

Stellungnahme des ADFC zur Öffentlichen Beschlussvorlage V/0416/2024 - Ortsmitte Gremmendorf: Umgestaltung des öffentlichen Raumes - Gestaltungskonzept und Verkehrstechnischer Entwurf (Planungsbeschluss)

01.09.2024

Wir nehmen hiermit qualitativ Stellung, ohne auf Details einzugehen.

Mit der Planung hat sich die Stadt im Wesentlichen folgende Ziele gesetzt:

- Schaffung eines Zentrums für den Stadtteil - bei dem die trennende Wirkung des Albersloher Wegs überwunden wird und der Yorkshire-Platz mit der Gremmendorfer Meile einen Stadtplatz bildet.
- Die Situation und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert werden unter Berücksichtigung der Veloroute Sendenhorst-Münster

Fazit: Beides wird mit der vorliegenden Planung nicht gelingen.

Begründung zu Punkt 1

Es ist ernüchternd festzustellen, wie der Kfz-Verkehr nach wie vor in den Mittelpunkt der Planung gestellt wird und eine Planung von innen nach außen erfolgt. Vierspurig, mit einer Vielzahl von Abbiegespuren und großflächigen Knoten ist der Albersloher Weg eine Barriere die nicht durch „Rotunden“ oder „Kristallisationspunkte“ verringert werden wird. Diese gestalterischen Elemente sind Plangrafik und werden in der Örtlichkeit später nicht als zentrumsbildende Elemente wahrgenommen.

Die Stadt ging in Ihrer Hochrechnung für 2020 von 27.000 DTV aus, tatsächlich lag die Verkehrsbelastung bei 22.400 DTVw (am Osttor lediglich bei 13.300 DTVw)¹, eine Kfz-Verkehrsmenge die noch über eine zweispurige Straße abgewickelt werden könnte. Natürlich wird durch die Erschließung der Baugebiete Hiltrup-Ost, Gremmendorf Süd, ehem. Westfalengelände und York-Quartier, zusätzlicher Kfz-Verkehr generiert, relevant ist jedoch, dass die Stadt ernsthafte Angebote für ÖPNV, Rad und Fuß zur Substitution schafft und nicht durch optimierte vierspurige Straßen Kfz-Verkehr induziert.

Verringerung der Kfz-Verkehrsräume (Zweispurigkeit mit Busspur, kleinere Knoten), durchgehende Pflasterung, auch auf der Fahrbahn, mit großräumigen Querungen für Fuß und Rad, Geschwindigkeitsreduzierung und eine Bebauung die einen erlebbaren Stadtraum schafft, würden die trennende Wirkung des Albersloher Wegs abmildern. Anmerkung: Wurden für eine gewünschte Geschwindigkeitsabsenkung von 50 auf 30 km/h wirklich alle Ermessens- und Argumentationsspielräume ausgeschöpft?

¹ Verkehrsbelastungskarte, Stadt Münster, Stand 02.2020

Begründung zu Punkt 2

Der Albersloher Weg ist Teil der zukünftigen Veloroute Sendenhorst-MS. Um für den zügigen Alltags- und Pendlerradverkehr attraktiv zu sein, ist eine reisezeitoptimierte Radinfrastruktur erforderlich, mit geringer Wartezeit oder Bevorrechtigung an Knoten und gutem Ausbaustandard.

Die bereits ausgebauten Abschnitte und die Planung entsprechen dem jedoch nicht. Unregelmäßige, wenig gradlinige Führung, unterschiedliche Breiten (von 1,60 bis 3,00 m), unterschiedliche Führungsformen und Beläge, kaum Bevorrechtigungen, keine Aufpflasterungen - so winden sich die Radwege um die Kfz-Infrastruktur herum. All das erfordert Konzentration, gefährdet die Sicherheit und bremst den Radverkehr aus.

Besonders deutlich wird das an den Knoten Gremmendorfer Weg und Paul-Engelhard-Weg mit ihren komplizierten Führungen und der Beibehaltung des separaten Kfz-Rechtsabbiegers.

Ideal wäre hier eine nicht abgesetzte, parallel zur Kfz-Straße durchgehend verlaufende Rad-Fahrbahn aus Asphalt die auch an den Knoten gradlinig fortgeführt wird. Beim Verzicht auf zwei Kfz-Fahrspuren wäre ausreichend Platz für attraktiven Bus- und Radverkehr, der sicherlich Kfz-Verkehr substituieren würde.

Es ist fraglich, ob mit der jetzigen Planung die Erwartungen der Gremmendorfer Bevölkerung erfüllt werden. Die Verkehrswende ist damit jedenfalls noch lange nicht in Sicht.

Hans-Günter Ockenfels

ADFC Münsterland e.V.

Fachgruppe Radverkehr