



4zu1: Ostmünsterland-Verbindung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Dokumentation

Bürgerveranstaltung Telgte

am 10. Juli 2019



Inhalt

Zum Hintergrund: Das Projekt 4zu1

Einführung: Bürgerforum in Telgte

Der Stand der Planung

Ablauf der Bürgerveranstaltung

Das Projekt „4zu1“ , Dirk Griepenburg, Straßen.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 Telgte

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 Telgte fand am 10. Juli 2019 statt. Ziel war es zum einen, den Bürgerinnen und Bürgern die Chance zu geben, sich aus erster Hand zum vierspürigen 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.

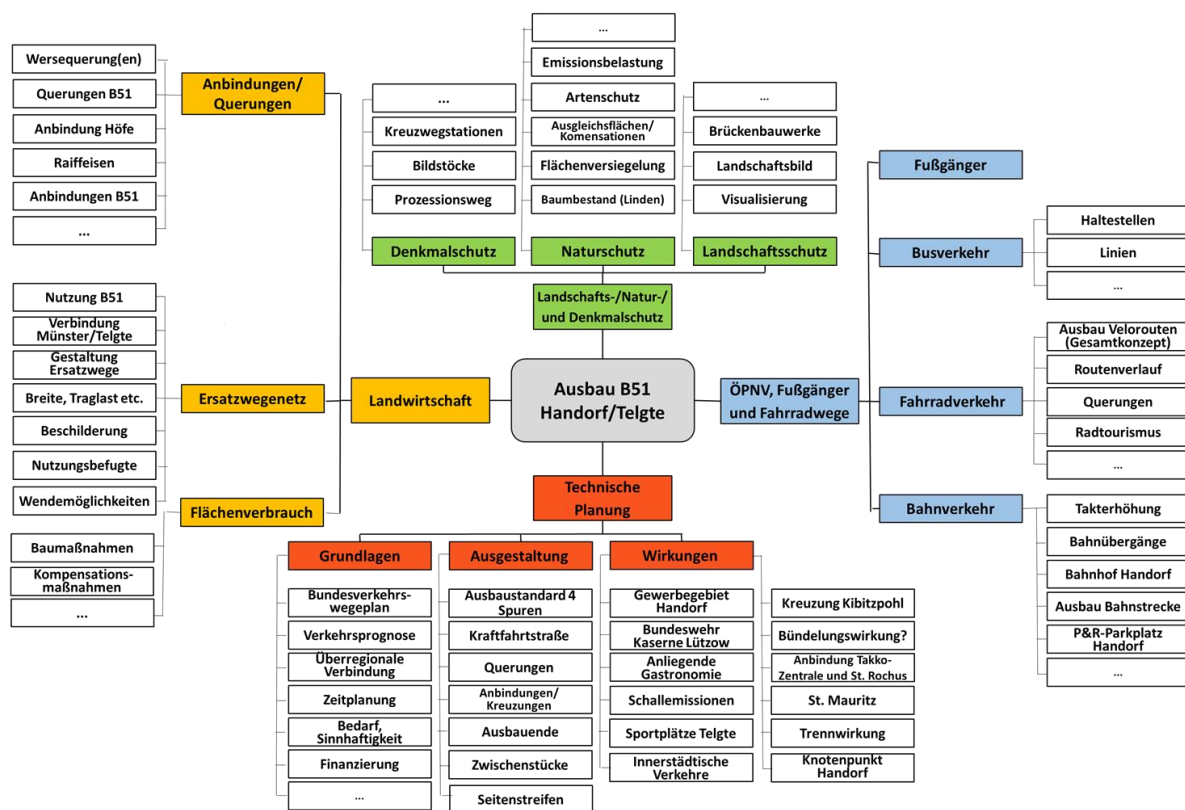
Der nächste Verfahrensschritt ist der Abschluss des Vorentwurfes zur Vorlage bei den Verkehrsministerien des Landes NRW und des Bundes. Die Planung der Weiterführung des nachfolgenden Abschnittes auf Telgter Gebiet wird anschließend erfolgen.



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,

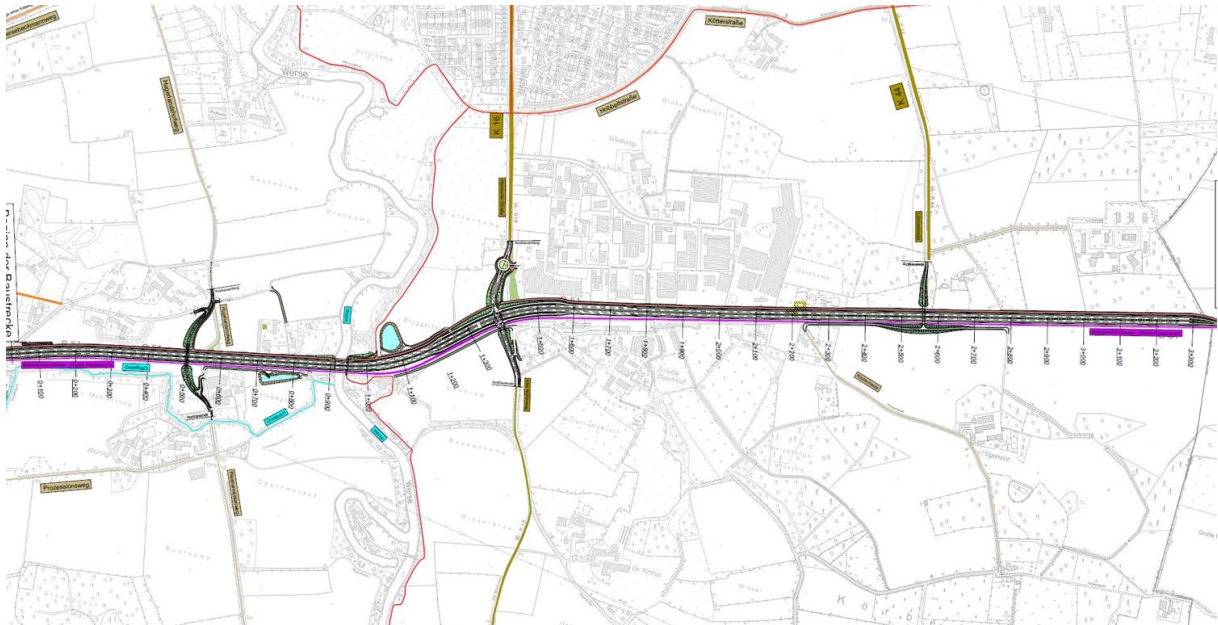
Vertretern der Landwirtschaft und mit Anliegerinnen und Anliegern. Die Themenfeldanalyse zeigt die Bandbreite der in den Vorgesprächen besprochenen Themen. Auf Basis der Gesprächsergebnisse und unter Berücksichtigung der noch in der Planung vorhandenen Handlungsspielräume, wurden im Anschluss öffentliche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

