

Fahrradstraße Piusallee

Informationsveranstaltung 11. April 2024



Gliederung

	Seite
Zeit, Ort und Teilnehmende	2
Begrüßung und Einführung	3
Hintergrund zur Fahrradstraße Piusallee	3
Planungen für die Fahrradstraße 2.0 in der Piusallee	5
Veranstaltungsbilanz und Verabschiedung	13

Anlage

Präsentation der Verwaltung

Zeit, Ort und Teilnehmende

Die Informationsveranstaltung zum Umbau des Teilstücks der Piusallee zwischen dem Hohen Heckenweg und dem Niedersachsenring zur Fahrradstraße 2.0 fand am 11. April 2024 von 18:00 bis 19:30 Uhr im Hörsaal der katholischen Hochschule, Piusallee 89, statt.



Es nahmen 41 Bürger*innen teil.

Teilnehmende seitens der Stadt Münster waren:

Martin Honderboom, Bezirksbürgermeister Münster-Mitte

Phillip Oeinck, Fahrradbüro, Amt für Mobilität und Tiefbau

Katharina Thomalla, Fahrradbüro, Amt für Mobilität und Tiefbau

Ann-Kathrin Baumbach, Abteilung Planung Verkehrsinfrastruktur,
Amt für Mobilität und Tiefbau

Bastian Spliethoff, Abteilung Planung Verkehrsinfrastruktur, Amt für
Mobilität und Tiefbau

Moderation und Dokumentation
Jens Stachowitz

Begrüßung und Einführung



Martin Honderboom, Bezirksbürgermeister Münster-Mitte (im Bild) begrüßte. Er hob hervor, dass durch eine gute Radinfrastruktur Menschen der Umstieg vom Auto auf das Rad attraktiver gemacht wird. Insofern begrüße er den Ausbau der Fahrradinfrastruktur durch die Stadt Münster. Zudem betonte er, dass für die Fahrradstraße Piusallee noch ein Planungs- und Baubeschluss gefasst werden muss. Daher können die in der Veranstaltung aber auch im Nachgang eingebrachten Anregungen aus der Öffentlichkeit in die Planung und Entscheidung einfließen.

Der Moderator schilderte die Vorgehensweise an diesem Abend mit zwei Fachvorträgen und den jeweiligen Rückmelderunden. Die Verwaltung werde darstellen, welche Bedeutung die Piusallee im Fahrradnetz 2.0 habe, was die Qualitätsstandards bedeuten und welches Umbaukonzept sie für den Teilabschnitt der Piusallee erarbeitet hat. Wichtig zu wissen sei, dass die jeweiligen Straßenkreuzungen mit dem Hohen Heckenweg und der Piusallee sowie dem Niedersachsenring mit der Piusallee zu einem späteren Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden.

Hintergrund zur Fahrradstraße Piusallee



Phillip Oeinck, Fahrradbüro, (im Bild rechts) trug vor (Präsentation im Anhang). Er betonte, dass es das vom Rat der Stadt gesetzte Ziel sei, den bereits hohen Radverkehrsanteil von 47 % auf 50 % zu steigern. Damit dies eintrete, sei der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur erforderlich. Ziel ist, dass Radfahrende einfach, komfortabel und sicher fahren können.

Die Piusallee ist Teil einer Veloroute von Greven über das Zentrum Nord bis hin zum Promenadenring. Im Fahrradnetz 2.0 der Stadt sind Velorouten die höchste Netz-Kategorie. Aus diesem Grund soll die Piusallee als Fahrradstraße 2.0 ausgebaut und an die Goldstraße angeschlossen werden.

Die Qualitätsstandards einer Fahrradstraße 2.0 sind:

- durchgängig Tempo 30
- Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Nebenstraßen
- Schaffung komfortabler und sicherer Breiten
- Einschränkung von Durchgangsverkehr und Kfz-Parken
- Einfärbung der Fahrgasse

Beispiele für bereits erfolgte Umbauten seien u.a. die Goldstraße, der Bohlweg und die Bismarckallee.

