

Abschied vom Beton

Ein attraktiver Eingang ist das Wesertor zur Zeit nicht – über eine Umgestaltung wird schon länger nachgedacht. Jetzt macht die Verwaltung einen neuen Vorstoß. Scheinbar paradox: Wird die Kreuzung kleiner, kann sie mehr leisten.

Von Monika Jäger

Minden (mt). Lieber gar nicht dran rühren? Einschneidend verändern? Moderat umgestalten? Der Bauausschuss beriet Mittwohabend die Zukunft des Wesertors. Deutlich wurde: Minden steht hier eine Diskussion ins Haus, die leidenschaftlich, emotional und vielleicht sogar erbittert geführt wird. Denn hier geht es um das Herz der Stadt, um Erreichbarkeit, aber auch darum wie in Mindens öffentliche Räume künftig zwischen ganz unterschiedlichen Nutzern verteilt werden.

Bau-Beigeordneter Lars Bursian warb einleitend dafür, das Wesertor wieder wie früher zu einem „echten Stadteingang“ umzubauen: „Das Wesertor ist mehr als nur eine Kreuzung.“ Der öffentliche Raum werde hier zudem nicht fair zwischen allen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt – aber gerade das sei doch ein Ziel der aktuellen Konzepte zu Mobilität und Stadtentwicklung. Wie auto-orientiert diese Kreuzung ist, zeigte ein Luftbild, in dem die breiten Betontrassen deutlich werden.

Wesertor soll wieder ein „echter Stadteingang“ sein

Drei Lösungen stellte Jörn Janssen, Experte des beauftragten Verkehrsplanungsinstituts SHP-Ingenieure aus Hannover, vor (siehe unten). Erstens eine Kreuzungsverkleinerung, zweitens ein Kreisel am Wesertor, drittens zwei Kreisel an Wesertor und Grimpenwall. All diese Varianten haben er und sein Team geprüft. Basis der Berechnung war die absolute Spitzen-Belastungszeit, die sich bei Verkehrszählungen herausgeschält hat: Donnerstagsnachmittags zwischen 16.15 und 17.15 Uhr.

Simulationen machten deutlich, wie der Verkehr in den unterschiedlichen Varianten fließen würde. Die Ergebnisse helfen, weil sie nackte und klare Zahlen liefern. In jedem Fall muss die Mindener Politik aber entscheiden, wie sie die Stadt künftig sieht und wie sie sie entwickeln will.

Ein Kriterium zur Beurteilung:



Das Luftbild zeigt, wie zugebaut und auto-orientiert die Kreuzung ist. Drei Varianten zur Umgestaltung wurden jetzt im Bauausschuss präsentiert (unten). Foto (oben): Krischi Meier; Grafiken (unten): SHP Ingenieure

Wird das Wesertor insgesamt attraktiver? Für alle drei Varianten beschrieb Janssen „enorme Flächengewinne“. Die Zonen am Rand könnten sogar mit flacheren Bordsteinen versehen werden, sodass hier überall Querungen möglich wären. Hinzu kommen mehr Grün und höhere Aufenthaltsqualität. Bei Lösung eins und zwei werden auch die Überwege für Fußgänger und Radfahrer kürzer.

Weiteres Kriterium: die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten Wesertor und Grimpenwall/Hermannstraße.

Bei Variante 1, so Janssen, wird die Kreuzung zwar kleiner, aber der Verkehr fließt besser – unter anderem, weil der Knoten insgesamt kompakter gestaltet ist. Das belegt auch die Verkehrssimulation. Aktuell hat das Wesertor die Qualität D (auf einer Skala von A bis F), nach dem Umbau wäre es ein C. Grimpenwall/Hermannstraße blieben weitgehend so wie jetzt.

Variante 2 ist zu Stoßzeiten weniger

leistungsfähig als jetzt, was sich jedoch in den Griff bekommen ließe. Der Kreisverkehr am Grimpenwall funktioniert nur, wenn es gleichzeitig gelingt, den Verkehr durchs Wesertor zu Spitzenzeiten um zehn Prozent zu verringern. Sonst würde sich Minden da gleich an zwei Kreuzungen eine schlechtere Lösung bauen. Vorteil: Wer von der Schlagde kommt, könnte künftig in alle Richtungen fahren.