Themenfeldanalyse B51-Ausbau Münster/Telgte

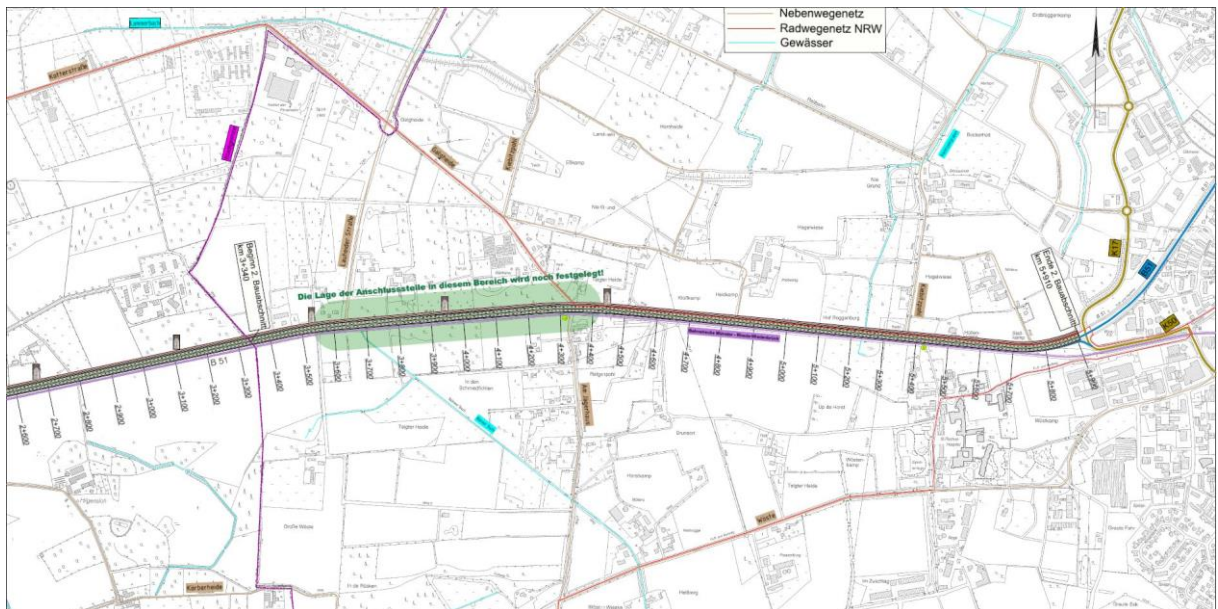


Der Stand der Planung

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

Einführung

Dr. Antje Grobe, DIALOG BASIS

Das Projekt „4zu1“

Dirk Griepenburg, Straßen.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“

Dirk Griepenburg, Straßen.NRW

„Beim Projekt 4zu1 handelt es sich nicht um vier voneinander isolierte Maßnahmen“, betont Dirk Griepenburg, Leiter der Region II Münsterland und Ruhr bei Straßen.NRW, eingangs. „Unser Ziel ist die Herstellung einer Ostmünsterland-Verbindung, die nicht zuletzt auch die Oberzentren Münster und Bielefeld miteinander verbinden soll“. Der Bundesverkehrswegeplan, in dem das Projekt in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde, ist ein demokratisch beschlossener Maßnahmen-Katalog, welcher im Jahr 2017 mitunter in das Fernstraßenausbaugesetz mündete. Insofern handelt es sich beim

Projekt 4zu1 um eine demokratisch – von Bundestag und Bundesrat – beschlossene Maßnahme. Dass die einzelnen Bestandteile des Projekts 4zu1, also der Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte sowie die B64-Ortsumfahrungen in Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz bereits seit einiger Zeit in der öffentlichen Diskussion sind, ist kein Geheimnis. Insofern ist es auch korrekt zu sagen, dass der Ausbau zwischen Münster und Telgte eine alte Idee sei. Gleichwohl plant Straßen.NRW mit den aktuellen Sichtweisen und heutigen Erkenntnissen.

„Unser Ziel ist die Herstellung einer Ostmünsterland-Verbindung, die nicht zuletzt auch die Oberzentren Münster und Bielefeld miteinander verbinden soll.“

Wo die Wirtschaft wächst, sollte auch die Infrastruktur zügig angepasst werden. Der Ausbau hält nicht zuletzt auch positive Wirkungen im Sinne einer Stärkung des ländlichen Raums bereit. Mobilität im Sinne des Transports von Gütern und Menschen wird auch in Zukunft nötig sein. Der Kampf gegen den Klimawandel sowie die Verkehrswende sollten insbesondere nicht im ländlichen Raum als Gegensätze zur Mobilität und der zugehörigen Infrastruktur verstanden werden. So werden auch Fahrzeuge mit CO²-neutraler Antriebstechnologie auf Infrastruktur angewiesen sein, betont Herr Griepenburg. Insbesondere im ländlichen Raum sind die Verlagerungspotentiale in Richtung alternativer

Verkehrsträger häufig begrenzt. Im Falle der B51 wird aufgrund der Erhöhung des Bahntaktes auf eine halbe Stunde das Verkehrsaufkommen voraussichtlich um 1.950 Kraftfahrzeuge reduziert. Eine geringe Zahl angesichts 33.000 Fahrzeugen täglich. Ein zweites Gleis durch die Kommunen ist aufgrund der massiven Eingriffe in Privateigentum keine Option. Um die gleiche Anzahl Passagiere mit dem Bus zu befördern benötigt man circa 20 Busse, welche wiederum einen fließenden Straßenverkehr benötigen. Das Fahrrad hat als Verkehrsträger nicht zu Letzt aufgrund seiner Abhängigkeit vom Wetter auch nur begrenztes Potential.

Dokumente zum Download:

[Hier](#) finden Sie die Präsentation von Herrn Griepenburg, Folien 15 – 21.



Die Verkehrsprognose

Dr. Hartmut Ziegler, DTV-Verkehrsconsult GmbH

Grundlage für die Straßenplanung sind aktuelle und zukünftige Verkehrszahlen. In diesem Zusammenhang wird für Planungen eine so genannte Verkehrsprognose erstellt. Für das Projekt 4zu1 also auch für den Ausbau der B51 ist das Unternehmen DTV-Verkehrsconsult mit der Verkehrsprognose beauftragt.

„Verkehrsdaten werden durch automatisierte Zählungen und eigene Erhebungen ermittelt“,

„In diesem Zustand kann man das aus verkehrsplanerischer Sicht nicht lassen.“

Für die Erhebung der Verkehrszählungen wurde ein Bereich von der A2 bis zur A33 ausgewählt, um den Gesamtverkehr und die Verkehrsbeziehungen darstellen zu können. „Es handelten sich um 25 Knotenstromzählungen entlang der B51“, betont Herr Dr. Ziegler. Das Ergebnis sei eindeutig: Die Bundesstraße ist in diesem Abschnitt überlastet und unzureichend leistungsfähig. Bereits jetzt staut sich der Verkehr, was auch die Nutzung von Schleichwegen fördert. „In diesem Zustand kann man das aus verkehrsplanerischer Sicht nicht lassen“, bilanziert Herr Dr. Ziegler.

Die Verkehrsprognose bezieht sich auf das Jahr 2030 – ein Prognosehorizont, für welchen Entwicklungen, die einen Ausbau überflüssig machen, nur schwer vorstellbar sind. Solche Veränderungen laufen nicht von heute auf morgen, so Herr Dr. Ziegler.

so Herr Dr. Ziegler. Doch wie läuft so ein Prozess ab und welche Daten werden erhoben? Zum einen gibt es die automatischen Zählstellen und die Kurzzeitzählungen, sowie das Monitoring und die Hochrechnung. Zum anderen werden aktuelle Bevölkerungszahlen, Entwicklungen und Effekte im Hinblick auf verändertes Verhalten und der Etablierung neuer Verkehrsmittel einbezogen.

Aktuell weist die Region ein Wirtschaftswachstum auf. Auch die Aussichten sind positiv. Diese Entwicklungen gehen aber auch mit einer Verkehrszunahme einher. Es wird Infrastruktur benötigt, um auch zukünftig den Verkehr abwickeln zu können.

Die ermittelte Verkehrszunahme bis 2030 beträgt beim motorisierten Individualverkehr 8,7 %, beim Schwerlastverkehr sogar 11 %. Das sind beispielsweise westlich des Pleistemühlenwegs 8500 Fahrzeuge mehr am Tag.