Fragen und Anregungen

Zuerst werden die Fragen / Anregungen notiert, dann folgen die Antworten der Verwaltung. Statements blieben meist unkommentiert. Die Beiträge sind thematisch sortiert:

Veloroute bis Greven

- Der Oberbürgermeister hat proklamiert, dass die Reisezeiten von den umliegenden Städten hinein nach Münster deutlich reduziert werden sollen, damit mehr Pendler*innen auf das Fahrrad umsteigen. Diese Reisezeit wird erhöht durch schlechte Fahrbahnbeläge, viel Radverkehr und Fußverkehr auf zu engen Trassen und Halte.
- Rechnet die Stadt aus, welche Reisezeit die Radfahrenden auf der Veloroute Greven-Münster haben werden bzw. nutzt sie einen Berechnungsfaktor, der die Abweichung vom Sollwert beschreibt? – Antwort: Einen solchen Faktor berechnen wir nicht.
- Der bahnparallele Weg ist zu schmal und zu schadhaft. Wie wollen Sie hier verfahren? – Antwort: Einen Ausbau dieses Weges werden wir noch planen. Es ist offensichtlich, dass der heutige Standard ungenügend ist. Dieser Weg muss grundhaft erneuert werden.

Fahrbahnbelag

- Welche Roteinfärbung nutzen Sie? Meines Wissens haben Sie drei verschiedene Materialien, die zum Einsatz kommen könnten. Der in der Goldstraße aufgebrachte Belag hat lange Zeit gestunken. – Antwort: Wir haben drei Materialien erprobt, die alle gesundheitlich unbedenklich sind. Nach dieser Erprobung haben wir uns entschieden, auf Fahrradstraßen generell nur noch rot eingefärbten Asphalt zu nutzen.

- Warum ist neben dem roten Belag noch grauer Asphalt? –
Antwort: Die Radfahrer*innen sollen nicht zu nah am Rand der Straße fahren. Dort ist ein Sicherheitstrennstreifen (sogenannte Doorring-Zone), der Unfälle aufgrund unbedacht geöffneter Autotüren vermeiden soll.
- Der Kunststoffbelag auf der Goldstraße ist bei Regen rutschig. –
Antwort: Wir nehmen diese Information mit.

Planungen für die Fahrradstraße 2.0 in der Piusallee



Ann-Kathrin Baumbach (im Bild), Abteilung Planung Verkehrsinfrastruktur, trug vor (Präsentation im Anhang). Die Planung betrifft, wie eingangs betont, den Teilabschnitt zwischen dem Hohen Heckenweg und dem Niedersachsenring ohne die jeweiligen Straßenkreuzungen mit dem Hohen Heckenweg und der Piusallee sowie dem Niedersachsenring

mit der Piusallee, welche zu einem späteren Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden.

Der aktuelle Zustand der Straße und insbesondere der Radwege ist nicht akzeptabel, so Frau Baumbach. Die Stadt werde, sobald die derzeitige Kanalbaustelle im Sommer 2024 abgeschlossen ist, einen Zwischenzustand herstellen, welcher ca. 2 Jahre andauern wird, bevor dann die Piusallee gemäß des Standards „Fahrradstraße 2.0“ umgebaut wird.

Zwischenlösung

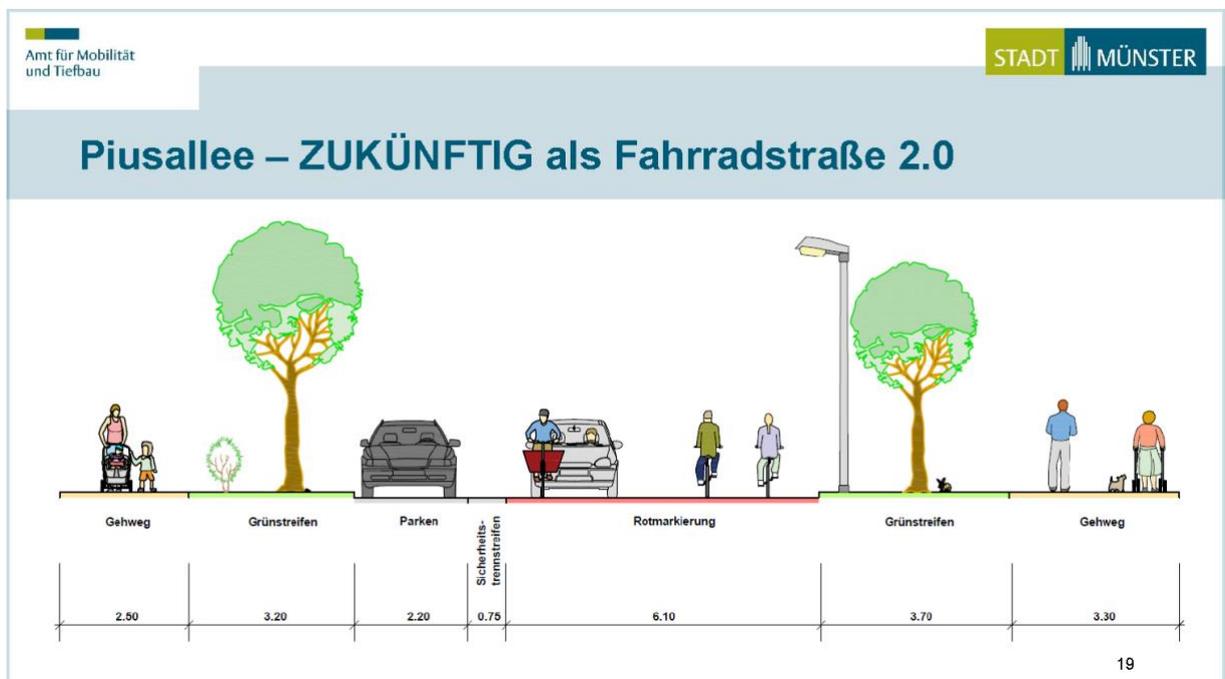
Die Zwischenlösung sieht eine Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen in der Piusallee vor. Die Stadt sieht ein provisorisches Wiederherstellen des Fahrbahnbelages vor. Die Busse werden während der Zwischenlösung weiterhin nicht in der Piusallee verkehren. Es wird ein Durchfahrtsverbot für LKW ausgeschildert. Es bleibt bei der Anordnung von Tempo 30.

