



4zu1: Ostmünsterland-Verbindung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Dokumentation

Bürgerveranstaltung Münster-Handorf

am 03. Juli 2019



Inhalt

Zum Hintergrund: Das Projekt 4zu1

Einführung: Bürgerforum in Handorf

Der Stand der Planung

Ablauf der Bürgerveranstaltung

Das Projekt „4zu1“, Michael Heinze, Ministerium für Verkehr NRW

Die Verkehrsprognose, Dr. Hartmut Ziegler, DTV-Verkehrsconsult GmbH

Der Stand der Planungen im Detail, Bernhard Epmann, Straßen.NRW

Rückfragen aus dem Plenum

Fragen und Anregungen von den Thementischen

Informationen und Kontakt zum 4zu1-Team:

Mehr Infos zum Projekt unter: www.4zu1.nrw.de

Sie haben Fragen, Anregungen oder Verbesserungsvorschläge zum Projekt des Ausbaus der B51 und der Neubau von drei B64-Ortsumgehungen?

Schreiben Sie an 4zu1@strassen.nrw.de – wir antworten Ihnen dann so schnell wie möglich!

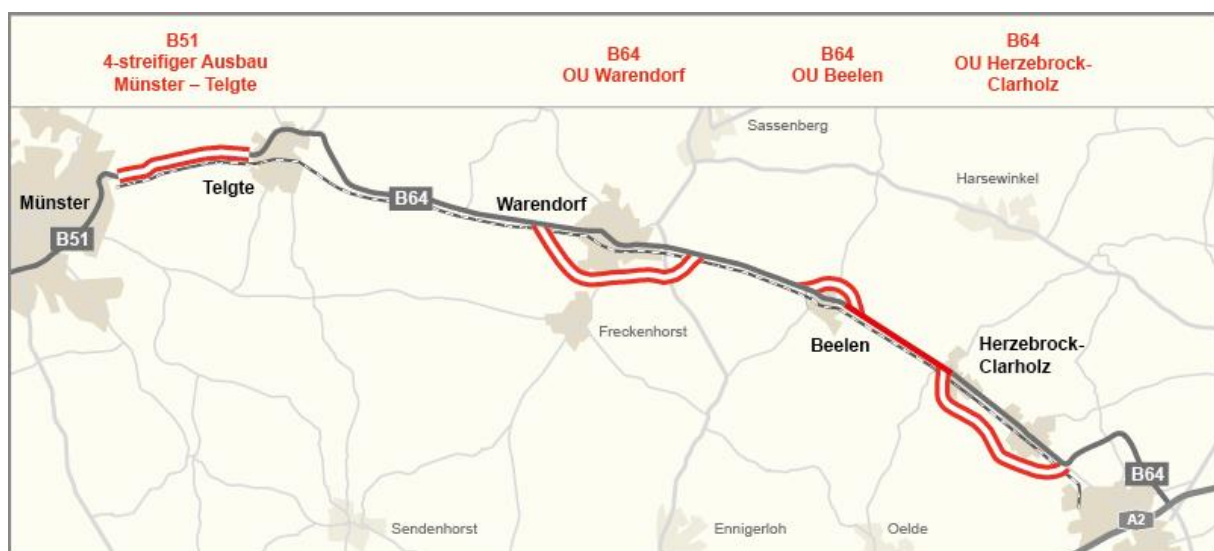


Zum Hintergrund: Das Projekt 4zu1

Vier Bauprojekte werden zu einer neuen Verbindung für das Ost-Münsterland – das ist das Straßen.NRW-Projekt „4zu1“. Die vier Bauprojekte im Einzelnen sind:

- Der Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte
- Die B64-Ortsumfahrung für Warendorf
- Die B64-Ortsumfahrung für Beelen und
- Die B64-Ortsumfahrung für Herzebrock-Clarholz.

Das Projekt "4zu1" im Überblick



Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht vor, die Bundesstraßen B51 und B64 aus- und neuzubauen, um den wachsenden verkehrlichen Anforderungen auf der Strecke gerecht zu werden. Das Projekt ist im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Ziel ist es unter anderem, die Ortsdurchfahrten zu entlasten, eine bessere Steuerung des Verkehrs in den Kommunen zu ermöglichen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region insgesamt zu stärken. Bereits seit Jahrzehnten setzen sich die Regionen Münsterland und Ostwestfalen für eine leis-

tungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen der A1/A43 und der A2 ein. Einen hohen Stellenwert haben dabei die Bundesstraßen B51 und B64, da sie eine Verbindung zwischen den benachbarten Oberzentren Münster und Bielefeld herstellen. Die Strecke wird von vielen Pendlern genutzt und ist derzeit zu den Spitzenzeiten stark überlastet. Zusammen soll so eine schnelle und sichere überregionale Verbindung für den Ost-West-Verkehr entstehen, bei der die Anwohnerinnen und Anwohner deutlich entlastet werden.

Einführung: Bürgerforum in Handorf

Ein solches Projekt können die zuständigen Straßen.NRW-Niederlassungen Münster und Ostwestfalen nur gemeinsam mit den Anliegern der Strecke umsetzen. Aus diesem Grund findet eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geht es zunächst darum, die Öffentlichkeit über das Projekt 4zu1 zu informieren und offene Fragen zu

beantworten. Darüber hinaus sollen das Wissen vor Ort sowie die unterschiedlichen Anliegen im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt werden. Insgesamt soll so das beste Ergebnis zum Wohle aller erzielt werden. Straßen.NRW wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vom Dialog-Büro „DIALOG BASIS“ unterstützt.

„Generell möchten wir bei Straßen.NRW unsere Planungen mit einer frühzeitig einsetzenden Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpfen. Es ist unser Ziel, unsere Projekte im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den verschiedenen Anspruchsgruppen zu planen.“

Dirk Griepenburg, Leiter der Regionen Münsterland und Ruhr, Straßen.NRW

Da die einzelnen Teilabschnitte im Planungsverfahren unterschiedlich weit fortgeschritten sind und jeder Abschnitt auch seine speziellen Eigenheiten mit sich bringt, wird jeweils ein Prozess zur Öffentlichkeitsbeteiligung für die einzelnen Teilabschnitte durchgeführt.

Die öffentliche Veranstaltung in Münster-Handorf fand am 03. Juli 2019 statt. Ziel war es zum einen, den Bürgerinnen und Bürgern die Chance zu geben, sich aus erster Hand zum

vierspurigen Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte zu informieren. Zum anderen hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Anregungen und Fragen zum Projekt zu äußern und dabei ins direkte Gespräch mit den Planerinnen und Planern zu kommen. Zugehörige Stellungnahmen zu den gesammelten Fragen und Anregungen von Seiten Straßen.NRW sowie der Planungsfortschritt werden in einer weiteren Veranstaltung präsentiert.

Verfahrensstand B51 Münster/Telgte:

Die Straßen.NRW-Regionalniederlassung Münsterland erstellt derzeit die sogenannte [Entwurfsplanung](#) für die Strecke auf dem Stadtgebiet Münster. In diesem Entwurf sind neben den technischen Details der Straßenplanungen auch die wichtigen Untersuchungen zum Lärmschutz, der Wassertechnik und der Auswirkungen auf die Ökologie enthalten.

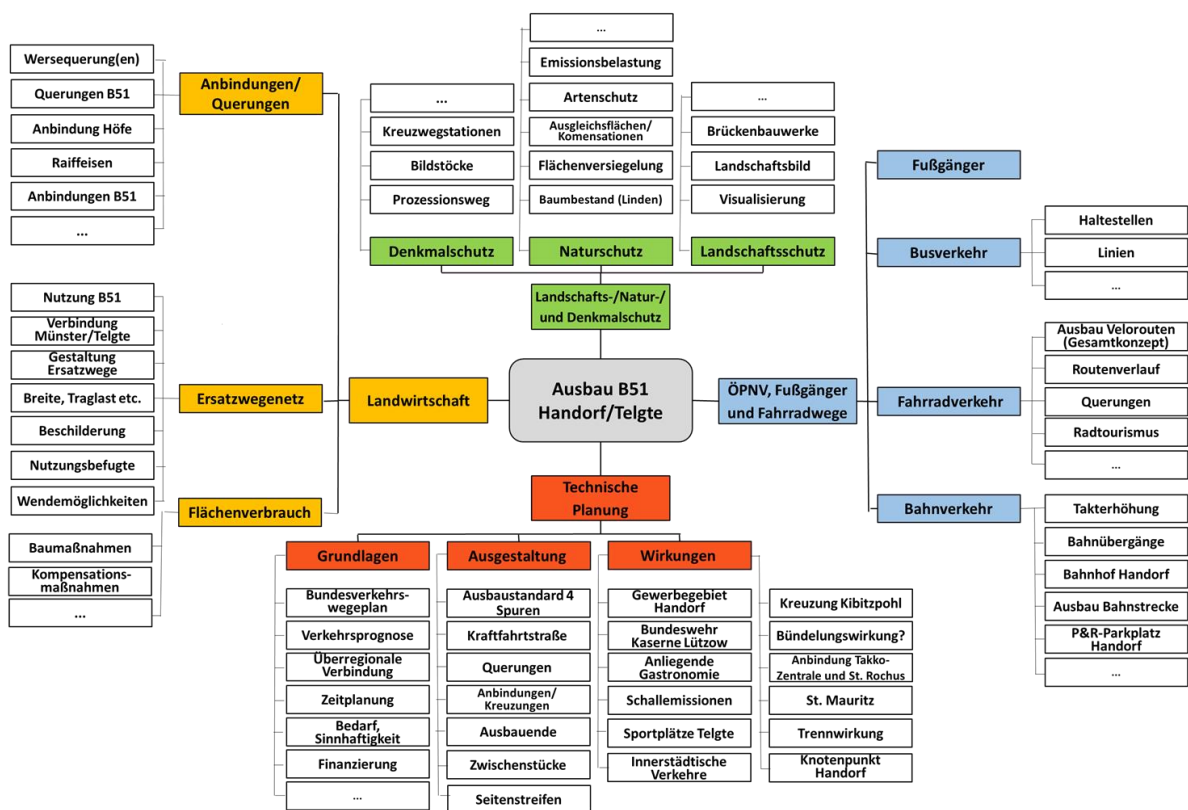
Der nächste Verfahrensschritt ist der Abschluss des Vorentwurfes zur Vorlage bei den Verkehrsministerien des Landes NRW und des Bundes. Die Planung der Weiterführung des nachfolgenden Abschnittes auf Telgter Gebiet wird anschließend erfolgen.



