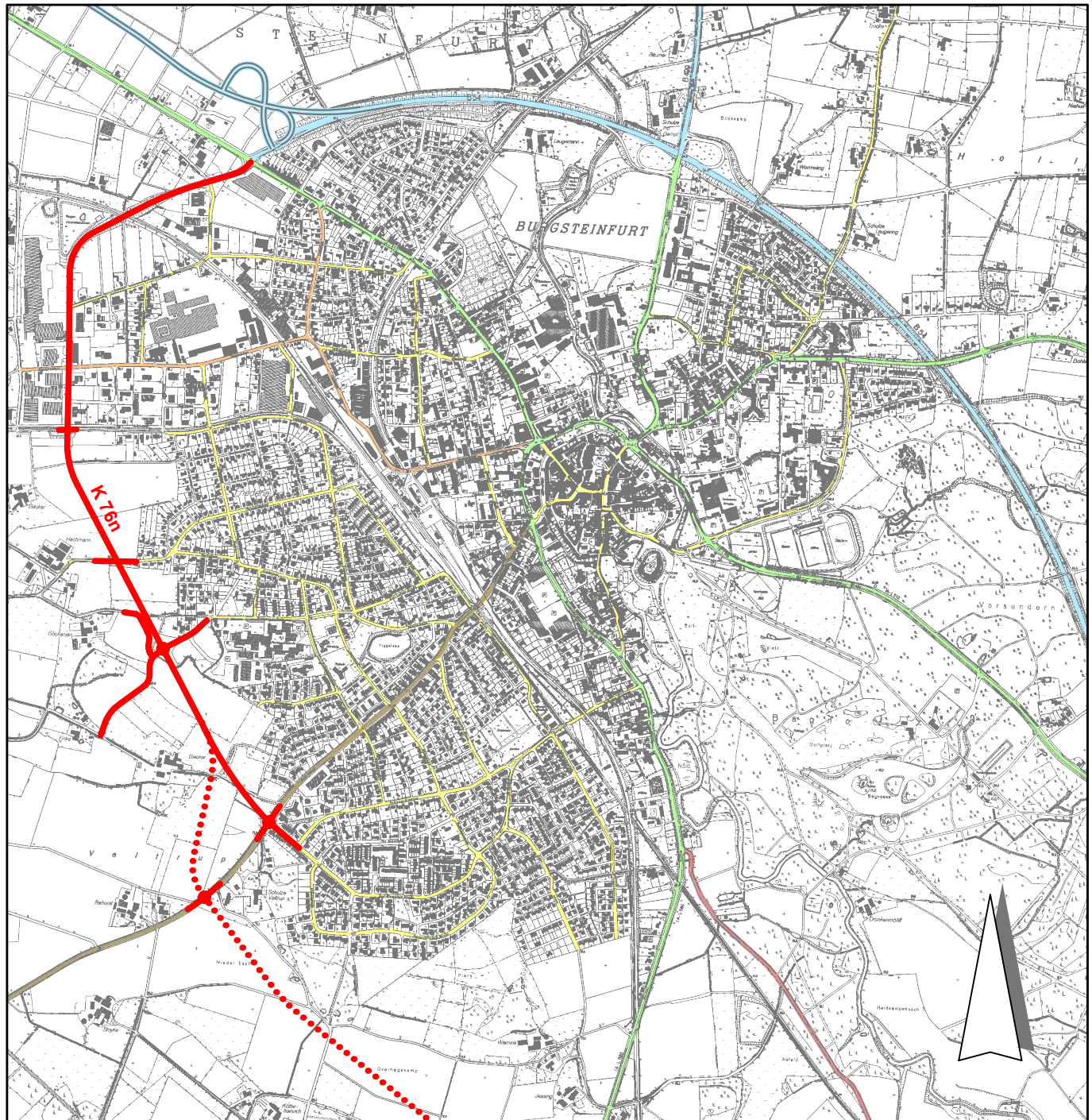




KREIS
STEINFURT

K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme
zur Verkehrsuntersuchung 07/2011



Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

Internet: www.pbh.org

pbh 
PLANUNGSBÜRO HAHM

Kreis Steinfurt –
K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 07/2011

Auftraggeber:

Kreis Steinfurt
Straßenbauamt
Projektingenieur
Ludger Lütke Lanfer
Tel.: (02551) 69-2525
Fax: (02551) 69-1-2525
Ludger.Luetke.Lanfer@Kreis-Steinfurt.de

Auftragnehmer:

Planungsbüro Hahm
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Telefon (0541) 1819-0
Telefax (0541) 1819-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Internet: www.pbh.org

