



Münster, Februar 2023

Scharnhorststraße und Umgebung lebenswerter machen

Die Bezirksvertretung Münster-Mitte möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Scharnhorststraße in die bereits bestehende Tempo-30-Zone in Pluggendorf mitaufzunehmen. Zusätzliche geeignete Alternativen zur Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung sowie zur Verminderung des Durchgangsverkehrs wie zum Beispiel eine Aufstellung von Freiburger Kegeln oder ein Verbot der Durchfahrt mit dem Zusatz „Anlieger frei“ sollen geprüft werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Prüfung der Einführung einer Bewohnerparkzone für die Straßen Hoppendamm, An den Bleichen, An den Mühlen, Körnerstraße, Lühnstiege, Brunnenstraße, Blumenstraße, Teichstraße, Averkampstraße, Offenbergstraße und Scharnhorststraße im Rahmen des integrierten Parkraumkonzeptes mitaufzunehmen. Zur Ermittlung des Park Drucks in diesem Gebiet sollen lediglich legale Parkmöglichkeiten gezählt werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das rechtmäßige Parken und Abstellen von Autoanhängern auf der Scharnhorststraße verstärkt zu kontrollieren und zu prüfen, ob für die Parkplätze an der Scharnhorststraße ein dauerhaftes Parkverbot für Autoanhänger ausgesprochen werden kann.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, das ordnungswidrige Parken in den Kreuzungsbereichen an der Scharnhorststraße sowie auf dem breiten Gehweg an der Scharnhorststraße - Ecke Hoppendamm verstärkt zu kontrollieren und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einzuleiten. Dies können unter anderem Bodenmarkierungen oder das Aufstellen von Pollern oder Fahrradbügel im näheren Bereich der Bordsteinabsenkungen anzubringen, um diese Bereiche von rechtswidrig parkenden Autos freizuhalten.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, eine geeignete Anzahl von Ladesäulen für E-Autos im Bereich der Scharnhorststraße und anliegenden Straßen zu installieren.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, eine geeignete Anzahl von Carsharing Standorten mit Ladesäulen für E-Autos im Bereich der Scharnhorststraße und anliegenden Straßen zu installieren.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des 3.000-Fahrradstellplätze-Programms weitere Fahrradbügel an der Scharnhorststraße sowie den weiteren anliegenden Straßen in Pluggendorf zu installieren. Vorzugsweise sollten diese nicht auf Gehwegen oder den Fußverkehr anderweitig einschränkend aufgestellt werden.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, die beidseitigen Fahrradstreifen auf der Scharnhorststraße zwischen Kolde-Ring und Sperlichstraße (Höhe Institut für Politikwissenschaften) rot einzufärben.

9. Die Verwaltung wird beauftragt, an geeigneten Stellen der Scharnhorststraße sowie den umliegenden Straßen in Pluggendorf wie zum Beispiel zwischen den am Straßenrand des Hoppendamms stehenden Bäumen kleine Grünstreifen anzulegen. Weiterhin sollen Möglichkeiten ermittelt werden wie den anliegenden Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglicht werden kann, kleine Grünflächen eigenverantwortlich zu bepflanzen und zu pflegen.

Begründung:

Die Scharnhorststraße, die neben Privatwohnungen auch Gewerbe, ärztliche Praxen und am Südende, Ecke Kolde-Ring, auch Institute der WWU beheimatet, ist als Achse zwischen Weseler Straße und Kolde-Ring (B54) viel befahren, auch von Durchgangsverkehr, der diese Strecke als Abkürzung nutzt. Der Parkdruck an der Scharnhorststraße, der neben Autos auch Fahrräder einschließt, ist, wie auch auf den angrenzenden Wohnstraßen Hoppendamm, An den Bleichen und An den Mühlen, bei einer engen Bebauung mit Mehrfamilienhäusern und anliegendem Gewerbe enorm. Zudem wird die Scharnhorststraße von Bussen befahren.

Der vorliegende Antrag soll die Wohnqualität sowie die Verkehrssicherheit dieser Quartiere stärken, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des anliegenden Gewerbes negativ zu beeinflussen oder die Erreichbarkeit zu schwächen. Auch ist es an der Zeit, die Verkehrswende in diesem Bereich weiter voranzubringen.

Aufgrund dieses hohen Verkehrsaufkommens sowie einer damit einhergehenden Unübersichtlichkeit, ist davon auszugehen, dass die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Eine erhöhte Verkehrssicherheit ist insbesondere aufgrund von Schulwegen der anliegenden Erich-Klausener-Realschule, des Antonius-Kindergartens und der Jugendherberge Münster angezeigt. Auch würde auf diese Weise die Wohnattraktivität durch eine Minderung der Verkehrslärmbelastung erhöht, auch, da gleichzeitig durch die Temporeduktion von einem geringeren Aufkommen des Durchgangsverkehrs ausgegangen werden kann. Dies könnte auch mit einem Verbot der Durchfahrt mit dem Zusatz „Anlieger frei“ erzielt werden. Eine so erreichte allgemeine Reduktion des MIV ist wiederum der Verkehrssicherheit zuträglich.

Durch die Errichtung einer Bewohnerparkzone sollen die Straßen Hoppendamm, An den Bleichen und An den Mühlen entlastet werden, ohne den Haushalten die Möglichkeit zu nehmen, das eigene KFZ in Wohnungsnähe abzustellen, im Gegenteil, wird diese Möglichkeit durch den Ausschluss anderer Fahrzeuge ggf. sogar erhöht.

