

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0441/2013

Auskunft erteilt:

Herr Milde

Ruf:

492-6150

E-Mail:

Milde@stadt-muenster.de

Datum:

28.08.2013

Betrifft

Fahrradfahren in Münster: "Runder Tisch Radverkehr" einrichten sowie Modellprojekte "Velo-routen" planen und umsetzen

Beratungsfolge

19.09.2013 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in der 2. Jahreshälfte 2013 einen „Runder Tisch Radverkehr“ in Fortführung bisheriger Erfahrungsgespräche mit dem ADFC unter Einbeziehung weiterer Münsteraner Akteure einzurichten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die „Gasselstiege“ (zwischen Wilkinghege und York-Ring) sowie die „Gleistrasse“ (zwischen York-Ring und Zentrum-Nord) als Modellprojekte „Velo-routen“ zu erarbeiten.
3. Die Anträge "Runder Tisch Radverkehr - Münster muss Fahrradhauptstadt bleiben" an den ASSVW und "Den Radverkehr der Zukunft ermöglichen - "Fahrradschnellstraßen" (ADFC) für Münster" an den Rat (A-R/0040/2011) der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen / GAL sind damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Zu 1:

Für die ggf. zu Beginn erforderliche externe Moderation eines „Runden Tisches Radverkehr“ entstehen im Jahr 2013 geschätzte Kosten in Höhe von ca. 5.000,- €, die dem laufenden Budget entnommen werden.

Aufwendungen					
Produktgruppe	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
	1202	Verkehrsplanung			
Zeile Aufwand	16	Sonstige ordentliche Aufwen- dungen	2013	5.000,00 €	

Zudem entstehen für die Bearbeitung des „Runden Tisches Radverkehr“ ausgehend von einem Jahr Personalaufwendungen in Höhe von ca. 7.500 €. Anschließend wird der Aufwand voraussichtlich deutlich sinken und kann als laufendes Geschäft der Verwaltung betrachtet werden.

Zu 2:

Für die Prüfung beider möglicher Modellprojekte „Velorouten“ Gasselstiege und Gleistrasse (s.u.) einschließlich einer Entwurfsplanung sowie Kostenschätzung entstehen Personalaufwendungen in Höhe von insgesamt ca. 12.500,- € (jeweils ca. 6.250,- €).

Begründung:

ADFC-Fahrradklimatest 2012

Nach den Jahren 1988, 1991, 2003 und 2005 wurde im Jahr 2012 der Fahrradklimatest vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub zum fünften Mal durchgeführt. Dabei bewerten die Nutzer die Fahrradfreundlichkeit ihrer Kommune an Hand eines Fragebogens mit bis zu 27 Einzelfragen mit Schulnoten von 1 bis 6. Die Beurteilung stellt insofern eine subjektive Momentaufnahme dar, welche bei entsprechender Anzahl von Teilnehmern (gesamt: ca. 80.000) durchaus ein objektives Bild aus Nutzersicht wiedergibt. Da die Fragen im Verlauf der Testserie variiert wurden, sind die Ergebnisse nur bedingt vergleichbar. Aus den Einzelergebnissen lassen sich jedoch Handlungserfordernisse ableiten.

1988, für das keine Einzelergebnisse mehr vorliegen, lag Münster hinter Erlangen auf Platz 2 von 62 Städten. 1991, 2003 (Note: 1,88) und 2005 (Note: 2,05) belegte Münster jeweils den 1. Platz von bis zu 208 Teilnehmerstädten. Beim aktuellen Fahrradklimatest 2012 belegt Münster wiederum den 1. Platz (Note: 2,61) in der Städtekategorie größer 200.000 Einwohner.

Die stetig steigende Anzahl der Teilnehmerstädte zeigt einerseits die bundesweit zunehmende Bedeutung des Radverkehrs sowie den hohen Stellenwert des Fahrradklimatests. Aber auch, dass viele Städte nach dem Vorbild der Fahrradstadt Münster enorme Anstrengungen unternehmen, ihre Fahrradfreundlichkeit vor Ort kontinuierlich zu verbessern.