Um jeweils die Situation vor Ort, die entsprechenden Informationsbedarfe und die unterschiedlichen Perspektiven in der Bevölkerung kennenzulernen wurden im April und Mai 2019 Vorgespräche durchgeführt. Hierbei sprachen Mitarbeiter des mit der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten Büros DIALOG BASIS zum Beispiel mit der lokalen Politik und Verwaltung, mit Bürgerinitiativen, Vereinen, Verbänden,

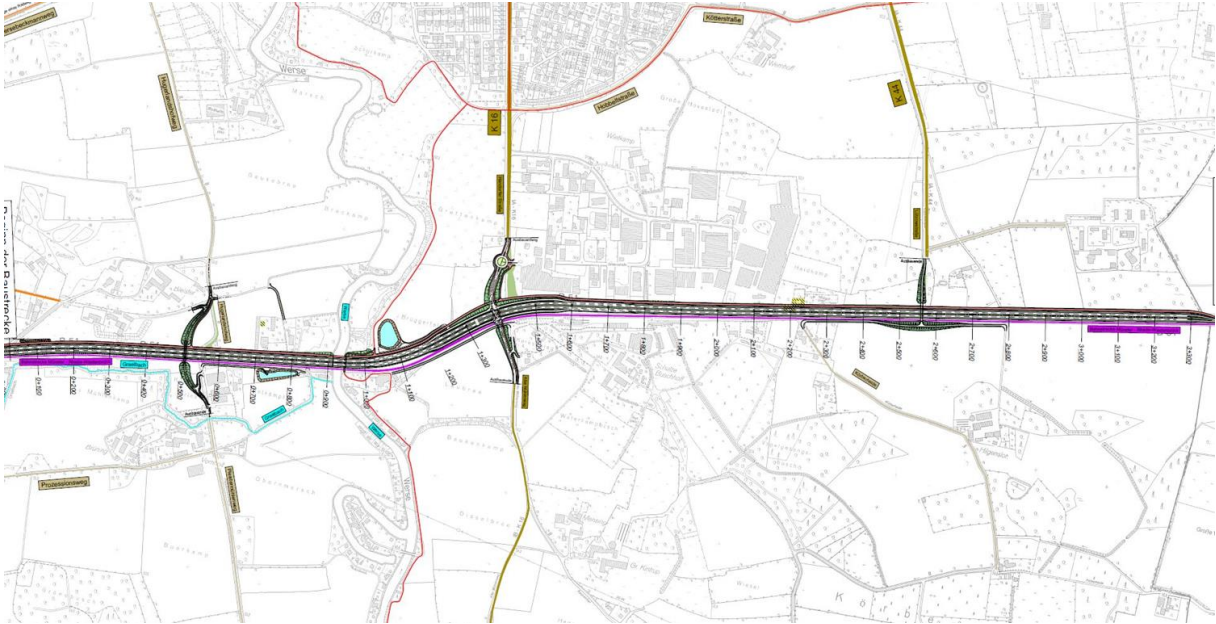
Vertretern der Landwirtschaft und mit Anliegerinnen und Anliegern. Die Themenfeldanalyse zeigt die Bandbreite der in den Vorgesprächen besprochenen Themen. Auf Basis der Gesprächsergebnisse und unter Berücksichtigung der noch in der Planung vorhandenen Handlungsspielräume, wurden im Anschluss öffentliche Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger konzipiert.

Themenfeldanalyse B51-Ausbau Münster/Telgte

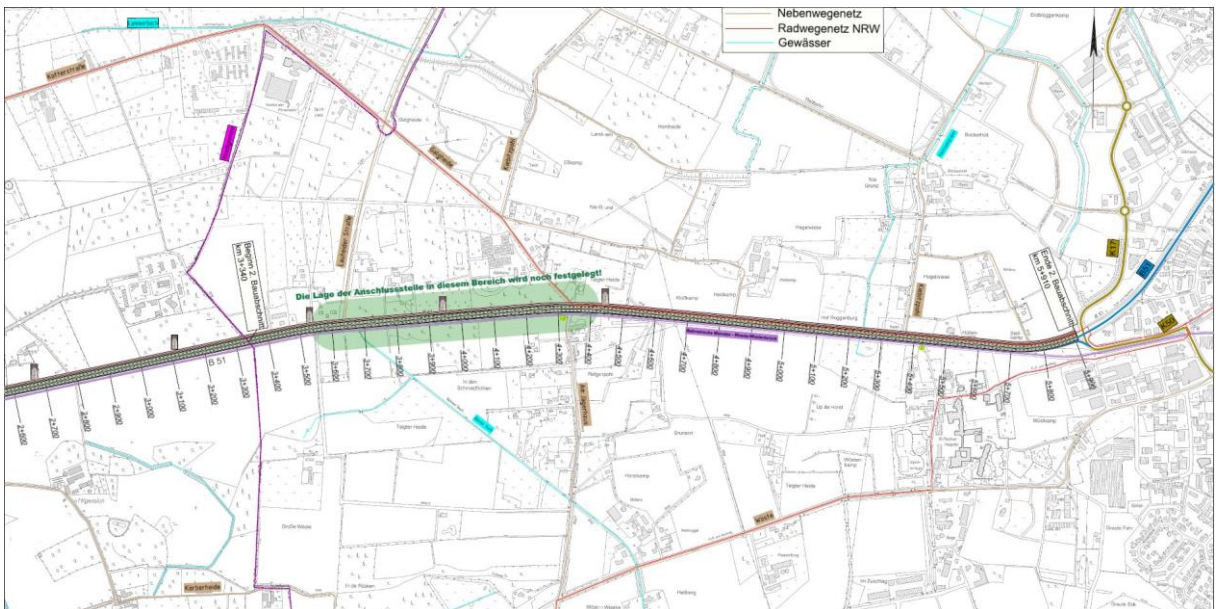


Der Stand der Planung

Übersichtslageplan Münster-Handorf



Übersichtslageplan Handorf-Telgte



Übersichtslagepläne in hoher Auflösung:

Den Übersichtslageplan zum **Abschnitt Münster-Handorf** finden Sie [hier](#).

Den Übersichtslageplan zum **Abschnitt Handorf-Telgte** finden Sie [hier](#).



Ablauf der Bürgerveranstaltung

Programm

Grußworte

Martina Klimek, Bezirksbürgermeisterin Münster-Ost

Einführung

Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS

Das Projekt „4zu1“

Michael Heinze, Ministerium für Verkehr NRW

Verkehrsanalyse

Dr. Hartmut Ziegler, DTV-Verkehrsconsult GmbH

Der Stand der Planungen im Detail

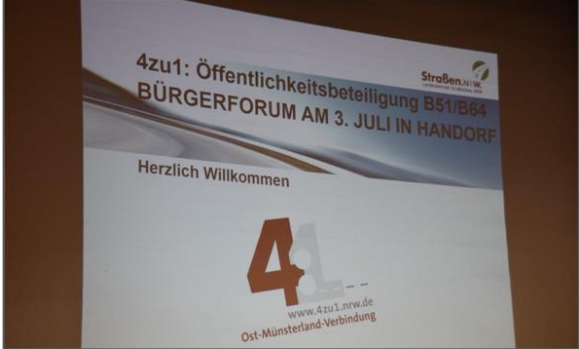
Bernhard Epmann, Straßen.NRW

Rückfragen aus dem Plenum

Arbeit an Themenständen

- 1) Technische Planung & Verkehrsprognose
- 2) Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz
- 3) ÖPNV & Fahrradverkehr
- 4) Landwirtschaft

Impressionen



Das Projekt „4zu1“

Michael Heinze, Ministerium für Verkehr NRW

„Durch strukturierte Beteiligung werden bessere Ergebnisse erzielt“, eröffnet Herr Michael Heinze vom Verkehrsministerium seinen Wortbeitrag. Die Veranstaltung bietet einen Ort, um die Streitpunkte auszudiskutieren. Die Transparenz des laufenden Prozesses wird durch einen Newsletter und die Website des Projekts gewährleistet. Jede Frage mit der dazugehörigen Antwort wird dokumentiert und veröffentlicht. Insofern erhalten auch die einzelnen Belange Einzug in den Abwägungsprozess. Dieser wird dann auch transparent und nachvollziehbar

sein, versichert Herr Heinze dem Publikum. Zudem möchte man die Verbreitung von Falschaussagen verhindern.