Der dritte Vorschlag, zwei Kreisver-

kehre, ist am wenigsten leistungsfähig, weil hier zu Spitzenzeiten 23 Prozent des Verkehrs nicht mehr problemlos aufgenommen werden könnten. Daher wird nun nur mit Varianten 1 und 2 weiter gearbeitet.

Viel hängt bei allen Umgestaltungen von dem Ampelsystem ab. Das müsste definitiv modernisiert werden, so Janssen. Vor allem mit den modernen „selbst lernenden“ Ampeln wären die Kreuzungen künftig sehr leistungsfähig. Mit Ampeln kann zudem deutlich besser auf langfristige Veränderungen im gesamten Verkehrsaufkommen reagiert werden als mit einem Kreisverkehr.

Mit Ampeln kann besser auf Veränderungen im Verkehrsaufkommen reagiert werden als mit Kreisverkehren

In der politischen Aussprache wurden weitere Vorschläge gemacht: So könne man doch nur die Ampelschaltungen ändern (Bernd Volz, SPD). Bursian wies darauf hin, dass das weder zur fairen Verteilung des öffentlichen Raums beitrage noch Mindens Stadteingang verschönere. „Finger weg“ forderten Karl-Ludwig Sierig (MI) und Dr. Alf Domeier (fraktionslos, LKR). Bursian dazu: „Zu glauben, weniger Spuren bedeuteten weniger Leitungsfähigkeit ist schlicht falsch.“ Auch Bernd Müller (SPD) beschrieb „erhebliche Bedenken, die Situation zu verändern.“

Hendrik Mucke (CDU) appellierte an die politische Vernunft: „Wenn es uns gelingt, mit deutlich weniger Verkehrsfläche die gleiche Leistung hinzubekommen, ist das ein schönes Ziel.“ Er möchte, dass nun für weitere Beratungen erstens geklärt wird, wo Busse halten können und zweitens gleichzeitig über großräumige Verkehrslenkung und die Möglichkeiten von Ampelschaltungen nachgedacht wird. Die Verwaltung wird als Nächstes an den Einzelhandel herantreten.

Kommentar



Video der Verkehrssimulation und die Präsentation der Verwaltung auf MT.de.



Variante 1: Schmalere Verkehrsführung

- Radfahrer und Fußgänger haben am Wesertor kürzere Wege, um über alle Straßen zu kommen. Insgesamt ist die Kreuzung dann nicht mehr fast ausschließlich für Autos ausgelegt. Die Flächen an den Seiten sind attraktiv gestaltet.
- Von der Schlagde aus können Autofahrer weiterhin nicht links Richtung Grimpenwall abbiegen. Der Grimpenwall wird auf drei Fahrspuren reduziert. Es gibt mehr Möglichkeiten, ihn zu überqueren.
- Nach dem Umbau fließt der Verkehr besser als jetzt.



Variante 2: Ein Kreisel am Grimpenwall

- Das Wesertor wird wie in Variante 1 gestaltet.
- Von der Schlagde aus können Autofahrer künftig in alle Richtungen weiter fahren. Der Grimpenwall wird auf drei Fahrstreifen reduziert. Alle Zufahren zum Kreisel sind einspurig, haben einen Fußgängerüberweg, eine Radfahrerfurten und eine Mittelinsel.
- Der Verkehr fließt an beiden Punkten zu Spitzenzeiten schlechter als jetzt. Die neuen Kreuzungen würden aber bei 90 Prozent der Spitzenbelastung – also außer zu Stoßzeiten – funktionieren.



Variante 3: Zwei Kreisverkehre

- Durch den Kreisverkehr am Wesertor müssen Fußgänger und Radfahrer länger warten, um über die Straßen zu kommen. Überwege bleiben umständlich.
- Von der Schlagde aus können Autofahrer in alle Richtungen weiter fahren. Der Grimpenwall wird auf zwei Fahrstreifen reduziert. Die Zufahrten in den Kreisel sind hier einspurig, haben Fußgängerüberwege, Radfahrerfurten und Mittelinseln.
- Der Verkehr fließt zu Spitzenzeiten deutlich schlechter – Leitungsfähigkeit dieser Lösung: 77 Prozent.