Da in Münster in Sachen Radverkehr bereits ein hohes Niveau erreicht worden ist, haben die Punkte „Alle fahren Rad“, „Erreichbarkeit Stadtzentrum“, „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ und „Wegweisung“ nach wie vor eine gute Bewertung. Demgegenüber hat Münster in den Kategorien „Stellenwert des Radverkehrs“ (Falschparker auf Radwegen, Ampelschaltung, Winterdienst), „Sicherheit beim Radfahren“ (Konflikte mit Kfz, Hindernisse auf Radwegen, Fahrraddiebstahl, fahren auf Radwegen, Radfahrstreifen und im Mischverkehr) sowie „Komfort beim Radfahren“ (Breite und Oberfläche der Radwege, Abstellanlagen und Führung an Baustellen) schlechtere Bewertungen erhalten als 2003 bzw. 2005. Dies betrifft insbesondere auch die Bewertung beim Fahrraddiebstahl (5,19). Aufgrund der hohen Anzahl von Fahrraddiebstählen (2012 ca. 4.600 p. a. und einer Aufklärungsquote von ca. 8 %) ist dies insbesondere für die Betroffenen nachvollziehbar, allerdings relativiert sich dieser Wert etwas in Anbetracht eines Fahrradbestandes von ca. 500.000 Rädern. Erfreulicherweise ist der Trend bei den Fahrraddiebstählen rückläufig.

Diese Ergebnisse des Fahrradklimatests sind Ansporn für die Stadt, die schwächer bewerteten Kategorien zu analysieren, um die Ergebnisse weiter zu verbessern, auch wenn sich seit dem Jahr 2005 bei den genannten Kategorien einiges getan hat: Radwege wurden im Zusammenhang mit Straßenneubauten (z. B. Robert-Bosch-Straße, Austermannstraße, Hansestraße, Ostmarkstraße) und als selbständige Radwege neu gebaut und damit Netzlücken geschlossen (z. B. Gartenstraße, Gievenbecker Reihe, Gleistrasse im Bereich Germania) bzw. Optimierungen wurden geschaffen (z. B. Querung Promenade Neutor, Rampe Hoher Heckenweg, Radfahrstreifen Hafenstraße) und Fahrradstraßen neu eingerichtet (Kanalpromenade, Schmeddingstraße, Waldeyer Straße). Mit Unterstützung der Stadt wurden 6 Bürgerradwege an Landesstraßen und 2 Bürgerradwege an Kreisstraßen auf den Weg gebracht.

Zu 1:

Die Verwaltung hatte bereits in den Jahren 2012 und 2013 Kontakt zum ADFC in Sachen „Runder Tisch Radverkehr“ und ein gemeinsames Vorgehen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Münster vereinbart. Begleitend wurde in der Sitzung des ASSVW am 07.03.2013 der Antrag „Runder Tisch Radverkehr – Münster muss Fahrradhauptstadt bleiben“ von der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen / GAL (Anlage 1) gestellt.

In dem Gespräch mit dem ADFC bestand Einvernehmen, dass

- ein runder „Tisch Radverkehr“ z. B. als regelmäßiger Erfahrungsaustausch u. a. mit VCD, Polizei, Stadtwerke sinnvoll ist und in der 2. Jahreshälfte mit dem Ziel eingerichtet werden soll, um Erfahrungen, Meinungen, Ideen sowie ggf. gemeinsame Positionen zur Weiterentwicklung des Fahrradverkehrs in Münster zu erarbeiten,
- in Sachen „Radverkehr“, belegt durch den aktuellen Fahrradklimatest, in Münster bereits ein hohes Niveau erreicht wurde (Kategorien: Alle fahren Rad, Erreichbarkeit Stadtzentrum, geöffnete Einbahnstraßen, Wegweisung), der Fahrradklimatest allerdings auch zu recht Defizite aufzeigt (Kategorien: Stellenwert des Radverkehrs, Sicherheit, Komfort beim Radfahren, Fahrraddiebstahl, mediale Darstellung),
- Stadt und ADFC sich als gemeinschaftliche Partner verstehen, um das „Fahrradklima“ in Münster noch weiter zu verbessern,
- der erneute 1. Platz im Fahrradklimatest 2012 gleichsam Ansporn ist, sich insbesondere in den „kritischen“ Kategorien zu verbessern, damit Münster weiterhin die Vorreiterrolle in Sachen Radverkehr behalten kann.

Der „Runde Tisch Radverkehr“ soll unter Federführung des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung eingerichtet und durchgeführt werden. Er soll in Fortführung der bisherigen regelmäßigen Gespräche mit dem ADFC weitere Münsteraner Radverkehrs-Akteure (z. B. VCD, Polizei, Stadtwerke) einbeziehen und als Erfahrungsaustausch, Meinungsaustausch und Ideenbörse dienen sowie ggf. auch gemeinsame Positionen formulieren. Diese Treffen sollen regelmäßig, mindestens zwei Mal jährlich stattfinden und hierüber dem Planungsausschuss berichtet werden. Für die konstituierende Sitzung sowie die Erstbegleitung ist ggf. eine externe Moderation sinnvoll. Hierfür wurden bei der Produktgruppe 1202 Verkehrsplanung Mittel in Höhe von 5.000,- € zunächst für das Haushaltsjahr 2013 gebunden.