Die Größe und die damit einhergehende Komplexität des Projekts 4zu1 lässt es nicht zu, dass schlussendlich wirklich alle mit dem Ergebnis zufrieden sein werden. Die Frage, ob das Projekt kommen wird oder nicht ist seitens des Gesetzgebers, also des Bundestags, bereits beantwortet. Der Planungsauftrag für die Straßenbaubehörde NRW ist im Bundesstraßenbau-Gesetz verankert.

„Durch strukturierte Beteiligung werden bessere Ergebnisse erzielt.“

Die Bedeutung der Maßnahme wird durch das große Entwicklungspotenzial der Oberzentren Bielefeld und Münster unterstrichen. Wirtschaftliches Wachstum verlangt, nicht zuletzt auch im Hinblick des Baus eines Zentrums für Batterien im Bereich der E-Mobilität bei Münster, nach einer adäquaten Infrastruktur. Da die momentane Situation bereits angespannt ist, ist der Ausbau der B51 alternativlos.

Alternativen wie der Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetz werden bereits gleichermaßen angegangen. Nie waren die Investitionen in den Verkehrsträger Schiene und das Fahrradwege-

netz so hoch wie heute. Gesamtgesellschaftlich betrachtet handelt es sich beim bei der Wahl des Verkehrsträgers nicht um eine Entweder-Oder-Frage. Auch wenn viele Menschen sich dafür entscheiden würden auf das Auto zu verzichten, bleibt die Straße, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund CO²-freier Antriebstechnologien, wichtiger Verkehrsträger. Herr Heinze versichert, dass das Thema Modal Split, die Verteilung des Verkehrs auf unterschiedliche Verkehrsmittel, angegangen wird. Insgesamt muss es jedoch auch das Ziel sein, den KFZ-Verkehr so schnell wie möglich CO²-frei zu bekommen.

Die Verkehrsprognose

Dr. Hartmut Ziegler, DTV-Verkehrsconsult GmbH

In einem Verkehrsgutachten werden Verkehrsmodelle berechnet, welche prognostizieren, was in einem Jahr X auf einer Straße an Verkehr vorzufinden sein wird, erklärt Dr. Ziegler als zuständiger Verkehrsgutachter eingangs. Hierfür wird zunächst auch die bestehende Situation analysiert. Das Modell für den Ausbau der B51 ist sehr großräumig angelegt und reicht von der A2 im Süden bis Osnabrück im Norden, von der A1 im Westen bis zur A33 im Osten.

Im September 2017 wurde an vier Knotenpunkten (Pleistemühlenweg, Handorfer Straße,

Lützowstraße, Münstertor) Verkehrszahlen erhoben. Hinzu kommen noch permanente Zählungen, um festzuhalten wie viele, wann wohin fahren. Derzeit fahren im Durchschnitt 24.500 Fahrzeuge im Streckenabschnitt zwischen Münster und Handorf am Tag. 1.450 davon sind LKWs. Bis 2030 werden es aufgrund des Wachstums der Region und entsprechend steigender Wirtschaftsverkehre 33.500 Fahrzeuge werden – hiervon rund 2.300 LKWs.

„Die Straße ist jetzt schon nicht leistungsfähig.“

Die zentrale Frage eines Verkehrsgutachtens ist, ob eine Straße für die Zukunft noch ausreichend leistungsfähig sei. Dies beantwortet Herr Ziegler sehr deutlich: „Die Straße ist jetzt schon nicht leistungsfähig.“ Auch heute schon staut sich spätestens ab der Kreuzung Handorfer Straße jeden Werktag der Verkehr, so dass viele Pendler Ausweichrouten wählen oder über Schleichwege fahren. Gleichsam ist eine Verkehrszunahme von 8% bis zum Jahr 2030 (Schwerverkehr sogar bei über 10%) zu prognostizieren, was die Situation noch weiter verschärfen würde.

Im Gutachten ist eine Verdoppelung der Bahnaktung bereits eingerechnet. Bei einem Halb-

studentakt würden rund 1900 Fahrzeuge weniger die Straße benutzen – vorausgesetzt die Bürger fahren auch wirklich mit den Öffentlichen. Wenn nicht, muss mit 35.000 Fahrzeugen gerechnet werden. Die Rechnung geht auch nicht auf, wenn mehrere Tausend Menschen jeden Tag per Fahrrad, Roller, mit zusätzlichen Bussen oder mit Mitfahrmöglichkeiten nachhaltiger unterwegs wären. Im Idealfall kann dies eine Reduktion von sechs- bis achttausend Fahrzeugen bedeuten. Abgesehen von der Frage, ob dies dann auch für Regenwetter realistisch ist, gibt es 2030 dann immer noch den gleichen Stau wie heute.

Dokumente zum Download:

[Hier](#) finden Sie die Präsentation von Herrn Dr. Ziegler, Folien 15 – 35.

Und [hier](#) finden Sie das Verkehrsgutachten von DTV-Verkehrsconsult GmbH.



Der Stand der Planungen im Detail

Bernhard Epmann, Straßen.NRW

Das Projekt 4zu1 besteht aus dem Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte sowie den drei Ortsumfahrungen von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz. Ziel ist die Herstellung einer schnellen und sicheren Verbindung zwischen den Oberzentren Münster und Bielefeld.

Der Baubeginn des vierstreifigen Ausbaus ist an der Abfahrt zur jetzigen Ortsumfahrung Münster angesiedelt. Insgesamt wird es zwei Knotenpunkte zwischen Münster und Telgte

geben. Der Knotenpunkt bei Handorf ist bereits festgelegt. Ein weiterer Knotenpunkt wird im Bereich der Lauheider Straße oder auf Höhe des Jägerhauses angesiedelt. Bauende der Ausbaustrecke ist an der Kreuzung Münstertor. Da mit den Planungen eine ganze Reihe an Auffahrtmöglichkeiten auf die B51 wegfallen muss, ist das Schaffen eines Ersatzwegenetzes für die Landwirtschaft sowie im Hinblick auf die Erschließung von Grundstücken als zentrale Aufgabe anzusehen. Wie kann man ein neues Ersatzwegenetz sinnvoll konzipieren?

„Die größte Herausforderung des Projekts ist die Abwägung der vielfältigen Interessen.“

Um dies sowie weitere Themen mit den Bürgerinnen und Bürger zu diskutieren, findet die Informationsveranstaltung mit Thematischen statt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Radverkehr. Bei der Planung ist die Berücksichtigung der Velo-Routen zentral und begleitende Radwege mit hohem Komfort werden in den Prozess aufgenommen. In Bezug auf den Natur-, Landschafts- und Denkmalschutz wird dargelegt, dass aufgrund der im Süden liegenden Schienen die Straße in Richtung Norden ausgebaut werden muss und

dadurch Bildstöcke und Bäume betroffen sind. Der Umgang mit dieser Problematik soll ebenfalls mit der Bürgerschaft diskutiert werden. Wie kann ein neuer Prozessionsweg bzw. ein Ausgleich geschaffen werden?

„Die größte Herausforderung des Projekts“, erläutert Herr Epmann, „ist die Abwägung der vielfältigen Interessen“. Das Ziel ist es jedoch insgesamt möglichst verträglich zu planen. Das Verfahren mit den Bürgerinnen und Bürger soll helfen vernünftig zu planen und alle Anliegen zu berücksichtigen.

Dokumente zum Download:

[Hier](#) finden Sie die Präsentation von Herrn Epmann, Folien 36 – 43.



Impressionen



Rückfragen aus dem Plenum

Zunächst erkundigt sich ein Bürger zum Stand der Planungen auf Telgter Gebiet. Darüber hinaus stellt er die Frage, wann Visualisierungen zum Ausbau zu sehen sein werden.

Herr Epmann erläutert, dass die Planungen des Teilstücks auf Münster Gebiet weiter voran geschritten sind als die Planungen auf Telgter Gebiet. Das Verfahren auf Telgter Gebiet ist ungefähr ein Jahr hinter den Planungen in Münster. Da Visualisierungen sehr kostenintensiv sind, werden sie vorgenommen, wenn Projekte, über weite Strecken hinweg einen hohen Detaillierungsgrad annehmen. Insofern kann mit einer Visualisierung in etwa einem Jahr gerechnet werden.

Weiter wird gefragt, inwiefern die derzeitige Verkehrsbelastung die Planungen zu einem vierspurigen Ausbau rechtfertigen.

Herr Dr. Ziegler führt aus, dass bereits zum heutigen Zeitpunkt, die Knotenpunkte im betroffenen Abschnitt keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Insofern ist es geboten, Maßnahmen zu ergreifen, um mehr Verkehrsfläche anzubieten und Reisezeiten gering zu halten.

In Richtung des Verkehrsgutachters wird darüber hinaus die Frage formuliert, wie zukunftsicher das erarbeitete Gutachten ist.