Die Radwegebenutzungspflicht wird aufgehoben, d. h. die Radfahrenden sollen zukünftig auf der Fahrbahn fahren, genießen während des Zwischenzustands jedoch nicht die Privilegien wie in einer Fahrradstraße (z.B. das Nebeneinanderfahren). Etwas abseits der jeweiligen Straßenkreuzungen mit dem Hohen Heckenweg und

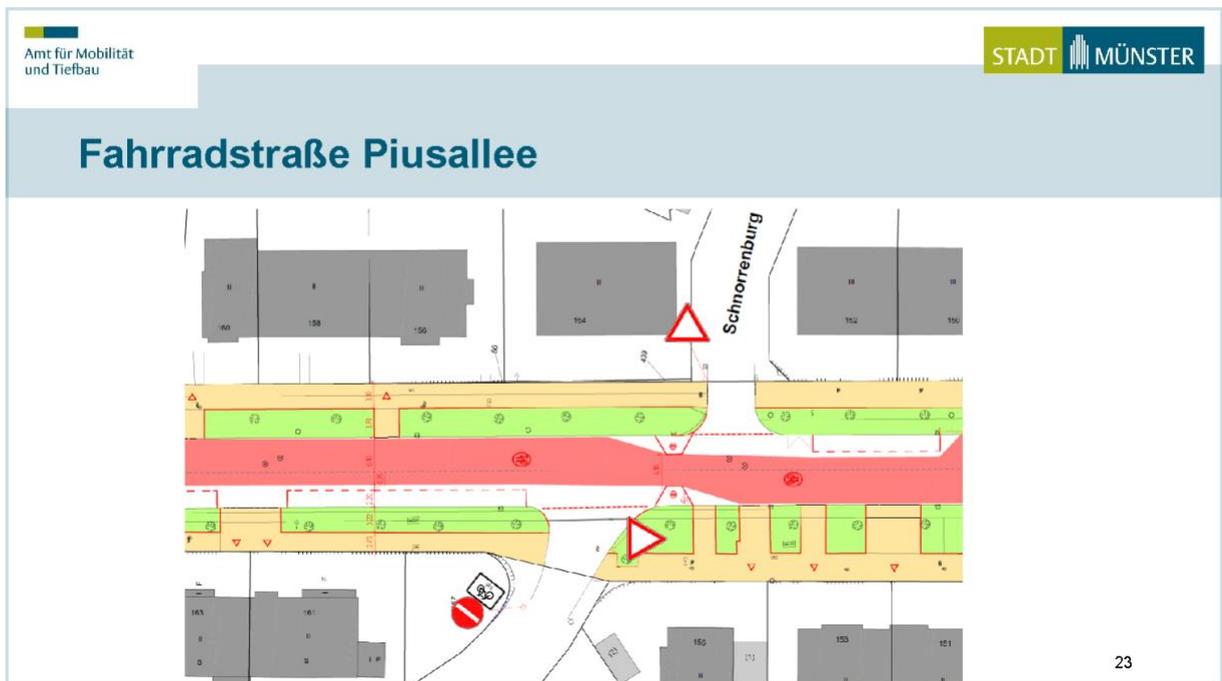
der Piusallee sowie dem Niedersachsenring mit der Piusallee werden die Radfahrenden von dem Radweg auf die Straße geführt. Rot-weiße Leitbaken und Schraffuren auf der Straße sollen die Autofahrenden auf die Gefahrenstelle hinweisen.