Jede Person hat ein Mobilitätsbedürfnis. Für die Befriedigung braucht es ein funktionierendes Verkehrsnetz. Der vierstreifige Ausbau der B51 und der Halbstundentakt der Bahn sind Maßnahmen, die den zusätzlichen Verkehr abwickeln können. „Es braucht beides“, betont Herr Ziegler abschließend in seinem Vortrag.

Dokumente zum Download:

[Hier](#) finden Sie die Präsentation von Herrn Dr. Ziegler, Folien 22 – 39.

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



Der Stand der Planungen im Detail

Bernhard Epmann, Straßen.NRW

Der vierstreifige Ausbau der B51 beginnt an der Umgehungsstraße Münster und endet am Münstertor bei Telgte, stellt Bernhard Epmann, Projektleiter bei Straßen.NRW, eingangs fest. Das Ziel der Maßnahme ist es, diesen Streckenabschnitt wieder leistungsfähig zu machen. Das bedeutet, wir möchten Verkehrsstaus und Schleichverkehre vermeiden, erklärt der Projektleiter. Der Ausbau auf vier Spuren ist im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt. Insofern bleiben der mit der Planung beauftragten Straßenbaubehörde im Hinblick auf die Anzahl an Spuren keine Spielräume.

Jedoch ist noch offen, wo der zweite Knotenpunkt entstehen soll. Dafür stehen zwei Varianten zur Verfügung. Zum einen kann es einen Anschluss auf Höhe der Lauheide geben und zum anderen am Jägerhaus.

Des Weiteren ist noch offen, wie das Ersatzwegenetz für die Landwirtschaft und Fahrradwege gestaltet werden sollen. „Die Erreichbarkeit der bestehenden Standorte und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sollen hierbei berücksichtigt werden“, betont Herr Epmann.

„Die Erreichbarkeit der bestehenden Standorte und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sollen berücksichtigt werden.“

Um sich den Ausbau in seiner Dimension vorstellen zu können, wird das Beispiel der Wolbecker Straße angeführt. Diese Maßnahme hat ähnliche Ausmaße.

Die Versetzung der Bildstöcke und das Weichen der Bäume nördlich der derzeit bestehenden B51, sind unumgänglich. Jedoch werden die Belange des Naturschutzes stets bei der Planung berücksichtigt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird vorgenommen. Der Eingriff muss dabei immer so gering wie möglich gehalten und Ausgleichsflächen geschaffen werden. Exakte Zahlen werden im Lauf des

Planungsprozesses ermittelt. Der Umgang mit den Bildstöcken soll mit der Bevölkerung diskutiert werden und ist somit auch Thema der heutigen Veranstaltung, so Herr Epmann weiter.

„Die Komplexität und die vielen unterschiedlichen Interessen machen die Umsetzung sehr anspruchsvoll“, erklärt Epmann weiter. Die Abwägung aller Interessen ist die große Herausforderung. Das Ziel, verträglich zu planen und zu bauen, soll jedoch nicht zuletzt mithilfe der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gelingen.

Dokumente zum Download:

[Hier](#) finden Sie die Präsentation von Herrn Epmann, Folien 40 – 48.



Impressionen



Rückfragen aus dem Plenum

Zur Verkehrsprognose und der Einbeziehung der Fahrgastzahlen der Bahn stellt eine Bürgerin die Frage, aus welchem Jahr die Zahlen stammen. Denn bevor die Verbindung unzuverlässig wurde, waren es deutlich mehr Bahnfahrende als heute. Sie würde eine deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen, als aktuell prognostiziert, erwarten, wenn die Bahn verlässlich wäre.

Herr Dr. Ziegler erläutert, dass die Zahlen aus dem Jahr 2016 stammen und eine Aktualisierung oder eine erweiterte Erhebung ohne weiteres nicht möglich sei, da man hierbei von den Auskünften der Bahn AG abhängig ist.

In Bezug auf den Ausbau wird erfragt, inwiefern ein abschnittsweiser Ausbau auf vier oder drei Spuren, welcher zwischendurch wieder auf zwei Spuren zurückgeht, sinnvoll ist.

Daraufhin erklärt Herr Dr. Ziegler, dass die Maßnahmen, wie sie jetzt geplant sind, in der Verkehrsprognose enthalten sind. Der Verkehrsfluss wird mit diesen vier Abschnitten wiederhergestellt. Es ist nicht an jeder Stelle der Bedarf gleich aufgrund unterschiedlicher Verkehrsbeziehungen. Bis zur Genehmigung werden die Verkehrszahlen 1-2 Mal aktualisiert, um den Bedarf zu errechnen.

Das Ausbauende am Münstertor lässt die Telgter eine Stauverlagerung in die Stadt befürchten. Inwiefern ist das Projekt dann noch wirtschaftlich, so ein Bürger.

Herr Dr. Ziegler erläutert, dass das Projekt auf zwei Arten betrachtet wird. Zum einen wird das gesamte Projekt in seiner Leistung bewertet und zum anderen jeder einzelne Abschnitt für sich. Die Baumaßnahmen sind wirtschaftlich. Jedoch erhöht sich die Wahrscheinlichkeit der Staubildung am Münstertor durch die Beschaffenheit der Kreuzung und den Gleisen mit ihren beschränkten Bahnübergängen.

Die zukünftige Zunahme des Verkehrs wirft die Frage auf, ob die Stadt Münster die Kapazität hat diesen Verkehr auch aufzunehmen oder ob es dann eine neue Stelle mit Stau geben wird. Herr Epmann stellt dar, dass der Ausbau der vier Spuren in die Ortsumgehung von Münster mündet, welche den Verkehr aufnehmen wird. Denn ein Großteil der Verkehrsteilnehmer hat nicht das Ziel Innenstadt Münster.

Aufgrund der Darstellung, dass die Knotenpunkte die Staus verursachen, schlägt ein Bürger vor, den Handorfer Kreisel zweispurig auszubauen mit einer Brücke über das Gleis. Dadurch, so die Meinung des Bürgers, würde der Verkehr wieder fließen und einen Ausbau auf vier Spuren überflüssig machen.

Herr Epmann betont, dass Alternativen geprüft wurden und ein Kreisel mit zwei Spuren bei diesem hohen Aufkommen nicht leistungsfähig genug sei. Der Ausbau, wie er jetzt geplant ist, ist notwendig.

Im Hinblick auf den Schutz der Natur und der Wichtigkeit der Landwirtschaft für die Region beschreibt eine Bürgerin die Maßnahme als Eingriff in vier Kilometer freier Landschaft. Es wird sowohl der Natur als auch der Landwirtschaft Fläche entwendet. Sie fragt, wie hoch der Flächenverbrauch tatsächlich sein wird und wie dies kompensiert werden kann.

Herr Epmann versichert, dass Alternativen geschaffen werden und die Erreichbarkeit für die Landwirtinnen und Landwirte sichergestellt wird. Nach der genauen Berechnung im Planungsprozess kann das Erfordernis an Kompensationsflächen und damit der gesamte Flächenverbrauch ermittelt werden. Für das Ersatzwegenetz wird eine gesonderte Veranstaltung mit den landwirtschaftlichen Betrieben durchgeführt.

Im Gebiet der Pleistermühle sind viele Gewerbetreibende ansässig, welchen bei einem Wegfall eines direkten Anschlusses an die B51 der Existenzverlust droht.

Daraufhin erklärt Herr Epmann, dass eine Anbindung für Kunden und die Gewerbetreibenden ermöglicht wird, jedoch wird es keinen direkten Anschluss geben können. Die Erschließung wird dann über einen anderen Weg erfolgen.