Bn/Me-15078011-02 / 13.06.2018

I. Literaturverzeichnis

- /1/ K 76n, Westliche Entlastungsstraße – Verkehrsuntersuchung -, Erläuterungsbericht 04/2010; Kreis Steinfurt (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Steinfurt/Osnabrück 04/2010 (zum Linienabstimmungsverfahren)
- /2/ K 76n, Westliche Entlastungsstraße – Verkehrsuntersuchung -, Erläuterungsbericht 07/2011; Kreis Steinfurt (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Steinfurt/Osnabrück 07/2011 (zum Planfeststellungsverfahren)
- /3/ K 76n, Westliche Entlastungsstraße – Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zu Planfall 1 c; Kreis Steinfurt (Hrsg.) / Planungsbüro Hahm (Verf.); Steinfurt/Osnabrück 09/2015 (zum Planfeststellungsverfahren)

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Kreis Steinfurt plant den Neubau der K 76n, Westliche Entlastungsstraße Steinfurt, und die Anbindung der FH Münster, Campus Steinfurt an die B 54/L 510 sowie an die vorhandene K 76 und damit an das klassifizierte überörtliche Straßennetz. Gegenstand der Planung ist der Ausbau der Dieselstraße (Ergänzung des Radwegenetzes) sowie die Neubautrasse K 76 n von der Dieselstraße bis zur vorhandenen K 76, Leerer Straße.

Das Planungsbüro Hahm, Osnabrück (pbh), wurde im Jahr 2008 beauftragt, die Verkehrswirksamkeit und Bauwürdigkeit dieser Planungsmaßnahme zu untersuchen. Ein erstes Verkehrsgutachten wurde mit dem Erläuterungsbericht 04/2010 vorgelegt. Dieses Gutachten wurde im Rahmen des Linienabstimmungsverfahrens veröffentlicht.

Die Neufassung der Verkehrsuntersuchung 07/2011 liegt dem Planfeststellungsverfahren zugrunde. In diesem Gutachten sind alle wesentlichen Stellungnahmen und Variantenvorschläge aus der Linienabstimmung bearbeitet. Dazu gehört auch die ergänzende Berechnung und Bewertung einer einpoligen Netz-Anbindung „Nördlicher Zubringer Fachhochschule (FH)“ (ohne Durchbindung bis zur K 76 – Leerer Straße). Zudem wurde die Verkehrsprognose um ein „Minimal-Szenario Status quo“ ergänzt.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Kreisstraße K 76 n wurde von Vertretern der Landwirtschaft zur stärkeren Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange eine nur südliche Erschließung der Fachhochschule im Zuge einer ortsrannahen Linienführung gefordert. Bei dieser einpoligen Netz-Anbindung „Südlicher Zubringer FH“ soll die K 76 n nicht, wie bisher geplant, als Verbindung zwischen der B 54 unter Widmung der Dieselstraße als Kreisstraße und Neubau der K 76 n bis zur Leerer Straße, sondern als eine südliche Anbindung der Fachhochschule vom Flögemannsesch bis zur Leerer Straße ohne Durchbindung zur Dieselstraße erfolgen. Diese Variante wurde in einer Verkehrsgutachterlichen Stellungnahme im Jahr 2015 untersucht.

Die hier vorliegende Verkehrsgutachterliche Stellungnahme soll prüfen, ob sich seit dem Zeitpunkt der Untersuchung mit der Prognose 2025 grundsätzliche Randbedingungen (z.B. Besiedlung von B-Planflächen, FNP, Verkehrsbelastungen, Prognosedaten) geändert haben. Im Weiteren ist zu prüfen, ob die grundsätzlichen Ergebnisse der VUS 07/2011 noch dem aktuellen Stand entsprechen und für einen verlängerten Prognosehorizont 2030 Gültigkeit aufweisen.

2. Szenarien der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung bis 2025

Um unterschiedliche städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotenziale, die heute nicht sicher abschätzbar sind, bei der Beurteilung des Verkehrswertes und der Entlastungswirkungen der K 76 n zu berücksichtigen, wurden in der VUS 07 / 2011 drei alternative Szenarien in enger Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt und der Stadt Steinfurt definiert:

Szenario 1, „Status quo“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Keine zusätzlichen Flächennutzungen (*keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete, keine Einzelhandelserweiterungen, keine FH-Erweiterung*)
- Minimale demografische Entwicklung (*Bevölkerungsrückgang um 4,5 %*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)
- Aktuelle ITB/BVU-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)

Szenario 2, „B-Pläne“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Berücksichtigung der lt. rechtsverbindlichen B-Plänen möglichen Flächennutzungen (*neue Wohn- und Gewerbegebiete, Einzelhandelserweiterungen, Mittelwert Studentenzahl zwischen Bestand 2011 und Prognose 2025 für FH-Erweiterung*)
- Minimale demografische Entwicklung (*Bevölkerungsrückgang um 4,5 %*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*min. Prognose*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)

