene Konzepte sowie auf die dargestellten Situationen im Einmündungsbereich ist die Einrichtung von ca. 500 Meter Fahrradstraße – nach erfolgter Kanalsanierung – sicherlich Routine für die Verwaltung einer Fahrradstadt. Wir sprechen uns – auch aus symbolischen Gründen – gegen eine Reduktionsvariante aus. In den letzten Monaten haben wir häufig genug gehört, dass ausreichend Mittel für Maßnahmen der Fahrradförderung vorhanden sind.

Nachdem in Münster aus Kostengründen eine – ohnehin umstrittene Roteinfärbung – nach knapp

einem Jahr in keinem einzigen Fall umgesetzt wurde, kann auf diese an der Wilhelmstraße definitiv verzichtet werden. Piktogramme sind selbstverständlich. Aus der Vorlage geht nicht hervor, ob die weiteren Vorgaben des Radverkehrskonzepts 2025 berücksichtigt sind. „Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung an beiden Fahrradbahnradern vorgesehen, die an den Knoten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung unterbrochen wird. Da auf Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch die Hervorhebung als Bestandteil der Fahrradinfrastruktur Rechnung getragen werden, vergleichbar zur Markierung von Radfahrstreifen. So heben sich Fahrradstraßen von anderen Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich ab und die Aufmerksamkeit wird auf den Radverkehr gelenkt.“

Investiert werden sollte statt einer Rotfärbung besser in flankierende bauliche Maßnahmen so wie

nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit und „Verkehrserziehung“ – mit dem Ziel besserer Erkennbarkeit,

höherer Akzeptanz und nachhaltiger Verhaltensänderung. Vor allem für Autofahrende scheint das „Konzept Fahrradstraße“ unklar. Diese Vorschläge steht im Einklang mit der Stellungnahme des ADFC Münsterland zur Rotmarkierung (vom März 2018), deren Kernpunkte wir hier nochmals aufzählen, da wir einige Elemente nicht in der Vorlage wiederfinden.

- Der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen muss deutlich verringert werden. Es sind lediglich Anwohner und Anlieger zuzulassen; zu überlegen sind grundsätzlich folgende ergänzende Maßnahmen, die auch in der Wilhelmstraße umgesetzt werden können: Durchgangsverkehr ist durch Einbahnstraßenschlaufen, gegenläufige Einbahnstraßen, Sackgassen mit Durchfahrt für Radfahrende, Ableitung auf Parallelstraßen, u. a. zu verhindern.
- Verkehrs- und Einfahrtskontrollen müssen dies sicherstellen.
- Mindestbreite von 4,00 m, mit zusätzlichen Sicherheitsabständen von 0,75 m zu parkenden Kfz, gem. RAST 2006 und der Empfehlung der GDV (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V.) sind durchgehend einzuhalten. Dafür ist ggf. Kfz-Parken einzuschränken, z. B. durch nur einseitiges / alternierendes Parken. Die Sicherheitsabstände sind durch Breitstriche klar zu markieren.
- Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen. Die Vorfahrt ist durch Markierungen, oder besser bauliche Gestaltung, wie z. B. Aufpflasterungen, mit vergleichbar hoher Qualität anzubinden.
- Fahrradabstellanlagen sind zu integrieren.
- Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Infrastrukturelements Fahrradstraße sind zu evaluieren.

Die Ratsgruppe begrüßt die begründete Einrichtung einer Fahrradstraße, wundert sich indes über die geringe Datengrundlage: In der Spitzenstunde (16:00-17:00 Uhr) befahren ca. 200 Kraftfahrzeuge und 580 Radfahrer diesen Straßenabschnitt (Verkehrszählung vom 18.10.2017). Ist diese Verkehrszählung im Oktober der einzig verfügbare Wert? Gerade die Wilhelmstraße nimmt insbesondere zu morgendlichen Spitzenzeiten enorm viel Radverkehr auf. Studierende und Arbeitende in den zahlreichen naturwissenschaftlichen Einrichtungen nutzen die Wilhelmstraße.

Eine zukunftsgerichtete professionelle Radverkehrsplanung muss auf einer verbesserten Datengrundlage (Simulationsmodelle auch für den Radverkehr) endlich ein valides Gesamtkonzept vorlegen können.

Das verweist erneut auf eine notwendige Anbindung der Innenstadt an den „universitären“ Wes-

ten der Stadt. Bei der vorliegenden Minimal-Planung ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen das ca. 500m lange Teilstück der Wilhelmstraße haben soll. Das Gesamtsystem (Netzplan) muss im Blick bleiben: Die auf der anderen Seite des Schlosses parallel verlaufende Hüfferstraße als mögliche, durchgehende Fahrradstraße, die im Zweifel einer „großen Lösung“ Wilhelmstraße vorzuziehen ist. Vor allem, weil die Hüfferstraße auf einer Veloroute liegt; die Wilhelmstraße aber nur auf einer Route des Sekundärnetzes.

Eine Nachbemerkung zur Anlage A

Mit der Vorlage wird das Ziel „Wir werden Münster zu einer Stadt mit höchster Lebens- und Erlebnisqualität weiterentwickeln: mit hohem Wohnwert, Familienfreundlichkeit und sozialer Balance in der Stadtgesellschaft“ verfolgt.