Umbau zur Fahrradstraße 2.0

Der große Querschnitt der Piusallee (siehe Skizze unten) erlaubt eine Fahrradstraße von ca. 6 m Breite mit einem einseitigem Parkstreifen für KFZ. Neben dem Parkstreifen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen. Die Radwege neben den Fußwegen werden rückgebaut und in vielen Abschnitten als Grünfläche ausgestaltet.



In der Kreuzung der Piusallee mit den Straßen Schnorrenburg und Potthoffweg wird eine Fahrbahneinengung vorgeschlagen (Abb. oben). Auch verschwenkt die Fahrbahn hier von stadtauswärts links nach rechts, der Parkstreifen wechselt die Seite von stadtauswärts rechts nach links.



Durchfahrtsperre ist in der Prüfung

Die Verwaltung untersucht zudem, ob und wie eine Durchfahrtsperre in der Kreuzung der Piusallee mit den Straßen Schnorrenburg und Potthoffweg verwirklicht werden kann. Der Radverkehr und der Busverkehr dürfen diese Durchfahrtsperre passieren. Eine wichtige Voraussetzung für die Durchfahrtsperre ist, dass die Erschließung des Wohngebietes links und rechts der Piusallee gewährleistet werden kann. Dafür gibt es verschiedene Lösungsansätze, die derzeit noch detailliert ausgearbeitet werden.

bei Umbauten ein Haltestellenkap (Buscap) vor. Im

Zwischenzustand sehen wir keine Umbauten / Rückbauten vor.

- Sie sollten die Bushaltestelle / Busbucht ausgangs der Piusallee sofort zurückbauen. Dort wird gewendet, weil man nicht aus der Holsteiner Straße links abbiegen kann. – Antwort: Wir sehen bei Umbauten ein Haltestellenkap (Buscap) vor. Im Zwischenzustand sehen wir keine Umbauten / Rückbauten vor.
- Wie soll der Hohe Heckenweg durch Radfahrende sicher gequert werden? – Antwort: Auch für diese Kreuzung werden wir ein Konzept entwickeln. Heute können wir noch keine Lösung anbieten.
- Von der Straßenkreuzung mit dem Hohen Heckenweg kommend stadteinwärts wird in der Kurve auf der Fahrbahn geparkt. Bereits heute bedeutet das ein beträchtliche Gefahr. Sowohl im Zwischenzustand als auch bei Einrichtung der Fahrradstraße (ohne Kreuzungsumbau) sehe ich die von Ihnen präsentierte Einfädelungslösung als nicht ausreichend sicher an. – Antwort: Wir werden darüber nachdenken, welche weiteren Maßnahmen wir an dieser Stelle vorsehen können.
- Die Zufahrt zu dem Haus Piusallee 196 ist nicht gewährleistet. – Antwort: Die Zufahrten zu allen Grundstücken bleiben erhalten. Sollte in der Planskizze ein Fehler sein, wird dieser behoben.

Fragen und Anregungen zu Tempo 30

- Die wenigsten halten sich an die Tempo-30-Regelung. Die Piusallee wird als Abkürzung genutzt und offensichtlich muss man sehr schnell fahren, um an der jeweils am Ende liegenden Verkehrsampel bei Grün anzukommen. Ich befürchte, dass die Zwischenlösung und auch die Fahrradstraße dies nicht ändern wird und somit weiterhin eine große Gefahr für Radfahrende und die vielen Schulkinder besteht. – Antwort: Um das Tempo zu drosseln, ist eine Fahrbahnverengung vorgesehen. Die Verwaltung prüft zudem noch, ob ergänzend auch eine Durchfahrtsperre eingerichtet werden kann, welche den Durchgangsverkehr wirksam unterbindet.
- Könnten Sie weitere Fahrbahnverschwenkungen vorsehen? – Antwort: Im Prinzip wäre das möglich, jedoch sind auf der rechten Seite stadtauswärts deutlich mehr Grundstückszufahrten, als auf der andern Seite. Somit ließen sich rechts weniger Stellplätze realisieren.

