

Stellungnahme des ADFC zur Vorlage V/0709/2024

Widerspruch des Naturschutzbeirats zu einer Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zum geplanten Umbau der L 529 / K 22 (Einmündung Hohenholter Str. / Hülshoffstraße) zwischen Roxel und Nienberge durch den Straßenbaulastträger Straßen.NRW

12.11.2024

Wir meinen, dass die Überplanung des Knotens und der Ausbau der L529 nicht Stand der Technik ist, da beides den Zielen der E-Klima widerspricht. Am Knoten wird die Sicherheit für den Radverkehr erheblich verschlechtert. Wir lehnen den Ausbau ab und unterstützen den Naturschutzbeirat, der die Zustimmung zur Befreiung vom Bauverbot nicht erteilt hat.

Der Ausbau

1. ist ein Eingriff in den Landschaftsplan 3,
2. verringert die Sicherheit des Radverkehrs deutlich,
3. steht im Widerspruch zu den Zielen der E-Klima,
4. führt zu höherer Kfz-Verkehrsleistung und steht damit dem Aufbau des Umweltverbundes im Weg.

Zu 1.

Die unveränderte Planung des Landesbetriebs Straßenbau NRW, aus dem Jahr 2013, wurde dem Naturschutzbeirat der Stadt Münster am 15.05.2024 vorgestellt, um die für die Umsetzung der Planung notwendige Befreiung vom Bauverbot in Landschaftsschutzgebieten zu erhalten. Laut des Landesbetriebs sei die Baumaßnahme erforderlich, um für den querenden Radverkehr mehr Sicherheit zu schaffen und um vorhandene Leitungen durch den neuen Straßenkörper zu schützen. Der Naturschutzbeirat sieht in der Planung einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft und hat die Planung abgelehnt.

Zu 2.

Die Situation für den Radverkehr wird mit der Planung deutlich verschlechtert. Das Queren aus der Innenkurve heraus, mit ungünstigen Sichtfeldern, bei zukünftig höherer Kfz-Geschwindigkeit, verringert die Sicherheit des Radverkehrs deutlich und führt die Argumente des Landesbetriebs ad absurdum.

Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit:

- an der L529: Sichtbeziehungen verbessern, Sichtfelder freihalten (Schilder, Bewuchs)
- an der K22: Querungshilfe, Kfz-Temporeduzierung

Zu 3.

Ziele der E-Klima sind die „Verkehrsleistung zu reduzieren“ und „motorisierten Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern“. Hierfür werden u. a. folgende Handlungsfelder genannt:

- *„Umverteilung von Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Modi und zugunsten von Retentions- und Grünflächen sowie Baumstandorten“*

- „Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz“
- „Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV)“
- „Bevorzugung schmaler Fahrbahnquerschnitte“¹

Der ADFC sieht in der Planung jedoch als erstes und einziges Ziel die Beschleunigung des Kfz-Verkehrs, da das Halten am jetzigen Knoten entfällt und ein durchgängiges Befahren mit Tempo 70 (oder mehr) möglich wird. Der Raumwiderstand wird verringert und die Kfz-Verkehrsleistung erhöht. Damit steht die Planung von Straßen.NRW im Widerspruch zur E-Klima. Das betrifft auch die geplante Fahrbahnverbreiterung, von 6,00 auf 7,50 m, im weiteren Verlauf der L529 in Richtung Roxel.

Zu 4.

Alle Versuche in Münster dem Umweltverbund, insbesondere dem Busverkehr, mehr Raum zu geben werden mit Hinweis auf hohe Kfz-Verkehrsstärken abgeschwächt oder abgewiesen. Der Kfz-Verkehr darf daher nicht mehr zunehmen.

Planungen aus dem Jahre 2013 (!) erfordern im Jahre 2024 ein Upgrade mit Beachtung der hinzugekommenen Parameter: Baumaßnahmen an Straßen, und das gilt hier nicht nur für den Knoten, sondern für das gesamte Bauvorhaben an der L529, die mehr Kfz-Verkehr induzieren, wirken unabgewogen und entsprechen nicht dem Stand der Technik!

Dr. Udo Puteanus
ADFC Münsterland e.V.
Fachgruppe Radverkehr

Nachrichtlich: Die Kfz-Verkehrsstärke auf der L529 und der K22 ist eher gering und hat in den letzten Jahren sogar abgenommen (**DTVw 2016:** 6.500 / 7.400, **DTVw 2020:** 6.400 / 5.700 DTVw)².

¹ E-Klima 2022, FGSV, Seite 21

² DTVw-Verkehrsbelastung im VEP-Straßennetz, Stadt Münster, Bearbeitungsstand 02/20216 und 02/2020