



Amt für Mobilität und Tiefbau

11.01.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Thomalla

Telefon: 492-7212

Thomalla@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Fahrradstraßen 2.0
Sachstandsbericht sowie Leitlinien bei der Kommunikation

Beratungsfolge

25.02.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
22.04.2021	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Bericht
22.04.2021	Bezirksvertretung Münster-Ost	Bericht
22.04.2021	Bezirksvertretung Münster-West	Bericht
27.04.2021	Bezirksvertretung Münster-Nord	Bericht
27.04.2021	Bezirksvertretung Münster-Südost	Bericht
04.05.2021	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht

Bericht:

Ausgangslage

Münster ist ohne Frage eine Fahrradstadt: 40 % der Wege erledigen die Münsteranerinnen und Münsteraner täglich mit dem Fahrrad. Erklärtes Ziel der Stadt Münster ist es, den Radverkehrsanteil mittelfristig auf 50 % zu steigern. Hierfür ist es nötig, die heutige Infrastruktur den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen und Ansprüchen anzupassen. Zu nennen sind beispielweise die dynamische Bevölkerungsentwicklung, gestiegene Nutzungsansprüche, Klima- und Umweltschutz sowie die technische Weiterentwicklung des Fahrrads als Verkehrsmittel (E-Bikes, Lastenräder). Ein wichtiger infrastruktureller Baustein sind die Fahrradstraßen.

Fahrradstraßen gibt es in Münster schon seit drei Jahrzehnten: 1990 wurde im Rahmen des Modellvorhabens "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" die Schillerstraße als erste Fahrradstraße in Münster ausgewiesen. Fahrradstraßen sind Anliegerstraßen, bei denen der Radverkehr Vorrang vor jeder anderen Verkehrsart hat. Laut Straßenverkehrsordnung ist der Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise zulässig. In Münster sind aber nahezu alle Fahrradstraßen über ein Zusatzschild für den Kfz-Verkehr freigegeben, die Radfahrenden teilen sich die Fahrradstraße mit Pkw und Lkw.

Um das ehrgeizige Ziel, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen und den Mobilitätswandel aktiv zu gestalten zu erreichen, hat der Rat der Stadt Münster Mitte 2019 Qualitätsstandards für Fahrradstraßen beschlossen. Denn Fahrradstraßen hatten oft keine qualifizierte Ausgestaltung, die neuen Standards schaffen diese klar erkennbar.

- Fahrradstraßen haben Vorrang gegenüber einmündenden Nebenstraßen. Die Bevorrechtigung ermöglicht durchgängig flüssiges Radfahren, sodass Radfahrende schnell an ihr Ziel kommen.
- Eine Fahrgasse von 4-5 m Breite plus 0,5-0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Parkraum wird deutlich reduziert oder entfällt. Komfort und Sicherheit der Radfahrenden profitieren – das Risiko von Unfällen durch Dooring oder ein- und ausparkende Kfz wird signifikant gesenkt. Gleichzeitig ergibt sich ein Mehr an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnerschaft.
- Tlw. Einschränkung des Kfz-Verkehrs: Freigabe für Anliegerverkehr oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen.
- Flächige Roteinfärbung der Fahrgasse (exkl. Sicherheitstrennstreifen und Parkstände): Sie signalisiert den Vorrang des Radverkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit.



Fahrradstraße Bismarckallee in Münster (Foto: Patrick Schulte)

In 2020 konnten 8 Fahrradstraßen mit den neuen Qualitätsstandards auf einer Länge von 5,5 km und einer Fläche von knapp 22.000 m² realisiert werden. In diesen Bereichen gehört es der Vergangenheit an, dass keine qualifizierte Ausgestaltung und keine ausreichenden Fahrbahnbreiten vorliegen. Hierdurch werden Gefahrensituationen minimiert sowie die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes enorm gesteigert.

Mit der Umsetzung erhalten die Münsteraner Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität. Der Radverkehr als nachhaltige Mobilitätsform wird so noch weiter gestärkt und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.



