



Weseler Str. 19-21

48151 Münster

Tel. 0251 76026743

Fax 0251 76023830

gruppe@orange-ratms.de

---

Protokollnotiz

Münster, den 06.02.2019

Öffentliche Vorlage V/0003/2019 Stellungnahme der Ratsgruppe Piraten/ÖDP

Wilhelmstraße - Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Orléans-Ring und Einsteinstraße und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wilhelmstraße/ Einsteinstraße

Basis dieser Stellungnahme ist die Stellungnahme des ADFC Münsterland zur gleichen Vorlage

Zum Einstieg:

Die Ratsgruppe findet die Einrichtung von Fahrradstraßen immer gut.

Die Ratsgruppe findet gut geplante und vernetzte Fahrradstraßen besser!

Politik und Verwaltung hätten am Beispiel (des Teilabschnitts) Wilhelmstraße die Chance zu zeigen, dass es in Münster mit einer vorbildlichen Umsetzung wieder gelingen kann

- ein Zeichen für den Alltagsradverkehr – entsprechend seiner quantitativen und ökologischen Bedeutung – zu setzen;
- endlich einen positiven Einstieg in das ambitionierte Radverkehrskonzept 2025 zu schaffen;
- den Netzgedanken zu stärken und damit auch das Veloroutenkonzept;
- zukunftsorientierte Radverkehrspolitik zu gestalten.

Nachdem aus Kostengründen eine – ohnehin umstrittene – Roteinfärbung in Münster bislang nicht umgesetzt wird, empfiehlt die Ratsgruppe auch hier auf diese zu verzichten und die Mittel besser in flankierende bauliche Maßnahmen sowie ernsthafte Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrserziehung für das bislang – vor allem bei Autofahrenden – unklare Konzept der

Fahrradstraße zu investieren. Farbe ist das „Sahnehäubchen“, wenn alle wesentlichen infrastrukturellen Maßnahmen umgesetzt sind.

Die Ratsgruppe begrüßt, dass PKW-Parkplätze reduziert werden und drängt auf weitere Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr einschränken und Fahrradstraßen für den motorisierten Verkehr weniger attraktiv machen – für Radfahrende aber erhöhen. Das Mindeste wäre (endlich) eine „Anlieger frei“-Regelung. Polizei und Ordnungsamt sollten durch Öffentlichkeitsarbeit, Prävention und Repression den „Charakter“ einer Fahrradstraße im Stadtbewusstsein generell verankern.

Da wir vermuten, dass in der politischen und vor allem öffentlichen Diskussion eher die – relativ einfach zu lösenden – Aspekte der Fahrradstraße „an sich“ im Vordergrund stehen, haben wir zudem die beiden Einmündungssituationen Einsteinstraße bzw. Orléans-Ring näher betrachtet. Hier können flankierende Maßnahmen eine verminderte Attraktivität für den Kfz-(Durchgangs)Verkehr bewirken. Zugleich werden damit Bequemlichkeit, Reisegeschwindigkeit und Sicherheit für Radfahrende gesteigert. Leider wird mit dem geplanten Teilstück – 500 Meter Straße in einem Wohngebiet, schon jetzt Tempo 30 – nicht berücksichtigt, wie Radfahrende zügig und sicher über die großen (Auto)Verkehrsadern gelangen: über den Ring und durchaus mitzudenken – am Neutor! Bei näherer Betrachtung greift die Planung deutlich zu kurz. Eine mutige Gesamtlösung würde am Neutor beginnen und im Idealfall die gesamte Wilhelmstraße als Fahrradstraße ausweisen. Eine „Reduktionsvariante“ sollte den Fuß- und Radverkehr auf dem engen ersten Teilstück Wilhelmstraße entflechten und – selbstverständlich auf Kosten von Parkplätzen und Autoverkehr – einen Radfahrstreifen einrichten. Das Minimum wäre auch hier Tempo 30, durchgehend für die Wilhelm- und Einsteinstraße; idealerweise wäre die Bevorrechtigung der Wilhelm- vor der Einsteinstraße. Auch die Verbindung zum Veloroutenkonzept und der Bezug zur (potenziellen) Fahrradstraße Hüfferstraße sollte gesehen werden. Aktuell erkennen wir einen eher einfach umzusetzenden, relativ teuren „Solitär“ Fahrradstraße Teilstück (!) Wilhelmstraße, dessen Motivation möglicherweise stärker in Verbindung mit der Kanalsanierung steht, als mit einer zukunftsorientierten Radverkehrsförderung. Die naheliegende Schlussfolgerung aus dem nun vorliegenden Plan Wilhelmstraße lautet: Münster braucht schleunigst einen Netzplan der vorhandenen und projektierten Fahrradstraßen, um die (Planungs)Lücken deutlich zu machen.

