

Änderungsantrag

04.07.2013

zur Vorlage V/0047/2012

**Grevener Straße – Umgestaltung des
Straßenraumes zwischen Steinfurter Straße
und Yorkring**



**Bündnis 90/Die Grünen/GAL
Ratsfraktion Münster**

Der ASSVW möge beschließen:

Windthorststr. 7
48143 Münster

Fon 0251 / 8 99 58 10
Fax 0251 / 8 99 58 15
ratsfraktion@gruene-muenster.de
www.gruene-muenster.de

**Grevener Straße: Bus- und Radverkehr stärken – Wohnviertel
verbinden**

Zur Umsetzung der Umgestaltung der Grevener Straße zwischen Steinfurter Straße und Yorkring wird geprüft, ob

1. die beiden äußeren Fahrspuren zu Rad/Busspuren umgewidmet werden können, um Sicherheit für Radfahrer zu schaffen. Die angenommenen hohen Zahlen des MIV haben sich bislang nicht bewahrheitet, d.h. es ist möglich zu einer anderen Aufteilung des Verkehrsraumes zu gelangen
2. **NEU:**

eine durchgängige Zweispurigkeit der Grevener Straße mit breiteren Radwegen auf beiden Seiten möglich ist

und ob
3. eine andere Möglichkeit der Nutzung für die Wendemöglichkeiten im Rahmen der neu geplanten Verkehrsinsel gefunden werden kann. Die vorgeschlagene Variante ist überflüssig und potenziell unfallträchtig.
4. Für die Gestaltung des Gesamttraumes sollte es eine Bürgerbeteiligung und einen Wettbewerb geben. Unterschiedliche Ideen bis hin zu „Shared Space“ sollten eine Chance haben.
5. Die Prüfaufträge sollen zusammen mit dem bereits eingereichten Antrag der SPD zu der Vorlage bearbeitet werden.

Begründung:

1. **Verkehrsplanung für MIV (motorisierten Individualverkehr):**

Der Straßenzug gehört in die Kategorie der Straßen mit einer Belastung von 10-20 000 Kfz/24h. Ein Blick in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP Anlage 7) zeigt, dass fast alle Straßen dieser Kategorie in Münster nur zweispurig ausgelegt sind (Gartenstr., Schiffahrter Damm, Kappenberger Damm usw.), wo nötig/möglich mit kurzen Abbiegespuren.

In der Vorlage heißt es, dass eine Rechtsabbiegespur aus der Steinfurter in die Grevener Straße „für das vorhandene und zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen völlig ausreicht.“ Da bis zur Melchersstr. kein Fahrzeug hinzukommen kann, ist völlig unerfindlich, weshalb 100 m vor der Melchersstr. wieder 2 Fahrstreifen nötig sein sollen. An anderen Stellen reichen Abbiegespuren von 20 m.

Auch die zwei Richtungsfahrspuren und die vielen Abbiegespuren in den anderen Bereichen bedürfen dringend der Überprüfung in Hinblick auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen.

Parkplätze sind vor allem im östlich angrenzenden Quartier Mangelware. Das bedeutet aber nicht, dass sie in gewohnter Manier entlang der Straße angelegt werden müssen. Bei sparsamerem Ausbau der Fahrspuren könnte man sie recht gut und vermutlich preiswerter im westlichen Seitenbereich zusammenlegen.

2. Städtebauliche Qualität verbessern und Wohnviertel verbinden

Die Vorgaben des alten Bebauungsplans müssen nicht durch eine durchgehend vierspurige Autostraße ausgefüllt werden. Hier ist vielmehr zwischen zwei dicht bebauten Wohnquartieren ein öffentlicher Raum entstanden, der bei Reduzierung des Autoverkehrs auf das notwendige Maß zu einer Zone mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden könnte, mit Grünanlagen, die nicht nur Verkehrsinseln sind, sondern vom Verkehr abgesetzt zum Verweilen einladen. Damit würde die Straße die Wohnquartiere und Nutzungen nicht mehr trennen, sondern verbinden.

Eine Reduzierung der Fahrspuren verkürzt auch den Querungsweg für Menschen mit Behinderungen. Dies ist besonders relevant im Bereich der Einmündung Melchersstr. für den Fußweg zum Gesundheitshaus.

3. Klimapolitik: Fahrradverkehr und ÖPNV stärken

Ziel der Klimapolitik ist eine Reduzierung des MIV und Steigerung des Umweltverbundes. Dagegen geht die Planung vom Status-quo aus (18 000 Kfz/24h bzw. 1 600 Kfz/h zur Spitzenstunde gegenüber nur 150 RadfahrerInnen – warum wohl an dieser Stelle?) und stellt einen Zustand (Bordsteinradweg 1,60 m) her, der an anderen Stellen in der Stadt längst als unzureichend erkannt wurde, zumal bei Zunahme der Elektromobilität mit Pedelecs.

Zur Begründung in der Vorlage: „Die Anlage von Radfahrstreifen in einer, der Verkehrsstärke angemessenen Breite von 2.00 m kann nur dann erfolgen, wenn auf Parkstreifen im Straßenraum verzichtet würde.“ Deutlicher kann man die starke Bevorzugung des MIV kaum ausdrücken. Dabei wäre an anderer Stelle durchaus Platz für eine angemessene Zahl von Stellplätzen.

Da durch den alten Bebauungsplan ausreichend Raum vorhanden ist, sollte man diesen vorrangig für einen perspektivisch wachsenden Radverkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten nutzen.

Dazu sollte ausreichend Raum für Fuß- und SpaziergängerInnen mit Aufenthaltsqualitäten vorgesehen werden.

gez. Carsten Peters
und Fraktion