Fahrradstraßen Bismarckallee und Goldstraße in Münster (Foto: Patrick Schulte)

Aktuelle Umsetzung

Fahrradstraße	Länge [m]	Fläche [m ²]	Verfahren	Fertigstellung	Parken im öffentlichen Raum
Annette-Allee	600	2.400	Epoxidharzbeschichtung	Juli 2020	wie bislang
Bismarckallee	750	3.000	Epoxidharzbeschichtung u. Asphalt	Juni 2020	einseitig möglich
Dieckstraße	200	800	Epoxidharz-Beschichtung	Juni 2020	einseitig möglich
Dingstiege	850	3.400	Heißasphalt	September 2020	wie bislang
Goldstraße	620	2.480	Kaltplastikbeschichtung	Juni 2020	einseitig möglich
Hittorfstraße	530	2.120	Kaltplastikbeschichtung	Umbau ausgesetzt	Parkverbote ausgesetzt
Kirschgarten	850	3.400	Heißasphalt	September 2020	bislang kaum genutzt
Lindberghweg	800	3.200	Heißasphalt	August 2020	bislang kaum genutzt
Lütkenbeckerweg	800	3.200	Heißasphalt	August 2020	bislang kaum genutzt
Max-Winkelmann-Str.	700	2.800	Epoxidharzbeschichtung	Umbau ausgesetzt	Parkverbote ausgesetzt

Veränderungen der Nutzung

Ein erklärtes Ziel der Einrichtung sicher, schnell und komfortabel zu befahrender Fahrradstraßen ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Zudem profitieren insbesondere Kinder, Jugendliche und Familien aufgrund ihres Nutzungsverhaltens von autoarmen und damit „geschützten“ Straßenräumen. Eine Erhebung von Nutzendenzahlen ist aufgrund der Anfang 2020 aufgetretenen Covid-19-Pandemie nicht möglich gewesen, da sich das Mobilitätsverhalten infolgedessen dieser Situation angepasst hat.

Beobachtungen zeigen, dass sich durch die Umgestaltung von Fahrradstraßen mit den neuen Qualitätsstandards Radfahrende selbstbewusster im Straßenraum fortbewegen. Durch die Fahrgassenbreite, die Bevorrechtigung an einmündenden Straßen sowie das verringerte Kfz-Aufkommen ist der Gewinn v. a. für Menschen hoch, die unsicher im Radfahren sind und / oder dies erst erlernen. Zudem wird auch den Zufußgehenden mehr Platz eingeräumt (s. Anlage 2 – Bismarckallee vor und nach der Umgestaltung). Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität in den Fahrradstraßen 2.0 für Zufußgehende und Radfahrende gestiegen.

Erste Erkenntnisse zu Verfahren der Roteinfärbung

Es kommen unterschiedliche Bauverfahren zum Einsatz, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und dem Straßenzustand:

Kaltplastikbeschichtung

- Herstellungskosten ca. 17 €/m², Nutzungsdauer etwa 5 bis 10 Jahre
- Schichtstärke: 2-3 Millimeter
- verhältnismäßig hoher Rollwiderstand, der auf die angewandte Auftragstechnik zurückzuführen ist
- zu Beginn geruchsbildend (keine Gesundheitsgefährdung), dieser Zustand vergeht jedoch. Bei hoher Sonneneinstrahlung kann sich dieser Prozess verlängern

Epoxidharzbeschichtung

- Herstellungskosten ca. 37 €/m², Nutzungsdauer etwa 10 bis 15 Jahre
- Schichtstärke: 2-3 Millimeter
- komfortabel, geringer Rollwiderstand
- zu Beginn geruchsbildend (keine Gesundheitsgefährdung), dieser Zustand vergeht jedoch

Heißasphalt

- Herstellungskosten ca. 46 €/m², Nutzungsdauer etwa 20 bis 30 Jahre
- Schichtstärke bis 4 Zentimeter
- komfortabel, sehr geringer Rollwiderstand
- zu Beginn geruchsbildend (keine Gesundheitsgefährdung), dieser Zustand vergeht jedoch

Die Intensität des Rottons unterscheidet sich je nach Verfahren. Die Kaltplastik weist nach Auftrag die höchste Farbintensität auf. Hier wird davon ausgegangen, dass die Farbe im Verlauf der Zeit verblasst (ähnlich wie bei markierten Radfahrstreifen). Dies ist nach mehreren Monaten zu bewerten. Epoxidharzbeschichtung und Heißasphalt weisen einen etwas blasserem Rotton auf, da hierbei größtenteils das zugefügte Gesteinsmaterial für die Farbgebung verantwortlich ist. Sie werden dem Ziel der besseren Wahrnehmbarkeit dennoch gerecht. Das kurze rot asphaltierte Stück der Bismarckallee (Höhe Erich-Klausener-Schule) wird bereits jetzt als zu dunkel erachtet. Hier wurde im Gegensatz zum Lindberghweg zwar mit rotem Gestein, allerdings mit herkömmlichem, schwarzem Bindemittel gearbeitet.

Zurzeit wird durch das Amt für Mobilität und Tiefbau eine Evaluation der Verfahren vorgenommen. Hierbei werden Oberflächeneigenschaften, wie z. B. Griffigkeit, weitergehend untersucht. Dafür sind längerfristige Untersuchungen notwendig, sodass diese Ergebnisse noch nicht vorliegen.

Münster nimmt eine Vorreiter-Rolle bei der flächigen Roteinfärbung ganzer Straßenzüge ein. Nach der Pilotprojekt-Umsetzung in Münster kommen die beschriebenen Bauverfahren nun auch bundesweit vermehrt zum Einsatz. Es ist zu erwarten, dass mit weiterer Umsetzung der Wissensschatz zunimmt. Durch das Know-how aus Münster und anderen Kommunen sowie übergeordneter Institutionen (wie z. B. der Bundesanstalt für Straßenwesen BAST) können dann weitere fundierte Aussagen zu den Eigenschaften der verwendeten Baustoffe getroffen werden. Alle Verfahren zeichnen sich durch den Einsatz von speziell für den Straßenbau zugelassener Baustoffe aus.

Kommunikation

Die Umverteilung von Straßenraum, insbesondere der durch die Umgestaltung verbundene Wegfall von Pkw-Abstellmöglichkeiten hat in der Bürgerschaft für kontroverse Diskussionen gesorgt. Auch die z. T. erst kurz vor dem Umbau erfolgte Kommunikation mit der Anwohnerschaft ist bemängelt worden. Dies führte an mehreren Stellen zu Unverständnis und berechtigter Kritik, die die fachlich fundierten und wissenschaftlich begründeten Vorteile (u. a. der Gewinn an Sicherheit und Bewegungsraum für Kinder, Jugendliche und Familien sowie der gestiegene Fahrkomfort für Menschen, die mit Lastenrädern, Kinderanhängern usw. unterwegs sind) der Maßnahmen in den Hintergrund rückten.

Im Jahr 2020 sind bereits öffentlichkeitswirksame Kampagnen durchgeführt worden:

Um Aufmerksamkeit zu erzeugen und den Vorrang für Radfahrende zu verdeutlichen, sind nach der Umgestaltung der Straßen großformatige Plakate aufgestellt worden. Hier wird die Botschaft „Hier sind Autos zu Gast“ thematisiert:



Motiv der Banner (Quelle: Stadt Münster)

Zusätzlich dazu sensibilisieren Plakate am Lütkenbecker Weg / Lindberghweg die Nutzenden auf die Geschwindigkeitsbegrenzung. Auf einer Fahrradstraße müssen sich Autofahrende hinsichtlich der Geschwindigkeit den Radfahrenden anpassen und es ist maximal Tempo 30 erlaubt. Auch bei dieser Kampagne ist bewusst eine lockere und auf Verständnis setzende Ansprache gewählt worden.



Eingangssituation Lindberghweg / Heumannsweg (Foto: Stadt Münster)

Das Verkehrsverhalten wird in Zusammenarbeit mit Polizei und Ordnungsamt weiter intensiv beobachtet. Bei allen Maßnahmen werden die Rückmeldungen der Bürgerschaft von der Verwaltung sehr ernst genommen.

Leitlinien der Kommunikation an neu einzurichtenden Fahrradstraßen

Die in 2020 gemachten Erfahrungen bei der Umsetzung von Fahrradstraßen mit den neuen Qualitätsstandards zeigen, dass die Planungen sowie die zugrundeliegenden übergeordneten Ziele künftig deutlich frühzeitiger und bürgerfreundlicher kommuniziert werden müssen. Daher hat die Stadtverwaltung Leitlinien für ein Kommunikationskonzept aufgestellt. Denn: Ein auf Qualität, Transparenz, Interaktion und Sachinformation setzendes Beteiligungskonzept kann langfristige Erfolge bzgl. Akzeptanz bringen.

Nutzen des Fahrradstraßenkonzepts und der Qualitätsstandards vermitteln

Münster ist Fahrradstadt und besitzt eine entsprechende Haltung zum Thema Mobilität. Ziel und Zweck der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie Nutzen der Qualitätsstandards („Fahrradstraßen 2.0“) werden der Öffentlichkeit verständlich vermittelt. Dabei ist jede Fahrradstraße in Münster eingebunden in den Gesamtprozess, findet jedoch mit auf die jeweilige örtliche Situation bzw. Planung angepassten teil-individuellen (Beteiligungs-)Elementen Berücksichtigung.

Frühzeitige und transparente Kommunikation und Partizipation

Sobald Vorplanungen vorliegen, kann bereits die Bürgerbeteiligung beginnen. Hier wird transparent der Planungsstand vorgestellt (politische Beschlussfassung, weiteres Vorgehen, etc.). Auch alle bisherigen politischen Entscheidungen werden transparent kommuniziert. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten somit eine Rückmeldung zu dem Arbeitsprozess. Die Informationen werden crossmedial, d. h. online und offline, zur Verfügung gestellt. Die Bürgerschaft erhält unterschiedliche Möglichkeiten, am Planungsprozess mitzuwirken: Neben (Präsenz-)Veranstaltungen, Vor-Ort-Begehungen und dem persönlichen Austausch haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Hinweise telefonisch und per Mail abzugeben. Zudem werden während der Bauphase regelmäßig Neuigkeiten über den Baufortschritt und mögliche baubedingte Einschränkungen an die Öffentlichkeit gegeben. Die Präsenzformate werden selbstverständlich Corona-konform organisiert und die entsprechenden Hygiene- und Schutzvorschriften eingehalten.

Gestaltungsspielräume im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Bei zukünftigen Planungen geht es insbesondere um die frühzeitige Einbindung und Beteiligung der Bürgerschaft. In einem ersten Schritt sollen die fachlich fundierten und wissenschaftlich begründeten Standards für Fahrradstraßen der Öffentlichkeit erläutert werden. Hierbei soll deutlich werden, warum diese Standards sinnvoll sind. In einem zweiten Schritt wird die konkrete Anwendung dieser Standards im Einzelfall – d.h. für die jeweilige Fahrradstraße – dargestellt und mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürger besprochen. Die individuellen Konsequenzen werden diskutiert und ggf. Einwände erfasst. Die gewonnenen Erkenntnisse werden abgewogen und ggf. mit in die Planung aufgenommen. Diese wird dann der Politik zu Entscheidung vorgelegt. Auch bei der Einrichtung und Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten im öffentlichen Raum ((E)-Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenradstellplätze, Fahrradabstellanlagen, etc.) wird die Öffentlichkeit eingebunden

Beratungsangebote für Grundstückseigentümer

In Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Abteilungen der Stadt Münster wird ein Beratungsangebot für die Grundstückseigentümer und -eigentümerinnen eingerichtet, soweit bauordnungs- und planungsrechtlich möglich (u. a. zum Thema Einrichtung von PKW-Stellplatzflächen auf den eigenen Grundstücken). Dadurch kann den durch Flächenumverteilungen Beteiligten eine adäquate Hilfestellung gegeben werden.

Die Verwaltung setzt die hier gesetzten Leitlinien bereits in bestehenden Prozessen um (siehe V/0041/2021).

Finanzielle Auswirkungen

Die neuen Leitlinien bei der Kommunikation von neu einzurichtenden Fahrradstraßen haben zum jetzigen Zeitpunkt keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Die Kosten werden über die jeweiligen Baumaßnahmen gedeckt.

In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 – Informationen zu Fahrradstraßen mit Qualität

Anlage 2 – Die Bismarckallee vor und nach dem Umbau

Anlage 3 – Impressionen der Fahrradstraßen 2.0 in Münster