

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Vorlagen-Nr.:	<b>V/0125/2018</b>
Auskunft erteilt:	Herr Grimm
Ruf:	492 66 00
E-Mail:	Grimm@stadt-muenster.de
Datum:	08.02.2018

Betrifft

Herstellung von roten Fahrradstraßen

Beratungsfolge

27.02.2018	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
01.03.2018	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
06.03.2018	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
06.03.2018	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
08.03.2018	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
08.03.2018	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
13.03.2018	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
13.03.2018	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
14.03.2018	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
14.03.2018	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

Die Herstellung von roten Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Münster wird beschlossen. Die Art der Roteinfärbung wird in jedem Einzelfall in Abhängigkeit von den Herstellungskosten, den Lebenszykluskosten und den baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten entschieden.

**Finanzielle Auswirkungen**

Die für die Roteinfärbung erforderlichen Herstellungskosten, die über die Herstellungskosten einer konventionellen Bauweise hinausgehen, sind nicht zuwendungsfähig und durch die Stadt Münster zu tragen. In der nachfolgenden Kostenbetrachtung handelt es sich um Mehrkosten, die über die konventionelle Bauweise hinausgehen. Enthalten sind auch die Kosten für die erforderlichen vorbereitenden Arbeiten (Feinfräsen, Rissverfüllung, etc.). Es wird davon ausgegangen, dass die Anteile der roten Markierungen bei 10 % und die Anteile der roten Dünnschichtbeläge bzw. der roten Asphaltdeckschichten bei jeweils 45 % der einzufärbenden Flächen liegen.

<u>Erstinvestitionskosten</u>				Anteil	Fläche	Kosten
Rote Markierung:	25 €/m <sup>2</sup>	→		10%	12.500	312.500 €
Roter Dünnschichtbelag:	30 €/m <sup>2</sup>	→		45%	56.250	1.687.500 €
Roter Asphalt	60 €/m <sup>2</sup>	→		45%	56.250	3.375.000 €
<b>Gesamt:</b>						<b>5.375.000 €</b>
<u>Folgekosten</u>				Anteil	Fläche	Kosten
Rote Markierung:	2,50 €/m <sup>2</sup>	→		10%	12.500	31.250 €
Roter Dünnschichtbelag:	3,00 €/m <sup>2</sup>	→		45%	56.250	168.750 €
Roter Asphalt	3,00 €/m <sup>2</sup>	→		45%	56.250	168.750 €
<b>Gesamt:</b>						<b>368.750 €</b>

Die o. g. höheren Investitionskosten für den roten Asphalt werden durch die längere Nutzungsdauer kompensiert.

Die für die Umsetzung und Erhaltung notwendigen konsumtiven und investiven Finanzmittel sind für die Jahre 2018 ff bereits bei den Maßnahmen „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ und „Velorouten Stadtregion Münster“ teilweise veranschlagt. Es wird vorgeschlagen, die darüber hinaus gehenden Bedarfe aus den für die Maßnahme „Masterplan Mobilität 2035+“ bereitgestellten Mitteln zu finanzieren.

### **Begründung:**

Im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) wurde am 24.11.2016 das „Radverkehrskonzept – Münster 2025“ beschlossen. Das Radverkehrskonzept beinhaltet konkrete Zielstandards hinsichtlich der Breite und der Qualität von Radverkehrsanlagen. Mit Hilfe der Zielstandards soll die Radverkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht optimiert und durch ein einheitliches Erscheinungsbild sichtbarer und sicherer gemacht werden. Unter anderem sollen Fahrradstraßen nach dem langjährig bewährten niederländischem Vorbild rot eingefärbt werden.

Da auf den Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch besondere farbliche Hervorhebung Rechnung getragen werden. Dies ist u. a. empfehlenswert, weil Fahrradstraßen in der jetzigen baulichen Ausgestaltung (Piktogramme und Beschilderung) kaum als solche wahrgenommen werden – weder von den Radfahrern, noch von den Autofahrern. Durch die Roteinfärbung wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht. Gerade in der Fahrradstadt Münster mit ihrem extrem hohen Radverkehrsanteil ist dies allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung vorgesehen, die an den Knotenpunkten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung nur unterbrochen wird und so die Durchgängigkeit der Fahrradstraße auch optisch unterstreicht.

Abstimmungen mit der Bezirksregierung Münster und dem Ministerium für Verkehr NRW haben ergeben, dass die im Radverkehrskonzept vorgesehene Roteinfärbung von Fahrradstraßen nicht zuwendungsfähig ist. Als Begründung wird aufgeführt, dass eine Roteinfärbung über den erforderlichen Standard hinausgeht. Die hierfür anfallenden Mehrkosten sind demnach vollständig durch den städtischen Haushalt zu tragen.

### **Bauliche Anforderungen**

Für die Herstellung von roten Fahrradstraßen kommen verschiedene Bauweisen in Frage. Dabei handelt es sich insbesondere um rote Markierungen, rote Dünnschichtbeläge oder rote Asphaltdeck-

schichten. Da Fahrradstraßen in nahezu allen Fällen im Bereich von Fahrbahnen liegen, ist die Wahl der geeigneten Bauweise zur Roteinfärbung stark von den vorhandenen Randbedingungen abhängig. Die Herstellungskosten spielen eine wichtige Rolle, jedoch sind auch die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen einer Lebenszyklusbetrachtung einzubeziehen. Weitere Kriterien sind die Verkehrsbelastung, die Nutzung der Flächen (Kfz, ÖPNV, Rad) sowie die Inanspruchnahme der Flächen durch Dritte (Versorgungsträger). Rein technisch lässt sich die Roteinfärbung wie folgt umsetzen.

#### Rote Markierung

Die rote Markierung von Fahrradstraßen eignet sich vorzugsweise für kleinere Flächen, beispielsweise bei klein- bis mittelflächigen Reparaturen und nach Aufgrabungen durch Versorgungsunternehmen. Für großflächige Maßnahmen oder eine Ersterstellung ist diese Bauweise dagegen nicht geeignet. Die Haltbarkeit der Markierung wird mit zehn Jahren angesetzt.

#### Roter Dünnschichtbelag

Für die Aufbringung von rotem Dünnschichtbelag ist i.d.R. eine punktuelle Vorbereitung der vorhandenen Asphaltdecke erforderlich (Feinfräsen, Rissverfüllung), damit diese die anforderungsgerechte Grundlage für das Aufbringen des Dünnschichtbelages bildet. Die Bauweise ist sowohl für kleinflächige, als auch für großflächige Maßnahmen geeignet. Ein roter Dünnschichtbelag eignet sich insbesondere für die Roteinfärbung von vorhandenen asphaltierten Fahrbahnen, die einen baulich guten Zustand aufweisen. Die Haltbarkeit des Dünnschichtbelages wird mit zehn Jahren angesetzt.

#### Rote Asphaltdeckschicht

Die Herstellung einer roten Asphaltdeckschicht ist nur für großflächige Maßnahmen sinnvoll, da eine wirtschaftliche Produktion von rotem Asphalt nur in großen Mengen möglich ist, es jedoch in Deutschland im Gegensatz zu den Niederlanden noch keine ausreichende Nachfrage gibt. Eine rote Asphaltdeckschicht ersetzt die konventionelle Asphaltdeckschicht vollständig. Diese Bauweise eignet sich daher eher für aufwändige Maßnahmen bei denen aus baulichen Gründen die Deckschicht erneuert werden muss (z.B. auch nach Kanalbau) oder ein kompletter Neubau erforderlich ist. Die Herstellungskosten sind gegenüber den beiden o.g. Verfahren höher, die Haltbarkeit wird demgegenüber aber mit zwanzig Jahren angesetzt.

#### **Weitere Anforderungen**

Neben den beschriebenen baulichen Anforderungen sind ggf. einzelfallbezogen auch stadtgestalterische und denkmalrechtliche Anforderungen zu berücksichtigen. Beispielsweise können Fahrbahnen, die mit Natursteinpflaster befestigt sind, voraussichtlich nicht nach den o.g. Standards rot eingefärbt werden. Fahrbahnen aus Betonsteinpflaster sind mit roten Pflastersteinen um zupflastern. Die flächenmäßigen Schnittmengen der im Bestand vorhandenen sowie der geplanten Fahrradstraßen sind aber als eher gering einzuschätzen.

#### **Fahrradstraßen in Münster**

Aktuell sind in Münster 12 Fahrradstraßen eingerichtet und künftig sollen 10 weitere Fahrradstraßen hinzukommen (siehe Anlage 1) Insgesamt umfassen alle vorhandenen und geplanten Fahrradstraßen eine Fläche von rund 125.000 m<sup>2</sup>.

#### **Umsetzung**

Die Umsetzung der Roteinfärbungen der einzelnen Maßnahmen wird unter möglichst synergetischen Randbedingungen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen oder, wenn keine Sanierung des Bestandes

erforderlich ist, unter Bündelung mehrerer Maßnahmen im Stadtgebiet zu einer möglichst umfangreichen Gesamtausschreibung vorgenommen.

Die Art der Roteinfärbung wird in jedem Einzelfall in Abhängigkeit von den Herstellungskosten, den Lebenszykluskosten und den baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten entschieden. Ebenso werden ggf. weitere technische Entwicklungen in den nächsten Jahren oder auch die Marktentwicklung hier positiven Einfluss nehmen können. Nicht auszuschließen sind Lieferengpässe aufgrund des derzeit noch nicht ausreichend vorhandenen Marktes.

Es ist vorgesehen, die Maßnahmen aus der Anlage 1 in den kommenden fünf Jahren erstmalig umzusetzen.

Für jede Maßnahme wird das Tiefbauamt die erforderlichen Einzel- bzw. Listenbeschlüsse vorbereiten und der Politik zur Entscheidung vorlegen.

i. V.

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

Anlage