Hintergrund und Details

Nachdem die Vorlage am 15.01.2019 bei den Beratungen in der Bezirksvertretung-Mitte keine Mehrheit fand, geht sie am 7.02.2019 in den Planungsausschuss (Ausschuss für Stadtplanung,

Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen, ASSVW). Dort soll über sie entschieden werden. Aktuell liegen zwei alternative Versionen vor. Darunter eine Reduktionsvariante – die im Kern auf eine bauliche Veränderung von Zufahrtstrassen verzichtet, nicht aber auf Rotmarkierung und Fahrradpiktogramme. Diese Variante wäre vermutlich rund 350.000 € günstiger.

Auch wenn die älteste Fahrradstraße Deutschlands nicht – wie oft behauptet – die Schillerstraße in Münster ist (vielmehr findet sich diese in Bremen), so ist die Idee und das Konzept „Fahrradstraße“ fast drei Jahrzehnte alt. Vor diesem Hintergrund muss verwundern, dass Fahrradstraßen – vielleicht mit Ausnahme der Kanalpromenade – geradezu grotesk gegen ihre Bezeichnung, den gesunden Menschenverstand und die Intention der StVO verstoßen.

Dies zeigt sich, geradezu exemplarisch an der Schillerstraße, die in den ermüdenden Zyklen von Protest – öffentlicher Aufmerksamkeit – Ankündigung von Konzepten – Erörterung von Vorschlägen Ermattung – abflauendes Interesse in periodischen Abständen abgehandelt werden.

Es gibt in Münster aktuell 19 Straßen, die 12 Fahrradstraßen (also Achsen) bilden. Es ist hinlänglich bekannt, dass es sich hier um einen Flickenteppich handelt. Gewachsenes Stückwerk, das den Netzcharakter und zusammenhängende Planung vermissen lässt. Hier reiht sich die Wilhelmstraße nun bruchstückhaft ein.

Aus der Anlage 1 zur Vorlage V/0125/2018 („Einrichtung/ Rotmarkierung von Fahrradstraßen“) wird deutlich, dass 19 weitere Straßen zu 10 Fahrradstraßen (zum Teil als Achsen) umgewidmet werden sollen. Mit der Nummer 19 der Vorlage V/0125/2018 soll nun ein Teilstück (!) der Wilhelmstraße das „Patchwork“ der Fahrradstraßen ergänzen. Die nachvollziehbare und in der Öffentlichkeit geäußerte Kritik, dass hier wieder eine beliebige, singuläre Maßnahme umgesetzt werden soll, ist zutreffend.

Die Frage bleibt, warum Fahrradstraßen im Bestand (etwa Schillerstraße, Hittorfstraße oder – wie zwischenzeitlich angekündigt – Bismarckallee) nicht zunächst auf einen „fahrradstraßenwürdigen“ Standard gebracht werden, um die Idee und das Konzept (endlich) im Bewusstsein der Autofahrenden, aber auch der Fahrradfahrenden zu verankern. Warum schafft es die Stadt Münster nicht, vorbildhaft zu demonstrieren, wie ein „gute“ Fahrradstraße aussehen muss, und allen am Straßenverkehr Teilnehmenden deutlich zu machen, welche Verhaltensregeln dort gelten?