Zu 2.

Die Expertise „Mobilität Münster / Münsterland 2050“ (2010, s. Vorlage V/0625/2010) attestiert der Stadtregion ein geschätztes E-Bike-Potenzial von 8 % am Modal-Split des Pendlerverkehrs. Dies geht einher mit der fachlichen Diskussion, künftig Städte verbindende Radschnellwege zu errichten, da mit Unterstützung durch den Elektromotor die Pendlerreichweiten auf rd. 20 km Entfernung ausgeweitet werden können und hierfür schnell zu befahrende „Infrastrukturen“ geschaffen werden sollten. Deren Attribute sind z. B. Geradlinigkeit, Kreuzungsfreiheit, Breiten von 4 m bis 4,5 m, hohes gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau sowie Vorfahrtsberechtigung. Diese Planungsvorgaben können nur außerhalb der historisch sehr dicht bebauten Stadtbereiche Münsters umgesetzt werden. Vor allem die mit dem 2. Tangentenring (Entfernung zum Stadtzentrum ca. 2 km – 3 km) beginnende kompakte Kernstadt mit der historisch gewachsenen Altstadt Münsters weist häufig enge Straßenquerschnitte mit unmittelbar angrenzender Bebauung auf. Flächen für eine „Durchbindung“ von Radschnellwegen mittels z. B. Verbreiterung der bestehenden Radverkehrsanlagen stehen hier nicht zur Verfügung. Zumal bereits heute bei über 400.000 täglichen Radfahrten oftmals eine erschließungsfunktionale und damit auch flächenbezogene Konkurrenz zum MIV, zum ÖPNV aber auch zum Fußverkehr besteht.

Um für Münster und die angrenzende Stadtregion eine über die heutige Verbindungsqualität deutlich hinausgehende zügige, komfortable und möglichst umwegfreie Erreichbarkeit der Kernstadt und angrenzender Räume mit hohen Arbeitsplatzaufkommen (z. B. Zentrum Nord) erzielen zu können, sind kreative und praktikable Lösungsansätze gefordert. Beispielsweise, indem abhängig von Nachfragepotenzialen ein Teilnetz stadtreionaler Rad(schnell)wege im Zulauf auf das Stadtgebiet Münsters mit einem fortführenden Teilnetz „Velorouten“ (z. B. hochwertigere Fahrradstraßen, s. u.) innerorts verknüpft werden. Hierbei steht weniger das mit Radschnellwegen oftmals assoziierte Merkmal „Geschwindigkeit“ im Vordergrund, als vielmehr die Aspekte Komfort, Verkehrssicherheit sowie möglichst unterbrechungs- und umwegarme Linienführung. Dies relativiert aus Sicht der Verwaltung die Bedeutung der Radschnellwege als ein für Deutschland neues planerisches Instrument im Sortiment der Radverkehrsplanung (z. B. Hochbordradwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrbahnführung).

Ausgehend von den bisherigen Planungen unterscheidet die Verwaltung hierbei zwei Aktionsebenen:

Ebene 1:

Radverkehr in der Stadtregion

Bereits im Jahre 2011 hat im Rahmen der stadtreionalen Zusammenarbeit eine intensive fachliche Auseinandersetzung mit dem Thema der großräumigen Verbesserung des Fahrradverkehrs stattgefunden. Diese Diskussion seit 2011 über die Entwicklungsmöglichkeiten des Alltagsradverkehrs in der Stadtregion, insbesondere vor dem Hintergrund der wachsenden Verbreitung von E-Bikes in Deutschland (Verkauf: 2010: 200.000, 2012: 380.000) sowie der damit verbundenen Reichweitenverlängerung, führten zu der Schlussfolgerung, dass die Stadtregion Münster in den auf Münster gerichteten Korridoren teilweise über wesentliche Verlagerungspotenziale zum Verkehrsmittel Rad verfügt. Die Realisierbarkeit der Potenziale wird insbesondere auch durch die Qualität der Radverkehrs-Alltagsnetze bestimmt.

Eine Ersteinschätzung, durchgeführt von Vertretern der Stadt Münster, der im Ansprechpartnerkreis der Stadtregion vertretenen Nachbargemeinden sowie der WWU Münster führte zu dem Ergebnis, dass die Mehrheit der 30 untersuchten Wegeverbindungen baulich und hinsichtlich der Nutzungsqualität keine oder nur geringfügige Mängel aufweisen. Bei zehn Wegeverbindungen wurde ein Optimierungsbedarf festgestellt (s. Anlage 3). Im Zuge einer detaillierten Analyse wurden die Verbindungen anhand eines Kriterienkataloges einer Bewertung unterzogen, um Prioritäten für die weitere Ausarbeitung bilden zu können. Dieser Sachstand wurde im April 2013 mit Vertretern des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs erörtert. Hinsichtlich erforderlicher bzw. möglicher Verbesserungen zur Stärkung des Alltagsradverkehrs findet derzeit die Auswertung statt. Anschließend sollen in bilateralen Gesprächen zwischen den Gemeinden konkrete Maßnahmen, zunächst auf Arbeitsebene, vorabgestimmt werden (s. hierzu auch Vorlage V/0369/2013 "Stadtreionale Zusammenarbeit in der Stadtregion Münster: Rückblick, Sachstand und Perspektiven").

Ebene 2:

Stadtgebiet Münster

Die Flächenstadt Münster weist einen Radius von über 10 km auf. Über ein Fünftel der Münsteraner Bürgerinnen und Bürger nutzt selbst bei diesen Reisedistanzen täglich das Fahrrad, gestützt auf ein dichtes, rd. 420 km langes Radwegenetz sowie ergänzt durch touristische bzw. land- und forwirtschaftliche Wege. Um die „Fahrradströme“ aus den Stadtteilen in den Kernstadtbereich sowie innerstädtisch qualitativ hochwertiger führen zu können, wäre eine neue, münsteraner Form der Fahrradstraßen denkbar, die im weiteren „Velorouten“ genannt werden. Dies bedeutet z. B. einen Querschnitt von ca. 3 m im Mischverkehr (zu Fuß gehen und Radfahren) sowie in kleineren Teilabschnitten bzw. Kreuzungsbereichen die nachrangige Zulassung von Kfz-Verkehr (nur Erschließungsverkehre). Mögliche wesentliche Merkmale einer Veloroute im Vergleich zum Radschnellweg und zur Fahrradstraße sind in der nachfolgenden Tabelle von der Verwaltung vergleichend dargestellt:

Tabelle: Qualitätsmerkmale Fahrradstraße - Veloroute – Radschnellweg im Vergleich

Qualitätsmerkmale	Fahrradstraße	Veloroute	Radschnellweg
StVO	Fahrradstraße	Keine Festlegung	Radweg
Fahrbahnbreite Zweirichtungsradweg	$\geq 3,5$ m	$\geq 3,0$ m	$\geq 4,0$ m
Oberflächengestaltung	Schwarzdecke	Schwarzdecke	Schwarzdecke
Andere Verkehre zulässig	ja	ja	nein
Fußgänger zulässig	Auf Gehweg	ja	nein
Bevorrechtigung an Knoten / Priorisierung durch Lichtsig- nalanlagen („Grüne Welle“ Radverkehr, Bsp. Kopenha- gen)	möglich	nein, nur im nach- geordneten Netz	weitestgehend ja
Planfreie Führung	nein	nein	weitestgehend ja
Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)	ja	ja	ja
Regelmäßige Unterhaltung, einschließlich Reinigung und Winterdienst	ja	ja	ja
Mindestlänge	nicht vorgegeben	nicht vorgegeben	ja, 5 km
Begleitende Einrichtungen z.B.: Fahrradwegweisung Informationstafeln zu Korri- dorzielen Beleuchtung Rastplätze mit Abstellanlagen Luftstationen	wünschenswert	wünschenswert	wünschenswert
ca. - Kosten je km geschätzt (Neubau ohne Grunderwerb, Entwässerung, Beleuchtung, Beschilderung)	geringfügig, nur Schilder und Mar- kierung	200.000,- € (ohne Ingenieur- bauwerke, z. B. Brücken) (Quelle: Tiefbauamt)	0,5 – 2 Mio € (mit Ingenieurbau- werken, z.B. Brücken) (Quelle: difu, Forschung Radverkehr, 1-4/2010)

Stadt Münster unter Berücksichtigung difu, Forschung Radverkehr, ERA 2010, 1-4/2010, MBWSV NRW, AK Rad-
schnellwege, 17.01.2013, StVO 04/2013

Hierbei wird deutlich, dass alleine die geschätzten Herstellungskosten bei Neubau einer „Veloroute“ erhebliche Haushaltsmittel erfordern. Hinzu kommen im Wesentlichen die zusätzlichen Aufwendungen für den regelmäßigen Betrieb und die Unterhaltung (auch bei vorhandenen Trassen) wegen der höheren Anforderungen an die Verkehrssicherheit bei Velorouten gegenüber Wirtschaftswegen sowie ggf. Kosten für erforderlichen Grunderwerb, Beleuchtung, Beschilderung, Entwässerung und sonstige begleitende Einrichtungen.

Um möglichst zügig mit einem Modellprojekt „Veloroute“ beginnen zu können, welches auch die erforderlichen Nachfragepotenziale aufweist, schlägt die Verwaltung vor:

- im „Bestand“ die Gasselstiege im Abschnitt zwischen Wilkinghege und York-Ring und
- als „Neu- bzw. Ausbauprojekt“ die ehemalige und teilweise bereits ausgebaute „Gleistrasse“ zwischen dem York-Ring und dem Zentrum-Nord

auf ihre Eignung als „Veloroute“ einschließlich einer Entwurfsplanung und Kostenschätzung beispielhaft zu prüfen. Die Bewertung des Fußgängerverkehrs auf diesen Routen wird ausdrücklich

mit in die Prüfung einbezogen.

Für die Prüfung beider möglicher Modellprojekte entstehen geschätzte Personalaufwendungen in Höhe von insgesamt 12.500,- € (je 6250,- €).

Zur konzeptionellen Aufbereitung der komplexen Thematik „Radschnellwege/Velorouten“ wurde, wie bereits im Planungsausschuss mündlich berichtet, Ende März 2012 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Förderantrag „Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von Radschnellwegen/Velorouten im Stadtgebiet Münster unter Einbeziehung der Stadtregion“ gestellt. Dieser wurde mit der Begründung nicht auskömmlicher Mittelverfügbarkeit mit BMVBS-Schreiben vom 12.11.2012 abgelehnt. Hierzu erfolgte ebenfalls eine mündliche Mitteilung im Planungsausschuss am 06.12.2013. Gegenwärtig klärt das BMVBS die Möglichkeit, ob eine erneute Antragstellung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans möglich ist. Ungeachtet dessen wird die Verwaltung diese Thematik unter Berücksichtigung des Ratsantrages „Den Radverkehr der Zukunft ermöglichen – „Fahrradschnellstraßen“ (ADFC) für Münster“ (A-R/0040/2011) der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen / GAL (Anlage 2) im Rahmen der beiden dargestellten Aktionsebenen bearbeiten.

Zu 3:

Die Anträge "Runder Tisch Radverkehr - Münster muss Fahrradhauptstadt bleiben" und "Den Radverkehr der Zukunft ermöglichen - "Fahrradschnellstraßen" (ADFC) für Münster" (A-R/0040/2011) der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen / GAL sind durch die Ausführungen zu den Beschlusspunkten 1 und 2 erledigt.

Weiterer Ausblick:

Ungeachtet der in dieser Vorlage dargelegten Bestrebungen und Maßnahmen zur Qualitätssicherung und –steigerung im Radverkehr beabsichtigt die Verwaltung, Mitte 2014 einen auf die Münsteraner Situation fokussierten Mobilitätsworkshop durchzuführen. Allgemeines Ziel dieses Workshops soll ein „analytisch-konstruktiver Blick“ von Fachleuten und weiteren am Verkehrsgeschehen beteiligten Akteuren sein, um

- Potenziale für weitere Verbesserungen und nachhaltige Optimierungen im Bereich des umweltgerechten Verkehrs, insbesondere im Radverkehr identifizieren zu können und
- die Bedeutung des umweltgerechten Verkehrs herauszustellen.

Die Verwaltung wird den Gremien zu gegebener Zeit einen konkreten Vorschlag zur Durchführung dieses Mobilitäts-Workshops zur Beratung und Entscheidung vorlegen.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Antrag an den ASSVW „Runder Tisch Radverkehr – Münster muss Fahrradhauptstadt bleiben“ vom 07.03.2013 der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL |
| Anlage 2 | Ratsantrag „Den Radverkehr der Zukunft ermöglichen – „Fahrradschnellstraßen“ (ADFC) für Münster (A-R/0040/2011) der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen /GAL |
| Anlage 3 | Stadtregion Münster – Interkommunale Anschlüsse im Radwegenetz |