Die Stauproblematik zwischen 6:30 und 7:30 Uhr in Richtung Münster sowie zwischen 15:30 und 16:30 Uhr in der Gegenrichtung summiert sich auf nur zwei Stunden am Tag, erläutert ein Bürger. Dies wirft die Frage nach intelligenteren Systemen für einen fließenden Verkehr auf. Herr Epmann äußert sich, dass intelligentere Systeme wünschenswert sind, jedoch bisher für deren Einsatz auch noch die rechtlichen Rahmenbedingungen fehlen.

Im Laufe der Fragerunde meldete sich auch Herr Bürgermeister Pieper zu Wort. Er stellt dar,

dass die Schließung der Bahnübergänge unabhängig vom Ausbau der B51 vorgenommen wird. Er schlägt die Einführung eines S-Bahn-Systems in Region um Münster im 20-minütigen Takt vor, wodurch die Erweiterung der B51 auf vier Spuren überflüssig werden würde. Zudem würde so die Landwirtschaft nicht benachteiligt und die Natur sowie das Klima geschont.

Herr Gripenburg stimmt dem Bürgermeister zu, dass der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel ein wichtiger Faktor ist. Dieser wird auch beim Ausbau mit der Erhöhung des Taktes auf jede halbe Stunde berücksichtigt. Jedoch gilt es die Zeiträume, in denen eine derartige Planung umgesetzt werden soll, zu betrachten. Außerdem bedarf es bei einer S-Bahn ein zweites Gleisbett. Ob das bei dieser Strecke umsetzbar ist, kann nicht beantwortet werden. Eine umsetzbare und schnelle Lösung musste gefunden werden und wird nun im Rahmen des Projekts 4zu1 in die Realität umgesetzt.

Fragen und Anregungen von den Thementischen

An den Thementischen

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

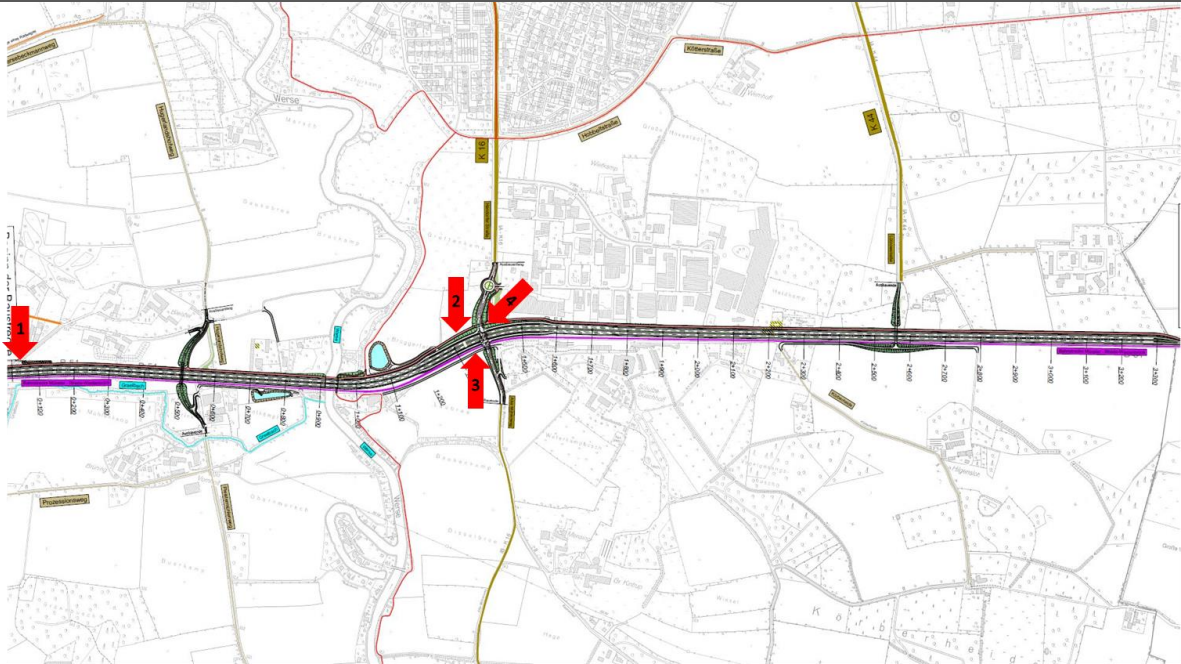
können die Bürgerinnen und Bürger im Anschluss an die Präsentationen Anregungen für das Projekt 4zu1 bzw. den Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte einbringen. Vor Ort sind Planerinnen und Planer von Straßen.NRW anwesend um mit den Bürgerinnen und Bür-

gern ins Gespräch zu kommen und Fragen zu beantworten. 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



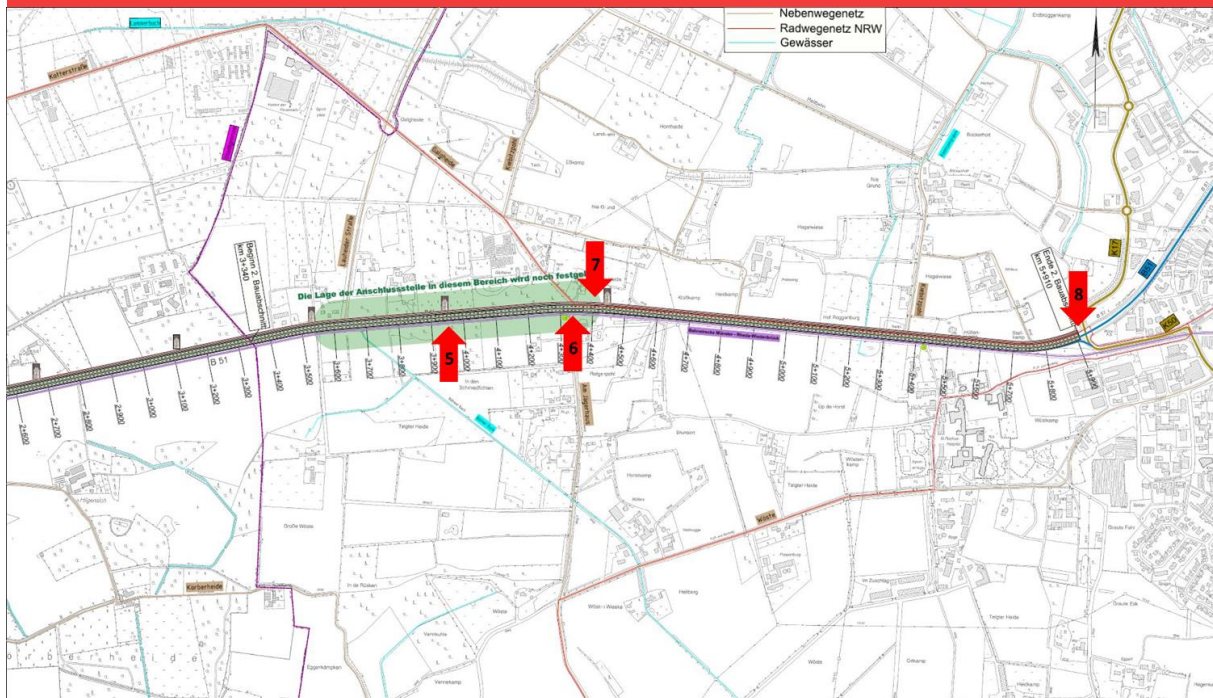
1.1 Technische Planung | Abschnitt Münster-Handorf



Nr. Anregung/Frage

- 1 Wie wird der Knotenpunkt B51/L834 konkret ausgestaltet? Wie wird die Verkehrsführung zur Trennung der Verkehre auf B51 bzw. L834 aussehen?
- 2 Warum wäre ein vier-streifiger Ausbau ab Höhe Handorf nicht ausreichend?
- 3 Es wäre schade wenn aufgrund des vierspurigen Ausbaus der B51 eine potentielle Erweiterung der Bahnlinie um ein zweites Gleis "verbaut" werden würde. Insofern wäre es wünschenswert, wenn bei jeglichen Bauwerken ein potentielles zweites Gleis berücksichtigt werden könnte (v.a. ausreichend Platz lassen bei Brückenbauwerken).
- 4 Sind bei der Konzeption der Knotenpunkte bereits alle Einsparungspotentiale in Bezug auf Flächen ausgenutzt werden? Kann die Planung in Bezug auf ihren Flächenbedarf noch weiter optimiert werden?