Fragen und Anregungen zu Stellplätzen / Grünstreifen

- Wenn Sie zukünftig nur einseitig einen Parkstreifen vorsehen, will ich wissen, wieviel Stellplätze zukünftig weniger zur Verfügung stehen werden als im Bestand. – Antwort: Es werden 8 bis 10 Stellplätze weniger sein als heute.
- Heute wird auch illegal auf dem Gehweg und in den Grünanlagen geparkt. Wie werden Sie dies verhindern. – Antwort eines Bürgers: Sie haben die Möglichkeit dies anzuzeigen. Zögern Sie nicht und überwinden die Sorge, als Denunziant*in angesehen zu werden. Erfahrungen im Kreuzviertel zeigen, dass mit dem Eingriff der Ordnungskräfte zwar eine kurze Phase der Aufregung folgt, jedoch die Ordnung erfolgreich etabliert werden kann. – Antwort der Verwaltung: Wenn wir die Straße umbauen, werden wir die Grünanlagen baulich vor parkenden KFZ schützen. Wenn der Gehweg geschützt werden soll, können wir das mit Sperrpfosten oder Radbügeln umsetzen und diesen Schutz ggf. auch nachrüsten, falls erforderlich.

Fragen und Anregungen zu Stellplätzen / Grünstreifen

- Ich rege an, die Grünstreifen breiter zu bauen, denn 2,5 m Fußweg gilt als ausreichend. Manche Abschnitte sehen breitere Fußweg vor. – Antwort der Verwaltung: Wir prüfen diese Anregung.
- In den Grünanlagen wird immer wieder Müll abgelagert. Vor dem Haus 155 kann ich das direkt beobachten. – Wir nehmen diesen Hinweis mit und geben ihn weiter.

Fragen und Anregungen zur Buslinie / den Bushalten

Zu den Buslinien 6 und 8 wurde konträre Position geäußert:

- Die Buslinie fehlt in der Piusallee! Eine zunehmend alternde Bevölkerung ist auf kurze Wege zum Bushalt angewiesen.
- Die Buslinie sollte bereit in der Zwischenphase und nicht erst mit Einführung der Fahrradstraße wieder in der Piusallee verkehren! – Antwort: Wir werden als Zwischenlösung einen Asphalt aufbringen, der dem Busverkehr nicht standhält. Aus diesem Grunde wird der Busverkehr erst nach einem Straßenumbau wieder dort verkehren können.
- Die Buslinie sollte nicht mehr in der Piusallee verkehren. Die Haltestellen sind ein Ärgernis, weil sich dort Dreck ansammelt und Subjekte verkehren, welche die Wohnruhe stören. – Antwort: Wir

werden unsere Kolleg*innen von der ÖPNV-Planung und die Stadtwerke von dieser Diskussion berichten.

- Könnte nicht als Kompromiss nur eine statt der zwei Haltestellen in der Piusallee vorgesehen werden. – Antwort: Wir werden diese Anregung mit unsere Kolleg*innen von der ÖPNV-Planung und den Stadtwerke besprechen. Ganz grundsätzlich sieht der Nahverkehrsplan der Stadt eine dichte Folge von Haltestellen vor.

Fragen und Anregungen zur Baustelle / zum Bauablauf

- Können Sie nicht auf den Zwischenzustand verzichten? Die Piusallee sollte sofort zur Fahrradstraße umgebaut werden! – Antwort: Der Umbau zur Fahrradstraße erfordert Planungsarbeit, Abstimmungen und die politische Beschlussfassung. All das konnte aufgrund von Personalengpässen bisher nicht so weit vorangetrieben werden, weswegen dieser Zwischenzustand notwendig wird.
- Sollen noch eine Gasleitung und auch Glasfaserkabel in der Piusallee verlegt werden? Wird dafür erneut die Straße aufgerissen? – Antwort: Die Stadtwerke werden sich direkt an die Kanalbaustelle anschließen. Auch werden nur in einem Teilabschnitt neue Rohre verlegt. Die Glasfaserkabel werden im Gehwegbereich verlegt. Die Verlegung erfolgt, bevor wir die Straße zur Fahrradstraße umbauen.
- Ich rege an, bereits im Zwischenzustand die Radwege zurückzubauen und dort Grünstreifen herzustellen. – Antwort: Wir werden prüfen, ob wir so verfahren können.
- Können Sie nicht die Benutzungspflicht der Radwege sofort aufheben? – Antwort: Unser Konzept sieht vor, dass die Benutzungspflicht im Sommer diesen Jahres aufgehoben wird. Wir werden mit den Kolleg*innen der Straßenverkehrsbehörde (Amt 32) sprechen, ob wir diese Maßnahme vorziehen können.

Fragen und Anregungen zur Fahrbahneinengung

- Die Zufahrt zur Straße Schnorrenburg muss für LKW gewährleistet bleiben! – Antwort: Die Zufahrt für LKW / Rettungsfahrzeuge / Müllabfuhr bleibt grundsätzlich gewährleistet. Wir setzen als Planungswerkzeug sog. Schleppkurven ein, die den Platzbedarf für ein Abbiegen von LKW simulieren.
- Muss nicht befürchtet werden, dass sich an der Fahrbahneinengung Staus bilden, welche zudem den Radverkehr behindern würden? – Antwort: Wir gehen davon aus, dass die

Verkehrsmengen nicht so hoch sind, dass dieser Halt eines PKW regelmäßig / häufig eintreten wird.

Fragen und Anregungen zum LKW-Einfahrverbot

- Ich bin Eigentümerin eines Betriebes in der Piusallee und auf die Lieferung durch LKW angewiesen. Werde ich meinen Betrieb in der Piusallee weiter aufrechterhalten können? – Antwort: Die Belieferung Ihres Betriebes wird trotz des generellen LKW-Einfahrverbotes erlaubt sein.

Fragen und Anregungen zu Baukosten / zur Kostenbeteiligung

- Welche Kosten entstehen, durch den Umbau? Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch, dass ein Provisorium gebaut wird? – Antwort: Derzeit können wir die Kosten nicht benennen. Sobald wir einen Straßenentwurf gefertigt haben, werden auch die Baukosten geschätzt. Diese werden dann mit der Entscheidungsvorlage für die Ratsgremien dokumentiert. Die Entscheidungsvorlagen sind im Ratsinformationssystem öffentlich zugänglich.
- Wer trägt die Kosten? Müssen wir Anlieger*innen einen Betrag zahlen. – Die Stadt Münster trägt die Kosten. Ein Anliegerbeitrag wird nicht erhoben.

Fragen und Anregungen zur Durchfahrtsperre

- Die Abkürzungsverkehre sind ein Problem für uns Anlieger*innen. Das spricht für die Durchfahrtsperre.
- Wir fürchten, dass wir als Anlieger*innen durch die Durchfahrtsperre mit dem PKW erhebliche Umwege fahren müssen. – Antwort: Die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe oben) haben zur Aufgabe, diese Umwege / den Nachteil für die KFZ-Fahrenden möglichst klein zu halten. Letztlich ist es die Entscheidung der Ratsgremien, ob die Vorteile der Sperrung die Nachteile der Sperrung rechtfertigen.
- Die Apenrader Straße ist viel zu eng um Teil der neuen Erschließungslösung zu werden. – Antwort: Wir nehmen diesen Hinweis mit.
- Insbesondere wird sich ein Nachteil für die Anlieger*innen östlich der Piusallee einstellen, weil diese über die Holsteiner Straße unter der Bahn hindurch und weit nach Osten fahren müssen. – Antwort: Nein, das haben wir so nicht vorgesehen. Wir prüfen auch, ob von der Holsteiner Straße das Linksabbiegen in die Piusallee möglich gemacht werden kann.

- Die Ausfahrt über die Stettiner Straße ist kaum möglich. –
Antwort: Die eben erwähnte Lösung würde abhelfen.
- Durch die Sperrung ist der Potthoffweg schlecht angebunden. Wir müssen dann über den Hohen Heckenweg einfahren und zumeist auch ausfahren. – Wir schauen uns dies noch einmal genau an.
- Wird die Sperrung im Zwischenzustand bereits eingerichtet? Wird die Einbahnstraße im Potthoffweg im Zwischenzustand bereits umgedreht? – Nein, im Zwischenzustand wird keine Sperrung der Piusallee / Änderung im Erschließungssystem vorgenommen.

Veranstaltungsbilanz und Verabschiedung

Die Beteiligten zeigten sich zufrieden mit dem Ablauf und den Ergebnissen der Veranstaltung. Bezirksbürgermeister Martin Honderboom bedankte sich bei den Bürger*innen für die intensive und konstruktive Mitwirkung und beendete die Veranstaltung um 19:30 Uhr