



Amt für Mobilität und Tiefbau

12.05.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Schröder

Telefon: 492-6583

SchroederA@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Attraktivierung der Kanalpromenade zwischen Föhrenweg und der Einmündung Richtung Vahlbusch: Umwidmung der Fahrradstraße in einen gemeinsamen Geh- und Radweg

Beratungsfolge

28.05.2020	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
09.06.2020	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
18.06.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die bislang für Anlieger frei gegebene Fahrradstraße *Kanalpromenade* zwischen *Föhrenweg (Osttor)* und der Einmündung Richtung *Vahlbusch* wird zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umgewidmet und auf diese Weise der Kfz-Verkehr ausgeschlossen.
2. Der neue Status wird durch Sperrpfosten gesichert und die regelwidrige Nutzung durch Kfz so verhindert.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für Beschilderung und Sperrpfosten Kosten von ca. 5.000 € entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2020	5.000	

Ergebnis				5.000	
----------	--	--	--	-------	--

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Gesamtprojekt „Kanalpromenade“

Mit dem fahrradtauglichen Ausbau des Kanalseitenweges von der Stadtgrenze Greven bis zur Stadtgrenze Senden soll das Radfahren auf einer nahezu kreuzungsfreien Strecke komfortabler und sicherer werden. Ziel der Stadt Münster ist, die Strecke insbesondere für Pendlerinnen und Pendler attraktiver zu gestalten und so den Radverkehr als wichtigen Teil des Umweltverbundes zu stärken (vgl. V/0498/2019). Aufgrund dessen wird der Kanalseitenweg einseitig verbreitert, asphaltiert und mit einer intelligenten Beleuchtung ausgestattet.

Gegenstand dieser Vorlage ist der städtische Abschnitt auf der Ostseite des Kanals zwischen der Einmündung *Vahlbusch* und *Föhrenweg (Osttor)*, der heute als Fahrradstraße ausgewiesen und für Kfz-Fahrten von Anliegerinnen und Anliegern frei gegeben ist (Abschnitt 5, vgl. Anhang 1).

Gerade der hier behandelte Abschnitt nimmt im Sinne des Gesamtprojektes „Kanalpromenade“ eine herausgehobene Bedeutung für den Alltagsradverkehr ein, da er eine wichtige Verbindung zwischen Hilstrup und Gremmendorf, dem Gewerbegebiet Lodenheide sowie im weiteren Verlauf die Anbindung an die Kernstadt über den *Albersloher Weg* darstellt. Schon heute nutzen zahlreiche Radfahrende die Fahrradstraße *Kanalpromenade*. Die seit Juli 2019 vor Ort installierte Zählstelle liefert einen Durchschnittswert in Höhe von 654 Radfahrenden pro Tag und einen Spitzenwert von 1448 Radfahrenden pro Tag. Ziel ist es, mit der hier zu Beschluss gestellten Maßnahme „Umwidmung der Fahrradstraße zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg“ nicht nur dem aktuellen Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden, sondern den Radverkehr darüber hinaus weiter zu stärken und zu fördern.

Ausgangslage

Zurzeit lässt die Regelung „Fahrradstraße“ in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ ausschließlich die Kfz-Nutzung von unmittelbaren Anliegern der *Kanalpromenade* zu. Die Befahrung der Fahrradstraße mit dem Kfz ist ansonsten untersagt. Faktisch hat die Fahrradstraße jedoch keine Anlieger und Anliegerinnen, da sämtliche angrenzende Grundstücke nicht über die *Kanalpromenade* erschlossen werden. Folglich dürfte laut Beschilderung bereits heute kein Kfz die Fahrradstraße nutzen.

In der Realität wird das bestehende Durchfahrtsverbot häufig nicht eingehalten. Immer wieder befahren Kfz die Strecke widerrechtlich, teils mit überhöhter Geschwindigkeit. Die Strecke dient dabei auch als Schleichweg, um den *Albersloher Weg* zu umfahren. In den Sommermonaten stellen außerdem – trotz Parkverbot – viele Freizeitsuchende ihre Pkw in der Fahrradstraße ab.

Laut Hinweisen aus der Bevölkerung hat darüber hinaus die Installation der adaptiven Beleuchtung im Dezember 2019 dazu geführt, dass der Kfz-Durchgangsverkehr zugenommen hat.

Im Rahmen einer Untersuchung und technischen Überprüfung der intelligenten Beleuchtung durch die FH Münster wurden diese Hinweise bestätigt.

Konsequenz

Insgesamt laufen die aufgeführten Umstände der beabsichtigten attraktiven und sicheren Fahrradrouten am Kanal von Stadtgrenze bis Stadtgrenze zuwider.

Aus diesem Grund wird die aktuelle Fahrradstraße (vgl. Abschnitt 5, s. Anhang 1) in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240) umgewidmet. Auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg ist der Kfz-Verkehr nach StVO ausgeschlossen. Dies steigert die Verkehrssicherheit und den Komfort für Radfahrende sowie Zufußgehende und unterstützt die Maßnahme der bereits installierten intelligenten Beleuchtung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Um diesen neuen Status auch baulich zu verdeutlichen, werden auf Höhe der Einmündung *Föhrenweg* sowie auf Höhe der Einmündung *Kanalpromenade/Vahlbusch* Sperrpfosten gesetzt. Das Grundstück am Ballonstartplatz ist weiterhin über die Straße *Vahlbusch* mit dem Kfz zu erreichen.

Eine weitere Möglichkeit die Situation zu verbessern wäre, die Fahrradstraße bestehen zu lassen und sie baulich (ebenfalls mittels Sperrpfosten) oder per Beschilderung für den Kfz-Verkehr zu sperren. Nach den neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen würde die Straße dann jedoch umgestaltet und rot asphaltiert. Die hierfür anfallenden Mehrkosten in Höhe von rund 300.000 € werden im vorliegenden Fall als unverhältnismäßig und die Roteinfärbung als nicht zielführend angesehen. Denn die grundsätzliche Intention der Roteinfärbung von Fahrradstraßen ist, die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrenden auf den Radverkehr zu lenken und Radfahrenden den ihnen zustehenden Vorrang einzuräumen. Wird die Straße für den Kfz-Verkehr gänzlich gesperrt, sind diese Maßnahmen nicht mehr notwendig. Als zielführend erscheint es im vorliegenden Fall vielmehr, die aktuelle Fahrradstraße *Kanalpromenade* in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umzuwandeln. Neben den großen ökonomischen Vorteilen spricht hierfür auch die Einheitlichkeit. Denn im weiteren Verlauf der „Kanalpromenade“ auf dem Betriebsweg von Stadtgrenze zu Stadtgrenze werden Radfahrende und Zufußgehende über weite Strecken ebenfalls auf einem gemeinsamen Weg geführt. Der hier behandelte Abschnitt bietet auf diese Weise künftig Komfort und Sicherheit sowohl für Radfahrende als auch für Zufußgehende und fügt sich so in das Gesamtkonzept des fahrradtauglichen Ausbaus der Betriebswege am Dortmund-Ems-Kanal ein.

In Vertretung

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Übersichtsplan zur Verortung der heutigen Fahrradstraße Kanalpromenade