1.2 Technische Planung | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr.	Anregung/Frage
5	Mit welchen (Aus-)Maßen ist für den Knotenpunkt im zweiten Bauabschnitt zu rechnen?
6	Wie wird das Jägerhaus an die B51 angebunden? Wie wird sich die Fertigstellung des vier-spurigen Ausbaus auf die Erreichbarkeit des Jägerhauses auswirken?
7	Wäre eine Verengung in Richtung Telgte auf je einen Streifen pro Fahrbahnseite ab Höhe Jägerhaus nicht adäquat?
8	Inwieweit wird die Verengung von vier auf zwei Fahrbahnen am Münstertor zu Staus führen? Wie wird die Verengung konkret baulich umgesetzt?

1.3 Technische Planung | Allgemein

Anregung/Frage

Gleichwohl des Wachstums der Stadt Münster geht der Verkehr zurück. Diesem Umstand zum Trotz soll die B51 ausgebaut werden. Wie sind diese Entwicklungen zusammenzubringen?

Zeitnah sollten Informationen an überplante Bürgerinnen und Bürger fließen.

Eine Mauterhöhung für Bundesfernstraßen wäre wünschenswert. So könnte der Schwerlastverkehr auf die Autobahnen verlagert werden.

Die aktuellen Verkehrszahlen sind in ihrer Tendenz sinkend. Wie ist dieser Umstand mit den steigenden Zahlen in der Verkehrsprognose zu vereinbaren?

Für die Zeit nach dem Ausbau wird ein Tempolimit von 70 km/h auf der B51 angeregt.

Welche Auswirkungen wird das Projekt auf das Gebiet nördlich der B51 und östlich der Westbeverner Straße (Brandhove, Waldschwimmbad, Takko-Stadion SG Telgte 1919 e.V.) haben (CO²-/Lärmbelastung, Trennwirkung)?

Inwiefern ist es unzureichend wenn lediglich die Knotenpunkte optimiert werden würden?

Warum wird die Verkehrsprognose nur bis zum Jahr 2030 durchgeführt (Stichwort: Bewusstseinswandel, Verkehrswende)?

Wie hoch ist die mit der Maßnahme einhergehende Zeitersparnis?

Widersprechen die Zahlen der Zählstation nicht der Verkehrsprognose des Verkehrsgutachters?

Eine Veloroute auf der südlichen Seite der B51. Hier wäre eine kürzere und direktere Verbindung darstellbar. Eine zusätzliche Wersebrücke wäre jedoch notwendig .

Rechtfertigt das Verkehrsaufkommen auf Höhe Jägerhaus eine Anbindung/Anschlussstelle? Wäre hier ein Kreisverkehr nicht ausreichend?

Insgesamt ist im Zuge des Projektes 4zu1 ja ebenfalls mit einer Verkehrszunahme für die Zwischenstücke zu rechnen. Inwiefern ist zwischen Telgte und Warendorf (Fürstendiek) mit Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen?

Besteht die Möglichkeit die Taktung der Bahn weiter zu erhöhen?

Wird ein zweigleisiger Ausbau der Bahnlinie mit dem Ausbau der B51 unmöglich?

Wenn das Hauptproblem die Knotenpunkte darstellen, inwiefern wäre ein Ausbau selbiger nicht schon ausreichend?

Der Lärmschutzwall auf Höhe des Holz-Zentrum Wiener könnte angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme bis zur Ostbeverner Str. verlängert werden. In dieser Form könnte ein Lückenschluss erfolgen.

Wie wird die Anbindung der West- und Ostbeverner Straße an die B51 ausgestaltet?

Finden Schulwege – bspw. zum Gymnasium in Telgte – bei der Planung Berücksichtigung?

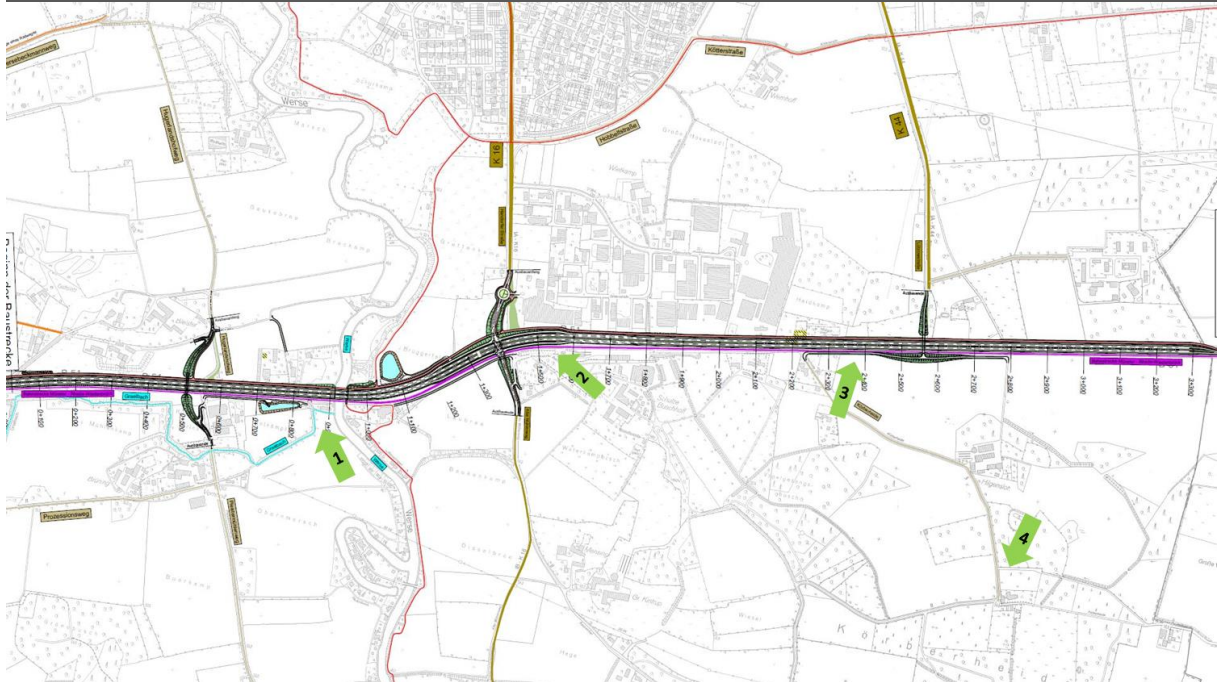
Welche Auswirkungen wird die Verkehrszunahme auf der B51 in Telgte auf die Kreuzung B51/Klatenbergweg und die entsprechende Ampeltaktung haben?

Warum wird Wartezeit über eine Rotphase hinaus als Kriterium zur Festlegung der Leistungsfä-

higkeit eines Knotenpunktes herangezogen? Ist hier die Grenze zur nicht vorhandenen Leistungsfähigkeit nicht zu niedrig?

Ein Falblatt wie nun herausgegeben, hätte es bereits zu einem frühen Zeitpunkt zum Projekt "4zu1" benötigt. Ausgedrucktes Informationsmaterial – bspw. Postwurfsendungen – sind wichtig zur Information von Seniorinnen und Senioren?