Szenario 3, „F-Plan“ basiert im Wesentlichen auf folgenden Prognose-Grundlagen:

- Berücksichtigung der lt. Flächennutzungsplan möglichen Flächennutzungen (*neue Wohn- und Gewerbegebiete, Einzelhandelserweiterungen, Maximalwert Studentenzahl Prognose 2025 für FH-Erweiterung*)
- Gleichbleibende Bevölkerungszahl in Steinfurt
- Aktuelle ITB/BVU -Prognose als Grundlage der Pkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)
- Aktuelle SHELL-Prognose als Grundlage der Lkw-Verkehrsentwicklung (*max. Prognose*)

Die Berechnungen für die maßgebenden Planfälle erfolgten auf Basis des Szenario 2.

Szenarien-Vergleich VUS K 76n für Planungshorizont Jahr 2025

	Shell-Prognose		ITP/BVU-Prognose		
	2004 - 2025	2011 - 2025	2004 - 2025	2011 - 2025	2010 - 2030
Pkw	0%	0%	8,9%	6,4%	+9,9%*
Straßengüter ^{nah} verkehr	11%	7,3%	3,0%	2,0%	
Straßengüter ^{fern} verkehr	84%	56%	55%	37%	

* Bundesverkehrswegeplan 2030

Die prognostizierte allgemeine Kfz-Verkehrsentwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

	Pkw-Verkehr		Straßengüterverkehr		2030
Szenario 1: Status quo	SHELL	0%	ITB/BVU	19%	
Szenario 2: B-Pläne	SHELL	0%	SHELL	32%	+39%*
Szenario 3: F-Plan	ITB/BVU	6%	SHELL	32%	

* Bundesverkehrswegeplan 2030

Die prognostizierte demografische Entwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

	Stadt Steinfurt: Bevölkerungsrückgang		Kreis Steinfurt: Bevölkerungsrückgang		2030
Szenario 1: Status quo	minimal	-4,5%	Stagnation	0%	0%
Szenario 2: B-Pläne	minimal	-4,5%	Stagnation	0%	+1,4%*
Szenario 3: F-Plan	Stagnation	0%	Stagnation	0%	0%

* Angaben Stadt Steinfurt

Die gemäß Bauleitplanung mögliche lokale Flächenentwicklung wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

	Wohngebiete		Gewerbegebiete		2030
Szenario 1: Status quo	Stagnation	0 ha	Stagnation	0 ha	0 ha
Szenario 2: B-Pläne	B-Pläne	3 ha	B-Pläne	14 ha	14 ha*
Szenario 3: F-Plan	Vollnutzung	21 ha	Vollnutzung	29 ha	0 ha

* Angaben Stadt Steinfurt

Die personelle Entwicklung der Fachhochschule Steinfurt wird in den betrachteten Szenarien wie folgt berücksichtigt:

	FH-Studenten		FH-Mitarbeiter		2017
Szenario 1: Status quo	0%	3.500	15%	390	0
Szenario 2: B-Pläne	29%	4.500	15%	390	4900*
Szenario 3: F-Plan	62%	5.670	15%	390	0

* (Studenten) Angaben Fachhochschule Münster Prognose aus 2017

Tab. 2: Prognose-Daten der Planungs-Szenarien 1-3

Entwicklung Gewerbe und Wohnen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich gegenüber den Annahmen der VUS aus 2011 einige Dinge anders entwickelt haben, als zu der Zeit angenommen. So ist festzustellen, dass die Bedarfe an Wohnbau- und Gewerbeflächen deutlich höher sind als prognostiziert. Die verfügbaren Gewerbeflächen sind weitestgehend vermarktet, die Nachfrage weiter hoch. Zudem würde die Stadt Steinfurt gerne weiteres Bauland ausweisen, kommt hier jedoch aufgrund der Verfügbarkeiten und landesplanerischer Vorgaben nicht so weiter wie gewünscht.

In Bezug auf die auf Seite 65 der VUS 07/2011 dargestellten Potenziale in Burgsteinfurt für die Entwicklung von Gewerbegebiets- und Wohnbauflächen heißt dies, dass diese flächenmäßig wohl ausgeschöpft werden. So sind die dort unter Ziffer 1, 7, 8 und 9 dargestellten Flächen bereits fast in Gänze vermarktet und sind bzw. werden nun bebaut. Z.T. gilt dies auf für die Fläche 5, Fläche 6 ist an einen Investor verkauft, für den gerade ein (vorhabenbezogener) Bebauungsplan aufgestellt wird. Somit ist hinsichtlich der GE-Flächen davon auszugehen, dass diese Flächenpotentiale bis 2025 in Anspruch genommen werden.

