

Stellungnahme des ADFC zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau der L 793 zwischen Münster und Wolbeck“

Frist für Einwendungen bis zum 02.09.2024

02.09.2024

Wir begrüßen die Einrichtung der Busspur und damit die Stärkung des Umweltverbunds. Die angestrebte und ökologisch notwendige Reduktion der Kfz-Dichte funktioniert nur bei einer Vollabdeckung der Mobilitätsbedarfe mit dem Umweltverbund, da der Verzicht auf das Auto die 24/7/365 Mobilitätsgarantie des Umweltverbundes braucht.

Hinsichtlich der geplanten Radinfrastruktur ist die vorliegende Planung konform mit den gegenwärtigen Regelwerken, sie entspricht jedoch nicht einer angebotsorientierten Planung zur Ausweitung der Alltags- und Pendlerradverkehre.

Wir bitten Sie daher Folgendes bei der Planung zu berücksichtigen:

- Die geplante Breite von 2,50 m ist für das Radverkehrsaufkommen von Münster nicht ausreichend. Sie entspricht zwar der ERA, diese orientiert sich jedoch an einem bundesweiten, durchschnittlichen Radverkehrsaufkommen, das in Münster grundsätzlich überschritten wird.

Die Radwegbreite sollte auch der zunehmenden Diversifizierung des Radverkehrs gerecht werden. Fahrräder werden breiter und schwerer (Lastenräder), das Geschwindigkeitsniveau steigt (Pedelecs), während weiterhin viele „langsame“ Radfahrende unterwegs sind. Das führt notwendigerweise zu einer stark steigenden Zahl von Überholmanövern.

Auf gemeinsamen Wegen (Z.240) wurde in der StVO Novelle zuletzt der Fußverkehr explizit priorisiert. Das führt dazu, dass Radfahrende auf Radwegen mit Mindestmaßen im Begegnungsverkehr mit Fußgänger:innen ggf. Schrittgeschwindigkeit fahren oder anhalten müssen.

Erforderlich ist daher eine Breite, die sicheres, komfortables und stressfreies Radfahren ermöglicht und Reisezeiten optimiert.

- Der Radweg sollte an allen Querungen von einmündenden Straßen höhengleich und ohne Materialwechsel geführt werden.
- „Echte Nullabsenkung“ herstellen, das heißt: Kein Materialwechsel im Bereich der Radwegfahrbahn, auch keine Pflasterstreifen, die im Einmündungsbereich oder an Querungshilfen die Kfz-Fahrbahn begrenzen.
- Vorrang für den Radverkehr an allen Einmündungen von nicht klassifizierten Straßen.
- Poller grundsätzlich vermeiden (hier an der Einmündung „Auf der Laer“, ca. km 0+740,000).
- Radweg freihalten von Ampelmasten und ähnlichem.

- Oberbau zukunftsorientiert herstellen. Durch höhere Ausführungsqualität kann die Nutzungsdauer ohne großen Unterhaltungsaufwand wesentlich verlängert werden.
- Glatte Asphaltoberfläche herstellen, Deckschicht mit kleiner Körnung, z. B. AC-5.
- Radwegbreite im Kurvenbereich ausweiten.
- Verschattung durch Baumreihen, Hecken o. a. herstellen. Bereits heute macht die sommerliche Hitze, selbst in Deutschland, Radfahren schwer erträglich. Aufgrund der Klimaveränderung ist zukünftig im Sommer mit noch höheren Temperaturen zu rechnen. Wer einmal im südlicheren Europa unterwegs war, weiß um den Wert von Schatten durch straßenbegleitendes Grün. Frage: Könnte dies auch eine Alternative zur Ausgleichsmaßnahme in der Gemeinde Havixbeck sein?

Der Abstand von Bäumen zum Radweg sollte mind. 3,0 m betragen um Schäden durch Wurzeln zu vermeiden. Alternativ: Wurzelsperren oder. bei Bestandsbäumen. Wurzelbrücken einsetzen.

Katja Siepmann
Hans-Günter Ockenfels

ADFC Münsterland e.V. - Fachgruppe Radverkehr

Kontakt:
hg.ockenfels@adfc-ms.de