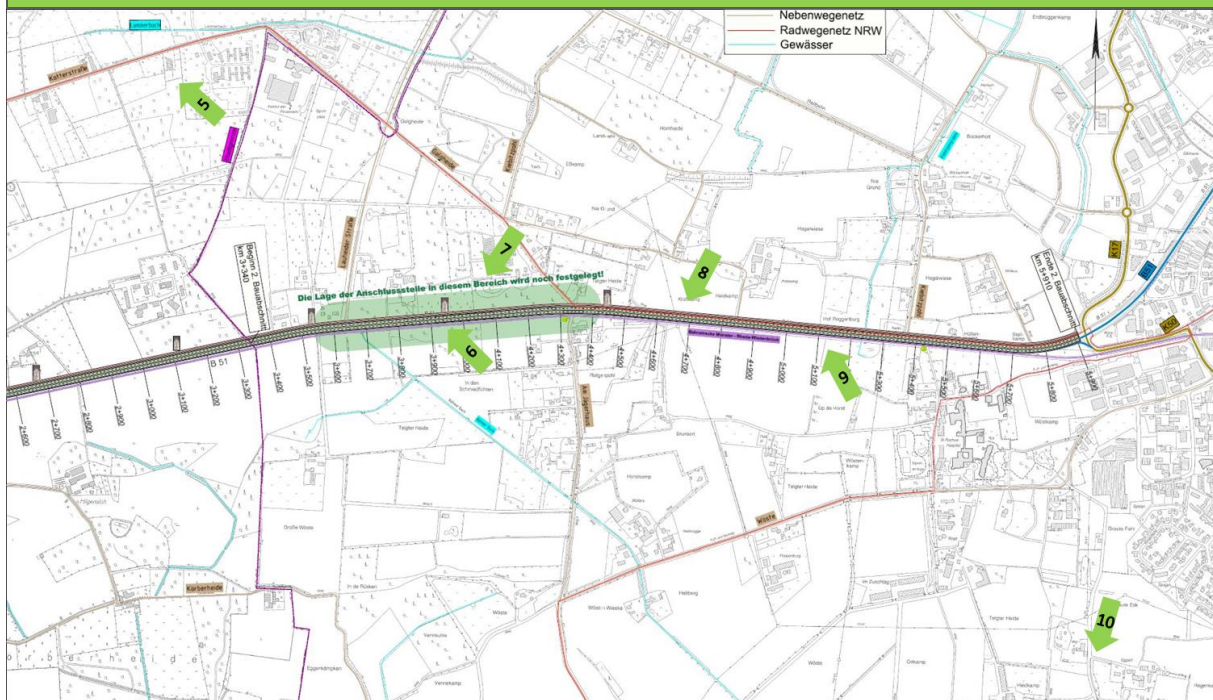
2.1 Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz | Münster-Handorf



Nr. Anregung/Frage

- 1 In den letzten 2-3 Monaten wurden Rodungen im Gelände rundum Nobiskrug beobachtet. Vor welchem Hintergrund fanden die Rodungen statt?
- 2 Reicht eine „kleinere Lösung“ aus um die Bäume entlang der B51 zu retten?
- 3 Besteht die Möglichkeit zu Verlegung der Bahn und damit zu einem Ausbau nach Süden?
- 4 In diesem Bereich ist Uhu-Vorkommen.

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



Nr. Anregung/Frage

- | | |
|----|---|
| 5 | Eine Verlagerung der Bildstöcke an die Veloroute wird angeregt. |
| 6 | Inwiefern kann der Denkmalschutz hier „weggewogen“ werden? |
| 7 | Hinweis: Wald Höhe Walteringwald! => Lärmschutz |
| 8 | Baumreihe in Trennstreifen zwischen Münster und Telgte |
| 9 | Wie alt werden Linden/Birken? |
| 10 | Waldkautz Sichtung? |

2.3 Landschafts-, Natur- und Denkmalschutz | Allgemein

Anregung/Frage

Die Eingriffe in Natur und Landschaft müssen so gering wie nur möglich gehalten werden. Wie kann dies gewährleistet werden?

Derzeit stellt die B51 ein „grünes Tor“ zu Stadt Münster dar. Inwiefern kann dies auch nach dem vier-streifigen Ausbau so sein?

Inwiefern bestehen in der Zukunft Möglichkeiten zum Rückbau?

Kartenmaterial aus dem Bereich Umwelt- und Naturschutz wurden dem Naturschutzbeirat nicht zu Verfügung gestellt.

Inwiefern ist für das Mikroklima durch die Verdopplung der Straßenfläche mit einer Erwärmung zu rechnen? Wird dies geprüft?

Wie wird der CO²-Ausgleich berechnet? Inwiefern kann ein älterer Baumbestand durch jüngere

Wie wird die Natur bei den Baustellen bzw. den Bauarbeiten geschützt?

Inwiefern hängen derzeit laufende Baumaßnahmen entlang der B51 bereits mit dem Ausbau zusammen?

Zusammenhängende Biotope sollten berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund sollten bspw. Ausgleichsflächen ebenfalls zusammenhängen.

Wie wird das Holz nach Fällen der Bäume genutzt? Wie alt werden Linden/Birken?

Gibt es Öko-/Energiebilanzen für den Straßenbau?

Wie kann der Erhalt der Bäume bis zum Baubeginn sichergestellt werden?

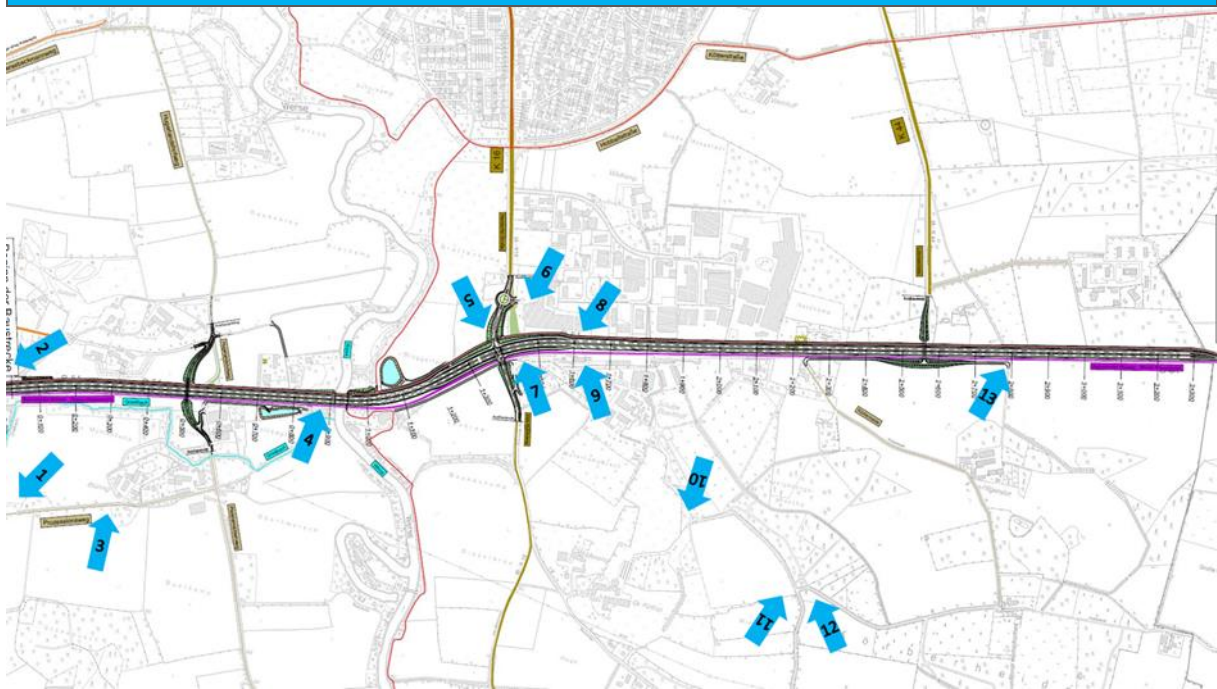
Wird die Vierspurigkeit v.a. für die „Batteriefabrik“ und Amazon umgesetzt?