Bei den dargestellten Potenzialen für die wohnbauliche Entwicklung auf Seite 65 der VUS sollen nach den Planungen der Stadt, diese Potenziale bis 2030 (und Folgejahre) in Anspruch genommen werden. Voraussetzung ist der freiwillige Verkauf der Flächen durch die Eigentümer an den Entwickler. Dieses stellt sich aktuell als schwierig dar. Daher muss zur Bedienung der hohen Nachfrage nach Baugrundstücken zunächst auf die Entwicklung/Nachverdichtung von Innenstadtflächen bzw. auf bisher nicht als Wohnbaufläche vorgesehene Bereiche zurückgegriffen werden. Die verfügbaren Flächen der Potenzialfläche Nr. 19 sind bereits seit 2013 entwickelt und anschließend vermarktet worden.

Auch die Bevölkerungsentwicklung stellt sich nach Auskunft des hiesigen Meldeamtes positiv dar. Damit ist ein anderer Trend zu verzeichnen als noch in der VUS 2011 angenommen. Dort sind die Zahlen des Regionalplanes zugrunde gelegt worden und es wurde mit einem Rückgang der Bevölkerung um 4,5% bis 2025 gerechnet. (vgl. S. 62). Genaue Einwohnerzahlen sind schwierig zu benennen. Es ist jedoch zu sagen, dass in 2011 rund 34.000 Einwohner in Steinfurt gemeldet waren. Laut Meldeamt waren es in 2011 33.923, die Bezirksregierung Münster hatte 34.120 angenommen (in der Prognose wurde ein Zuschlag gerechnet).

Diese Daten des Meldeamtes weisen für Ende 2016 eine Einwohnerzahl von 34.990 auf und für Ende 2017 35.346 Einwohner auf. Stand 06.06.2018 sind 35.394 Einwohner in Steinfurt gemeldet. Davon sind allerdings rund 730 Personen mit Zweitwohnsitz angemeldet, die dementsprechend abzuziehen sind.

Im Anhang ist ein Lageplan enthalten, der eine Übersicht enthält, welche Grundstücke in Steinfurt seit 2011 bebaut wurden.

Bis auf die südlich an Burgsteinfurt angrenzende Fläche, die auch als Potenzialfläche nach Regionalplan gilt, handelt es sich dabei um Maßnahmen der Innentwicklung, bzw. Nachverdichtung.

Rot steht für bereits umgesetzte Maßnahmen, grüne Flächen befinden sich in der Realisierung und blaue Flächen werden perspektivisch entwickelt.

Da es sich bei dem Zuwachs der Bevölkerung um einen Zuwachs im Ortskern (Innenentwicklung) handelt, sind verkehrliche Einflüsse auf die geplante K 76 n aber nicht zu erwarten, vielmehr wird sich dieser Verkehr auch im Ortskern abspielen.

Die gewerblichen Flächen wurden auch bereits in der Verkehrsuntersuchung 2011 berücksichtigt, sodass hier keine wesentlich zusätzlichen Verkehre zu erwarten sind, außer dass diese gegebenenfalls früher auftreten als prognostiziert.

Entwicklung der Flächen

Im Anhang dargestellt ist ein Ausschnitt aus dem aktuellen Hochschulstandortentwicklungskonzept (HSEP) zur Entwicklung der Studierendenzahl, abgeleitet aus belegbaren IST-Zahlen der Vergangenheit und unter Betrachtung der realen Studienanfängerzahlen.

Die Summe der Studierenden der Fachbereiche 1, 2, 3, 4, 11 und ITB bildet die Studierendenzahlen am Standort Steinfurt. Mit ca. 4.900 tatsächlichen Studierenden liegen die Studierendenzahlen derzeit höher als die in den Stellungnahmen vom 06.05.2016 angenommenen 4.500 Studierenden.

Da die Studierenden aber überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, wird diese leicht höhere Anzahl von ca. 400 Studierenden mehr als in der Verkehrsuntersuchung 07.2011 angenommen, nur einen geringen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der geplanten K 76 n aufweisen.

Verkehrsbelastungen SVZ 2015 / Verkehrsprognose 2030

Die Verkehrsuntersuchung 07/2011 erfolgte noch auf den Daten der Straßenverkehrszählung 2005 (Daten der SVZ 2010 waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgewertet) und auf eigenen Zählungen.

Mittlerweile stehen die Daten der Verkehrszählung 2015 zur Verfügung.

Diese zeigen, dass sich gegenüber der Analyse 2011 Verkehrsverlagerungen auf einigen Straßen in Burgsteinfurt eingestellt haben, die so nicht prognostiziert wurden, andere Verkehrsdaten aber in der Prognose gut getroffen wurden.

Verlagerungen sind hier insbesondere auf der B 54, auf der L 510 (südlich Burgsteinfurt), der L 580 (nördlich Burgsteinfurt) und der L 550 (östlich Burgsteinfurt) festzustellen, wobei hier

die B 54 mehr Verkehr aufweist, als in der Prognose und die Landesstraßen weniger Verkehr als in der Prognose.