Dr. Ziegler führt aus, dass bei der Erstellung von Verkehrsprognosen von bestimmten Szenarien ausgegangen werden muss. Treffen diese Szenarien zu, so kann davon ausgegangen werden, dass die Prognose nahezu korrekt sind. Völlig unerwartete Entwicklungen können natürlich dafür sorgen, dass Prognosen nicht zutreffen.

Aus dem Publikum wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2009 deutlich niedrigere Verkehrszahlen ausweist.

Entsprechend wird die Frage aufgeworfen, wie es zu dieser Diskrepanz kommt und ob der Bedarf für den vierspurigen Ausbau noch immer gegeben ist.

Der Verkehrsgutachter führt aus, dass Prognosen immer nur einen gewissen Gültigkeitszeitraum haben. Die heutigen Entwicklungen haben eine Neubewertung notwendig gemacht. Am methodischen Vorgehen hat sich hier wenig verändert. Nichtsdestotrotz machen die Zahlen im Abgleich mit den zulässigen Belastungsgrenzen einen Ausbau notwendig.

Die amtliche Zählstelle auf Höhe Lauheide zeigt von 2007 bis 2017 eine Abnahme des Verkehrs um 13 Prozentpunkte. Insofern bestehen Zweifel an der Prognose des Verkehrsgutachters. Zudem besteht das Kernproblem zwischen 6:30 und 7:30 Uhr in Richtung Münster sowie zwischen 15:30 und 16:30 Uhr in der Gegenrichtung. Ferner gilt es das Vorhaben der Stadt Münster zu berücksichtigen, die Stadt Telgte in den Linienverkehr einzubinden. Und noch wichtiger: Die Einrichtung eines Metrobussystems durch die Stadtwerke Münster blieb bis dato unberücksichtigt.

Die Zählstelle Lauheide ist bekannt und eine der genutzten Quellen für das Verkehrsgutachten, erläutert der Verkehrsgutachter. Aber, es ist methodisch nicht ausreichend eine Trendfortschreibung zu machen im Sinne „wenn die Zahlen davor nach unten gingen, wird sie in Zukunft auch nach unten gehen“. Notwendig ist eine Gesamtprognose, die die strukturellen Entwicklungen in der Region berücksichtigt. Zudem haben wir mit den 33.000 Fahrzeugen auf der B51 nicht nur Verkehr zwischen Handorf und Münster oder Telgte und Münster, sondern wir haben auch großräumigen Verkehr. Den großräumigen Verkehr wird man mit Buslinien eben nicht bei kommen können. Die Entscheidung,

welches Verkehrsmittel ich wähle, steht v.a. in Abhängigkeit zur Reisezeit.

Sind bei dem geplanten Radweg entlang der B51 die Mindestvoraussetzungen für eine Veloroute gegeben? Derzeit wird ja seitens der Stadt Münster eine Veloroute von Telgte nach Handorf geplant, die entsprechend auch die Anforderungen erfüllen.

Herr Epmann führt aus, dass der straßenbegleitende Radweg den höchstmöglichen Komfort aufweisen wird. Wie breit der Weg wird ist noch davon abhängig, wie sich die Wegekonzeption in Bezug auf die Wirtschaftswege darstellt. Ggf. muss nämlich nach gemeinsamen Lösungen für landwirtschaftlichen und Radverkehr gesucht werden.

Die Ansicht, dass ein Ausbau von 2+1 Spuren mit einem intelligenten Wechsel ausreichend ist, wird vorgetragen. Außerdem besteht die Möglichkeit der Aufständigung zweier Fahrbahnen über die bestehende Trasse. Des Weiteren soll der landwirtschaftliche Verkehr auf der B51 freigegeben werden.

Von Seiten Herrn Epmanns wird argumentiert, dass die bestmögliche Lösung gesucht wird. Da der Steuerzahler die Maßnahme bezahlt und eine Aufständigung oder ein Tunnel sehr kostenintensiv sind, kommt dies nicht in Frage. Für eine intelligente Verkehrsführung mit 2+1 Fahrbahnen fehlen derzeit noch die juristischen Voraussetzungen. Der vier-streifige Ausbau ist zwingend erforderlich, auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Das Beispiel im Emsland, eine Kraftfahrstraße, welche für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben wurde, ist durch eine Einzelfallentscheidung entstanden und findet bei dieser Straße keine Anwendung.

Die Frage kommt auf, wie sich der Verkehr auf den Ortsteil Handorf auswirken wird.

Herr Dr. Ziegler erläutert, dass das Ziel die Kon-

zentration des Verkehrs auf die B51 sei, um die Schleichverkehre zu reduzieren.

Wie ist denn der Zeitplan des Ausbaus, lautet die darauffolgende Frage.

Herr Epmann legt dar, dass der Entwurf 2020 fertiggestellt sein wird und ggf. Ende 2020 die Genehmigung vorliegt. Dies kann bis zu einem Jahr dauern. Anschließend müssen die Planfeststellungsunterlagen aufbereitet werden. Nachfolgend kommen die Offenlegung und das formelle Verfahren. Die eingegangenen Einwendungen werden ausgewertet und abgewogen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird dann die Baugenehmigung erteilt.

Um valide Daten zu erhalten, wird vorgeschlagen, dass die Verkehrsprognose erst nach dem Bau der Velo-Routen und dem Lückenschluss der A33 erhoben werden soll.

Herr Heinze zeigt auf, dass mit dieser Maßnahme bereits zu lange gewartet worden ist und die heutige Situation nicht hinnehmbar ist. Die Verkehrsprognose stellt die Notwendigkeit des Ausbaus dar. Im Hinblick auf die Klimaziele wird angemerkt, ob denn der Klimaschutz in den Gutachten keine Anwendung finden würde. Es wird darauf verwiesen, dass stehender Verkehr schlechter für die Umwelt ist und Mobilität weiterhin wichtig sein wird. Hiervon abgesehen, sei klimaneutrale Mobilität aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls auf der Straßeninfrastruktur anzusiedeln.

Die einhergehende Maßnahme der Takterhöhung wird kritisch betrachtet. Es wird nach den benötigten Ressourcen (Lokführer, Züge) gefragt.

Dies obliegt dem Unternehmen der deutschen Bahn. Durch die Maßnahme werden 88 unbeschränkte Bahnübergänge geschlossen, was das schnellere Fahren ermöglicht. Die Sicherheit wird erhöht.

Fragen und Anregungen von den Thementischen

An den Thementischen

1. Technische Planung & Verkehrsprognose
2. Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz,
3. ÖPNV & Fahrradverkehr sowie
4. Landwirtschaft

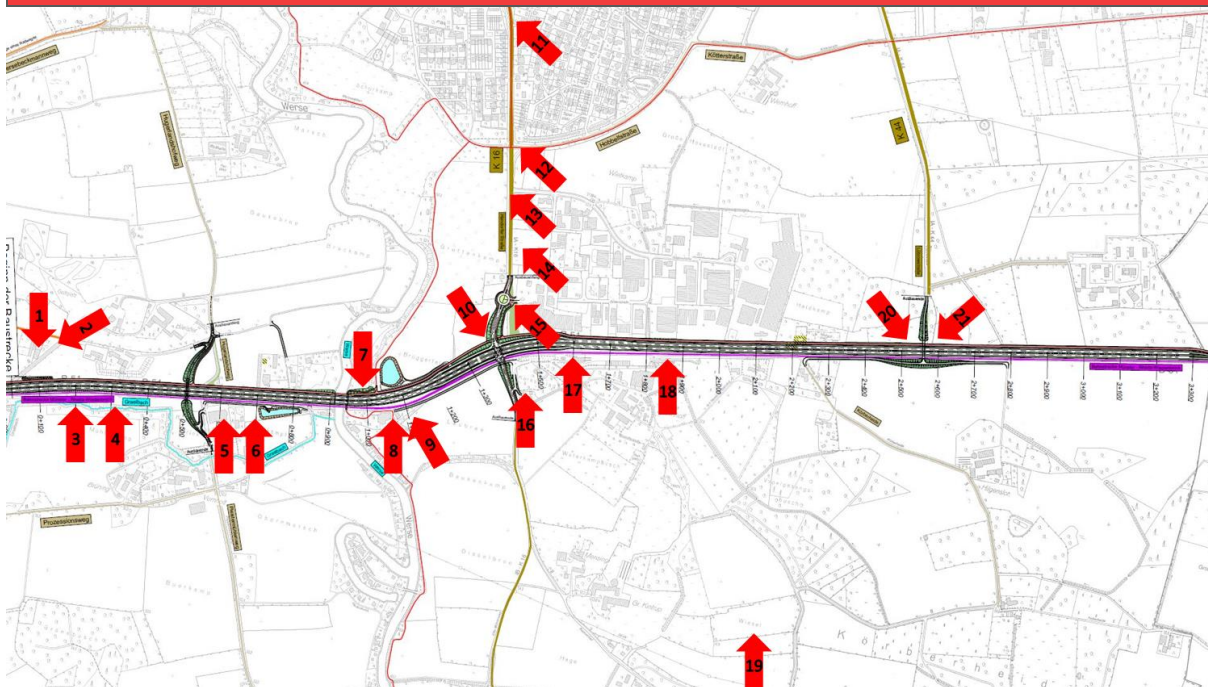
können die Bürgerinnen und Bürger im Anschluss an die Veranstaltung Anregungen für das Projekt 4zu1 bzw. den Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte einbringen. Vor Ort sind Planerinnen und Planer von Straßen.NRW anwesend um mit den Bürgerinnen und Bür-

gern ins Gespräch zu kommen. Darüber hinaus werden an den Thementischen die Anregungen aus dem bisherigen Beteiligungsprozess dargestellt. Nachfolgend sind die Anregungen für den weiteren Prozessverlauf dokumentiert.