Wie verträgt sich das Ausrufen des Klimanotstandes in Telgte und Münster mit den Planungen zu einem vierspurigen Ausbau der B51?

Inwiefern stehen die Belange des Denkmalschutzes dem Ausbau im Weg?

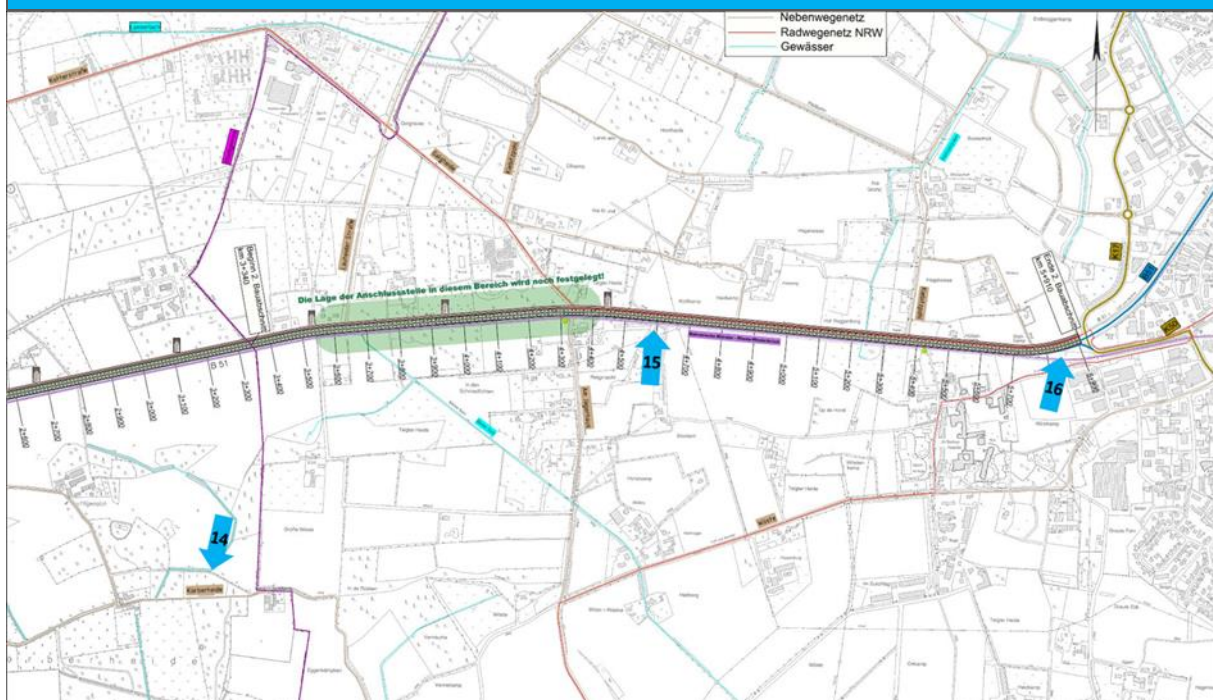
Könnte untertunnelt werden?

3.1 ÖPNV | Abschnitt Münster-Handorf



Nr.	Anregung/Frage
1	Bleibt an dieser Stelle der Tunnel?
2	Für mehr Sicherheit sollte hier der Radweg markiert werden. Täglich gibt es an dieser Stelle Beinahe Unfälle.
3	Kommt ein zusätzlicher Radweg am Prozessionsweg?
4	Bleibt die Wersebrücke für Radfahrer zweispurig?
5	Vorschlag für Knotenpunkt: Unterführung der Bahn und zweispuriger Kreisel.
6	An der Stelle braucht es ab sofort eine Ampelschaltung.
7	Eine Entknotung an dieser Stelle wäre ausreichend, um Stauprobleme zu lösen.
8	Radweg und Fahrspur benötigen eine Trennung.
9	Kreuzungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger.
10	Warum wird keine 2. Radautobahn südlich von Handorf gebaut?
11	Radweg soll südlich fortgesetzt werden.
12	Eine Veloroute im Süden benötigt eine gute Beleuchtung.
13	Die Perspektive eines zweigleisigen Ausbaus der Schiene muss berücksichtigt werden.

3.2 ÖPNV | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr.	Anregung/Frage
14	Ausgleichsweg für Rad und Landwirtschaft schaffen.
15	Wo kommen die Bushaltestellen der B51 hin?
16	Neben PKW- muss es auch eine Rad-Führung zum Münster Tor geben.

3.3 ÖPNV | Allgemein

Anregung/Frage

Wo wird die Velo-Route südlich ausgebaut? Kann ggf. der Ausbau mit dem Ersatzwegenetz kombiniert werden?

Schranken schneller schließen bzw. öffnen.

Mitfahr-Apps anbieten. Gibt es schon in anderen Städten, mit Erfolg.

Empfehlung für Mitfahr-App:

- Sono Motors: Autos laden sich selber durch Eigenstrom
- Traffi (Litauen): App verbindet verschiedene Verkehrsmittel

Anreize schaffen, damit mehr Menschen pro Auto unterwegs sind.

Per Home-Office 20 % der Menschen von der Straße holen.

Wo sind Park & Ride Systeme geplant?

ÖPNV: Nord-Süd-Verbindung verbessern. Wie kommt man von Telgte nach Greffen?

Was wird aus den 20% Radverkehr-Pendlern, die die B51 täglich nutzen?

Bremen wird Fahrradstadt und Wien macht den ÖPNV gratis. Warum passiert in Münster nichts? Stattdessen wird vierspurig ausgebaut.

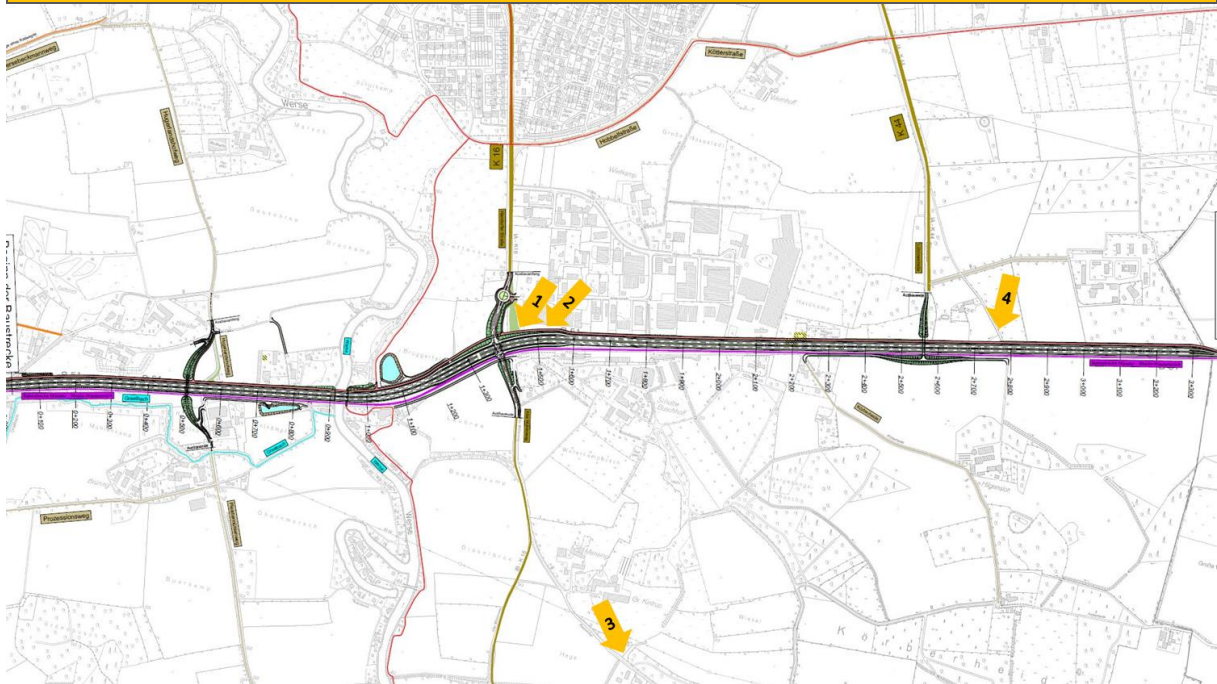
Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer gewährleisten.