Im Ortskern ist auf diesen Straßen also eine Verkehrsabnahme zu verzeichnen und auf der Umgehungsstraße B 54 eine Verkehrszunahme. Auf den anderen Abschnitten der L 580 und der L 510 sind die Verkehrsbelastungen der SVZ 2015 weitestgehend identisch mit denen der Prognoseberechnung der Verkehrsuntersuchung.

Dieser Sachverhalt führt zu der Einschätzung, dass auch der geplante Abschnitt der K 76 n nicht von den Verkehrsverlagerungen betroffen ist und die Prognose der K 76 n für 2025 auch weiterhin gelten.

Die hohe Zuwachsrates gemäß Bundesverkehrswegeplanung spielt in der Verkehrsuntersuchung zur K 76 n nur eine untergeordnete Rolle, da diese Prognosefaktoren sich auf die Bundesfernstraßen und Autobahnen beziehen. Zudem berücksichtigen die Zuwachsrates in der BVWP die örtlichen Zuwächse, die in der Verkehrsuntersuchung bereits durch die Entwicklung von Gewerbe- und Wohnflächen enthalten sind. Der Einfluss der externen Zuwächse gemäß BVWP beschränkt sich auf die Durchgangsverkehre der B 54 und hat keinen Einfluss auf die Prognosedaten der K 76 n. Diese vorstehenden Sachverhalte führen zu der Gesamtbewertung, dass die grundsätzlichen Ergebnisse der VUS 07/1011 auch für den Prognosehorizont 2030 Gültigkeit haben.

4. Zusammenfassung

Die Überprüfungen der Eingangsdaten der Verkehrsuntersuchungen 07/2011 zum Neubau der K 76 n zeigen, dass zwar einige Daten aktuell mehr Verkehr erzeugen als ursprünglich angenommen, der Einfluss dieser Daten insgesamt jedoch eher gering ist.

So sind die Studierendenzahlen der FH zwar um ca. 400 Studierende höher, jedoch nehmen diese nur zu einem geringen Anteil ein Kfz, sodass hier kein wesentlicher Effekt zu verzeichnen sein wird.

Die Wohn- und Gewerbeflächen sind zum Teil früher besiedelt als angenommen. Flächenmäßig wurden alle Potenzialflächen auch schon in der Verkehrsuntersuchung 2011 berücksichtigt, sodass die absolute Anzahl der Verkehrszuwächse infolge Gewerbe- und Wohnflächen nahezu gleich bleiben sollte.

Die Bevölkerungszahl hat entgegen der Regionalplanung (Abnahme um 4,5 %) zugenommen, sodass hier mehr Verkehre entstehen als in der Verkehrsuntersuchung. Diese Bevölkerungszunahme entstand primär aus der Nachverdichtung, bzw. Innenentwicklung von Burgsteinfurt und nicht durch die Neubesiedlung von Flächen im Randbereich. Daher werden die zusätzlichen Verkehre auch eher im Ortskern und auf den Ausfahrtstraßen entstehen und nicht auf der geplanten Trasse der K 76 n, da hier keine Verkehrsbeziehungen vorherrschen, die durch eine Nachverdichtung im Ortskern betroffen sind.

Gegenüber der Prognose 2025 haben sich die Verkehrsbelastungen gemäß Straßenverkehrszählung 2015 anders eingestellt, als dies die Grundlagen der Straßenverkehrszählung 2005 vermuten ließen.

Die Ortsumfahrung (B 54) wird deutlich besser angenommen als in der Verkehrsuntersuchung 2011 angenommen. Dies führt zu einer Entstauung der Landesstraßen im nördlichen, östlichen und südlichen Bereich von Burgsteinfurt.

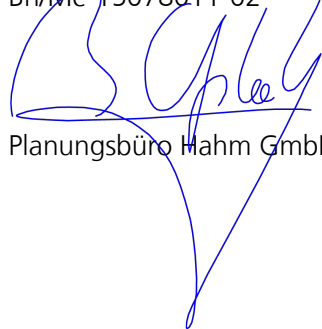
Im westlichen Bereich (wo auch die K 76 n geplant ist) sind keine wesentlich anderen Verkehrsbelastungen zu verzeichnen als in der Prognose 2025 angenommen. Ein Einfluss auf die K 76 n erscheint daher als unwahrscheinlich. Insoweit ist auch unter Berücksichtigung der unveränderten Ziele der Stadtentwicklung davon auszugehen, dass die Prognoseergebnisse 2025 auch für einen Prognosehorizont 2030 Gültigkeit haben. Tendenziell sind eher noch leichte Verkehrssteigerungen zu erwarten.

Insgesamt haben sich zwar einige Randbetrachtungen anders entwickelt als angenommen, jedoch ist der Einfluss auf dem Trassenabschnitt der K 76 n so gering, dass hier kaum Änderungen gegenüber der Verkehrsuntersuchung von 2011 zu erwarten sind.

Aufgestellt:

Osnabrück, 13.06.2018

Bn/Me-15078011-02



Planungsbüro Hahm GmbH

Anlagen

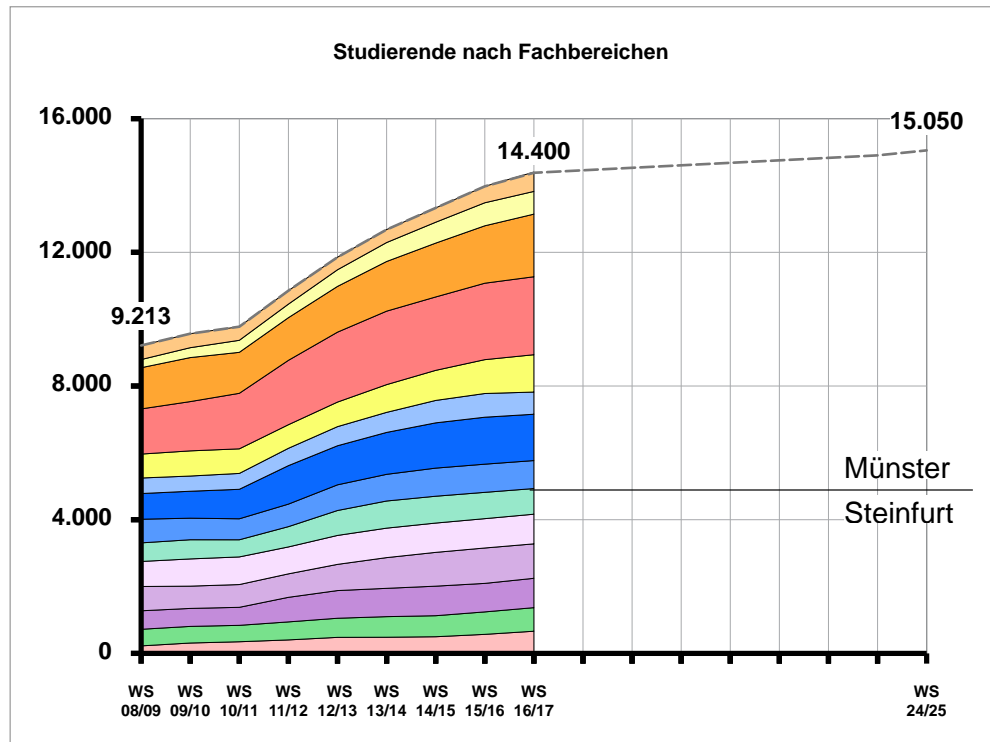
1. Entwicklung Studienanfängerzahlen, FH Münster
2. Lageplan Stadtentwicklung Burgsteinfurt, 2011, ff., Stadt Steinfurt
3. Darstellung der Verkehrsbelastungen der SVZ 2015, Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB)

Entwicklung der Studierendenzahlen

Studierende gesamt WS 08/09 bis WS 24/25

Quelle: FH Münster
Aktualisierung der Zahlen WS
16/17 vom 20.01.2017

- IBL - Institut für Lehrerbildung
- FB 12 Gesundheit
- FB10 Sozialwesen
- FB 09 Wirtschaft
- FB 08 Oecotrophology - FM
- FB 07 Design
- FB 06 Bauingenieurwesen
- FB 05 Architektur
- FB 11 Physikalische Technik
- FB 04 Energie Geb. Umwelt
- FB 03 Maschinenbau
- FB 02 Elektrotech. u. Inform.
- FB 01 Chemieingenieurwesen
- ITB Inst. f. Tech. Betriebswirt.



Die obige Grafik veranschaulicht die Entwicklung der Studierendenzahlen gesamt der FH Münster im Zeitraum der Wintersemester 2008/2009 bis 2016/2017. Die Studierendenzahlen haben in der Entwicklung vom Wintersemester 2008/2009 bis zum Wintersemester 2015/2016 insgesamt zugenommen und sind um rund 56% gestiegen.

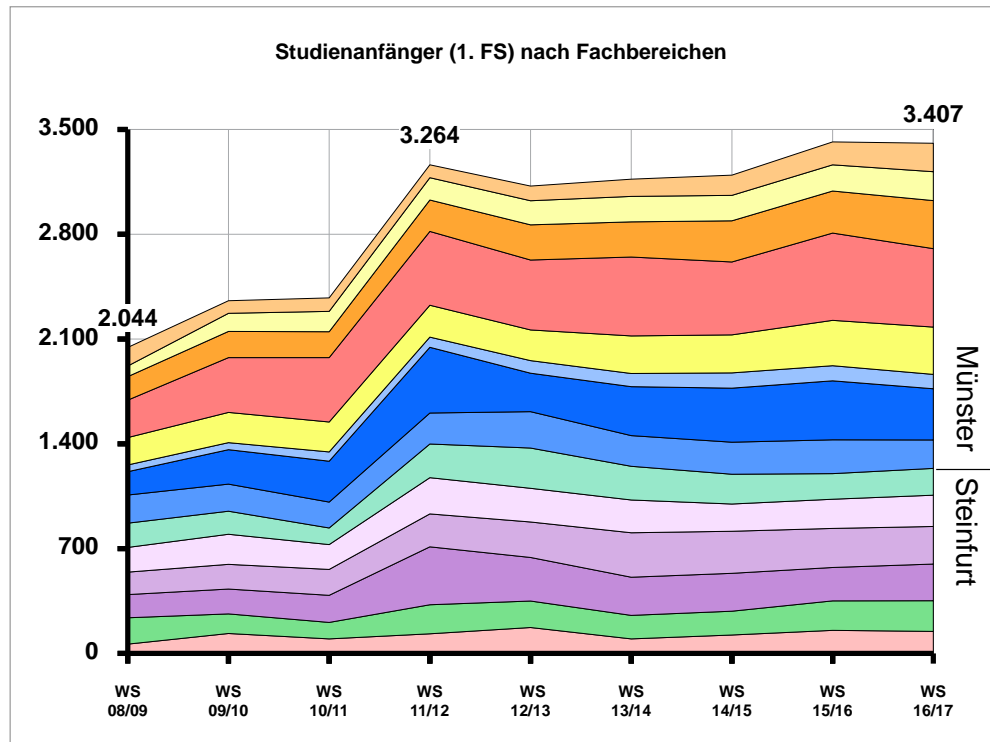
Ein deutliches Wachstum der Studierendenzahlen ist bis zum Zieljahr der Betrachtung der HSEP nicht mehr zu erwarten. Vielmehr rechnet die FH Münster mit einem moderaten Anstieg der Studierendenzahlen auf 15.050 Studierende. Dieser Zuwachs wird in erster Linie bei den in Münster verorteten Fachbereichen erwartet, während sich die Fachbereiche am Standort Steinfurt auf einem konstanten Niveau in das Jahr 2025 bewegen sollen.

	Wintersemester										Prognose 24/25
	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17	24/25	
Gesamt	9.213	9.566	9.775	10.853	11.854	12.680	13.329	13.974	14.400	15.050	
1 CIW	497	497	491	539	572	616	629	672	705	700	
2 ETI	553	538	539	735	828	847	884	853	878	850	
3 MB	727	667	681	702	784	919	1.011	1.059	1.031	1.050	
4 EGU	749	814	827	806	866	882	877	878	887	850	
5 MSA	708	645	628	674	768	798	841	843	837	850	
6 BAU	768	806	882	1.151	1.169	1.254	1.354	1.405	1.386	1.400	
7 MSD	465	455	475	519	572	600	671	709	664	700	
8 OEF	716	753	736	706	735	830	900	1.013	1.117	1.150	
9 MSB	1.351	1.474	1.661	1.926	2.092	2.198	2.196	2.287	2.333	2.500	
10 SW	1.233	1.317	1.226	1.276	1.369	1.486	1.611	1.718	1.873	1.900	
11 PT	556	574	513	607	746	812	803	787	768	800	
12 MSH	244	296	360	406	498	567	625	689	680	1000	
IBL	421	419	407	402	375	387	428	491	577	600	
ITB	225	311	349	404	480	484	499	570	664	700	