Insbesondere in der Scharnhorststraße werden in größerer Zahl regelmäßig und für längere Zeit Autoanhänger abgestellt. Eine Reduzierung dessen würde den Parkdruck in diesem Gebiet senken und gleichzeitig durch in der Nähe freiwerdenden Parkplätze die Erreichbarkeit des anliegenden Gewerbes sowie der ärztlichen Praxen gewährleisten.

Der Ausbau der Elektroladesäuleninfrastruktur ist notwendig, um die im Vergleich zu Verbrennern klimafreundliche Technologie der Elektromobilität zu stärken. Die Bemühungen der Stadt Münster um Klimaneutralität können so unterstützt werden. Anwohnerinnen und Anwohnern im hier in Rede stehenden Bereich stehen diese derzeit aber öffentlich nicht zur Verfügung. So wird diesen faktisch die Möglichkeit einer Teilhabe am elektrischen MIV durch ein eigenes KFZ verwehrt, sofern sie nicht über eine private Garage verfügen, was auf die meisten Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Bereich zutrifft. Auch die Attraktivität des anliegenden Gewerbes kann durch die Installation von Elektrolademöglichkeiten in der nahen Umgebung gestärkt werden.

Die Kreuzungsbereiche an der Scharnhorststraße sowie der breite Gehweg an der Scharnhorststraße Ecke Hoppendamm sind oftmals durch parkende Autos in der Weise belastet, als dass diese die Einsehbarkeit der Straße deutlich stören und so der Verkehrssicherheit abträglich sind, sowie gleichzeitig die Nutzbarkeit der Gehwege deutlich behindern. Insbesondere für Nutzerinnen und Nutzer von Kinderwägen, Rollatoren etc. wird dies zu einem erheblichen Problem, wenn die Bordsteinabsenkungen versperrt sind. Durch Bodenmarkierungen soll dieses ohnehin illegale Parken verhindert werden, ohne dass reguläre Parkmöglichkeiten reduziert werden.

Demselben Ziel wären, ebenfalls Parkplatzneutral, Fahrradbügel in den Kreuzungsbereichen an der Scharnhorststraße an beiden Seiten der Bordsteinabsenkungen dienlich, der Fußweg weist hierfür eine ausreichende Breite auf.

Auf diese Weise wird zudem die Zahl komfortabler Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und so der Anreiz für einen Umstieg auf das Rad erhöht, ohne dass der fließende Verkehr behindert wird. In Anbetracht der Vielzahl von Wohnungen auf dem hier stark begrenzten Verkehrsraum ist jedoch darüber hinaus eine Installation weiterer Fahrradbügel in diesem Gebiet unerlässlich. Häufig werden aktuell Fahrräder in Ermangelung von Alternativen auf den schmalen Gehwegen der Straßen An den Bleichen und An den Mühlen abgestellt, so dass vielfach Barrieren für den Fußverkehr entstehen.

Der Parkdruck die Fahrräder betreffend kann auch dadurch gemindert werden, dass offenbar lange Zeit ungenutzte und nunmehr eindeutig unbrauchbare Fahrräder („Schrotträder“) entfernt werden. Hiervon findet sich auf den genannten Straßenzügen eine Vielzahl.

Die Scharnhorststraße weist keinen extra ausgewiesenen Fahrradweg auf, obwohl gerade der studentische Radverkehr am Südende der Straße aufgrund der hier angesiedelten Institute der WWU erheblich ist. Derzeit stehen nur an den Rändern der Fahrbahn eingerichtete Fahrradstreifen zur Verfügung, welche lediglich mit einer einfachen Bodenmarkierung (Linie) von den Autofahrspuren getrennt sind. Hier kann, mit einer an anderen Stellen in Münster bewährten roten Einfärbung der Fahrradfahrspur, zumindest eine Sensibilisierung sowie Aufmerksamkeit des MIV für Fahrradfahrende erreicht werden.

Der breite Gehweg am Hoppendamm wird regelmäßig durch Bäume auf eine dennoch ausreichende Breite verengt, die Fläche zwischen den Bäumen bleibt so versiegelt. Gleichzeitig stellt sie aber keinen Zugewinn für Fußgehende dar, da durch die genannten Bäume keine fortlaufende Gehspur existiert. Dieser Raum sollte daher besser genutzt werden, neben der Installation von Fahrradbügeln bieten sich hier im besonderen Maße weitere Grünflächen an. Solche könnten nicht nur die Aufenthaltsqualität steigern, benachbart liegen auch gastronomische Betriebe, sondern auch einen Beitrag für ein umwelt- und klimafreundliches Münster leisten.

In diesem Zuge sollte geprüft werden, ob diese Grünflächen, ebenso wie die bereits in diesen Straßenzügen vorhandenen, den Anwohnerinnen und Anwohnern auf deren Wunsch hin zur eigenverantwortlichen Pflege überlassen werden können. Neben dem für die Stadt positiven Kostenaspekt wäre auch eine höhere Qualität der Bewirtschaftung zu erwarten, wie bereits vereinzelt an kleinen Grünflächen am Rand der Scharnhorststraße zu sehen ist, auf denen Anwohnerinnen und Anwohner selbstständig Blumen pflanzen.

gez.

Martin Honderboom
und Fraktion

Gina Auer
Kai Meyer vor dem Esche
und Fraktion

Martin Grewer