Der Anspruch der Stadt Münster kann nicht sein, dass in periodischen Abständen und Medienberichten das Thema schulterzuckend und schlussendlich folgenlos abgehandelt wird. Und hie und da ein neuer Flicker hinzugefügt wird.

Der Anspruch an eine Fahrradstraße muss sein, eine sichere, Reisezeit sparende, komfortable und kommunikative Hauptverbindung für Fahrradfahrende zu schaffen.

## Einbindung in vorhandene Konzepte

In Anlage 1: Radverkehrskonzept– Münster 2025 (S. 9 f.) werden Konzept und Anspruch der Fahrradstraße explizit ausgeführt:

Um die Qualität für Radfahrende zu steigern und den Radverkehr zu bündeln, sollen im Verlauf aufkommensstarker Radverkehrs-Verbindungen bzw. -Achsen weitere, deutlich wahrnehmbare Fahrradstraßen ausgewiesen werden (z.B. Südstraße, Achse Hermannstraße/Dahlweg, Achse Prinz-Eugen-Straße/Weißenburgstraße). Sofern der Radverkehr aktuell noch nicht die vorherrschende Verkehrsart darstellt und durch die Ausweisung als Fahrradstraße ein wichtiger Netzschluss, z. B. im Verlauf einer stadtreionalen Veloroute geschaffen werden soll, ist von der Einrichtungsermächtigung Gebrauch zu machen, dass der Radverkehr alsbald die ‚vorherrschende Verkehrsart werden soll‘, damit so weiterer Radverkehr generiert werden kann (siehe Kapitel 3: Übergeordnete Zielsetzung). Hinsichtlich der Erkennbarkeit und somit der Akzeptanz von Fahrradstraßen werden zukünftig und rückwirkend alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet durchgängig bevorrechtigt, auch sofern sie in Tempo 30-Zonen verlaufen, und erhalten ein einheitliches Design. So soll die Asphaltoberfläche durchgängig rot eingefärbt werden (s.o.). Vorbild sind die Fahrradstraßen in den Niederlanden. Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung an beiden Fahrradbahnradern vorgesehen, die an den Knoten und Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung unterbrochen wird. Da auf Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch die Hervorhebung als Bestandteil der Fahrradinfrastruktur Rechnung getragen werden, vergleichbar zur Markierung von Radfahrstreifen. So heben sich Fahrradstraßen von anderen Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich ab und die Aufmerksamkeit wird auf den Radverkehr gelenkt.

Daran muss sich das Vorhaben an der „Wilhelmstraße“ messen lassen.

Verwiesen sei auch auf das Veloroutenkonzept; denn auch wenn das nun geplante Teilstück der Wilhelmstraße nicht direkt an den „Grünen Verteiler“ Promenade angebunden ist und eine geplante Veloroute aus dem wachsenden Stadtteil Gievenbeck weiter südlich verläuft, muss dieser Netz-Zusammenhang selbstverständlich beachtet werden. Eine "potenzielle Veloroute" nach Gievenbeck/ Roxel soll über Hüfferstraße / Waldeyerstraße/ Schmeddingstraße führen. Eine in der Theorie wunderbare Fahrradstraße (zudem mit dem Abzweig in die Fahrradstraße Hittorfstraße) bei

der Notwendigkeit und Netzwerkgedanke sicherlich nachvollziehbarer wären.

So aber wird aus gegebenem Anlass (umfangreiche Kanalbauarbeiten, hydraulische Sanierung des Regenwasserkanals) ein weiterer Flicker zum vorhandenen Teppich hinzugefügt, bei dem relativ hohe Kosten und tatsächlicher Nutzen zumindest auf den ersten Blick unklar sind. Unklar scheint auch der zeitliche Horizont – Münster und seine Radfahrenden im Alltag brauchen jetzt und sofort Lösungen. Und nicht ab ca. 2020.

Im Übrigen wäre auch die Achse Einsteinstraße und Von-Esmarch-Straße eine wohl sinnvollere und eher zukunftsorientierte Variante.