Die Thementische im Überblick



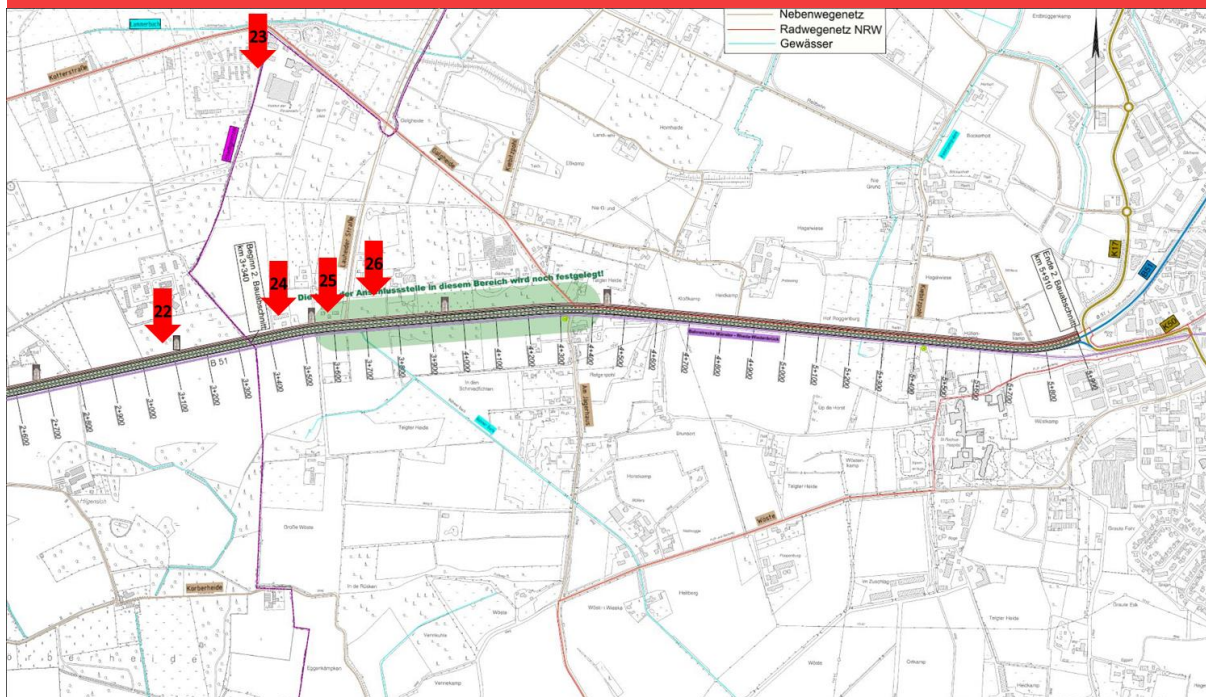
1.1 Technische Planung | Abschnitt Münster-Handorf



Nr.	Anregung/Frage
1	Inwiefern können die Anwohner an dieser Stelle mit Lärmschutzmaßnahmen rechnen?
2	Derzeit dient die bestehende Baumallee mitunter als Lärmschutz für die Anwohner. Wie werden sich die Lärmemissionen für die an dieser Stelle Betroffenen nach Vollendung der Vierspurigkeit und damit Wegfall der Baumallee entwickeln?
3	An dieser Stelle besteht eine Trasse für Tierquerungen, welche es zu berücksichtigen gilt.
4	Mit welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist an dieser Stelle zu rechnen? Wird es entsprechende Kontrollen (bspw. über "Blitzer") geben?
5	Was wird bei einem Ausbau der B51 mit den derzeit verkehrenden Buslinien und Bushaltestellen geschehen? Wie erfolgt die Anbindung über den Busverkehr?
6	Am Pleistermühlenweg sind zwei Gewerbebetriebe und ein Schulungszentrum angesiedelt. Die derzeitige Anbindung an die B51 ist in diesem Zusammenhang sehr wichtig. Wie kann in Zukunft eine Anbindung erfolgen?
7	Im Falle des regelmäßig auftretenden Wersehochwassers ist für die hier geplante Fahrradunterführung mit Überschwemmungen zu rechnen. Ein möglicher Lösungsweg wäre die Verlegung der Fahrradquerung an den Handorfer Knoten.
8	Wie wird nach der Fertigstellung des Ausbaus der B51 die Erschließung von "Nobi's Krug" erfolgen?
9	Inwiefern kann mit Lärmschutz für die Gastwirtschaft "Nobi's Krug" gerechnet werden?
10	Wie wird der Knotenpunkt in Handorf ausgestaltet? Ist eine Visualisierung des Knotenpunkts in Planung?

11	Bislang wurde davon ausgegangen, dass mit dem Ausbau der B51 eine Entlastung/Verkehrsberuhigung für die Handorfer Straße einhergeht. Nun ist diese dem Verkehrsgutachten zufolge nicht gegeben. Wie ist der angesprochene Sachverhalt zu erklären?
12	Derzeit stellt die Lützowstraße eine wichtige Auffahrt zur B51 dar. Wird der Verkehr der durch die Schließung der Anschlussstelle Lützowstraße anfällt nun über die Kötter- und Hobbeltstraße fließen? Ist die Kreuzung Hobbelt-/Handorfer Straße ausreichend leistungsfähig um den entsprechenden Verkehr aufzunehmen?
13	Ist die Kreuzung Gilden-/Handorfer Straße ausreichend leistungsfähig im Falle einer Umsetzung der Planung? Insbesondere angesichts der Linksabbieger von Gilden- auf Handorfer Straße bestehen hier Zweifel.
14	Mit welchem Aufkommen an LKW-Verkehr ist in Bezug auf die Handorfer Straße in Zukunft zu rechnen? Wie wird sich der LKW-Verkehr im Gebiet verteilen? Welche Fahrbeziehung würde durch Handorf verlaufen?
15	Wie wird der dem Knotenpunkt Handorf vorgeschaltete Kreisverkehr ausgestaltet? Ist der Kreisverkehr ausreichend leistungsfähig? Inwiefern ist hier mit Staus in Richtung Handorf zu rechnen?
16	Auf der Strecke vom Bahnhof Handorf zur B51 sind die Bedarfe von Sonderfahrzeugen (22 Meter Länge) bei der Ausgestaltung der Straßengeometrie zu berücksichtigen
17	Wie wirken sich die Planungen auf eine potentielle Reaktivierung des Bahnhofs Handorf aus?
18	Inwiefern können die Anwohner an dieser Stelle mit Lärmschutzmaßnahmen rechnen?
19	Inwieweit wird die Erreichbarkeit von "Kaasewinkel" auch weiterhin für Rettungskräfte uneingeschränkt gegeben sein?
20	Die Belegschaft der Lützow-Kaserne umfasst insgesamt rund 850 Personen. Entsprechend viel Verkehr läuft derzeit über die Lützowstraße. Wie wird der Belegschaft auch in Zukunft eine Anfahrt zur Kaserne ermöglicht.
21	Besteht für die Radfahrer die Möglichkeit, die Lützowstraße an den im Norden der B51 geplanten Fahrradweg anzubinden?

1.2 Technische Planung | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr. Anregung/Frage

- | | |
|----|--|
| 22 | In den Plänen sollte auch darauf hingewiesen werden, wenn Fahrradwege auch für Fußgänger nutzbar sein sollen. |
| 23 | Inwieweit ist die Anbindung des Instituts der Feuerwehr bei Umsetzung der Planungen auch weiterhin gewährleistet? |
| 24 | Inwiefern müssen Anwohner an dieser Stelle damit rechnen von der B51 abgeschnitten zu werden? Wie wird eine alternative Zuwegung aussehen? |
| 25 | Im Falle einer Anschlussstelle Lauheider Straße wäre womöglich ein Hof betroffen. |
| 26 | Die neu zu gestaltende Anschlussstelle in diesem Bereich (statt Lützwstraße) sollte baulich leistungsfähig ausgestaltet werden, um die entsprechenden Verkehre auch aufnehmen zu können. |

1.3 Technische Planung | Allgemein

Anregung/Frage

Inwiefern besteht die Möglichkeit für Handorf ein LKW-Durchfahrtsverbot einzurichten?

Wo sind Ausgleichsmaßnahmen geplant? Ortsnah oder ortsfern?

Wie soll der geplante Radweg entlang der B51 aussehen? Insbesondere für E-Bikes sollte der anvisierte Radweg ausreichend breit sein.

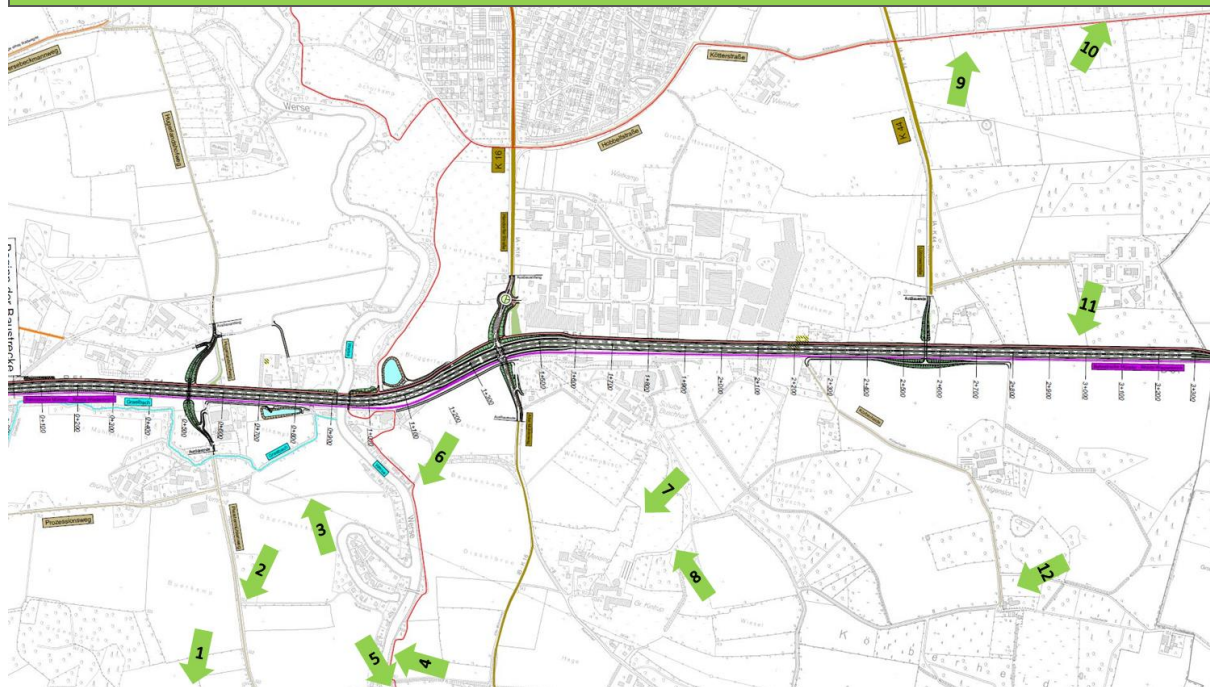
Wann und wo wird das Verkehrsgutachten veröffentlicht?

Warum werden lediglich zwei Knotenpunkte umgesetzt? Derzeit bestehen viel mehr Möglichkeiten zur Auffahrt auf die B51.

Wie verläuft der Prozess, wenn Personen angesichts der Planungen zum Verkauf von Flächen gezwungen sind?

Was wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt der B51 sein? Besteht die Möglichkeit, das Tempolimit bei 70 km/h anzusetzen? Hier wären positive Effekte im Bereich der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes zu erwarten.

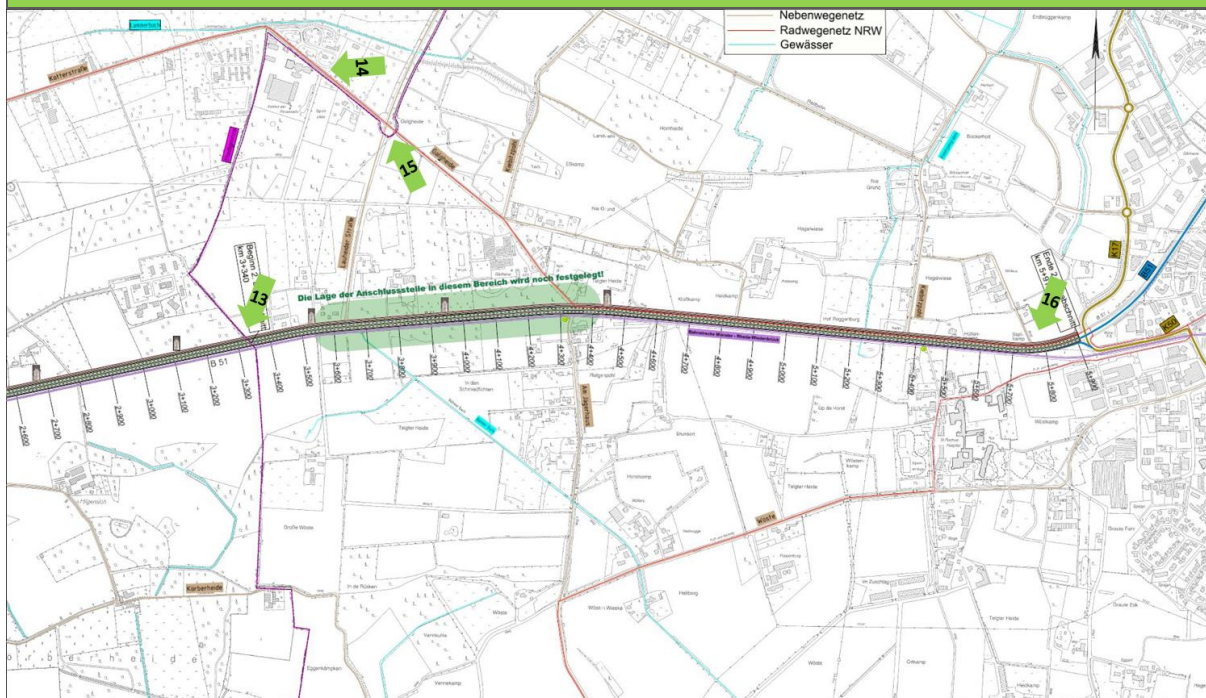
2.1 Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz | Münster-Handorf



Nr. Anregung/Frage

- 1 Es wird vorgeschlagen, die Bildstöcke entlang des begleitenden Radwegs zu positionieren.
- 2 Ein anderer Vorschlag zielt darauf, die Bildstöcke am Prozessionsweg/Pleistemühle anzusiedeln.
- 3 Die Allee des Prozessionswegs könnte hier weitergeführt werden.
- 4 Aufgrund der räumlichen Nähe zur Werse ist hier eine tiefer liegende Überschwemmungsfläche.
- 5 An dieser Stelle sollte es keine zusätzliche Querung geben.
- 6 An dieser Stelle wiederum wird eine Querung angeregt.
- 7 Hier ist ein Privatweg, umgeben von Feuchtwiesen. Darüber hinaus wird auf einen Uhu verwiesen.
- 8 Die Frage wird aufgeworfen, ob hier der Ersatzwege nicht als Allee ausgestaltet werden kann?
- 9 Es wird angeregt, die Bildstöcke nördlich der B51 wieder aufzustellen.

2.2 Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz | Handorf-Telgte



Nr. Anregung/Frage

- | | |
|----|---|
| 13 | Es wird darauf verwiesen, dass der Prozessionsweg ein anerkanntes Kulturdenkmal (LWL-Amt für Denkmalpflege) darstellt. |
| 14 | Ein weiterer Vorschlag sieht vor, die Bildstöcke an die an dieser Stelle vorhandenen Höfe anzusiedeln. |
| 15 | An dieser Stelle könnte ein Ort zum Verweilen geschaffen werden. |
| 16 | Für den Raum zwischen der B51 und dem Radweg wird auf ganzer Länge eine Baumreihe vorgeschlagen. So könnten die Infrastrukturen auch noch einmal voneinander abgetrennt werden. |

2.3 Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz | Allgemein

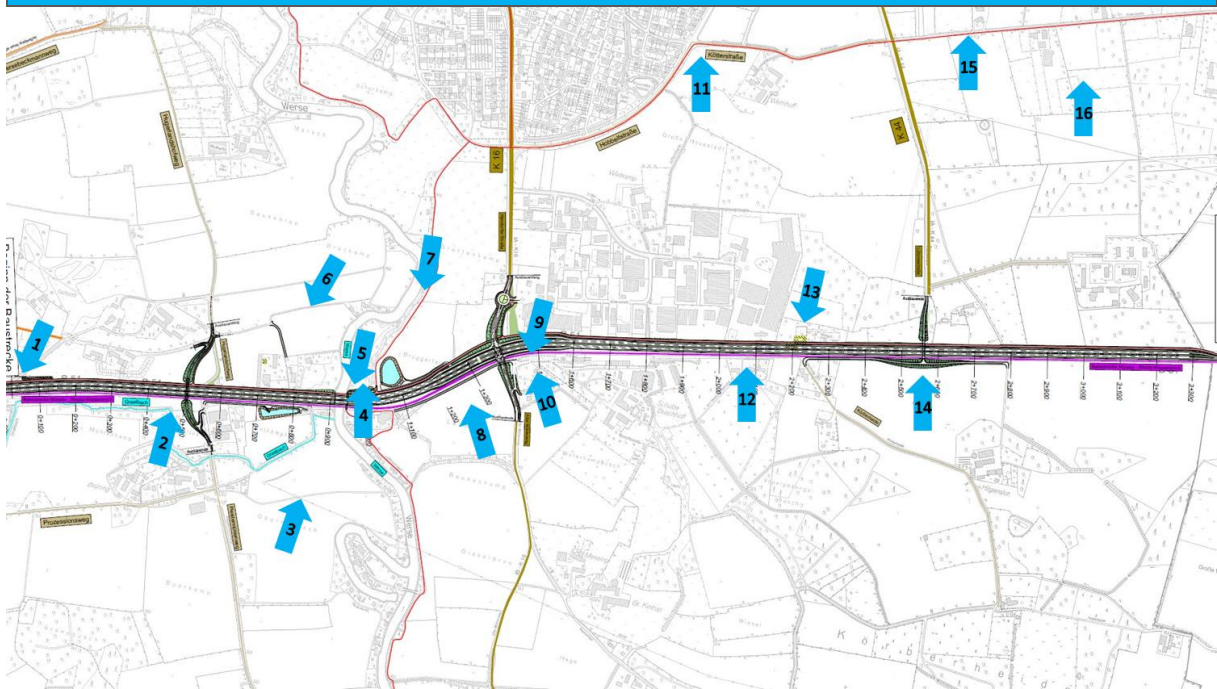
Anregung/Frage

Nach Möglichkeit sollte es keine bzw. möglichst wenige versiegelte Flächen im Landschaftsschutzgebiet geben.