Die Aspekte Mobilität und Nachhaltigkeit (Klima, Staureduzierung etc.) werden nicht direkt angesprochen und sind allenfalls hinter „höchster Lebens- und Erlebnisqualität“ zu vermuten. Damit fehlt aber die Klammer zum Teilziel – so drängt sich die Vermutung auf, dass die Fahrradstraße ein (willkommener) aber solitärer Nachläufer zum unerlässlichen Kanalausbau ist. Eine grundsätzliche Relevanz für das Querschnittsthema „Klimaschutz“ wird sogar explizit nicht gesehen.

Das Teilziel lautet: „Wilhelmstraße – Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Orléans-Ring und

Einsteinstraße und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wilhelmstraße/

Einsteinstraße“

Die Einrichtung von 500 Metern unverbundener Fahrradstraße darf kein Selbstzweck sein. Eine Fahrradstraße ist dann gut, wenn Quantität in Qualität umschlägt.“

Punkt 7.3 der Tagesordnung V/0004/2019

Teilnahme am „Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot“

Der Ausschuss stimmte der Vorlage einstimmig zu:

I. Sachentscheidung:

1. Der Bericht zur Teilnahme der Stadt Münster am Bundes- „Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Anträge „Grünen Pfeil für Radfahrer*innen in Münster einführen!“ Antrag an den Rat Nr. A-R/0037/2017 von Bündnis 90/Die Grünen/GAL und der CDU-Ratsfraktion (Anlage 1), „Rechts abbiegen für Radfahrer vereinfachen“ Antrag an den Rat Nr. A-R/0042/2017 von der Ratsgruppe Piraten/ÖDP (Anlage 2) und „Grünen Pfeil für Radfahrende in Münster testen!“ Antrag an den Planungsausschuss der SPD-Fraktion (Anlage 3) sind damit abgeschlossen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Stadt Münster trägt in dem Pilotversuch nur die Kosten für die Beschaffung der vorgegeben Verkehrszeichen und die Montage sowie ggf. Demontage. Es werden Kosten für Material und Montage/Demontage von ca. 800 € in der Summe kalkuliert, die aus dem laufenden Budget des Tiefbauamtes getragen werden.

Punkt 7.4 der Tagesordnung V/0092/2019

Provisorisches Fahrradabstellen Hauptbahnhof Ostseite

Herr von Göwels schlug vor, eine mögliche „Starthilfe“ für den 1. Monat in Form von reduzierten

Tickets zu prüfen. Herr Pohlmann regte an, die neuen Parkmöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer in der Öffentlichkeit mehr zu bewerben.

Zuletzt berichtete Herr Festersen zur ergänzenden Information, dass die Öffnung des Nordtunnels an der Bahnhofs-Ostseite auch ohne neuen Ratsbeschluss möglich gewesen war, da der damalige Beschluss bewusst in dieser Hinsicht offen formuliert wurde.

Anschließend stimmte der Ausschuss der Vorlage einstimmig zu:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehr und Wohnen nimmt den Sachstandsbericht für temporäre Fahrradabstellmöglichkeiten auf der Hauptbahnhof Ostseite zur Kenntnis.
2. Die Westfälische Bauindustrie (WBI), als Betreiberin des Parkhauses Bremer Straße, wird beauftragt, kurzfristig entsprechende Fahrradabstellmöglichkeiten im Erdgeschoss (vgl. Anlage 1) des Parkhauses Bremer Platz einzurichten.
3. Die temporär für den Zeitraum der Baumaßnahme Hauptbahnhof Ostseite einzurichtenden Fahrradabstellmöglichkeiten sollen den Nutzern kostenpflichtig mit einem halb- oder ganzjährigem Dauerparkticket zu 42,00 bzw. 80,00 Euro zur Verfügung gestellt werden.
4. Die bauliche und verkehrliche Situation auf der Ostseite im Bereich des Zugangs zum Nordtunnel und zum Parkhaus Bremer Straße wird von der Verwaltung beobachtet, um Aussagen zum Nutzerverhalten gewinnen zu können.
Sofern sich Handlungsbedarf ergibt, ordnungsrechtlich eingreifen zu müssen (Sicherung der Zugänglichkeit, Sicherstellung des Rettungsweges), kann die Verwaltung ohne weitere Beschlussfassung von sich aus tätig werden.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die WBI erhält einen Zuschuss zu den entstehenden Baukosten für die Herrichtung und den Rückbau des Erdgeschosses in Höhe von rund 160.000 €. Die Gegenfinanzierung des Zuschusses erfolgt aus Stellplatzablösebeträgen.

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2019 bei der o. g. Produktgruppe teilweise veranschlagt. Die über den Haushaltsansatz hinaus erforderlichen Mittel werden aus dem Gesamtbudget der Produktgruppe 1201 im Rahmen der flexiblen Haushaltsführung nach § 9 (1) der Haushaltssatzung gedeckt.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	0008	Verkehrsanlagen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlung von aktivierbaren Zuwendungen			2019	160.000	Umrüstung der WBI-Parkhäuser für Fahrradparken

Summe aller Auszahlungen/Saldo	160.000	
--------------------------------	---------	--

Punkt 8 der Tagesordnung**Verschiedenes**

Keine Punkte.

Ende des öffentlichen Sitzungsteils: 18:22 Uhr.

gez.
Jörn Möltgen
Vorsitz

gez.
Judith Stienhans
Schriftführung