Ein erweiterter Blick muss die gesamte Wilhelmstraße, beginnend am Hotspot Neutor, ins Auge fassen. Hier handelt es sich um eine der wichtigsten „Universitätsrouten“ zu den weit nach Westen ausgreifenden WWU-Instituten, der Fachhochschule und der Mensa am Coesfelder Kreuz. Diese werden aber nicht direkt – also in gerader Linie über die Einsteinstraße – sondern verschwenkt und auf Umwegen erreicht. Sicherlich ein wichtiger Aspekt, der Einfluss auf die Akzeptanz und Nutzung und einer neuen Fahrradstraße haben kann.

Das Teilstück Fahrradstraße Wilhelmstraße muss selbstverständlich über den Einmündungsbereich Einsteinstraße weitergedacht (und geplant) werden: Von der Innenstadt Richtung Coesfelder Kreuz müssen diese Überlegungen an der unterdimensionierten Aufstellfläche Lazarettstraße/ Neutor Innenstadt beginnen, die nicht ungefährliche Konstellation an der Tankstelle und vor allem den viel zu schmalen Radweg berücksichtigen. Hier gibt es erhebliches Konfliktpotenzial mit dem ebenfalls viel zu schmalen Fußweg, der in Tankstellennähe zudem gern zugeparkt wird.

Im weiteren Verlauf der Wilhelmstraße gibt es weitere Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr; etwa an der Bushaltestelle. Zudem gibt es hier – je nach Saison – Außengastronomie die üblichen Begleiterscheinungen eines Pizzadienstes. Die Einmündung an der (kleinen) Grevener Straße ist sehr unübersichtlich. Die Ratsgruppe sähe hier drei Varianten: eine mutige, eine ambitionierte und eine einfach umsetzbare.

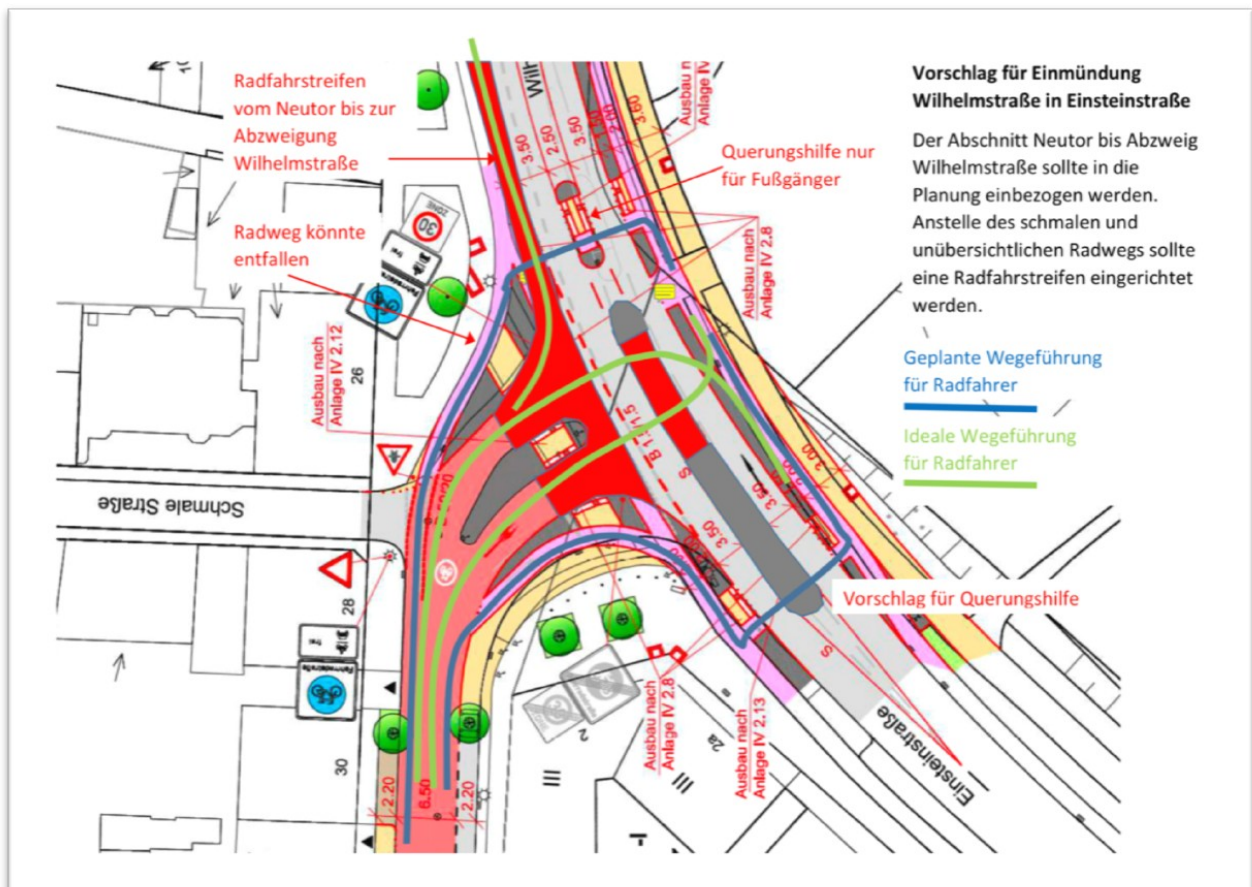
Die mutige Variante wäre die Verlängerung der Fahrradstraße bis zum Neutor. Die ambitionierte: der Radweg auf der nördlichen Seite (Aral-Tankstelle) wird durch einen durchgehenden Radfahrstreifen ersetzt werden, der bis zur Abzweigung Einsteinstraße/Wilhelmstraße führt.