Der Landschaftsschutz wäre wesentlich besser gewährleistet, wenn ausschließlich die Knotenpunkte ausgebaut werden würden.

Naturschutzfachliche Ausgleichsflächen mit Punkte-System umsetzen.

3.1 ÖPNV | Abschnitt Münster-Handorf

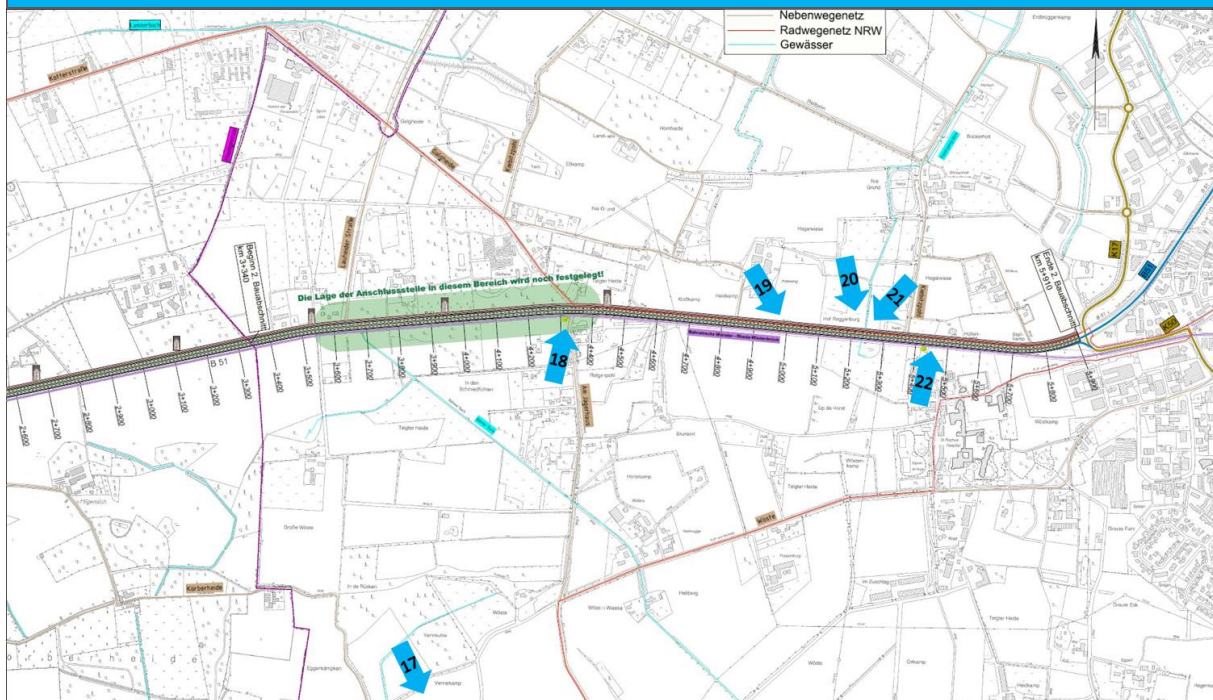


Nr. Anregung/Frage

- | | |
|----|--|
| 1 | Wie erfolgt die Erschließung für Radfahrer westlich der B51? Eine Anbindung für Radfahrer ist erwünscht, um von der Werser auf die B51 kommen und anschließend auf die Waren-dorfer Str. fahren zu können. |
| 2 | Die Haltestelle Pleistemühlenweg soll erhalten werden, da sie eine wichtige Funktion für Schüler hat. |
| 3 | Kombination des Ersatzweges mit der Süd-Variante des Radwegs, für einen neuen Radweg südlich der B51. |
| 4 | Bleibt die Haltestelle Handorfer Bahnhof erhalten und kann diese für den Bahnverkehr reaktiviert werden? |
| 5 | Der Werseradweg soll geradlinig verbunden werden. |
| 6 | Statt einer Unterführung des Radwegs benötigt es eine Oberführung. Bei Hochwasser ist die Querung überflutet. |
| 7 | Als alternativen Vorschlag könnte man den Werseradweg über eine Ampel führen lassen. |
| 8 | An der Bahnstrecke wird eine neue Bahn-Haltestelle gefordert. |
| 9 | Wie kommen Anwohner, die bislang die Haltestelle Alter Mühlenweg genutzt haben, zu-künftig nach Telgte? |
| 10 | Schulze-Buschhoff: Ist Anbindung breit genug für Lieferverkehr? Alternativ könnte die Schleppkurve L22m genutzt werden. |
| 11 | Ist eine Querung an der Kreuzung Hobbeltstraße/Kötterstraße trotz steigendem Verkehr für Radfahrer gefahrlos möglich? |

12	Vorschlag einer kombinierten Bahn- und Bushaltestelle an der B51.
13	Höhe Körberheide sollte die Haltestelle für Mitarbeiter der naheliegenden Industrie erhalten bleiben. Neben dem Unternehmen Compo befinden sich dort weitere wichtige Unternehmen.
14	Anbindung zur Lützow-Kaserne für Pendler, Radfahrer und Schwerlastverkehr.
15	Zweifel bestehen, dass Veloroute im Norden ausreichend genutzt wird. Stattdessen müsse man über eine südliche Veloroute nachdenken, die mehr Sinn ergeben würde. Optional könne man auch sowohl nördlich als auch südlich eine Veloroute bauen.
16	Umverlagerung der Kreuzwegstationen auf die Kötterstraße.

3.2 ÖPNV | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr.	Anregung/Frage
17	Beim Ausbau des Radwegs soll die Route Telgte-Kasewinkel-Pleistemühle südlich der B51 berücksichtigt werden.
18	Koordination der Bundesstraße mit der Veloroute.
19	Kombination des Radwegs entlang der B51 mit dem landwirtschaftlichen Verkehr.
20	Breite des Radwegs soll mindestens 3 Meter betragen. Dies sei der Standard von Velorouten.
21	Gibt es ausreichend Platz für Lastenräder auf dem Radweg?
22	Wie wird gewährleistet, dass Menschen mit dem ÖPNV zu seinem Dienst am Rochus-Hospital kommen?

3.3 ÖPNV | Allgemein

Anregung/Frage

Sind die Bahnübergänge so geplant, dass eine spätere Elektrifizierung der Bahn möglich ist?

Zwischenladestationen für Elektro-Busse in Erwägung ziehen.

Mit was für einer Bauzeit muss man bis zur Fertigstellung rechnen?

Eine Kombination aus ÖPNV, Radweg und landwirtschaftlicher Verkehr sollte angestrebt werden (45 km/h).

Entlastung der Kreuzung Bahnübergang Sudmühle und Mariendorf (Osnabrück) anstreben.

Gefahr Verspätungen: Extra Busspur in beide Richtungen installieren.

Haltestellen entlang der B51 müssen für Schüler erhalten werden

Extra Busspur: Busse sollen weiterhin die B51 anfahren können.

