

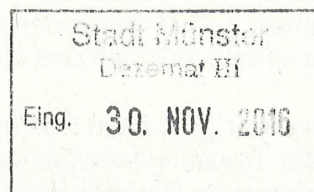
61.42.0013
Phillip Oeinck



29.11.2016
61 62

**Amt für Bürger- und Ratsservice
Bezirksverwaltung Münster-Nord
Bezirksvertretung Münster-Nord**

Paß



über III

Verkehrsentlastung durch verbesserte Radverkehrsinfrastruktur

hier: Antrag Nr. A-N/0024/2013 der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Nord vom 04.12.2013

Mit dem Antrag (A-N/0024/2013) der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Nord vom 04.12.2013 wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob und wie in den Stadtteilen Kinderhaus und Coerde kurzfristig durch die Planung und den Bau von Fahrradschnellwegen eine Attraktivierung des Fahrradverkehrs und eine Entlastung der Stadtteilzentren zu erzielen ist. Die Antragstellerin weist explizit auf die Entwicklung im Bereich der E-Bikes hin und skizziert die daraus resultierenden Potenziale.

Bevor konkret auf den Antrag der CDU-Fraktion eingegangen wird, ist es angezeigt, hier zunächst grundlegend das Thema „Beabsichtigte Entwicklungen des Radverkehrs in Münster“ kurz zu erläutern:

Die Verwaltung hat unter Federführung des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehrsplanung in den vergangenen zwei Jahren nach intensiver Diskussion mit den Partnern am Runden Tisch Radverkehr (Politik, Interessenverbände, Polizei, etc.) und unter direkter Bürgerbeteiligung im Rahmen des Bürgersymposiums Radverkehr das Radverkehrskonzept – Münster 2025 erarbeitet und dem ASSVW zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. V/0647/2016, mehrheitlich geändert beschlossen am 24.11.2016).

Das Radverkehrskonzept setzt Standards für Radverkehrsanlagen wie Mindestbreiten und eine durchgängige Rotmarkierung, behandelt die Fahrradabstellthematik und trifft Aussagen zu den Themenfeldern Kommunikation und Service.

Ein zentraler Baustein des Radverkehrskonzepts ist die Integration der Stadtregionalen Veloroutenkonzeption (vgl. V/0650/2016, beraten im ASSVW am 22.09.2016, beschlossen im Rat am 28.09.2016, parallel dazu in allen Umlandgemeinden beraten und beschlossen).

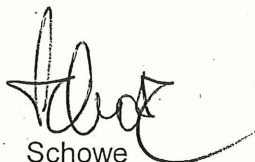
Die Stadtregionale Veloroutenkonzeption sieht die Verbindung von Münsters Umlandgemeinden und Außenstadtteilen mit der Münsteraner Promenade vor. Auf 13 Routen sollen Radfahrende zügig, komfortabel und sicher aus allen Korridoren in die Innenstadt und wieder hinaus geführt werden. Die 13 Routen werden ergänzt durch zahlreiche Zubringer-, Tangential und Bypassverbindungen. Es ist beabsichtigt, dass so zukünftig vermehrt Pendlerfahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt und Kfz-Fahrten substituiert werden.

Da weder Platz noch Geld den Ausbau aller 13 Routen als klassische Radschnellwege im Sinne des NRW-Landesstandards zulassen, hat die Stadt Münster in engem Austausch mit den Umlandgemeinden klare Aussagen zu Mindestanforderungen an die Infrastruktur formuliert, die unterhalb

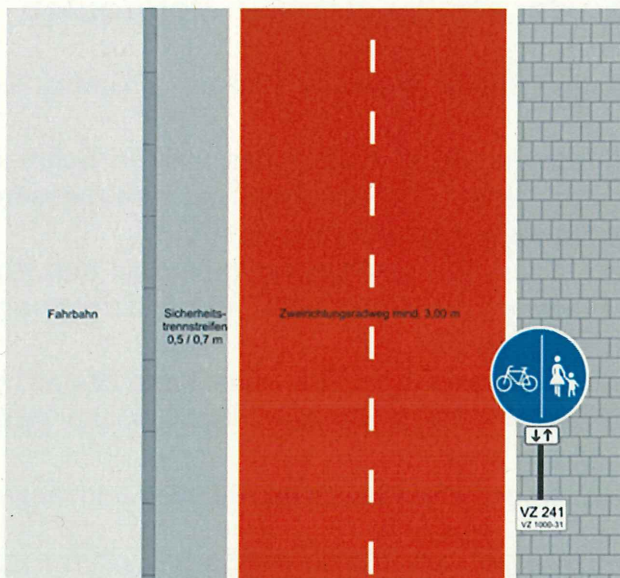
des NRW-Standards niedrigschwelliger und somit rascher realisierbar sind (siehe Anlage A). So können alle Korridore von einer Ertüchtigung der jeweiligen Velorouten profitieren.

Für den Korridor Münster-Nord wurden mehrere Routenverläufe festgelegt (siehe Anlage B): Oberste Priorität sollen Maßnahmen auf den Routen Greven via Zentrum Nord sowie der Route Gasselstiege haben. Derzeitig werden z.B. Ausbaumaßnahmen des kombinierten Geh-/Radwegs parallel zur Bahnstrecke nördlich und südlich des Holtmannswegs durchgeführt.