Schließlich: Über eine Tempo 30-Regelung könnte schon zeitnah nachgedacht werden.

Etwas ausführlicher noch zum Radfahrstreifen, dessen Platzbedarf geprüft werden sollte. Hier schlägt die Ratsgruppe vor, die sieben (?) Parkplätze ersatzlos zu streichen.

Diese Maßnahme begründen wir mit Hinweis auf das Radverkehrskonzept 2025 (S. 8.):

"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."

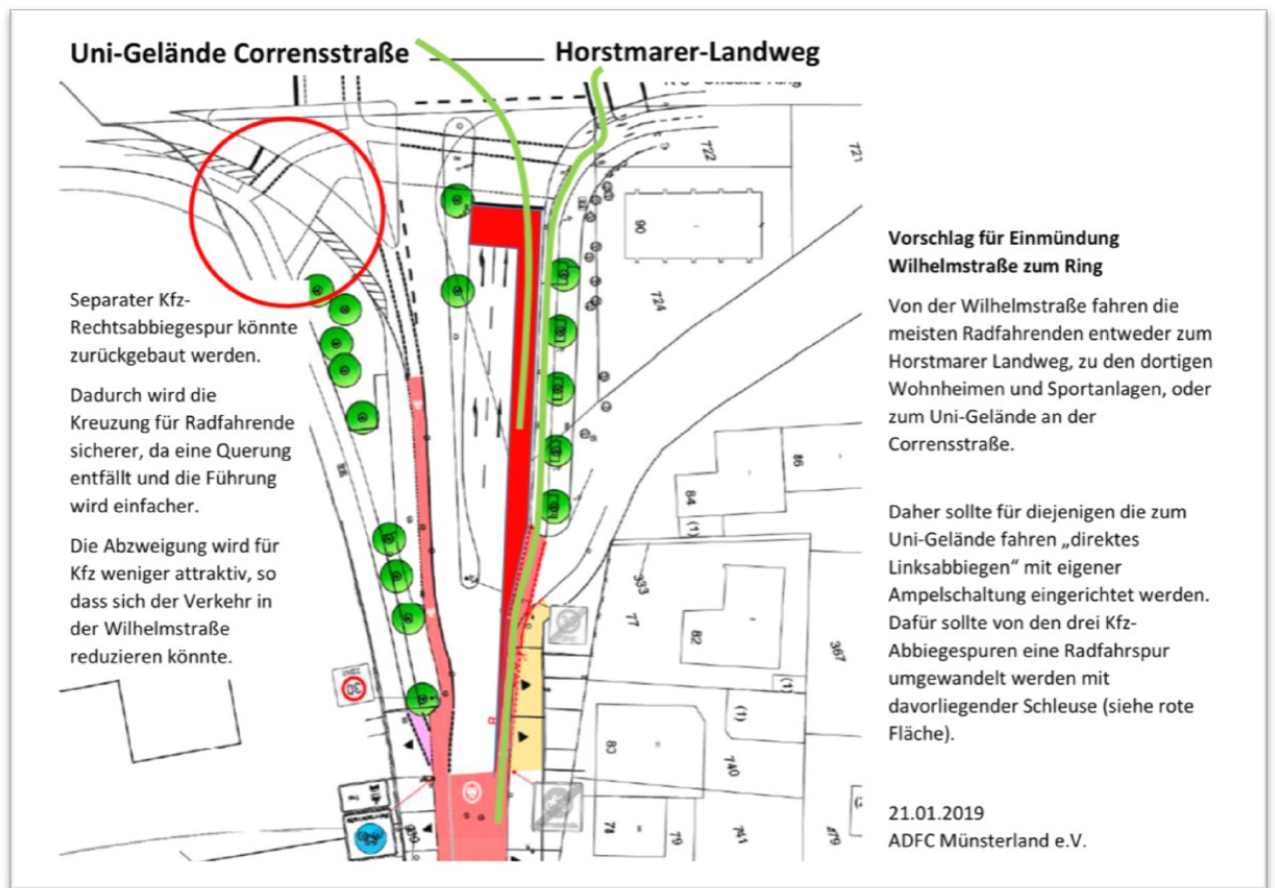


### Einmündung Einsteinstraße/ Wilhelmstraße

In der geplanten Variante der Beschlussvorlage verschlechtert sich die Führung der Radfahrenden an der Einmündung zur Einsteinstraße erheblich (siehe blaue Linien, oben). Bisher kann man, vom Ring kommend, die Einsteinstraße direkt queren. Zukünftig müssten seitlich liegende Querungshilfen genutzt werden. Diese stellen einen Umweg dar und bieten keine Aufstellflächen für

Radfahrende. Da Fahrradstraßen mehr Radverkehr generieren, bremsen fehlende Aufstellflächen den Radverkehr aus, verlängern die Reisezeit und sind konfliktrichtig.

Denkbar wäre zudem, die Querungshilfen zu verlängern; zu bevorzugen wäre eine direkte Querung der Einsteinstraße (siehe grüne Linie). Die Verkehrsinsel sollte als Querungshilfe über die gesamte Länge (siehe rote Fläche) durchgezogen werden, um die Sicherheit Radfahrender beim Queren zu erhöhen; als erwünschter Nebeneffekt würde wahrscheinlich der Kfz-Verkehr in die Wilhelmstraße reduziert.