ÖPNV subventionieren

Werse-Wanderweg geradlinig verbinden

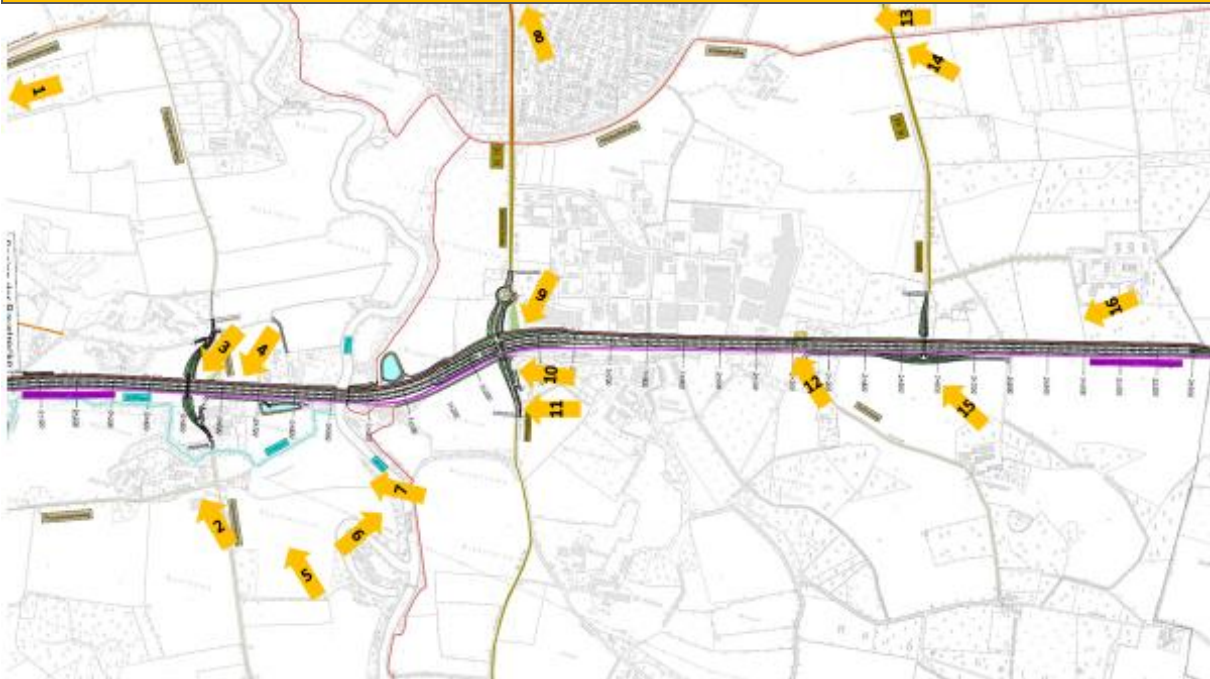
Das Problem sind die Stoßzeiten. Hierbei sollte man sich fragen, wie diese entzerrt werden können?

Das Geld sollte besser in die vorhandene Infrastruktur investiert werden.

Das ÖPNV Ticketsystem ist oft rätselhaft. In der Bahn könne man zum Beispiel kein Ticket kaufen und an den Haltestellen stehen meist auch keine Automaten. Daher ist eine Vereinfachung wünschenswert.

Wenn die B51 eine Kraftfahrstraße wird, wo fahren dann Kleinkrafträder, Mopeds etc.?

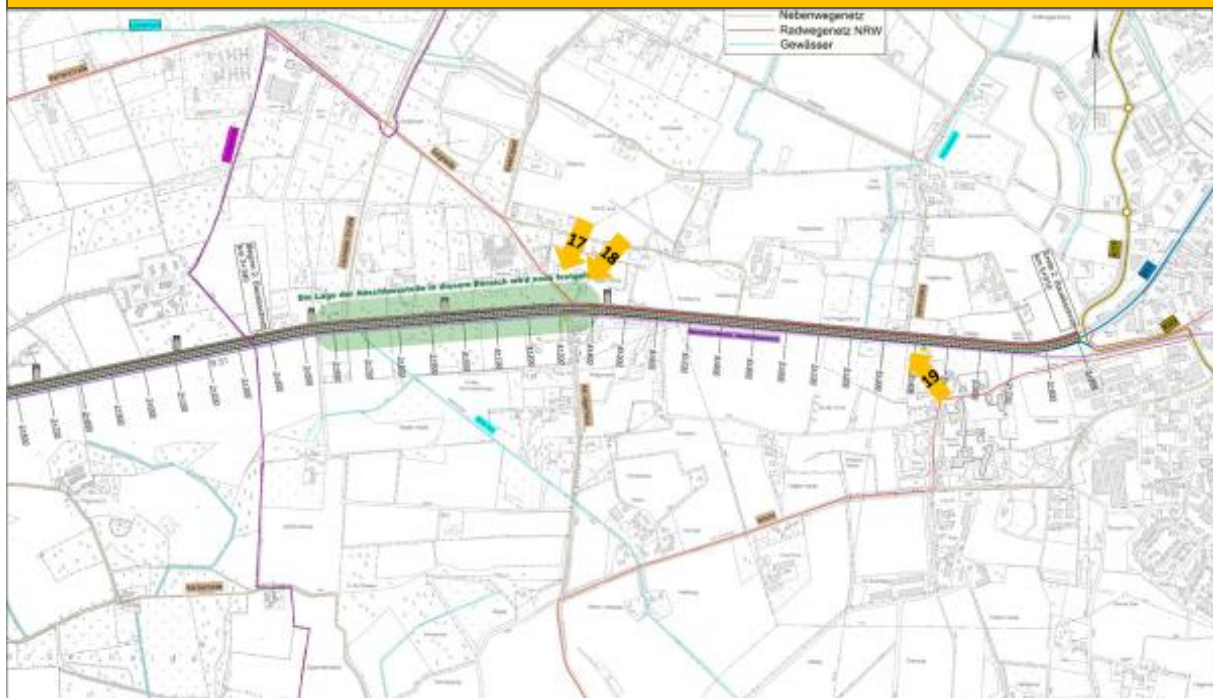
4.1 Landwirtschaft | Abschnitt Münster-Handorf



Nr.	Anregung/Frage
1	Auf der Dyckburgstraße soll der landwirtschaftliche Verkehr bevorzugt werden.
2	Die Anwohnerinnen und Anwohner am Pleistermühlenweg sollen erschlossen werden.
3	Der Hugerlandshofweg und der Pleistermühlenweg sollen an die B51 angeschlossen werden.
4	Die gemeinsame Nutzung des Parallel-Wegs der B51 für Landwirtschaft und Fahrradfahrende sollte ermöglicht werden.
5	Zwischen Pleistermühlenweg und Werse existiert viel schöne Natur. Diese sollte geschützt werden.
6	Wird südlich der B51 eine Brücke über die Werse gebaut?
7	Westlich der Werse im südlichen Bereich sind die angrenzenden Bereiche Überschwemmungsgebiete. Dies sollte bei der Planung der Ersatzwege berücksichtigt werden.
8	Am Altenheim und der Bushaltestelle in Handorf besteht eine große Gefahr für Fußgänger.
9	Am Handorf-Knoten soll es einen Fahrradüberweg geben.
10	Wurde der Radius für Sattelzüge südlich vom Handorfer Knoten beachtet?
11	Der alte Mühlenweg ist sehr eng. Landwirtschaftliche Verkehre können sich nicht begegnen.
12	Das Ausbauende sollte westlich von der Lützowstraße sein. Dieser Abschnitt reicht für die Lösung der Stauproblematik aus.
13	Nördlich der Kötterstraße entsteht ein neues Baugebiet.

14	Die Verkehrssicherheit der neuen Velo-Routen ist jetzt bereits schwierig (Unfallrisiko). Die Situation würde sich mit dem landwirtschaftl. Verkehr verschärfen.
15	An der Querung Lützowstraße soll es Rangiermöglichkeiten geben.
16	Auf den parallelen Fahrradweg sollte verzichtet werden und für die Landwirtschaft gebaut werden.

4.2 Landwirtschaft | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr. Anregung/Frage

17 Am Jägerhaus soll es keinen Knoten geben.

18 Wird es für die Anwohnerinnen und Anwohner an der B51/Lützowstraße eine Einmündung geben?

19 Wird es eine direkte Anbindung des Kiebitzpohls an die B51 geben?

4.3 Landwirtschaft | Allgemein

Anregung/Frage

Durch die neuen Baugebiete in Telgte und diese Maßnahmen wird viel Fläche verbraucht. Wo sollen/können Ausgleichsflächen entstehen?

Der Flächenverbrauch sollte minimiert werden.

Was ist zwischen den Spuren?

Bahnübergänge: Die Schließung dauert viel zu lange und verursacht Staus.

Wie verläuft die Wegführung von/zur Kaserne/Friedhof/Feuerwehr?

Wie wird die Entscheidung über den zusätzlichen Knotenpunkt getroffen? Wann?

Die Landwirtschaft ist wichtig in der Region.

Die Attraktivität des Wohnens nimmt durch die Maßnahmen ab.

Der Bau der zwei Abschnitte sollte unterschiedlich erfolgen. Der Abschnitt Handorf sollte als erstes gebaut werden, um anschließend die Stauproblematik zu beobachten. Ggf. ist der Bau des zweiten Abschnitts überflüssig.

Wird der Verkehr zunehmen?

Wie viel Platz räumt man dem Verkehr ein?

Wie schnell darf man auf der ausgebauten B51 fahren?

Die Kombination von landwirtschaftl. Verkehr und Fahrradfahrenden wird als schwierig bewertet.

Es sollte keine Kraftfahrstraße werden oder eine Ausnahmeregelung für den landwirtschaftl. Verkehr geben.

Die Maßnahme wird in diesem Umfang als nicht bedarfsgerecht eingestuft. Es wird vermutet, dass es gewollt ist den Verkehr auf dieser Strecke zu fördern.

Die Unterscheidung zwischen neuen Landmaschinen und LKWs ist nicht nachzuvollziehen. Da neue Maschinen auch bis zu 50km/h fahren können und dasselbe Gewicht haben.

Der Kartenausschnitt sollte für die Wegebeziehungen und das Ersatzwegenetz vergrößert werden.