Nach Umsetzung aller geplanten Maßnahmen in den kommenden Jahren ist mit einer erheblichen Verbesserung der Radverkehrssituation in Münster Nord zu rechnen. Die Verwaltung wird über geplante Maßnahmen im Rahmen von politischen Vorlagen informieren.


Schowe

Anlage A



Separater Radweg zwei Richtungen:
3,0 m Breite zuzüglich Sicherheitsstreifen

Fahrradbahnrandmarkierungen auf dem Radweg an der Warendorfer Straße in MS



Foto: Stadt Münster

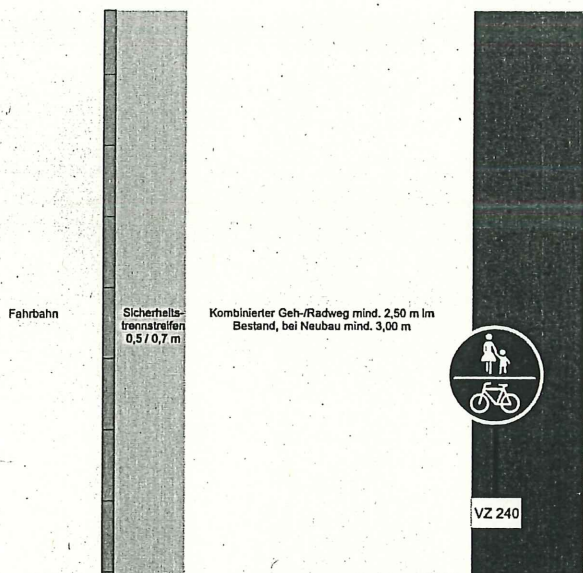
Anlage A

Mindestanforderungen für den Ausbau der stadtreionalen Velorouten

Für die Ertüchtigung und den Ausbau der stadtreionalen Velorouten sollen zukünftig die nachfolgenden Mindestanforderungen gelten.

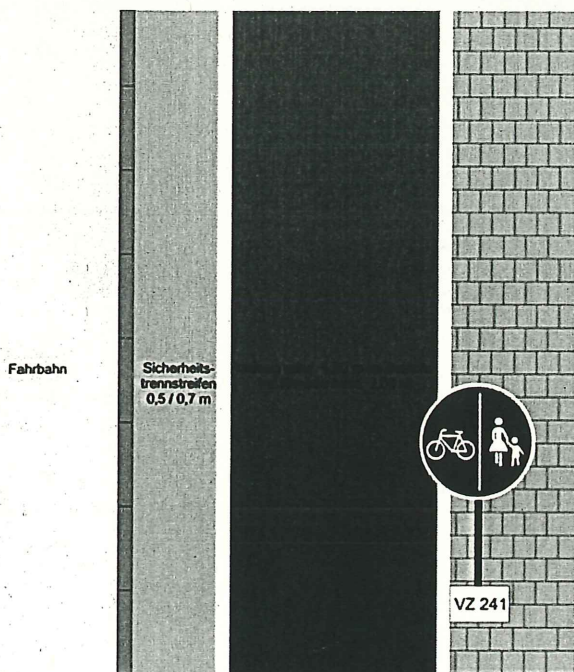
- Außerorts soll eine beidseitige Fahrbahnrandmarkierung in Form eines weißen Schmalstrichs aufgebracht werden, die auch bei verminderten Sichtverhältnissen eine bessere Orientierung und ein größeres Maß an Sicherheit bietet (vgl. Abbildung u. Foto).
- Zusätzlich zu dieser Fahrbahnrandmarkierung ist ein Sicherheitstrennstreifen (in den Abbildungen grau dargestellt) zwischen dem Radweg und der Fahrbahn vorzusehen, um Fahrbahn und Radweg optisch klar voneinander zu trennen.
- Die Fahrbahndecke sollte stets aus Asphalt oder Betonsteinpflaster ohne Fuge bestehen. Auf eine wassergebundene Decke ist zu verzichten. Außerdem müssen Schlaglöcher oder Wurzelschäden ausgeschlossen werden.
- Soweit finanzierbar, wird eine situations- und umgebungsabhängige Beleuchtung angestrebt.
- Ziel ist es insgesamt, eine durchgängige Verbindung ohne Netzunterbrechungen zu gewährleisten, die eine(n) bedarfsgerechte(n) Reinigung, Unterhaltung und Winterdienst einschließt.

Beispielhaft sind im Folgenden drei Varianten, wie der Radweg realisiert werden könnte, im Querschnitt graphisch dargestellt.



Kombinierter Geh-/Radweg:

- im Bestand: mind. 2,50 m Breite (je nach Frequentierung breiter) zuzüglich Sicherheitsstreifen
- bei Neubau: mind. 3,00 m Breite (je nach Frequentierung breiter) zuzüglich Sicherheitsstreifen



Separater Radweg eine Richtung:

- im Bestand: mind. 1,60 m
- bei Neubau 2,0 m Breite zuzüglich Sicherheitsstreifen