### Einmündung Wilhelmstraße/ Orléans-Ring

Die drei Autospuren an der Einmündung Wilhelmstraße /Orléansring erscheinen ausgangs der Fahrradstraße ebenfalls überdimensioniert. Sollen die Radfahrenden sich hier wieder auf schmale Radwege einfädeln? Unklar ist auch, welchem Zweck die sehr großzügig dimensionierte Mittelinsel dienen soll. Verbesserungspotenzial für Radfahrende ist gegeben.

Für Linksabbiegende Richtung Mensa/ Aasee sollte auf einer der drei Kfz-Spuren eine Radfahrspur mit Schleuse und eigener Ampelschaltung eingerichtet werden (siehe Abbildung), sodass hier

direkt abgebogen werden kann. Radfahrende, die in Gegenrichtung von der Stichstraße (kleine Corrensstraße) kommen und in die Wilhelmstraße fahren, würden künftig von der geplanten Verkehrsführung profitieren, da eine neue Querung über den Orléansring geplant ist. Bislang sind Radfahrende gezwungen, gegen die Fahrtrichtung bis zur Kreuzung Apfelstaedtstraße/ Wilhelmstraße zu "schieben", um in die Wilhelmstraße zu gelangen. Da dies häufig – aus vielleicht nachvollziehbaren Gründen eines zügigen Vorankommens – unterlassen wird, hat sich diese Stelle als gute Einnahmequelle für die Polizei erwiesen.

Ein kleiner Exkurs, der den Netzgedanken fortspinnt: Radfahrende, die aus der Wilhelmstraße direkt links abbiegen und vom Orléans-Ring schräg links in die "kleine" Corrensstraße fahren, kommen am MEET vorbei, gelangen Richtung Geographie/FH weiter in die Fahrradstraßenachse

Heisenbergstraße/ Busso-Peus-Straße, selbstverständlich mit Vorrang bei der Querung der "großen" Corrensstraße. Und schon bald ist man zügig, sicher und komfortabel in Gievenbeck.

Selbstverständlich wäre dann mehr umzubauen, vor allem vor dem MEET, Ampeln wären anzupassen und einiges an Rotfärbung aufzubringen (Querung von Ring und großer Corrensstraße). Aber es wäre endlich einmal der oft beschworene „Große Wurf“, der zeigte, dass es der Fahrrad- und Wissenschaftsstadt Münster tatsächlich ernst ist mit der Förderung und Beschleunigung des Radverkehrs.

Eine weitere, einfache Anregung: Durch den Rückbau der separaten Kfz-Abbiegespur vom Ring in die Wilhelmstraße entfielen nicht nur eine Querung; auch der Weg durch die Wilhelmstraße würde für Autofahrende weniger attraktiv, was zur Reduzierung des Autoverkehrs und für mehr Platz und Komfort im Sinne einer Fahrradstraße sorgen wird.

Die Fahrradstraße – keine Reduktionsvariante!

Angesichts der übergeordneten Fragen, mit dem Blick auf vorhandene Konzepte sowie auf die dargestellten Situationen im Einmündungsbereich ist die Einrichtung von ca. 500 Meter Fahrradstraße – nach erfolgter Kanalsanierung – sicherlich Routine für die Verwaltung einer Fahrradstadt.

Wir sprechen uns – auch aus symbolischen Gründen – gegen eine Reduktionsvariante aus. In den letzten Monaten haben wir häufig genug gehört, dass ausreichend Mittel für Maßnahmen der Fahrradförderung vorhanden sind.

Nachdem in Münster aus Kostengründen eine – ohnehin umstrittene Roteinfärbung – nach knapp einem Jahr in keinem einzigen Fall umgesetzt wurde, kann auf diese an der Wilhelmstraße definitiv verzichtet werden. Piktogramme sind selbstverständlich. Aus der Vorlage geht nicht hervor, ob die weiteren Vorgaben des Radverkehrskonzepts 2025 berücksichtigt sind. „Ergänzend ist eine weiße Breitstrichmarkierung an beiden Fahrradbahnradern vorgesehen, die an den Knoten und

Grundstückseinmündungen als Furtmarkierung unterbrochen wird. Da auf Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr nur nachrangig zugelassen ist, soll diesem Umstand durch die Hervorhebung als Bestandteil der Fahrradinfrastruktur Rechnung getragen werden, vergleichbar zur Markierung von Radfahrstreifen. So heben sich Fahrradstraßen von anderen Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich ab und die Aufmerksamkeit wird auf den Radverkehr gelenkt.“

Investiert werden sollte statt einer Rotfärbung besser in flankierende bauliche Maßnahmen sowie nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit und „Verkehrserziehung“ – mit dem Ziel besserer Erkennbarkeit, höherer Akzeptanz und nachhaltiger Verhaltensänderung. Vor allem für Autofahrende scheint das „Konzept Fahrradstraße“ unklar. Diese Vorschläge steht im Einklang mit der Stellungnahme des ADFC Münsterland zur Rotmarkierung (vom März 2018), deren Kernpunkte wir hier nochmals aufzählen, da wir einige Elemente nicht in der Vorlage wiederfinden.

- Der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen muss deutlich verringert werden. Es sind lediglich Anwohner und Anlieger zuzulassen; zu überlegen sind grundsätzlich folgende ergänzende Maßnahmen, die auch in der Wilhelmstraße umgesetzt werden können: Durchgangsverkehr ist durch Einbahnstraßenschlaufen, gegenläufige Einbahnstraßen, Sackgassen mit Durchfahrt für Radfahrende, Ableitung auf Parallelstraßen, u. a. zu verhindern.
- Verkehrs- und Einfahrtskontrollen müssen dies sicherstellen.
- Mindestbreite von 4,00 m, mit zusätzlichen Sicherheitsabständen von 0,75 m zu parkenden Kfz, gem. RAST 2006 und der Empfehlung der GDV (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V.) sind durchgehend einzuhalten. Dafür ist ggf. Kfz-Parken einzuschränken, z. B. durch nur einseitiges / alternierendes Parken. Die Sicherheitsabstände sind durch Breitstriche klar zu markieren.
- Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen. Die Vorfahrt ist durch Markierungen, oder besser bauliche Gestaltung, wie z. B. Aufpflasterungen, mit vergleichbar hoher Qualität anzubinden.
- Fahrradabstellanlagen sind zu integrieren.
- Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Infrastrukturelements Fahrradstraße sind zu evaluieren.

Die Ratsgruppe begrüßt die begründete Einrichtung einer Fahrradstraße, wundert sich indes über die geringe Datengrundlage: In der Spitzenstunde (16:00-17:00 Uhr) befahren ca. 200 Kraftfahrzeuge und 580 Radfahrer diesen Straßenabschnitt (Verkehrszählung vom 18.10.2017). Ist diese Verkehrszählung im Oktober der einzig verfügbare Wert? Gerade die Wilhelmstraße nimmt insbesondere zu morgendlichen Spitzenzeiten enorm viel Radverkehr auf. Studierende und

Arbeitende in den zahlreichen naturwissenschaftlichen Einrichtungen nutzen die Wilhelmstraße.

Eine zukunftsgerichtete professionelle Radverkehrsplanung muss auf einer verbesserten Datengrundlage (Simulationsmodelle auch für den Radverkehr) endlich ein valides Gesamtkonzept vorlegen können.

Das verweist erneut auf eine notwendige Anbindung der Innenstadt an den „universitären“ Westen der Stadt. Bei der vorliegenden Minimal-Planung ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen das ca. 500 m lange Teilstück der Wilhelmstraße haben soll. Das Gesamtsystem (Netzplan) muss im Blick bleiben: Die auf der anderen Seite des Schlosses parallel verlaufende Hüfferstraße als mögliche, durchgehende Fahrradstraße, die im Zweifel einer „großen Lösung“ Wilhelmstraße vorzuziehen ist. Vor allem, weil die Hüfferstraße auf einer Veloroute liegt; die Wilhelmstraße aber nur auf einer Route des Sekundärnetzes.

Eine Nachbemerkung zur Anlage A

Mit der Vorlage wird das Ziel „Wir werden Münster zu einer Stadt mit höchster Lebens- und Erlebnisqualität weiterentwickeln: mit hohem Wohnwert, Familienfreundlichkeit und sozialer Balance in der Stadtgesellschaft“ verfolgt.

Die Aspekte Mobilität und Nachhaltigkeit (Klima, Staureduzierung etc.) werden nicht direkt angesprochen und sind allenfalls hinter „höchster Lebens- und Erlebnisqualität“ zu vermuten. Damit fehlt aber die Klammer zum Teilziel – so drängt sich die Vermutung auf, dass die Fahrradstraße ein (willkommener) aber solitärer Nachläufer zum unerlässlichen Kanalausbau ist. Eine grundsätzliche Relevanz für das Querschnittsthema „Klimaschutz“ wird sogar explizit nicht gesehen.

Das Teilziel lautet: „Wilhelmstraße – Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Orléans-Ring und Einsteinstraße und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Wilhelmstraße/Einsteinstraße“

Die Einrichtung von 500 Metern unverbundener Fahrradstraße darf kein Selbstzweck sein. Eine Fahrradstraße ist dann gut, wenn Quantität in Qualität umschlägt.

Franz Pohlmann