Entwicklung der Studienanfängerzahlen

Studierende 1. FS gesamt nach Fachbereichen

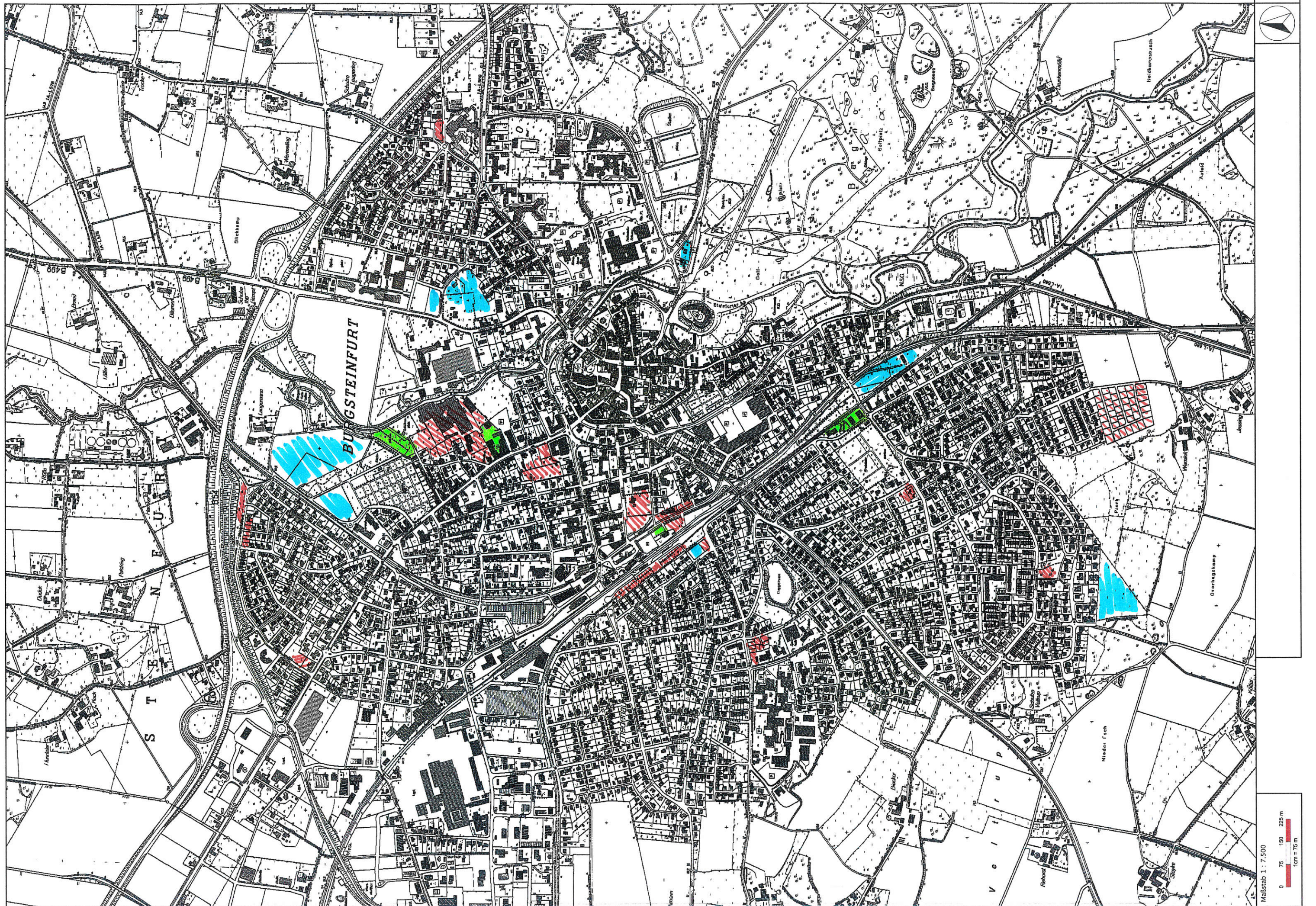
Quelle: FH Münster
Aktualisierung der Zahlen WS
16/17 vom 20.01.2017



Der Darstellung der Entwicklung der Studienanfängerzahlen (1.FS) liegen jeweils die Angaben aus den Wintersemestern 2008/09 bis 2016/17 zu Grunde. Es ist festzuhalten, dass die Anzahl der Studienanfänger über den Betrachtungszeitraum insgesamt um 1.363 Studierende gestiegen ist.

Die Fachhochschule Münster geht bis 2025 insgesamt von gleichbleibenden Studienanfängerzahlen aus.

	Wintersemester									
	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17	
Gesamt	2.044	2.356	2.375	3.264	3.122	3.168	3.195	3.417	3.407	
1 CIW	176	131	110	194	177	157	159	197	205	
2 ETI	155	166	181	387	291	255	253	223	245	
3 MB	150	165	173	220	237	297	281	261	251	
4 EGU	165	201	166	242	225	219	182	195	209	
5 MSA	188	181	173	207	243	205	214	226	190	
6 BAU	156	230	273	439	257	327	361	394	342	
7 MSD	45	47	62	68	84	88	102	101	96	
8 OEF	183	202	200	213	205	251	254	303	316	
9 MSB	250	366	430	493	467	527	487	583	524	
10 SW	157	175	173	210	235	235	275	281	321	
11 PT	162	154	111	225	269	225	199	171	179	
12 MSH	71	121	136	149	161	170	170	175	193	
IBL	124	84	90	86	98	115	135	153	190	
ITB	62	133	97	131	173	97	123	154	147	



Anlage 2: Lageplan Stadtentwicklung Burgsteinfurt, 2011, ff., Stadt Steinfurt



Anlage 3: Darstellung der Verkehrsbelastungen der SVZ 2015, Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB)