



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.04.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Radverkehrsinfrastrukturmaßnahme „Flyover Aegidiitor,“

Beratungsfolge

04.05.2021	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
06.05.2021	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
11.05.2021	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
19.05.2021	Hauptausschuss	Vorberatung
19.05.2021	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Das vom Rat beschlossene qualitätssichernde Verfahren wird in Verbindung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit auf Basis des ursprünglich geplanten Trassenverlaufs durchgeführt. Eine Y-Lösung wird nicht weiterverfolgt.
2. Die Umwandlung der Aegidiistraße zu einer Fahrradstraße wird in das Plankonzept der Veloroutenplanung integriert. Dabei ist das Ergebnis der Fahrradnetzplanung (vgl. V/1186/2019) zu berücksichtigen.
3. Die Verwaltung wird bei der ingenieurtechnischen Planung der Brückenkonstruktion innovative Werkstoffe zulassen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für das qualitätssichernde Verfahren, die Planungsleistungen und den Bau des „Flyover Aegidiitor“ nach erster Schätzung Gesamtkosten in Höhe von ca. 10 Mio. Euro entstehen (wie mit der Vorlage V/0156/2020 bereits beschlossen). Darüber hinaus wird zur Kenntnis genommen, dass die Förderquote voraussichtlich 94% betragen und demnach bei der Stadt Münster ein Eigenanteil in Höhe von ca. 0,6 Mio. € verbleiben wird (im Gegensatz zu dem in der Vorlage V/0156/2020 beschlossenen Eigenanteil von 25% = 2,5 Mio. €).

Als Folgekosten fallen zusätzlich jährlich rd. 100.000 € an.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4267	Flyover Aegidiitor			
Auszahlungen			2021 2022 2023 2024	500.000 1.500.000 6.000.000 2.000.000	Gesamtkosten 10.000.000
Einzahlungen			2022 2023 2024	1.500.000 4.500.000 3.400.000	80 % Bundesförderung = 8.000.000 € vrss. 70 % Landesförderung vom 20%igen Eigenanteil = 1.400.000 €
Saldo				600.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Auszahlungsermächtigungen sind im Haushaltsplan 2021 bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt. Der Haushaltsansatz für die Einzahlungen wird im Rahmen der Anmeldungen zum Haushaltsplan 2022 an die voraussichtliche Förderquote von 94 % angepasst.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Förderung des Projektes Flyover Aegidiitor zugesagt. Der im Haushaltsplan 2021 angebrachte Sperrvermerk für die o. g. Investitionsmaßnahme wird daher aufgehoben.

Begründung:

Bisherige Beratungen

Auf Grundlage der Vorlage V/0156/2020 „Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ ist ein möglicher Lösungsansatz zur Optimierung des Radverkehrs das Radinfrastrukturprojekt „Flyover Aegidiitor“ im Frühjahr 2020 für Münster angestoßen worden.

Der Haupt- und Finanzausschuss beschloss in seiner Sitzung am 13.05.2020 gemäß § 60 Abs. 1 Satz 2 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (epidemische Lage) mehrheitlich:

- Das Projekt Flyover Aegidiitor wird als Beispiel einer innovativen Lösung zur Förderung des Radverkehrs begrüßt.
- Der bauliche Entwurf des Flyover muss sich in seiner Ausführung zurücknehmen und idealerweise eine harmonische Einheit zu den vorhandenen Strukturen (Promenade, Höhenniveaus, Charakter und Funktion der Grün- und Bewegungsflächen) bilden.
- Die Verwaltung stellt bei Aufforderung durch den Fördergeber einen entsprechenden formellen Förderantrag. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Förderquote maximal 75% der zuzwendungsfähigen Gesamtausgaben beträgt.

- Bei positiven Förderbescheid wird die Verwaltung beauftragt, ein qualitätssicherndes Verfahren auf Basis einer detaillierten fachlichen Abstimmung in Verbindung mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen und anschließend die erforderlichen Ingenieurleistungen zu beauftragen.
- Die Umwandlung der Aegidiistraße in eine Fahrradstraße wird in das Plankonzept integriert. Die BV Mitte ist zu beteiligen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, bei der ingenieurtechnischen Planung der Brückenkonstruktion auch innovative Werkstoffe wie z. B. Holz und Textilbeton zuzulassen.
- Die potenziellen Auswirkungen der Planungen auf den Denkmalcharakter der Promenade und den Baumbestand werden dargestellt.

Zugleich wurden die folgenden Prüfaufträge beschlossen:

- Es soll zusätzlich die Realisierung einer Anbindung vom Flyover entlang des Nordufers des Aasees in Richtung Himmelreichallee und in der Folge Hüffer-Campus, Schloss und Albert-Schweitzer-Campus geprüft werden.
- Die Verwaltung prüft und dokumentiert alternative Linienführungen des Fly-Over. Geprüft werden soll insbes. eine Y-Lösung mit Verzweigung der Brücke auf der Westseite in Richtung Adenauerallee/Promenade und auf der Ostseite mit Verlagerung des Startpunktes der Brücke vom Kanonengraben auf die Höhe der Bastion.

Diese o.g. Prüfaufträge werden durch diese Vorlage behandelt.

Anlass und Rahmenbedingungen

Ein durch den Radverkehr besonders hoch frequentiertes Areal befindet sich am Knotenpunkt Weseler Straße / Aegidiistraße / Am Stadtgraben / Adenauerallee bzw. im Bereich zwischen diesem Knotenpunkt und dem Knotenpunkt Weseler Straße / Bismarckallee. Die Optimierung dieses Knotens für den Radverkehr stellt eine besondere verkehrsplanerische Herausforderung dar. Eine Entflechtung der Verkehrsströme an dieser Stelle kann dazu beitragen, den Radverkehr in einem für Münsters Innenstadt wichtigen Verteiler sicherer, zügiger und komfortabler zu gestalten.

Der sich in diesem Abschnitt befindende Teil der Weseler Straße wurde zum Beginn des Jahres 2020 in seiner Bedeutung im Straßennetz von Bundes- auf Kreisstraße hinabgestuft. Gleichwohl wird diese Strecke auch zukünftig eine Rolle für den motorisierten Verkehr spielen und mittelfristig ggf. auch verstärkt durch den ÖPNV (Metrobus) genutzt werden.

Status Quo des Radverkehrs am Aegidiitor

Im Rahmen einer von der Stadt Münster in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie sind sowohl die Wegebeziehungen im Kordon als auch mögliche Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahme tiefergehend untersucht worden. Besonderer Fokus lag dabei auf der Analyse der Fahrbeziehungen der Radfahrenden im verkehrlich stark belasteten Verkehrsverflechtungsraum Promenade / Aasee (Knotenpunkte Aegidiistraße / Promenade, Weseler Straße / Aegidiistraße / Am Stadtgraben / Adenauerallee, Weseler Straße / Bismarckallee. Die Ergebnisse der Analyse der Fahrbeziehungen des Radverkehrs wurden weiterhin auf mögliche Brückenlösungen untersucht. Die Ergebnisse werden im Folgenden skizziert.

Wegebeziehungen

Bereits im Frühjahr 2019 wurden im Untersuchungsgebiet ca. 30.000 Radfahrten an einem durchschnittlichen Wochentag erhoben und ausgewertet. Auf Basis der Ergebnisse konnten die Wegebeziehungen des Radverkehrs im Kordon identifiziert werden. Unterschieden werden muss zunächst zwischen den Fahrbeziehungen Ost-West und Nord-Süd und ihrer jeweiligen Gegenrichtungen; erste Fahrbeziehungen sind für das Vorhaben „Flyover Aegidiitor“ von Interesse.

Für Nord-Süd (und Gegenrichtung) lassen sich die stärksten Bewegungen zwischen Weseler Straße und Am Stadtgraben (3.133 Fahrten im Querschnitt) und Aegidiistraße und Bismarckallee (2.636) feststellen.

Für Ost-West (und Gegenrichtung) bestehen demnach zwischen den Punkten Promenade (Ost) und Adenauerallee (5.998 Fahrten im Querschnitt) bzw. Promenade (Ost) und Bismarckallee (2.615) die Hauptwegebeziehungen.