E-Busse fördern.

Rad- und Fußverkehr an B51 ist wichtig und soll erhalten bleiben.

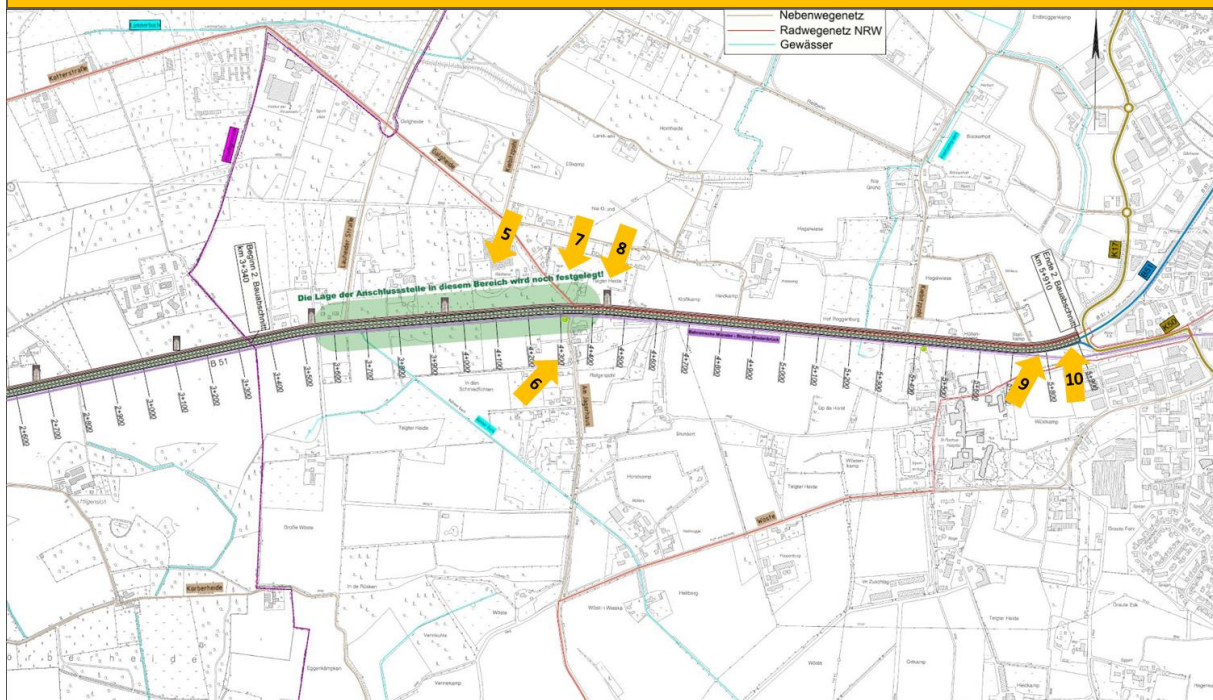
E-Bike-Förderung für Telgte → Münster 2019: 200.000 Euro

4.1 Landwirtschaft | Abschnitt Münster-Handorf



Nr.	Anregung/Frage
1	Der Handorfer Knoten soll ein Kreisel mit einer Brücke über die Gleisen werden.
2	Auf der ausgebauten B51 sollte der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben werden.
3	Östlich des alten Mühlenwegs ist ein Landschaftsschutzgebiet. Dies gilt es zu schützen.
4	Der parallele Weg zur B51 sollte in Kombination (Fahrrad und landwirtschaftl. Verkehr) genutzt werden.

4.2 Landwirtschaft | Abschnitt Handorf-Telgte



Nr.	Anregung/Frage
5	Auf Höhe der Galgheide sollte es Lärmschutz geben.
6	Am Jägerhaus/Wörthe ist ein Schleichweg zum St. Rochus und zum Takko
7	Am Jägerhaus sollte nur eine Querung und keine Anbindung erhalten.
8	Der Knoten am Jägerhaus sollte verhindert werden.
9	Der Knoten am Münstertor sollte ausgebaut werden, um die Stauverlagerung an diese Stelle zu verhindern.
10	Ein Bahnübergang am Münstertor wäre für den Verkehrsfluss wünschenswert.

4.3 Landwirtschaft | Allgemein

Anregung/Frage

Wo können Ausgleichsflächen entstehen und können diese möglichst hochwertig mit vielen Ökopunkten geschaffen werden?

Zur Nutzung der B51 für die Landwirtschaft wird um eine Ausnahmeregelung gebeten.

Wo wird die Velo-Route südlich ausgebaut? Kann ggf. der Ausbau mit dem Ersatzwegenetz kombiniert werden?

Es wird der Vorschlag gemacht, die rechte Spur vorrangig für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben.

Wie und wann wird die Entscheidung des zusätzlichen Knotenpunkts bei der Lauheide oder am Jägerhaus gefällt?

Es wird der Bau der Ersatzwege nördlich oder parallel zur B51 als sinnvoll erachtet.

Für die Etablierung der Ersatzwege sollte der Workshop mit den Landwirtinnen und Landwirten zwischen Mitte August und Mitte September stattfinden.

Die Landwirtschaft ist für die Region von großer Bedeutung und sollte nicht benachteiligt werden. Sie gehört zum Leben im Münsterland.

Im Hinblick auf das Ersatzwegenetz wird die gemeinsame Nutzung von Landwirtschaft und Fahrradfahrende aus Verkehrssicherheitsgründen als schwierig angesehen. Eine Kombination gefährdet die Verkehrssicherheit für die Teilnehmenden. Der Wunsch, die Kraftfahrstraße aufzuheben oder eine Ausnahmeregelung für den landwirtschaftlichen Verkehr zu finden, ist besonders groß.

Eine mögliche Flurbereinigung sollte freiwillig oder privat erfolgen. Die letzte wurde in den 90er Jahren durchgeführt worden.

Die Maßnahme wird in diesem Umfang sehr kritisch gesehen und als nicht bedarfsgerecht eingestuft. Ein vierstreifiger Ausbau sei ökologisch nicht vertretbar.

Wo können Ausgleichsflächen entstehen und können diese möglichst hochwertig mit vielen Ökopunkten geschaffen werden?

Zur Nutzung der B51 für die Landwirtschaft wird um eine Ausnahmeregelung gebeten.

Wo wird die Velo-Route südlich ausgebaut? Kann ggf. der Ausbau mit dem Ersatzwegenetz kombiniert werden?

Es wird der Vorschlag gemacht, die rechte Spur vorrangig für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben.