

Übersicht der Anregungen zum Entwurf des RadverkehrskonzeptsADFC Münsterland e.V.

- 1.1 ERA nicht ausreichend (vgl. 2.3, 3.1)
- 1.2 Veloroute DEK und Campusroute
- 1.3 Innerörtliche Einrichtungsradswege
- 1.4 Innerörtliche Einrichtungsradswege mit hoher Belastung
- 1.5 Radfahrstreifen
- 1.6 Radfahrstreifen mit hoher Belastung
- 1.7 Kombinierte Geh-/Radwege
- 1.8 Zweirichtungsverkehr
- 1.9 Standards Velorouten (vgl. 2.5)
- 1.10 Oberflächen Radverkehrsanlagen (vgl. 4.3)
- 1.11 Radwegebenutzungspflicht (vgl. 2.1, 2.4, 6.3)
- 1.12 Abstellanlagen an Bahnhaltepunkten
- 1.13 Fahrräder in Bus und Bahn
- 1.14 Standards Fahrradparken
- 1.15 Doppelparkstände
- 1.16 Anlehnbügel
- 1.17 Abstellanlagen auf Gehwegflächen (vgl. 4.2)
- 1.18 Potentiale an Bahnhaltepunkten
- 1.19 Abstellmöglichkeiten Bahnhofostseite
- 1.20 Mängelmitteilungen
- 1.21 Elektrische Luftstationen
- 1.22 Radverkehrswegweisung
- 1.23 Sicherheitskampagnen und -Maßnahmen
- 1.24 Umverteilung der Verkehrsfläche (vgl. 3.4, 6.2)
- 1.25 Umverteilung der Geldmittel
- 1.26 Reduzierung der Kfz-Höchstgeschwindigkeit (vgl. 3.2)

VCD Regionalverband Münsterland

- 2.1 Radwegebenutzungspflicht (vgl. 1.11, 2.4, 6.3)
- 2.2 Sicherheitsabstand
- 2.3 ERA nicht ausreichend (vgl. 1.1, 3.1)
- 2.4 Radwegebenutzungspflicht (vgl. 1.11, 2.1, 6.3)
- 2.5 Standards Velorouten (vgl. 1.9)
- 2.6 Kooperation mit Unternehmen, Verbänden etc.
- 2.7 „Anti-Kfz-Maßnahmen“ (vgl. 3.3, 3.4)

Umweltforum Münster e.V.

- 3.1 ERA nicht ausreichend (vgl. 1.1, 2.3)
- 3.2 Reduzierung der Kfz-Höchstgeschwindigkeit (vgl. 1.26)
- 3.3 „Anti-Kfz-Maßnahmen“ (vgl. 2.7, 3.4)
- 3.4 „Anti-Kfz-Maßnahmen“ (vgl. 1.24, 2.7, 3.3, 6.2)
- 3.5 Einbindung wissenschaftlicher Faktenlage

Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen

- 4.1 Dimensionierung Radverkehrsanlagen
- 4.2 Abstellanlagen auf Gehwegflächen (vgl. 1.17)
- 4.3 Oberflächen Radverkehrsanlagen (vgl. 1.10)
- 4.4 Sichere Querung von Radwegen
- 4.5 PR zum Thema „Barrieren durch abgestellte Fahrräder“
- 4.6 Ausreichende Gehwegbreiten
- 4.7 Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg
- 4.8 Abstellanlagen auf privatem Grund

Stadtwerke Münster GmbH

- 5.1 Belange des ÖPNV im fließenden Verkehr
- 5.2 Gemeinsame Sonderspuren für Bus und Fahrrad
- 5.3 Radverkehrsführung bei Baumaßnahmen

BUND-Kreisgruppe Münster

- 6.1 Erhöhung des Radverkehrsanteils
- 6.2 Umverteilung der Verkehrsfläche (vgl. 1.24, 3.4)
- 6.3 Radwegebenutzungspflicht (vgl. 1.11, 2.1, 2.4)
- 6.4 Tempo 30 in der Innenstadt

Mündliche Mitteilungen im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr

- 7.1 Ladestationen für Pedelec-Akkus
- 7.2 Selbst-Verpflichtung und Verbindlichkeit
- 7.3 Besucher- und Wirtschaftsverkehr
- 7.4 Baumittel
- 7.5 Touristischer Radverkehr
- 7.6 Verknüpfung mit Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.1	ADFC Münsterland e.V.	2.3, 3.1
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Erhebliche Bedenken kommen jedoch, wenn unter dem Gesichtspunkt „begrenzter Haushaltsmittel“ (Z. 101) nur noch von einer „Ertüchtigung und dem Ausbau des bestehenden Netzes“ (Z. 104) die Rede ist und als zukünftiger Maßstab für die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen im Wesentlichen die „Standardwerte der ERA 2010“ (Z. 1024) zu Grunde gelegt werden. Bei den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) handelt es sich um ein maßgebliches deutsches Standardwerk. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass die ERA 2010 grundsätzlich nicht auf die in Münster vorherrschenden hohen Radverkehrsaufkommen ausgerichtet sind. So gilt gemäß ERA 2010 bereits ein Verkehrsaufkommen von 300 Radfahrern in der Spitzenstunde als hoch. Dieser Wert wird in Münster an vielen Stellen regelmäßig um das Zweifache überschritten, auf den Haupt-Radverkehrsachsen (bspw. am Hörstertor, Neutor) treten sogar das Drei- oder Vervierfache dieser Werte auf. Ein auf den ERA 2010 basierendes RVK für Münster muss daher schon im Ansatz unterdimensioniert ausfallen und ist in keiner Weise zukunftsorientiert. Die Orientierung an den ERA-Maßgaben würde demnach zu erheblichen Reisezeit-, Sicherheits- und Komfortverlusten für den Radverkehr in Münster führen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 3</u></p> <p>Begrenzte Haushaltsmittel machen es nötig, hauptsächlich „in die Fläche zu investieren“, um gesamtstädtisch nachhaltige Verbesserungen zu erzielen, von denen möglichst alle Bürgerinnen und Bürger Münsters sowie Gäste und Pendler gleichermaßen profitieren. Dies bedeutet vorrangig die Ertüchtigung und den Ausbau des bestehenden Netzes. Dem gegenüber sollten teure Einzelmaßnahmen nur dann realisiert werden, wenn sie sich für eine große Nutzergruppe positiv auswirken. Sogenannte „Leuchtturm-Projekte“ sind hierbei hinsichtlich Kosten und Nutzen gesondert zu würdigen.</p>		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u></p> <p>Die übergeordnete Zielsetzung (Kapitel 3) macht deutlich, dass nicht nur der gegenwärtige Radverkehr komfortabel und sicher geführt werden muss, sondern das besondere Augenmerk auf dem zukunftsgerichteten Ausbau der Infrastruktur liegen soll. Nur so kann die mittelfristige „Zielmarke“ von 50 % Radverkehrsanteil am Modal Split der Münsteraner erreicht werden. Hierzu bedarf es in Münster der Anwendung von Radverkehrsstandards (siehe Tabelle 1), die sich an den Standardmaßen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)) orientieren, aber im Bedarfsfall (z.B. hoch frequentierte Querschnitte und Velorouten) auch darüber hinausgehen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.2	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Einrichtung der Radschnellverbindung entlang des Dortmund-Ems-Kanals <u>Vorschlag 1</u>: Ausbau nicht nur bis zur Wareндorfer Straße sondern bis zur Schleuse <u>Vorschlag 2</u>: Weitere Einrichtung von Radschnellverbindungen als „Stadtlinien“ wie z. B. eine Campuslinie zwischen Hauptbahnhof und Uni-Klinikum und naturwissenschaftlichen Instituten; Anbindung von Bahnhaltepunkten an Gewerbegebiete, Verwaltungs- oder Schulzentren etc.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Neben den skizzierten radialen Velorouten soll eine tangentielle, durchgängig asphaltierte Radschnellverbindung entlang des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) zwischen Greven, Münster und Senden entstehen. Die Zielstandards sind mit denen der Velorouten identisch. Bereich der Stadtstrecke zwischen Wareндorfer Straße und Hiltrup/Osttor ist aufgrund der hohen Frequentierung sowie Netzbedeutung der beidseitige Ausbau der Radverkehrs-anlagen das erklärte Ziel.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Zu Vorschlag 1: Die Verbesserung der Radwege entlang des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Kommunalgrenze Senden und Kommunalgrenze Greven sind bereits Bestandteil der Konzeption, nicht nur auf der Stadtstrecke bis zur Wareндorfer Straße.</p> <p>Zu Vorschlag 2: Die geforderte „Campuslinie“ ist im bestehenden Netz eingebunden, der Bau einer separaten Trasse ist nicht realistisch.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.3	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Für innerörtliche Einrichtungsradswege setzt das RVK eine Regelbreite von zwei Metern zuzüglich 50 bis 75 cm Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn an. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dieses Maß bei der zu erwartenden Zunahme der Nutzung mehrspuriger Fahrräder (bspw. Fahrradanhänger, Lastenräder, Spezialanfertigungen für mobilitätseingeschränkte Menschen) nicht ausreichend sein wird: Bereits für Überholvorgänge zwischen einem einspurigen und einem zweispurigen Fahrrad fordern die ERA 2010 alleine für die Radverkehrsführung eine Mindestbreite von 2,30 Metern. Um also bei dem hohen Radverkehrsanteil in Münster „<i>kommunikatives Nebeneinanderfahren, das notwendige Überholen aufgrund unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeiten</i>“ (z. B. durch Pedelects) „<i>und die Nutzung von Lastenfahrrädern</i>“ (Z. 203 ff) zu ermöglichen, also um sicher, zügig und komfortabel fahren zu können, fordert der ADFC eine durchgehende Mindestbreite von 2,30 m.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Die Ausführungen der ERA stellen lediglich einen notwendig lichten Raum von 2,30 m für Überholvorgänge zwischen einspurigen und zweispurigen Fahrrädern dar, postulieren 2,30 m aber nicht als Regel- bzw. Mindestbreite. Im Bedarfsfall kann der nach ERA und nach definierten Standards in Tabelle 1 des RVK geforderte Sicherheitstrennstreifen für Überholvorgänge ausnahmsweise mitgenutzt werden. So ergibt sich ein lichter Raum von > 2,30 m.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.4	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Für innerörtliche Einrichtungsradswege mit hoher Belastung, d. h. bei „starkem Radverkehr und bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder“, sind laut ERA 2010 (S. 16), „<i>größere Breiten zweckmäßig</i>.“ Das RVK macht keine quantitative oder qualitative Aussage zu dem Begriff „<i>hohe Belastung</i>“. Um Planungssicherheit zu erhalten, fordert der ADFC, dass ab einem Radverkehrsaufkommen von 300 Radfahrern pro Stunde (ERA 2010, S. 88 und S. 91) von einem hohen Radverkehr auszugehen ist. Für diese Radverkehrsanlagen ist eine durchgehende Mindestbreite von 3,00 m anzunehmen. Für die Bemessungen sind Verkehrszählungen zu Grunde zu legen. Zukünftig zu erwartende Entwicklungen, z. B. durch die Verkehrsbündelungen beim Neubau von Velorouten u. ä. sind hierbei zu berücksichtigen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.5	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Für Radfahrstreifen fordert der ADFC, wie für innerörtliche Radwege, eine durchgehende Mindestbreite von 2,30 m.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Im Radverkehrskonzept ist die zukünftige Standardbreite von Radfahrstreifen mit 2,25 m angegeben. Eine Diskussion über zusätzliche 5 cm sollte aus Sicht der Verwaltung nicht geführt werden.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.6	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Das RVK macht keine Aussagen zu Radfahrstreifen mit hoher Belastung. Hier fordert der ADFC, auf Grundlage derselben Kriterien wie für innerörtliche Einrichtungsradwege mit hoher Belastung, eine durchgehende Mindestbreite von 3,00 m.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.7	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Die ERA 2010 (S. 27) empfiehlt nur dort kombinierte Geh-/Radwege, wo die „Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist“, denn, „Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern und gefährden“. und wird den Ansprüchen des Radverkehrs oft nur unzureichend gerecht. Wegen des allgemein hohen Radverkehrs in Münster und um die Sicherheit und die Leichtgängigkeit beider Verkehre zu fördern, fordert der ADFC grundsätzlich den Verzicht auf innerörtliche kombinierte Geh-/Radwege.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Im Radverkehrskonzept ist die Definition von Standards für kombinierte Geh-/Radwege der Vollständigkeit halber vorgenommen worden. Innerorts sollen kombinierte Geh-/Radwege nur in absoluten Ausnahme Fällen ausgewiesen werden, und nur dort, wo sich keine adäquate Alternative bietet sowie sehr geringer Fußverkehr vorherrscht.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.8	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Bedeutet schon der Einrichtungs-Geh-/Radweg eine höhere Gefährdung der Verkehrsteilnehmer, so trifft dies insbesondere auf Zweirichtungs-Geh-/Radwege zu. Der ADFC fordert daher auch in dem Fall grundsätzlich den Verzicht auf innerörtliche Zweirichtungs-Geh-/Radwege. <u>Anmerkung</u>: Auch die ERA 2010 sieht eine solche Verkehrsanlage nicht explizit vor.</p> <p>Innerörtliche Zweirichtungsradwege gelten nach derzeitigem Stand der Forschung als extrem unfallfördernd. Auch an den Stellen, an denen die Stadt Münster derzeit entsprechende Verkehrsführungen eingerichtet hat (bspw. vor der Mensa II oder an der Weseler Straße zwischen Kanonengraben und Bismarckallee) befinden sich bekannte Unfallschwerpunkte. Wegen den besonderen Gefahren an Knotenpunkten und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sollten innerörtliche Zweirichtungsradwege demnach nur die Ausnahme sein (Peter Gwiasda, VIA e.G. Köln, Die neue ERA, 09.03.2011). Der ADFC fordert, dass sie allenfalls für kurze Netzverbindungen in Frage kommen und dass die Spurbreiten denen der o. g. Einrichtungsradwege entspricht, d. h. ein Zweirichtungsradweg ist doppelt so breit wie ein Einrichtungsradweg der jeweiligen Belastungskategorie. Innerörtliche Zweirichtungsradwege sind nicht als eigenständiges Netzelement zu betrachten.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Die ERA sieht separate Infrastruktur für den Zweirichtungsverkehr explizit vor und formuliert dafür auch explizit Regelbreiten. In Münster soll der Zweirichtungsverkehr nur ausnahmsweise und bei wesentlicher Verbindungsfunktion zugelassen werden.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.9	ADFC Münsterland e.V.	2.5
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Leider lässt der beschriebene Standard im RVK als „<i>durchgehende Radroute mit den oben genannten Elementen und jeweils entsprechenden Breiten</i>“ (Tabelle 1) befürchten, dass eine Veloroute ein Flickwerk aus schon vorhandenen Radverkehrsanlagen wird, bestehend aus: Ein- und Zweirichtungsradwegen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, kombinierten gemeinsamen Geh/Radwegen und Fahrradstraßen, in Breiten zwischen 1,5 und 4 Metern, zusammengehalten durch eine rote Leitlinie, und ohne zureichende Ausstattungsstandards. Es wird zwar „zügige Erreichbarkeit“ und „kontinuierliche Reisegeschwindigkeit“ genannt (Z. 263), aber es ist nicht ausreichend erkennbar, wie die in der ERA 2010 (S.10) benannte Zielgröße „angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h“ für AR II, AR III und AR IV (überregionale, regionale und nahräumige Radverkehrsverbindung) von 20 - 30 km/h sowie IR II (innergemeindliche Radschnellverbindung) von 15 - 25 km/h erreicht werden kann.</p> <p>Der ADFC fordert für Velorouten und für eine Radschnellverbindung parallel zum Dortmund-Ems-Kanal (DEK) folgende Standards:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluierung jeder Veloroute nach dem Kriterium Reisezeit, auf Grundlage z. B. der niederländischen Leitlinien (CROW) und/oder dem niederländischen „Fietsbalance“. - Angenommen wird eine allgemein akzeptierte Reisezeit von Pendlern, unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels, von 30 bis 45 min. - Außerörtliche Mindestbreite für Einrichtungsradschweg von 3,00 m und Zweirichtungsradweg von 4,00 m - Keine Führung von Velorouten auf Schutzstreifen - Keine Führung auf kombinierten Geh-/Radwegen, <u>Anmerkung</u>: Eine gemeinsame Führung von Fußgänger und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs ist gem. ERA 2010 (S. 27) ein Ausschlusskriterium. - Durchgängiges, gut erkennbares Erscheinungsbild und Wegeverlauf - Oberfläche aus Asphalt mit tieferem Unterbau - Weitgehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten (außer an klassifizierten Straßen) mit Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit - Priorisierung durch LSA (grüne Welle) - Beleuchtung, inner- und nach Möglichkeit auch außerörtlich, zur sozialen Sicherheit, gendergerecht, gem. Amsterdamer Verträge, an 24 Stunden täglich, 7 Tage die Woche (24/7-Prinzip) - Durchgehende Fahrbahnmarkierung - Kurvenradien an die örtlichen Gegebenheiten angepasst - Reinigung und Unterhalt (Winterdienst zeitgleich mit dem Vorbehaltsnetz und den klassifizierten Straßen) - Einheitliche und durchgehende Wegweisung 		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u></p> <p>Als wesentliche Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur wird die Einrichtung von 25 stadtreionalen Velorouten gesehen. Gerade vor dem Hintergrund der Zunahme der Radverkehrs-Reichweiten durch den zunehmenden Einsatz von E-Bikes und Pedelecs ist eine Qualitätsverbesserung der Alltagsrouten sowohl für die Stadtgesellschaft als auch für die Bevölkerung in den Umlandgemeinden eine wichtige</p>		

Voraussetzung zur Förderung des Umstiegs vom Kfz auf das Fahrrad (vgl. Beschlussvorlage V/0232/2015). Dieser Umstieg resp. die Verkehrsverlagerung ist nicht zuletzt deswegen notwendig um der derzeitigen Kfz-Stauproblematik entgegenzuwirken (Graphik siehe Anlage 2). Insgesamt 25 durchgängige, sichere und störungsarme Velorouten (Karte siehe Anlage 3), die die Umlandgemeinden und Außenstadtteile mit der Promenade in Münster verbinden, sollen für eine zügige Erreichbarkeit sorgen. Dabei sollen insbesondere die Reisezeit und eine kontinuierliche Reisegeschwindigkeit – z.B. durch Verringerung der Wartezeit an Knotenpunkten – im Vordergrund stehen. Bei der Planung bzw. Auswahl der Routenführung wurden die Umlandgemeinden intensiv eingebunden. Die Velorouten sind im städtischen Radverkehrsnetz vollständig sozial integriert, denn sie verlaufen nicht losgelöst von, sondern ausschließlich auf bestehender Infrastruktur. Allerdings ist vielerorts ein Aus- bzw. Umbau erforderlich, um derzeitige Schwachpunkte der Routen (u.a. Knotenpunkte, Oberflächen-beschaffenheit, Breiten) sukzessive zu verbessern. Auch kann im Einzelfall ein abschnittsweiser Neubau zum Netzschluss erforderlich werden. Die Zielstandards für Velorouten (s.o.) sind bewusst niedrigschwelliger gewählt als die für Radschnellwege in NRW geltenden Standards. Denn so werden die Realisierungschancen trotz der vorhandenen Flächenkonkurrenz, der teils beengten Verhältnisse und der begrenzten finanziellen Mittel deutlich vergrößert. Bevor eine Veloroute als solche beworben werden kann, müssen Mindestanforderungen erfüllt sein, die in der Regel für den gesamten Routenverlauf gelten müssen:

1. Die ERA-Mindestmaße sind nicht zu unterschreiten, ein Ausbau auf Standardmaße ist konkret anzugehen
2. Es besteht eine durchgängige Verbindung ohne Netzunterbrechung
3. Die Oberfläche ist alltagstauglich und besteht ausschließlich aus Betonsteinpflaster oder Asphalt
4. Auf der gesamten Strecke ist außerorts bzw. auf nicht beleuchteten Abschnitten eine beidseitige Fahrbahnrandmarkierung (Schmalstrich) als Orientierungshilfe vorhanden
5. Reinigung, Unterhaltung und Winterdienst werden gewährleistet

Im Jahr 2016 sollen die Velorouten in den Korridoren Münster-Greven, Münster-Telgte und Münster-Everswinkel prioritär ertüchtigt werden. Das wesentliche Kriterium für diese Priorisierung der Velorouten ist die möglichst hohe Deckung von Aufwand und Nutzen (Frequentierung). Ab 2017 sind kontinuierlich alle weiteren Routen gemäß der festgelegten Zielstandards im Rahmen einer noch festzulegenden Programm-Priorisierung auszubauen und anschließend zu bewerben

Stellungnahme der Verwaltung:

Soweit umsetzbar besteht ohnehin der Anspruch, eine möglichst attraktive Infrastruktur für den stadtreionalen Radverkehr vorzuhalten. In enger Abstimmung mit den Umlandgemeinden werden gemeinsame Handlungsziele erarbeitet. Den Ausführungen des Radverkehrskonzepts zu der Thematik Velorouten ist nichts hinzuzufügen.

➤ **Der Anregung wird nicht gefolgt**

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.10	ADFC Münsterland e.V.	4.3
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Das RVK schlägt für die Oberflächen der Radverkehrsanlagen Asphalt oder Betonsteinpflaster ohne Fase vor. Laut ERA 2010 (S. 76) werden „die grundlegenden Anforderungen ... durch maschinell eingebaute Decken aus Asphalt“ jedoch „insgesamt am besten erfüllt. Der Einbau von ... Betonsteinen oder Klinkern ist wegen des fugenbedingten höheren Rollwiderstandes im Neubau sorgfältig abzuwägen.“ Der ADFC fordert daher ausschließlich den Einbau von Asphalt wegen der bekannten Nachteilen von Betonsteinpflaster, auch von ungefastem Betonpflaster - höherer Rollwiderstand und weniger Fahrkomfort erfordern mehr Krafteinsatz und führen damit zu geringeren Reichweiten. Um den Komfort dauerhaft sicherzustellen und um den Unterhalt zu verringern, sollte der Unterbau tiefer ausgeführt werden.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Ein weiteres zentrales Kriterium komfortabler Radverkehrsanlagen ist die Ausstattung mit einer möglichst glatten Oberfläche. Denn durch einen möglichst geringen Rollwiderstand erhöht sich der Fahrkomfort erheblich und vergrößert sich die Reichweite deutlich (bei gefastem Betonsteinpflaster ist der individuelle Energieverbrauch gegenüber Asphalt 40 % höher, bei wassergebundener Decke sogar 50-100 % höher). Daher gilt es zukünftig ausschließlich Asphalt oder Betonsteinpflaster ohne Fase zu verwenden. Störende Rinnen und Borde, die häufig auch eine Sturzgefährdung im Übergang zum Gehwegbereich darstellen, sind zu beseitigen. Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg sind zu minimieren (Stichwort „0“-Absenkung).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Innerstädtisch soll auch zukünftig Betonsteinpflaster verwendet werden. Neben stadtgesterischen Gründen spricht insbesondere dafür, dass notwendige Arbeiten z.B. am Leitungsnetz einfacher und ohne optische Rückstände („Asphaltflicken“) durchgeführt werden können. Des Weiteren trocknet Betonsteinpflaster im Vergleich zum Asphalt deutlich schneller ab und erhöht so den Fahrkomfort merklich.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.11	ADFC Münsterland e.V.	2.1, 2.4, 6.3
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Der ADFC lehnt das pauschale Festhalten der Stadt Münster an der Radwegebenutzungspflicht ab, obwohl die Voraussetzungen hierfür seit der StVO-Novelle von 1997 an vielen Radverkehrsanlagen nicht vorlagen bzw. auch heute noch nicht vorliegen, weil z. B. keine besondere Gefährdung vorliegt und/oder die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Fahrbahn ist in Münster durchgängig die direkteste, die zügigste Strecke mit den besten, reibungsärmsten Oberflächen. Diese Fahrbahnen müssen als Regelfall und Normalfall der STVO für den Radverkehr, besonders für den zügigen Radverkehr, offen bleiben. Hier wird bisher der Radverkehr häufig ausgebremst zugunsten eines schnellen Autoverkehrs.</p> <p>Die nun angekündigte Einzelfallprüfung wird deshalb vom ADFC begrüßt. Allerdings fehlen Angaben zur zeitlichen Umsetzung und konkrete Kriterien für die Bewertung. Der ADFC schlägt daher für die Bewertung vor, den „Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz“ (Jonas Klöpfer und Bernd Mayer-Zawar, Stadt Mainz, 06.2011) anzuwenden.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u></p> <p>Eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur (wie in der Tabelle 1 skizziert) macht Diskussionen über eine Radwegebenutzungspflicht hinfällig, denn auskömmliche Radverkehrsanlagen werden auch ohne Benutzungspflicht angenommen. Die grundsätzliche, pauschale Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der teilweise generalisierten Vorgehensweise anderer Kommunen ist in Münster nicht beabsichtigt. Stattdessen ist in jedem Fall eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Zentrales Kriterium bei der Abwägungsentscheidung im Einzelfall ist das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage. Die drei definierten Parameter dafür sind a) die zulässige Höchstgeschwindigkeit, b) die Verkehrsbelastungszahlen sowie c) die Anzahl der Fahrspuren. Sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden können, so sind Begleitmaßnahmen wie z. B. die Signalschaltungen hinsichtlich der Räumzeiten von Radfahrenden anzupassen und gleichzeitig die dann „Sonstigen (Hochbord-)Radwege“ nutzergerecht und verkehrssicher instand zu halten. Denn eine separate Radverkehrsinfrastruktur, wie sie nicht nur in Münster, sondern in fast allen anderen namhaften Fahrradstädten (z.B. Utrecht, Amsterdam, Kopenhagen) existiert, ist eine maßgebliche Voraussetzung für eine generationengerechte, komfortable, sichere und nutzerakzeptierte Verkehrsabwicklung. Sie trägt als infrastrukturelles „Fundament“ dazu bei, den hohen Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhalten und nachhaltig ausbauen zu können.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.12	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Abstellanlagen an Bahnhalt punkten sollten grundsätzlich überdacht sein!		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Grundsätzlich gilt, dass durch attraktive Fahrradabstellanlagen an Bahnhalt punkten die Einzugsbereiche signifikant vergrößert werden. Daher ist es notwendig, ein qualifiziertes und attraktives Angebot zu schaffen, das die multimodale Fortbewegung erleichtert. Nach dem Vorbild des Bahnhalt punktes Roxel sollen Leezenboxen mit Anlehnbügel n oder doppelstöckigen Fahrradständern und elektronischem Schließsystem sukzessive an allen Schienenhalt punkten als Standard installiert werden. Dies gilt auch für sämtliche Halt punkte bei Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn Münster-Sendenhorst (WLE).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die Überdachung von Abstellanlagen an Bahnhalt punkten ist bereits gängige Praxis und Bestandteil des Radverkehrskonzepts (s.o.: „nach dem Vorbild des Bahnhalt punktes Roxel“).		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.13	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Es fehlen konkrete Vorschläge, wie z. B. mehr Platz für Fahrräder in Bus und Bahn, Förderung der Radmitnahme über Jobtickets, evtl. sogar die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern etc.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Darüber hinaus gilt es, die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn (Stadt- und Regionalverkehr) weiterzuentwickeln. Denn für viele Bürgerinnen und Bürger ließe sich dadurch die individuelle Flexibilität auf ihren täglichen Wegen signifikant erhöhen und so eine vermehrte Nutzung des Umweltverbunds erreichen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Der Arbeitsauftrag an die Verwaltung ist in Kapitel 6.2 bereits hinreichend formuliert (s.o.).		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.14	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Fahrradparken: Die Angaben der Standards, nach Tabelle 2, sind zu unpräzise.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Siehe Tabelle 2 im RVK: Standards Fahrradparken</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Da es sich vielmehr um ein Konzept und weniger um ein Maßnahmenprogramm handelt, werden „lediglich“ Standards für das zukünftige Fahrradparken formuliert. Eine fehlende Präzisierung ist seitens der Verwaltung nicht zu erkennen.</p>		
<p>➤ Der Anregung wird nicht gefolgt</p>		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.15	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im öffentlichen Straßenraum sollen keine Doppelparkstände eingerichtet werden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Der Hauptbahnhof als zentraler Verkehrsknoten ist in Münster die Nr. 1 im Fahrradparken. Den Kapazitätsengpässen soll durch eine zweite Radstation (auf der Bahnhofostseite) mit bis zu 3.000 Stellplätzen sowie Doppelparkständern im öffentlichen Straßenraum (Bahnhofstraße, Hamburger Tunnel) entgegengewirkt werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Doppelparkstände sollen nur in Ausnahmefällen und bei außerordentlichem Parkdruck aufgestellt werden, u.a. im unmittelbaren Bahnhofsumfeld.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.16	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Statt Fahrradständern mit Haken, z. B. an Bushaltestellen, sind grundsätzlich Anlehnbügel vorzusehen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> In 2016 werden an insgesamt 16 Bushaltestellen im Stadtgebiet neue Abstellanlagen gebaut bzw. bestehende Anlagen erweitert, um eine sicheres Fahrradparken zu gewährleisten (in Summe handelt es sich um 82 Anlehnbügel sowie einen Fahrradständer (mit zehn Haken). Vergleichbar zu den geplanten Maßnahmen an Schienenhaltepunkten sollen hierdurch primär die Einzugsradien zur Förderung der Verknüpfung von Bus und Rad vergrößert werden. Um die Fahrradabstellsituation an den städtischen Bushaltestellen grundlegend zu verbessern, soll künftig ein zweijähriges Maßnahmenprogramm „Radabstellanlagen an Bushaltestellen“ aufgestellt und sukzessive umgesetzt werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Die Anregung entspricht dem derzeit gängigen Grundsatz. Fahrradständer mit Haken werden nur in absoluten Ausnahmefällen aufgestellt, beispielsweise um eine Trennwirkung zur Fahrbahn zu erzielen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.17	ADFC Münsterland e.V.	4.2
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Radabstellanlagen dürfen nicht auf Kosten von Gehwegflächen eingerichtet werden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Bei einer angestrebten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist zwingend die Fahrrad-Abstellthematik zu berücksichtigen. Denn wenn – wie gewünscht – künftig noch mehr Menschen das Fahrrad für die alltäglichen Wege nutzen, sind sichere und komfortable Abstellanlagen an Arbeitsplatzstandorten, in der Innenstadt und in stadtnahen Wohngebieten (Verstetigung des Programms „Fahrradständer in der Altstadt und in innenstadtnahen Wohngebieten“ (Beschlussvorlage V/0054/2012)) sowie an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV/SPNV ein zentrales Basiselement der Radverkehrsplanung.</p> <p>Siehe Tabelle 2 im RVK: Standards Fahrradparken</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Je nach verfügbaren Flächenkapazitäten sind Einzelfallentscheidungen hinsichtlich der Örtlichkeit von Fahrradabstellanlagen zu treffen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.18	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Zur Förderung der multimodalen Fortbewegung sind die Potenziale an Bahnhaltepunkte zu eruieren, es sind z. B. die tatsächlichen Ziele der Umsteiger oder mögliche Ziele zu ermitteln.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.19	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Aus aktuellem Anlass fordert der ADFC eine ausreichende Zahl anforderungsgerechter frei zugänglicher Abstellmöglichkeiten am Osteingang des Bahnhofs. Auch diese sollten überdacht sein.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Der Hauptbahnhof als zentraler Verkehrsknoten ist in Münster die Nr. 1 im Fahrradparken. Den Kapazitätsengpässen soll durch eine zweite Radstation (auf der Bahnhofstseite) mit bis zu 3.000 Stellplätzen [...] entgegengewirkt werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>An dieser Stelle sei auf die derzeitigen Planungen der Bahnhofstseite verwiesen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.20	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Die Dokumentation von Mängelmitteilungen sollte für die Bürger schnell und leicht einsehbar sein, beispielhaft ist die ehemalige Radwegemängelkarte des ADFC Münster.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Der Verwaltungsaufwand, der mit der Umsetzung der Anregung einhergehen würde, ist mit den derzeitigen finanziellen und personellen Ressourcen nicht leistbar.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.21	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Elektr. betriebene Luftstationen könnten über Werbung von Sponsoren finanziert werden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.3</u></p> <p>Als weitere Serviceeinrichtungen für Radfahrende sollen zusätzliche öffentlich nutzbare, elektrisch betriebene Luftstationen im Stadtgebiet installiert werden. Die Erfahrungen mit den Luftstationen an der Heinrich-Brüning-Straße und am Stadthaus III belegen, dass diese Stationen sehr gut angenommen werden. Daher ist im Innenstadtbereich, am Hauptbahnhof, in den stadtnahen Wohngebieten, an universitären Einrichtungen, an großen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten, Krankenhäusern etc. sowie in allen Stadtteilen an den zentralen Orten die Installation weiterer Luftstationen vorgesehen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die Luftstationen können aus Sicht der Verwaltung durchaus mittels Sponsoring finanziert werden. Voraussetzung ist allerdings, dass sich ein geeigneter „Werbepartner“ für eine langfristige Kooperation bereit erklärt.		
➤ Der Anregung wird gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.22	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Die Radverkehrswegweisung in ihrer jetzigen Ausführung wird kritisiert.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.3</u> Bereits jetzt verfügt Münster über ein dicht beschildertes Radverkehrsnetz, um gerade Ortsfremden die Orientierung zu erleichtern. Diese Radverkehrswegweisung ist regelmäßig zu kontrollieren und zeitnah instand zu setzen. Nur als ganzheitliches, fehlerfreies System erfährt die Wegweisung eine Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern und übernimmt so eine wichtige Servicefunktion.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die derzeitige Radverkehrswegweisung entspricht der landesweiten Wegweisung und den dazugehörigen Empfehlungen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.23	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Sicherheitskampagnen und -maßnahmen sollen sich an der polizeilichen Unfallstatistik orientieren und danach priorisiert werden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.3</u> PR-Image-Kampagnen pro Radverkehr mit dem Hinweis auf den städtischen Status als Fahrrad(haupt)stadt sollen zukünftig verstärkt initiiert werden, um das Thema Radverkehr noch deutlicher in der Öffentlichkeit zu platzieren. Einen guten Rahmen dafür bieten u.a. die großen Fahrradaktionstage auf dem Stübengassen-Platz. Es gilt die Aktionstage als jährliche Veranstaltung zu etablieren.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die Anregung entspricht der derzeit praktizierten Vorgehensweise. Auf Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramms werden mit verschiedenen Partnern (u.a. Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention) gezielt Maßnahmen und Kampagnen initiiert und durchgeführt.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.24	ADFC Münsterland e.V.	3.4, 6.2
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Der ADFC geht entgegen dem Entwurf (S. 146 ff), nicht davon aus, dass eine Umverteilung im Bereich des ruhenden Verkehrs ausreichend sein wird. Im Gegenteil, nur wenn auch der fließende Kfz-Verkehr eingeschränkt wird, können die Klimaziele und die Lärmreduktion erreicht werden. Denn sonst verkehrt sich die Radverkehrsförderung in eine reine Kfz-Förderung!</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 5</u> Wie bereits erwähnt, ist der Verkehrsraum für Radfahrende entsprechend der ambitionierten Zielsetzung und des hohen Radverkehrsaufkommens auszubauen. Im begrenzten öffentlichen Straßenraum des dicht bebauten Stadtgebiets kann die Vergrößerung der Verkehrsflächen für den Radverkehr aber vielerorts nur durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen erfolgen. Hierbei sind grundsätzlich alle Möglichkeiten zu prüfen, wobei unter Betrachtung der Straße als Verkehrs- und Aufenthaltsraum in erster Linie Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden sollen. Mit dieser Umverteilung von Verkehrsflächen wird nicht nur dem hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr Rechnung getragen, sondern gleichzeitig ein weiterer entscheidender Schritt zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung sowie der klimapolitischen Beschlüsse der Stadt Münster getan (siehe Kapitel 1).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Der Straßenraum dient primär der Fortbewegung und dem Aufenthalt von Menschen (Lebensraum). Die Befriedigung dieser Bedürfnisse muss oberste Priorität haben. Daher ist vorrangig der ruhende Verkehr restriktiv zu handhaben.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.25	ADFC Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Eine Umverteilung in der Fläche bedeutet zwangsläufig auch eine Umverteilung der Geldmittel. Geld das bisher für den Straßenbau und die Unterhaltung genutzt wurde, ist zukünftig in Radinfrastruktur zu investieren – und trägt zukünftig zu Einsparungen im städtischen Haushalt bei - denn Radverkehrsanlagen sind kostengünstiger in der Errichtung und in der Unterhaltung. Der ADFC fordert, dass jährlich mindestens 25,00 €/Einwohner in die Radinfrastruktur investiert werden. Natürlich sollten Ablösesummen nach § 51 BauO NRW zukünftig in den Radverkehr investiert werden.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 7</u></p> <p>Es versteht sich von selbst, dass das Radverkehrskonzept nur umgesetzt werden kann, wenn personelle Ressourcen und finanzielle Mittel hierfür zur Verfügung stehen. Inwieweit dies durch Umverteilung, oder zusätzliche Mittel zu erreichen ist, ist im Rahmen der politischen Beratung zu klären. Grundsätzlich bleibt jedoch anzumerken, dass sich Ausgaben zur Verbesserung des Radverkehrs (u.a. Bau, Unterhaltung, Winterdienst, Werbung) mehrfach amortisieren. Durch die Substituierung von Kfz-(Pendler)Verkehren können mittelfristig erhebliche Kosten im Straßenbau eingespart werden. Darüber hinaus ergeben sich gesundheits- und klimapolitische Effekte mit einem ebenfalls erheblichen volkswirtschaftlichen Gewinn, wenn der Radverkehr konsequent gefördert wird. Beispielberechnungen z.B. aus Dänemark zeigen: Während die Gesellschaft durch jeden geradelten Kilometer pro Person 16 Cent einspart, kostet jeder per PKW zurückgelegte Kilometer die Gesellschaft 15 Cent. Radfahren erzeugt also einen erheblichen Nettogewinn für die Gemeinschaft. Außerdem führt Radfahren auch zu individuellen Kostenvorteilen für jede(n) Einzelne(n): Jeder geradete Kilometer kostet nur 8 Cent, jeder per PKW zurückgelegte Kilometer hingegen durchschnittlich 50 Cent. Somit stellt sich Radverkehr insgesamt als innerstädtische Mobilitätsform für die Kommune als bei weitem wirtschaftlichste Mobilitätsform dar.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Der NRVP (Nationaler Radverkehrsplan) spricht bei Vorreiterstädten des Radverkehrs von einem Finanzbedarf von etwa 15 Euro pro Einwohner für den Umbau, Neubau, die Erhaltung und die betriebliche Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Der seitens der Planungsverwaltung vorgeschlagene Finanzansatz für Münster ist der Beschlussvorlage „Radverkehrskonzept“ zu entnehmen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
1.26	ADFC Münsterland e.V.	3.2
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Um mit geringen Kosten schon kurzfristig Verbesserungen im Radverkehr zu ermöglichen schlägt der ADFC vor, den Radverkehr vermehrt im Mischverkehr zu führen, bei gleichzeitiger Senkung der Kfz-Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Dann stände den Radfahrenden mehr Fläche zur Verfügung - nicht mehr nur die zu schmalen und unfallträchtigen Radwege. Damit wären unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten möglich und die bessere Nutzung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 5</u> Da mancherorts eine Umverteilung der Flächen und somit eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur nicht umsetzbar ist, muss dort [...] über die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr nachgedacht werden. Dazu ist dort allerdings zwingend eine punktuelle oder flächendeckende Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus, also eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge, in Betracht zu ziehen, um hierbei auch die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.1	VCD Regionalverband Münsterland	1.11, 2.4, 6.3
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Menschen, die zügig von A nach B kommen wollen oder müssen, brauchen eine Radinfrastruktur auf eigenen Wegen und auf gemischt genutzten Fahrbahnen, auf denen sie deutlich zügiger mit Rad vorankommen als bisher und auf denen der Autoverkehr zeitlich zumindest relativ verlieren muss.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur (wie in der Tabelle 1 skizziert) macht Diskussionen über eine Radwegebenutzungspflicht hinfällig, denn auskömmliche Radverkehrsanlagen werden auch ohne Benutzungspflicht angenommen. Die grundsätzliche, pauschale Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der teilweise generalisierten Vorgehensweise anderer Kommunen ist in Münster nicht beabsichtigt. Stattdessen ist in jedem Fall eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Zentrales Kriterium bei der Abwägungsentscheidung im Einzelfall ist das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage. Die drei definierten Parameter dafür sind a) die zulässige Höchstgeschwindigkeit, b) die Verkehrsbelastungszahlen sowie c) die Anzahl der Fahrspuren. Sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden können, so sind Begleitmaßnahmen wie z. B. die Signalschaltungen hinsichtlich der Räumzeiten von Radfahrenden anzupassen und gleichzeitig die dann „Sonstigen (Hochbord-)Radwege“ nutzergerecht und verkehrssicher instand zu halten. Denn eine separate Radverkehrsinfrastruktur, wie sie nicht nur in Münster, sondern in fast allen anderen namhaften Fahrradstädten (z.B. Utrecht, Amsterdam, Kopenhagen) existiert, ist eine maßgebliche Voraussetzung für eine generationengerechte, komfortable, sichere und nutzerakzeptierte Verkehrsabwicklung. Sie trägt als infrastrukturelles „Fundament“ dazu bei, den hohen Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhalten und nachhaltig ausbauen zu können.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.2	VCD Regionalverband Münsterland	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Menschen, die nur aus Ängstlichkeit das Rad nicht nutzen und das Auto für sicherer halten, werden umsteigen, wenn sie nicht mehr von KFZ bedrängt und geschnitten werden und die Autofahrer auf hinreichend Seitenabstände achten. (Orientierung an STVO notwendig und überwiegend hinreichend).</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.3</u> Darüber hinaus sollen Kommunikationsstrategien dazu dienen, das Positive des Radverkehrs hervorzuheben, aber auch Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z. B. mehr Regeltreue, Gelassenheit und Gefahrenbewusstsein zu geben. Denn dies gelingt nur, wenn eine pro-aktive Öffentlichkeitsarbeit stattfindet.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Hinreichende Seitenabstände bei Überholvorgängen oder zu parkenden Autos sowie gegenseitige Rücksichtnahme können Bestandteil von zukünftigen PR-Kampagnen sein, die bereits im Radverkehrskonzept Erwähnung finden (s.o.).</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.3	VCD Regionalverband Münsterland	1.1, 3.1
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Die Orientierung im Entwurf an den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist kein Blick in die Zukunft, sondern selbstverständliche rechtliche Basis für NRW. Die Standards gelten für jede Stadt, auch z.B. für Dortmund mit seinem Anteil von höchstens 10% Radverkehr. Was für Dortmund fördernd sein mag, ist in Münster beim Radverkehr eine Bremse.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Die übergeordnete Zielsetzung (Kapitel 3) macht deutlich, dass nicht nur der gegenwärtige Radverkehr komfortabel und sicher geführt werden muss, sondern das besondere Augenmerk auf dem zukunftsgerechten Ausbau der Infrastruktur liegen soll. Nur so kann die mittelfristige „Zielmarke“ von 50 % Radverkehrsanteil am Modal Split der Münsteraner erreicht werden. Hierzu bedarf es in Münster der Anwendung von Radverkehrsstandards (siehe Tabelle 1), die sich an den Standardmaßen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)) orientieren, aber im Bedarfsfall (z.B. hoch frequentierte Querschnitte und Velorouten) auch darüber hinausgehen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.4	VCD Regionalverband Münsterland	1.11, 2.1, 6.3
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Fahrbahnverbote aufheben: Die Fahrbahn ist in Münster durchgängig die direkteste, die zügigste Strecke mit den besten, reibungsärmsten und häufig sogar wirklich guten Oberflächen. Diese Fahrbahnen müssen als Regel- und Normalfall der STVO für den Radverkehr, besonders für den zügigen Radverkehr offen bleiben. In Münster wird bisher der Radverkehr häufig ausgebremst zugunsten eines schnellen Autoverkehrs: Den angestrebten veröffentlichten Zielen entgegengesetzt.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur (wie in der Tabelle 1 skizziert) macht Diskussionen über eine Radwegebenutzungspflicht hinfällig, denn auskömmliche Radverkehrsanlagen werden auch ohne Benutzungspflicht angenommen. Die grundsätzliche, pauschale Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der teilweise generalisierten Vorgehensweise anderer Kommunen ist in Münster nicht beabsichtigt. Stattdessen ist in jedem Fall eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Zentrales Kriterium bei der Abwägungsentscheidung im Einzelfall ist das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage. Die drei definierten Parameter dafür sind a) die zulässige Höchstgeschwindigkeit, b) die Verkehrsbelastungszahlen sowie c) die Anzahl der Fahrspuren. Sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden können, so sind Begleitmaßnahmen wie z. B. die Signalschaltungen hinsichtlich der Räumzeiten von Radfahrenden anzupassen und gleichzeitig die dann „Sonstigen (Hochbord-)Radwege“ nutzergerecht und verkehrssicher instand zu halten. Denn eine separate Radverkehrsinfrastruktur, wie sie nicht nur in Münster, sondern in fast allen anderen namhaften Fahrradstädten (z.B. Utrecht, Amsterdam, Kopenhagen) existiert, ist eine maßgebliche Voraussetzung für eine generationengerechte, komfortable, sichere und nutzerakzeptierte Verkehrsabwicklung. Sie trägt als infrastrukturelles „Fundament“ dazu bei, den hohen Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhalten und nachhaltig ausbauen zu können.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.5	VCD Regionalverband Münsterland	1.9
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Tatsächliche Absicherung eines zukunftsfähigen Veloroutenstandards: Die im Entwurf vorgesehene Orientierung an der Tabelle 1 kann in der Umsetzung zu einem Stückwerk ertüchtigter Pättkes führen: Für heutige Radfahrende vielleicht erfreulich, für einen Klima wirksamen Umstieg einer bedeutsamen Anzahl jetziger Autofahrer und Autofahrerinnen noch unattraktiv.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Soweit umsetzbar besteht ohnehin der Anspruch, eine möglichst attraktive Infrastruktur für den stadtreionalen Radverkehr vorzuhalten. In enger Abstimmung mit den Umlandgemeinden werden gemeinsame Handlungsziele erarbeitet. Den Ausführungen des Radverkehrskonzepts zu der Thematik Velorouten ist nichts hinzuzufügen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.6	VCD Regionalverband Münsterland	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Zusätzliche Maßnahme, in der Stadt ansatzweise praktiziert, im RVK 2025 zu wenig verankert: Langfristige Kooperation mit Firmen, Unternehmen, Verbänden, die bisher aus praktischen Gründen sehr auf das Auto setzen. (Erste positive Beispiele: Das Bewerben von Lastenrädern auf der Messe Trends in der Halle Münsterland 2015; „Münsters Allianz für Klimaschutz - Das Netzwerk der Unternehmen“, 1. Juli 2014.)</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
2.7	VCD Regionalverband Münsterland	3.3, 3.4
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Wenn nicht in das RVK 2025, so gehören zumindest in den Generalverkehrsplan VEP 2025 gezielter Maßnahmen, um Autofahren unkomfortabler und unnötiger zu machen: z. B. Pfortnerampeln, abgelegene Parkplätze, Quartiersparkplätze, Auto arme Wohngebiete und lange effektive Umweltspuren mit Bevorrechtigungen für ÖPNV (im Schienenverkehr schon in der Regel selbstverständlich).</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
3.1	Umweltforum Münster e.V.	1.1, 2.3
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Das vorliegende Radverkehrskonzept wird einer Stadt, die ihre Fahrradfreundlichkeit betont und damit wirbt, nicht gerecht. [...] Die bloße Umsetzung der ERA-Standards würde sich nur auf das absolut notwendige Minimum beschränken, setzt das Abstimmungsergebnis beim Bürgersymposium nicht um und kann nicht wirklich der Anspruch der Stadt Münster sein.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Die übergeordnete Zielsetzung (Kapitel 3) macht deutlich, dass nicht nur der gegenwärtige Radverkehr komfortabel und sicher geführt werden muss, sondern das besondere Augenmerk auf dem zukunftsgerechten Ausbau der Infrastruktur liegen soll. Nur so kann die mittelfristige „Zielmarke“ von 50 % Radverkehrsanteil am Modal Split der Münsteraner erreicht werden. Hierzu bedarf es in Münster der Anwendung von Radverkehrsstandards (siehe Tabelle 1), die sich an den Standardmaßen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)) orientieren, aber im Bedarfsfall (z.B. hoch frequentierte Querschnitte und Velorouten) auch darüber hinausgehen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
<p>➤ Der Anregung wird nicht gefolgt</p>		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
3.2	Umweltforum Münster e.V.	1.26
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Die Profis auf dem Gebiet sind die Teilnehmer des ADFC. Deren Konzept und die Vorschläge unterstützen wir. Diese sind unserer Auffassung nach allerdings kaum in das vorliegende Konzept eingeflossen. Ebenfalls nicht eingeflossen ist der Wunsch des ehemaligen Polizeipräsidenten Herrn Weiß nach einer Reduzierung des Tempolimits auf 30 km/h. Dies dient in allererster Linie der Verkehrssicherheit. Das Unfallbild wurde im Konzept angesprochen, jedoch die beiden höchst bedauerlichen Todesfälle im vergangenen Jahr nicht einmal erwähnt.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 5</u></p> <p>Da mancherorts eine Umverteilung der Flächen und somit eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur nicht umsetzbar ist, muss dort [...] über die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr nachgedacht werden. Dazu ist dort allerdings zwingend eine punktuelle oder flächendeckende Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus, also eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge, in Betracht zu ziehen, um hierbei auch die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können.</p> <p><u>Vgl. Kapitel 1</u></p> <p><u>Derzeitiges Unfallbild:</u> Nach wie vor ist die Sicherheit der Radfahrenden in Münster ein vorrangiges Problem. Zwar verunglückten im Jahr 2015 erfreulicherweise 88 Radfahrende (entspricht minus 12,2 Prozent) weniger als im Vorjahr, gleichwohl stellen Fahrradbenutzer immer noch fast die Hälfte (46,6%) der verunglückten Personen (gesamt: 1.166) und sind an etwa jedem fünften (22,0%) meldepflichtigen Verkehrsunfall beteiligt. Dabei gilt es nach Aussage der Polizei im Fachbericht zur Verkehrsunfallentwicklung 2015 zu berücksichtigen, „dass die Fahrradunfallstudie Münster eine hohe Dunkelziffer belegt und die tatsächlich Gesamtzahl dreimal höher liegen dürfte.“</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Den Ausführungen im Radverkehrskonzept hinsichtlich Geschwindigkeitsreduzierungen und derzeitigem Unfallbild (als Teilaspekt der Veranlassung) ist nichts hinzuzufügen. Aus Sicht der Verwaltung bedarf es keiner expliziten Nennung einzelner Unfallgeschehnisse (wie beispielsweise überaus bedauerlicher Todesfälle), um die Notwendigkeit des Radverkehrskonzepts zu erläutern.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
3.3	Umweltforum Münster e.V.	2.7, 3.4
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Untrennbar verbunden mit einem Radverkehrskonzept ist ein Konzept zur Reduzierung des Autoverkehrs. Bei wesentlich geringerem Autoverkehr und einer Herabsetzung der Möglichkeiten des MIV wären die Bedingungen für den Radverkehr besser und ein zukunftsgerechtes Konzept wesentlich einfacher zu entwickeln und umzusetzen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
3.4	Umweltforum Münster e.V.	1.24, 2.7, 3.3, 6.2
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Wir sehen im vorliegenden Konzept eine Beibehaltung des Status quo mit kleinen Verbesserungen für den Radverkehr und kleinen Einschränkungen für den MIV. Grundsätzlich bleibt der Autoverkehr privilegiert (Festhalten an einer generellen Radwegbenutzungspflicht) und die Praxis in Münster (Kostenlose Parkplätze zentrumsnah, Duldung des Parkens auf Bürgersteigen) lassen eine wirkliche fortschrittliche Entwicklung in Münster reine Vision bleiben.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 5</u> Im begrenzten öffentlichen Straßenraum des dicht bebauten Stadtgebiets kann die Vergrößerung der Verkehrsflächen für den Radverkehr aber vielerorts nur durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen erfolgen. Hierbei sind grundsätzlich alle Möglichkeiten zu prüfen, wobei unter Betrachtung der Straße als Verkehrs- und Aufenthaltsraum in erster Linie Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden sollen. Mit dieser Umverteilung von Verkehrsflächen wird nicht nur dem hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr Rechnung getragen, sondern gleichzeitig ein weiterer entscheidender Schritt zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung sowie der klimapolitischen Beschlüsse der Stadt Münster getan (siehe Kapitel 1).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts. Grundsätzlich gilt: Der Straßenraum dient primär der Fortbewegung und dem Aufenthalt von Menschen (Lebensraum). Die Befriedigung dieser Bedürfnisse muss oberste Priorität haben. Daher ist vorrangig der ruhende Verkehr restriktiv zu handhaben.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
3.5	Umweltforum Münster e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Die wissenschaftliche Faktenlage (und dies in einer Stadt mit großer Universität) bleibt nahezu unberücksichtigt.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die Anregung 3.5 ist aufgrund unzureichender Erläuterung bzw. Pauschalisierung seitens des Verantwortlichen der Anregung nicht nachvollziehbar. Der Verwaltung ist nicht ersichtlich, inwieweit die wissenschaftliche Faktenlage im Radverkehrskonzept zu kurz kommt.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.1	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Durch die rasante Entwicklung im Bereich der E-Mobilität wird die Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer erheblich erhöht, sodass ein höheres Risiko in allen Bereichen – stadtplanerisch, verkehrstechnisch und unfalltechnisch – entsteht.</p> <p>Die Radwege sind auf Grund der teilweisen Rücksichtslosigkeit der Radfahrer zu schmal, um die entsprechenden daraus resultierenden Überholmanöver sicher ohne Nutzung der anderen Verkehrsflächen und somit Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer z.B. Fußgänger -auch Behinderte-, Nah- und Individualverkehr abwickeln zu können.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 4.1</u> Durch Formulierung konkreter Zielstandards hinsichtlich der Breite und Qualität von Radverkehrsanlagen, die künftig allen Radverkehrsmaßnahmen zu Grunde gelegt und im Regelfall umgesetzt werden sollen, soll die Radverkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht optimiert [...] werden.</p> <p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Wenn Straßenquerschnitte besonders hohe Radverkehrsmengen aufweisen und die Bemaßungen der ERA nicht ausreichen um Komfort und Sicherheit zu gewährleisten, werden Einzelfallentscheidungen zugunsten (noch) breiterer Radverkehrsanlagen angestrebt. Die Verwaltung wird sich in diesen Fällen am Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) orientieren, um die Qualität des Radverkehrsablaufs sicherzustellen. Dabei gilt, dass in der Regel die Qualitätsstufe QSV C nicht unterschritten werden sollte, da es ansonsten zu einer deutlichen Einschränkung der Bewegungsfreiheit kommt.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.2	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	1.17
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Es müssen zusätzliche Abstellanlagen für Fahrräder entstehen. Diese Abstellanlagen und deren Nebenflächen dürfen nicht das Wegenetz der Fußgänger in seiner Breite von mindestens 1,50 m nicht beeinträchtigen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Bei einer angestrebten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist zwingend die Fahrrad-Abstellthematik zu berücksichtigen. Denn wenn – wie gewünscht – künftig noch mehr Menschen das Fahrrad für die alltäglichen Wege nutzen, sind sichere und komfortable Abstellanlagen an Arbeitsplatzstandorten, in der Innenstadt und in stadtnahen Wohngebieten (Verstetigung des Programms „Fahrradstände in der Altstadt und in innenstadtnahen Wohngebieten“ (Beschlussvorlage V/0054/2012)) sowie an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV/SPNV ein zentrales Basiselement der Radverkehrsplanung.</p> <p>Siehe Tabelle 2 im RVK: Standards Fahrradparken</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Je nach verfügbaren Flächenkapazitäten sind Einzelfallentscheidungen hinsichtlich der Örtlichkeit von Fahrradabstellanlagen zu treffen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.3	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	1.10
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Der Wunsch nach einer möglichst glatten Oberfläche darf im Innstadtbereich nicht dazu führen, dass die Radfahrer den Fußweg nutzen. z.B. Rothenburg-Prinzipalmarkt		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u></p> <p>Ein weiteres zentrales Kriterium komfortabler Radverkehrsanlagen ist die Ausstattung mit einer möglichst glatten Oberfläche. Denn durch einen möglichst geringen Rollwiderstand erhöht sich der Fahrkomfort erheblich und vergrößert sich die Reichweite deutlich (bei gefastem Betonsteinpflaster ist der individuelle Energieverbrauch gegenüber Asphalt 40 % höher, bei wassergebundener Decke sogar 50-100 % höher).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Das Radverkehrskonzept trifft in Kapitel 6.1 Aussagen zur Oberflächenbeschaffenheit von Radverkehrsanlagen und nicht von Gehwegen. Selbstverständlich ist seitens der Verwaltung nicht beabsichtigt, dass Radfahrende den Gehweg nutzen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.4	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
An Querungsstellen und an Bushaltestellen ist sicherzustellen, dass Fußgängern ein sicheres Überqueren von Fuß- und Radweg möglich ist.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Sichere Querungen von Fuß- und Radwegen gehören ganz unabhängig vom Radverkehrskonzept bereits zum Planungsstandard in Münster.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.5	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Es sollte sichergestellt werden, dass auch Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Barrieren durch behindernd abgestellte Fahrräder“ erfolgt.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.3</u> Darüber hinaus sollen Kommunikationsstrategien dazu dienen, das Positive des Radverkehrs hervorzuheben, aber auch Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z. B. mehr Regeltreue, Gelassenheit und Gefahrenbewusstsein zu geben.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Barrieren durch behindernd abgestellte Fahrräder können Bestandteil von zukünftigen PR-Kampagnen sein, die bereits im Radverkehrskonzept Erwähnung finden (s.o.).		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.6	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Bei der Errichtung der Hinweisschilder auf Gehwegen einer Breite zwischen 2,00 m - 2,50 m werden durch die Pfosten Anbindepunkte für gesichert parkende Fahrräder geboten. Dadurch reduziert sich die Gehwegbreite auf unter 1,50 m, sodass eine sichere Nutzung des Gehweges durch Menschen mit Behinderung, Senioren und Familien mit Kindern nicht möglich ist. Durch abgestellte Räder am Gebäude reduziert sich die nutzbare Fläche nochmalig um ca. 0,70 m. D.h. die nutzbare Gehwegbreite beträgt ca. 0,80 m.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Grundsätzlich ist die Aufstellung von Verkehrsschildern unerlässlich, die Standorte werden nach unterschiedlichen Kriterien sorgsam abgewogen. In Einzelfällen kann es dadurch auch zu einer Reduzierung von Geh- und/oder Radwegbreiten kommen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.7	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Zwischen niveaugleichen Fuß- und Radwegen ist ein Trennstreifen nach DIN 32984 in mindestens 30 cm Breite vorzusehen. Dieser Trennstreifen ist für die Orientierungshilfe und die Erkennbarkeit des verfügbaren Gehbereiches der Blinden wichtig, um Unfälle zu vermeiden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Die Verwaltung wird zu dieser Anregung eine separate Beschlussvorlage erstellen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
4.8	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Hierzu ist besonders darauf zu achten, dass bei Umbau- und Neubaumaßnahmen entsprechend genügend Stellplätze für Fahrräder auf privatem Grund bereitgestellt werden. Die Vorlage V/0597/2011 Richtlinie zur Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfs gem. § 51 BauO NRW, die im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 13.10.2011 zur Kenntnis genommen worden ist, sollte als Grundlage dienen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.2</u> Siehe Tabelle 2 im RVK: Standards Fahrradparken</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Nach Inkrafttreten der Novellierung der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) wird die Verwaltung eine Fahrradabstellsatzung erstellen (siehe Kapitel 6.2, Tabelle).</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
5.1	Stadtwerke Münster GmbH	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Mit den Vorschlägen und den genannten Zielen für den ruhenden Verkehr im Radverkehrskonzept sind wir einverstanden. Allerdings fehlt uns im fließenden Verkehr die Berücksichtigung der Belange des ÖPNV. Dieser wird im Bereich "Fahren" überhaupt nicht betrachtet. Wir bitten darum, im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes, die Querbeziehungen zwischen Fahrrad und ÖPNV im Radverkehrskonzept deutlich herauszustellen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV:</u> Der Hauptbahnhof als zentraler Verkehrsknoten ist in Münster die Nr. 1 im Fahrradparken. Den Kapazitätsengpässen soll durch eine zweite Radstation (auf der Bahnhofostseite) mit bis zu 3.000 Stellplätzen sowie Doppelparkständern im öffentlichen Straßenraum (Bahnhofstraße, Hamburger Tunnel) entgegengewirkt werden.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass durch attraktive Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltedpunkten die Einzugsbereiche signifikant vergrößert werden. Daher ist es notwendig, ein qualifiziertes und attraktives Angebot zu schaffen, das die multimodale Fortbewegung erleichtert. Nach dem Vorbild des Bahnhaltedpunktes Roxel sollen Leezenboxen mit Anlehnbügel oder doppelstöckigen Fahrradständern und elektronischem Schließsystem sukzessive an allen Schienenhaltedpunkten als Standard installiert werden. Dies gilt auch für sämtliche Haltepunkte bei Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn Münster-Sendenhorst (WLE). Für den Betrieb der Leezenboxen ist nach Abschluss des Testlaufs am Haltepunkt Roxel über eine Vergabe an einen professionellen Betreiber zu entscheiden. Die unmittelbare Nähe zum Bahnsteig ist mitunter wesentlich für die Akzeptanz und den Erfolg der jeweiligen Abstellanlage. Um den Nutzern von E-Bikes und Pedelecs gerecht zu werden, sind Elektro-Schließfächer zum Aufladen der Akkus vorzuhalten.</p> <p>In 2016 werden an insgesamt 16 Bushaltedstellen im Stadtgebiet neue Abstellanlagen gebaut bzw. bestehende Anlagen erweitert, um eine sicheres Fahrradparken zu gewährleisten (in Summe handelt es sich um 82 Anlehnbügel sowie einen Fahrradständer (mit zehn Haken). Vergleichbar zu den geplanten Maßnahmen an Schienenhaltedpunkten sollen hierdurch primär die Einzugsradien zur Förderung der Verknüpfung von Bus und Rad vergrößert werden. Um die Fahrradabstellsituation an den städtischen Bushaltedstellen grundlegend zu verbessern, soll künftig ein zweijähriges Maßnahmenprogramm „Radabstellanlagen an Bushaltedstellen“ aufgestellt und sukzessive umgesetzt werden. Darüber hinaus gilt es, die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bus und Bahn (Stadt- und Regionalverkehr) weiterzuentwickeln. Denn für viele Bürgerinnen und Bürger ließe sich dadurch die individuelle Flexibilität auf ihren täglichen Wegen signifikant erhöhen und so eine vermehrte Nutzung des Umweltverbunds erreichen.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>In Kapitel 6.2 des Radverkehrskonzepts ist die Verknüpfung ÖPNV/Fahrrad als multimodale Lösung ausführlich beschrieben (s.o.). Eine weitere Thematisierung, etwa im Kapitel „Fahren“, ist aus Sicht der Verwaltung nicht Bestandteil eines Radverkehrskonzeption, sondern vielmehr der Gesamtverkehrsplanung bzw. Nahverkehrsplanung.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
5.2	Stadtwerke Münster GmbH	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Insbesondere in der stärkeren Ausbildung gemeinsamer Sonderspuren von Bus und Fahrrad (Umweltspur, Busspur mit Freigabe Rad oder Fahrradstraße mit Freigabe Linienbus) bestehen aus Sicht der Stadtwerke und des ADFC noch erhebliche Potenziale, z.B. auf wichtigen Einfallstraßen wie der Wolbecker Straße. Hiermit würde einerseits der Busverkehr signifikant beschleunigt andererseits die Sicherheit für den Radfahrer nachhaltig verbessert.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Gemeinsame Sonderspuren (Bus/Fahrrad) gehören zum gängigen Planungsinstrumentarium. Auch zukünftig sind Planung und Bau von Sonderspuren bei geeigneten Randbedingungen angedacht. Einer „stärkeren Ausprägung“ stehen aber häufig die beengten Straßenraumverhältnisse entgegen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
5.3	Stadtwerke Münster GmbH	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Für die Baumaßnahmen der Stadtwerke Münster ist die Aussage aus dem Entwurf des Radverkehrskonzepts „...die Verkehrsführung für Radfahrende an Baustellen, insbesondere private Bauvorhaben und Arbeiten am Leitungsnetz, weist immer wieder erhebliche Mängel und damit Verkehrsgefährdungen auf“ nicht nachvollziehbar, da die Verkehrsführung mit dem Ordnungsamt der Stadt Münster abgestimmt wird und die Sicherheitsvorkehrungen im Rahmen unserer Bauüberwachung regelmäßig überprüft werden.</p> <p>Seitens der Stadt Münster gab es in den vergangenen Jahren keine Hinweise, die auf „erhebliche Mängel“ hindeuteten. Weder direkt noch in den regelmäßigen Gesprächsrunden mit dem Tiefbauamt. Falls es zu Kritikpunkten kam, bezogen sich diese in der Regel auf die Kommunikation einzelner Baumaßnahmen in der Öffentlichkeit.</p> <p>Aus den zuvor genannten Gründen bitten wir die Worte „und Arbeiten am Leitungsnetz“ zu streichen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u></p> <p>Die Verkehrsführung für Radfahrende an Baustellen, insbesondere private Bauvorhaben und Arbeiten am Leitungsnetz, weist immer wieder erhebliche Mängel und damit Verkehrsgefährdungen auf. In Zukunft sollen Baustellenkonzepte sicherstellen, dass die Kontinuität und Verkehrssicherheit für den Radverkehr gewährleistet ist und diese intensiver als bisher nach Einrichtung vor Ort überprüft werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Da das Radverkehrskonzept nicht die Intention hat, nur bestimmte Vorhabenträger für eine mangelhafte Verkehrsführung an Baustellen verantwortlich zu machen, sondern vielmehr auf die allgemeine Problematik hinweisen will, wird der Passus im Radverkehrskonzept folgendermaßen geändert:</p> <p><i>Die Verkehrsführung für Radfahrende an Baustellen ist durch Baustellenkonzepte sicherzustellen. So soll die Kontinuität und Verkehrssicherheit für den Radverkehr gewährleistet sein und intensiver als bisher nach Einrichtung vor Ort überprüft werden.</i></p>		
➤ Der Anregung wird gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
6.1	BUND-Kreisgruppe Münster	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Schon das übergeordnete Leitziel „Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ greift zu kurz. In einer wachsenden Stadt könnte mehr Radverkehr entstehen, auch wenn sich die Verkehrsmittelwahl zuungunsten des Fahrrads entwickelt. Das Ziel darf nicht „mehr Radverkehr“ sein, das Ziel muss eine Erhöhung des Radverkehrsanteils sein.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Die übergeordnete Zielsetzung (Kapitel 3) macht deutlich, dass nicht nur der gegenwärtige Radverkehr komfortabel und sicher geführt werden muss, sondern das besondere Augenmerk auf dem zukunftsgerechten Ausbau der Infrastruktur liegen soll. Nur so kann die mittelfristige „Zielmarke“ von 50 % Radverkehrsanteil am Modal Split der Münsteraner erreicht werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Der Entwurf des Radverkehrskonzepts nennt die Erhöhung des Radverkehrsanteils zwar nicht im übergeordneten Leitziel, sehr wohl aber wird die mittelfristige Zielmarke von 50% Radverkehrsanteil explizit in Kapitel 6.1 beschrieben. Dies wäre ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Ist-Zustand. Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist daher nichts hinzuzufügen.</p>		
<p>➤ Der Anregung wird nicht gefolgt</p>		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
6.2	BUND-Kreisgruppe Münster	1.24, 3.4
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Dem Radverkehr muss, wo nicht genug Verkehrsfläche vorhanden ist, Fläche zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Den Kampf um den knappen Verkehrsraum aber haben die Autoren des Radverkehrskonzepts schon aufgegeben bevor sie ihn begonnen haben.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 5</u> Wie bereits erwähnt, ist der Verkehrsraum für Radfahrende entsprechend der ambitionierten Zielsetzung und des hohen Radverkehrsaufkommens auszubauen. Im begrenzten öffentlichen Straßenraum des dicht bebauten Stadtgebiets kann die Vergrößerung der Verkehrsflächen für den Radverkehr aber vielerorts nur durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen erfolgen. Hierbei sind grundsätzlich alle Möglichkeiten zu prüfen, wobei unter Betrachtung der Straße als Verkehrs- und Aufenthaltsraum in erster Linie Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden sollen. Mit dieser Umverteilung von Verkehrsflächen wird nicht nur dem hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr Rechnung getragen, sondern gleichzeitig ein weiterer entscheidender Schritt zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung sowie der klimapolitischen Beschlüsse der Stadt Münster getan (siehe Kapitel 1).</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Der Entwurf des Radverkehrskonzepts formuliert sehr deutlich, dass vielerorts eine Umverteilung der vorhandenen Verkehrsflächen erfolgen muss. Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.</p>		
<p>➤ Der Anregung wird nicht gefolgt</p>		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
6.3	BUND-Kreisgruppe Münster	1.11, 2.1, 2.4
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Die Planer glauben wohl doch nicht daran, dass sie eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur schaffen werden, die die Radfahrer freiwillig nutzen wollen. Die Radwegebenutzungspflicht manifestiert durch den Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer das Recht des Autofahrers auf die uneingeschränkte Nutzung der Straße. Sie bestärkt den Autofahrer darin, Radfahrer als Störfaktoren im Verkehrsfluss zu sehen. Eine zukunftsfähige städtische Verkehrspolitik muss die vorrangige Ausrichtung auf das Auto überwinden. Wenn man Menschen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad bewegen will, muss das Radfahren attraktiver werden und die Anreize zur Benutzung des Autos müssen vermindert werden. Wenn Radfahrer die Fahrbahn bevorzugen, weil die Radwege unzureichend sind, muss das im Regelfall möglich sein, zumal in einer Stadt, die sich ihrer Fahrradfreundlichkeit rühmt.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur (wie in der Tabelle 1 skizziert) macht Diskussionen über eine Radwegebenutzungspflicht hinfällig, denn auskömmliche Radverkehrsanlagen werden auch ohne Benutzungspflicht angenommen. Die grundsätzliche, pauschale Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der teilweise generalisierten Vorgehensweise anderer Kommunen ist in Münster nicht beabsichtigt. Stattdessen ist in jedem Fall eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Zentrales Kriterium bei der Abwägungsentscheidung im Einzelfall ist das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage. Die drei definierten Parameter dafür sind a) die zulässige Höchstgeschwindigkeit, b) die Verkehrsbelastungszahlen sowie c) die Anzahl der Fahrspuren. Sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden können, so sind Begleitmaßnahmen wie z. B. die Signalschaltungen hinsichtlich der Räumzeiten von Radfahrenden anzupassen und gleichzeitig die dann „Sonstigen (Hochbord-)Radwege“ nutzergerecht und verkehrssicher instand zu halten. Denn eine separate Radverkehrsinfrastruktur, wie sie nicht nur in Münster, sondern in fast allen anderen namhaften Fahrradstädten (z.B. Utrecht, Amsterdam, Kopenhagen) existiert, ist eine maßgebliche Voraussetzung für eine generationengerechte, komfortable, sichere und nutzerakzeptierte Verkehrsabwicklung. Sie trägt als infrastrukturelles „Fundament“ dazu bei, den hohen Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhalten und nachhaltig ausbauen zu können.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Den Ausführungen im Radverkehrskonzept ist nichts hinzuzufügen.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
6.4	BUND-Kreisgruppe Münster	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Wir vermissen im Entwurf des Radverkehrskonzepts die Forderung nach Tempo 30 in der Innenstadt.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Anregung (generelle Forderung nach Tempo 30 in der Innenstadt) um Aspekte der Gesamtverkehrsplanung und nicht explizit um Bestandteile eines Radverkehrskonzepts.</p> <p>Daher trifft das Radverkehrskonzept diesbezüglich keine Aussagen, sondern formuliert stattdessen, dass „zwingend eine punktuelle oder flächendeckende Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus, also eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge, in Betracht zu ziehen“ ist, wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt wird (vgl. Kapitel 5).</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.1	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: Kommunale Seniorenvertretung	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Das Angebot von Ladestationen für Pedelec-Akkus ist für Senioren, die in der Stadt unterwegs sind, wichtig.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Derzeit lassen sich noch keine hinreichenden Bedarfe erkennen, die ein zusätzliches städtisches Angebot von Ladestationen rechtfertigen würde. Beispielsweise im Radlager (Stubengasse) ist das Aufladen von Pedelec-Akkus bereits möglich.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.2	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: Handelsverband NRW – Westfalen Münsterland	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Es fehlt eine konkrete Selbst-Verpflichtung und Verbindlichkeit, etwa konkrete Jahreszahlen für die Erreichung bestimmter Ziele.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Aus Sicht der Verwaltung führt die Nennung konkreter Jahreszahlen nicht zu einer Beschleunigung hinsichtlich der Zielerreichung. Radverkehrsplanung ist klassische Angebotsplanung und so von der freien, individuellen Willensentscheidung der Verkehrsteilnehmer abhängig.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.3	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: Industrie- und Handelskammer	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Bei dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur dürfen nicht der Besucher- und der Wirtschaftsverkehr eingeschränkt werden, denn sie bilden die Basis für die Wirtschaftskraft dieser Stadt.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Das Radverkehrskonzept zielt nicht auf die Reduzierung notwendiger Besucher- und Wirtschaftsverkehre ab, sondern auf die Substituierung „überflüssiger“ Kfz-Fahrten.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.4	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: Industrie- und Handelskammer	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollten die Baumittel nicht aus anderen Ressorts umgeschichtet werden, denn sie werden auch an anderen Stellen im Straßennetz gebraucht.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Im Radverkehrskonzept gibt es keine konkreten Ausführungen zu dieser Thematik.		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Ob zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, kann nicht Bestandteil einer Radverkehrskonzeption sein. Die Mittelverteilung ist stets von politischen Entscheidungen abhängig.		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

ANLAGE 5: Anregungen zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.5	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: Münsterland e.V.	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p>Die Qualitätsradwege kommen als ein Baustein von Münsters Qualität für die Touristen in dem Radverkehrskonzept zu kurz. Die Touristen vergleichen die Qualität des Reiseziels Münster mit anderen Destinationen. Die Routen, die die Touristen fahren wollen, können, aber müssen nicht mit den Velorouten für die Alltagsradler identisch sein. Hier sollte noch einmal sorgfältig hingeschaut werden, welche Wege auch für die Zielgruppe Touristen ausgebaut werden sollen.</p>		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Vgl. Kapitel 6.1</u> Siehe Tabelle 1 im RVK: Breiten und Ausstattung für Radverkehrsanlagen in Münster</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
<p>Die im Radverkehrskonzept definierten Standards schließen selbstverständlich auch vordergründig touristische Wege mit ein. Die Qualifizierung dient dem Gesamtnetz und soll dazu beitragen, sämtliche Radinfrastruktur aufzuwerten, also auch touristische Routen.</p>		
➤ Der Anregung wird nicht gefolgt		

Anregung Nr.	Verantwortlich für die Anregung	Verweise
7.6	Mündliche Mitteilung im Rahmen der 6. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr: BUND Münster	-
Inhalt der Anregung zum Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
Das Radverkehrskonzept soll mit den Planwerken Luftreinhalteplan und im Lärmaktionsplan der Stadt Münster verknüpft werden.		
Entwurf des Radverkehrskonzepts – Münster 2025:		
<p><u>Beschlüsse zum Klimaschutz:</u> Die Stadt Münster setzt seit knapp 25 Jahren auf den kommunalen Klimaschutz. 1992 richtete sie einen Beirat für Klima und Energie ein; ein Gremium von Wissenschaftlern mit dem Auftrag, Empfehlungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen um 25 Prozent bis 2005 zu erarbeiten. Nach Abschluss dieser Arbeit installierte die Stadt 1995 die Koordinierungsstelle für Klima und Energie (Klenko), die die Empfehlungen des Beirats zu einem Handlungskonzept zusammenstellte und seitdem mit Erfolg für ihre konsequente Umsetzung sorgt. Da in der Vergangenheit gerade die Herausforderungen im Zuge des Klimawandels in aller Munde waren, hat der Rat der Stadt Münster am 12.03.2008 ein ambitioniertes Klimaschutzziel mit einer CO₂-Reduzierung von 40 Prozent bis 2020 (Basis 1990) und einen Anteil von 20 Prozent erneuerbare Energien an der gesamten Energieversorgung der Stadt Münster beschlossen. Ein konkreter Maßnahmenplan ist im Rahmen des Klimaschutzkonzepts 2020 für Münster erarbeitet worden. Damit gehen die Beschlüsse zum Umweltverbund einher. Der Verkehr wirkt sich maßgeblich auf viele Bereiche der Umwelt aus. So hängen die Belastungen durch Luftschadstoffe, Lärm und der CO₂-Ausstoß in erheblichem Maße von der Wahl des Verkehrsmittels ab. Daher soll der Umweltverbund, und somit auch der Radverkehr im Modal Split gestärkt werden.</p>		
Stellungnahme der Verwaltung:		
Im Entwurf des Radverkehrskonzepts werden in Kapitel 1 (Veranlassung) der Luftreinhalteplan und der Lärmaktionsplan nicht explizit genannt. Es ist aus Sicht der Verwaltung durchaus sinnvoll im Radverkehrskonzept auf diese Planwerke hinzuweisen.		
➤ Der Anregung wird gefolgt		