

16.03.2024

**Stellungnahme des ADFC zur Vorlage V/0115/2024 - Verkehrsversuch zur Sperrung der
1. Nordtangente (Verbindungsachse Neutor - Mauritztor)**

Die Stadt möchte den Verkehrsversuch aufgrund der Sanierung der Trinkwasserleitung an der Weseler Straße verschieben. Doch gerade mit der zeitgleichen Umsetzung könnte eine klimarelevante Verkehrsverlagerung erprobt werden.

1. Gerade wegen der Baustelle an der Weseler Straße sollte der Verkehrsversuch durchgeführt werden! Damit können **großräumig Verlagerungseffekte** untersucht werden, die Platz schaffen für Bus-, Rad- und Fußverkehr sowie für Lieferfahrzeuge. Durchgehende Busspuren und eine Bus-Ringlinie würden möglich.
2. Vom Ende her denken! Es geht bei dem Verkehrsversuch um die **Entwicklung stadträumlicher Potenziale und die Förderung des Busverkehrs**. Deshalb halten wir den Abschnitt Bült für eine Kfz-Durchfahrtssperre für sehr viel geeigneter als den Abschnitt An der Apostelkirche.
3. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt! Die **Klimaveränderung** wartet nicht, bis Kanäle saniert sind. Münster muss endlich mutig und wirksam Verkehrsveränderungen angehen und seinem Anspruch als Klimastadt gerecht werden.

Begründung

Zu 1. Abbildung 18 in Anlage 3 (s. Anhang) zeigt, wo Verkehrsentwicklung in Münster hingehen muss:

- Die Konzentrierung des Kfz-Verkehrs auf den 2. Tangentenring,
- eine deutliche Verringerung des Kfz-Verkehrs auf der Achse Weseler Straße / Steinfurter Straße und
- eine deutliche Verringerung des Kfz-Verkehrs auf dem 1. Tangentenring.
- Das schafft Platz, um auf der vorgenannten Achse und auf dem 1. Tangentenring durchgehende Busspuren und zuverlässige Buszeiten einzurichten.

Mit der seinerzeitigen Umwidmung und Verlegung der Bundesstraße B 54 war bereits eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs vom 1. auf den 2. Tangentenring angedacht. Diese Verlagerung wird mit der Baumaßnahme an der Weseler Straße möglich. Ein zeitgleich durchgeführter Verkehrsversuch am 1. Tangentenring würde eine großräumliche Verkehrsuntersuchung ermöglichen.

Der Empfehlung der Stadt Münster, die Baumaßnahme und den Verkehrsversuch nicht zu kombinieren, folgt der ADFC aus zwei Gründen nicht:

1. Die Verkehrssimulation beinhaltet keine modale Verlagerung, die, entgegen der Annahme der Stadt Münster, in einem Zeitraum von zwei Jahren Bauzeit sehr wohl eintritt.

2. Die Verkehrssimulationen der Stadt Münster berücksichtigen ungenügend das Phänomen „traffic-evaporation“. Bereits die Verkehrsanalyse zur ehemaligen Baustelle Bergstraße (vorgestellt im AVM vom 26.10.2023) zeigte, dass die Kfz-Belastung im übrigen Stadtgebiet wesentlich weniger hoch war als in der Simulation angenommen. Wird der Raumwiderstand erhöht, „verpufft“ Verkehr in nennenswertem Maße.

Die Kombination der Maßnahmen muss und kann künftig sowohl für Rettungsfahrzeugen als auch für den ÖPNV eine staufreie, schnelle Erreichbarkeit schaffen und gewährleisten.

Ergänzende Vorschläge:

- Auf der Achse Weseler Straße / Steinfurter Straße sollte der Busverkehr trotz der Baustelle Vorrang erhalten.
- In Spitzenzeiten könnten am Ring LSA an staugefährdeten Knoten optimiert werden.
- Ein Verkehrsversuch kann nachjustiert werden, sollten nach einer „Eingewöhnungszeit“ die Erreichbarkeiten mit Bus, Rad oder Fuß nicht zufriedenstellend sein. Niederländische, flandrische oder französische Städte zeigen seit Jahren, bzw. seit Jahrzehnten, dass mit Schiene oder Bus, mit Rad und Fuß sehr attraktive Innenstädte geschaffen werden.

Zu 2. Die Sperrung am Bült hat den „zentralen Vorteil“, dass sie „im Bereich mit dem größten stadträumlichen Wirkradius erfolgt“ (s. Beschlussvorlage, S. 5). Ebenso relevant ist, dass der Busverkehr an dieser stark frequentierten, wichtigen Bushaltestelle optimaler abgewickelt werden kann und mehr Platz für Fuß- und Radverkehr geschaffen wird.

Die Vorzugsvariante der Stadt Münster berücksichtigt dagegen die vorgenannten Entwicklungsziele nicht. Sie beschränkt sich lediglich auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

Weitere Aspekte: Bei der Sperrung am Bült ist die Erreichbarkeit der beiden Parkhäuser gesichert und das Martiniviertel wird ausreichend erschlossen. Die Problematik der Ausweichverkehre aus Ost und West sehen wir, diese sollten jedoch frühzeitig eingeschränkt werden, im Westen an der Neubrückenstraße, im Osten ab Asche. Auch Lieferverkehre werden weniger ausgebremst.

Zu 3. Die Infrastruktur der Stadt Münster ist aufgrund ihres Alters generell sanierungsbedürftig. Es wird in den kommenden Jahren immer wieder zu Baumaßnahmen kommen. Doch die fortschreitenden Klimaveränderungen lassen ein Aufschieben von Maßnahmen im Verkehrssektor nicht mehr zu. Auch aus diesem Grund halten wir die zeitgleiche Ausführung von Baumaßnahme und Verkehrsversuch (s. Anlage 3) für unbedingt erforderlich.

Mit dem **Klimastadt-Vertrag** vom 28.02.2024 verpflichten sich 130 große stadtgesellschaftliche Akteure und auch die Stadtverwaltung zur Erreichung der Klimaneutralität. Dazu gehört auch der Verkehrssektor.

Katja Siepmann
katja.siepmann@adfc-ms.de

Hans-Günter Ockenfels
hg.ockenfels@adfc-ms.de

ADFC Münsterland e.V. - Fachgruppe Radverkehr

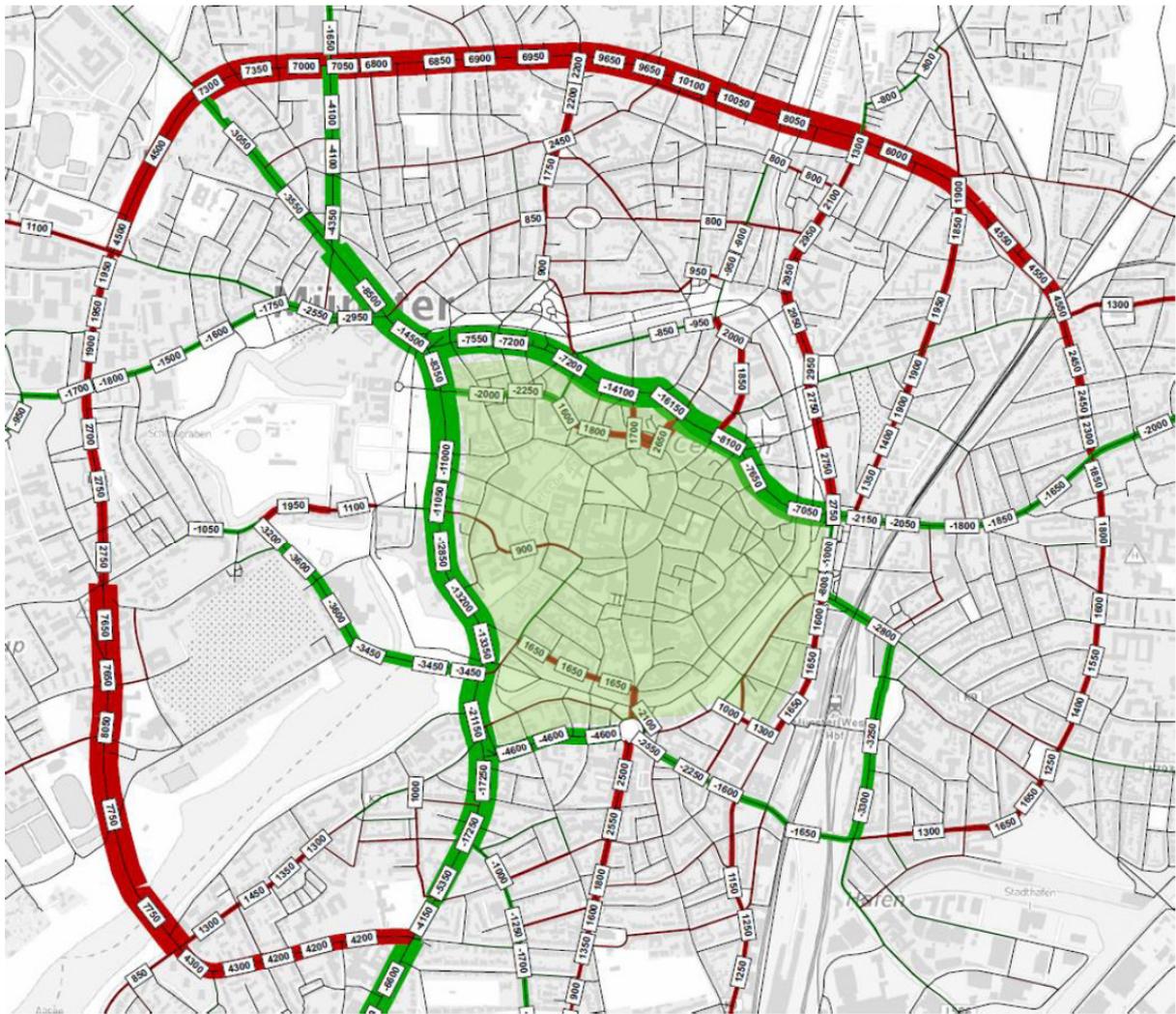


Abbildung 18 Differenzdarstellung zur Analyse in der Kombination beider Maßnahmen [Kartengrundlage: WMS Topplus Open]

Grundlage: Abbildung aus Anlage 3 zur Vorlage V/0115/2024, Baumaßnahme Weseler Straße und Verkehrsversuch 1. Nordtangente – Verkehrliche Auswirkungen

Ergänzt um eine grüne Fläche, deren Außenkanten dem 1. Tangentenring folgen. Gut erkennbar sind die deutlichen Kfz-Reduzierungen im Westen und Norden. Mit der bereits vorhandenen Busspur im Osten und Süden könnte eine **durchgehende Bus-Ringlinie** geschaffen werden.

Auf der Verkehrsachse Weseler Straße / Steinfurter Straße könnte eine **durchgehende Busspur** geschaffen werden.