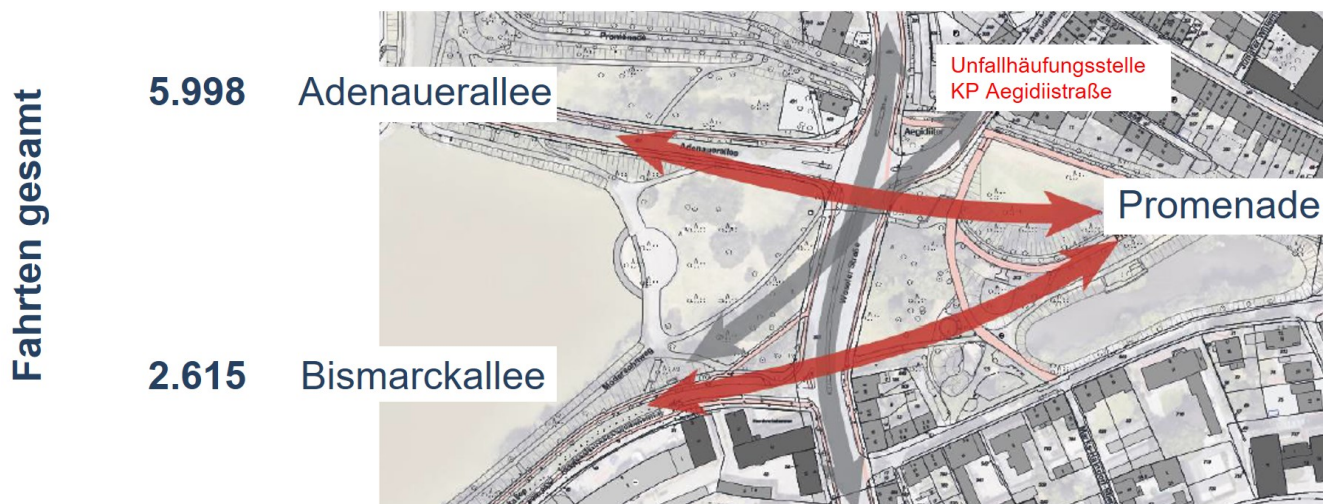


Abbildung 1: Status Quo des Radverkehrs am Aegidiitor

Durch den Bau der Veloroute von Münsters „Fahrradhauptstraße“, der Promenade, über die Münsteraner Stadtteile in die Stadtregion (hier die Veloroute 5 Münster – Senden) wird der Radverkehr auch auf dieser Strecke erheblich zunehmen.



Abbildung 2: Veloroute 5 Münster – Senden

Mit dem Bau der Veloroute 5 ist bereits begonnen worden. Der Umbau der Bismarckallee nach neuen Fahrradstraßenstandards ist hierzu ein erster wichtiger Baustein. Die weiteren Planungen laufen zurzeit. Hierzu gehört unter anderem eine neue Unterquerung der Torminbrücke parallel zum Aasee.

Insgesamt werden diese Maßnahmen zu einer erheblichen Attraktivierung dieser Strecke sowie zu einer relevanten Verringerung des Raumwiderstandes beitragen.



Abbildung 3: Die Bismarckallee nach Umbau

Die Qualität dieser Velorouten generiert nicht nur einen Bedeutungszuwachs des Fahrrades als regionales Verkehrsmittel, sondern bewirkt insbesondere auch im Entfernungsbereich von 7 bis 12 km eine nennenswerte Steigerung. Das bedeutet, dass diese Strecke zukünftig eine Aufwertung durch viele Nutzende aus dem gesamten südwestlichen Stadtbereich (Mecklenbeck, Albachten) erfahren wird. Die Veloroute bindet aber nicht nur die Stadtteile besser an, sondern erschließt auch die öffentliche Infrastruktur wie z. B. Schulen oder die Mensa aber auch die Freizeiteinrichtungen am Aasee und in der Altstadt besser.

Die Veloroute hat den Effekt, dass mehr Menschen das Fahrrad für Ihre alltäglichen Wege nutzen und dass mehr Fahrradverkehre auf dieser sicheren, schnellen und komfortablen Strecke gebündelt werden. Insgesamt führt dies zu einer signifikanten Steigerung der Frequenz an Fahrradfahrenden auf dieser Strecke.

Auch die ersten Ergebnisse der Fahrradnetzplanung 2.0 bestätigen, dass die Steigerung des Fahrkomforts und der Sicherheitsgewinn für die Radfahrenden aller Altersgruppen einen weiteren Schub zur Nutzung auslösen. Insgesamt ist mindestens von einer Verdoppelung der Fahrten in der Wegebeziehung des Flyovers auszugehen, sodass zukünftig mit einem Potenzial für den Radverkehr von 5.500 bis 6.000 Fahrten pro Tag zu rechnen ist.



Abbildung 4: Entwicklung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Veloroute 5 und des Flyover

Der Flyover hat in diesem Zusammenhang somit zwei Effekte: Er leistet erstens durch die Entflechtungen der Radverkehrsströme einen wichtigen Beitrag zum Verkehrssicherheit und zweites durch die Komfortsteigerung einen weiteren Betrag zum Anstieg des Fahrradverkehrs.

Die Stadt Münster stärkt den Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept 2025 und nachfolgender Beschlüsse wie dem Veloroutenkonzept sowie grundsätzlich im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilität. Angestrebt wird eine weitere, wesentliche Steigerung des Anteils im Modal Split von aktuell 43,5 % (2019) auf 50%.

Einen Beitrag hierzu kann das Projekt „Flyover Aegidiitor“ leisten, das in diesem Zusammenhang nicht als singuläre Maßnahmen zu sehen ist, sondern einen wichtigen Baustein in einer Fahrradhauptnetzinfrastur darstellt.

Prüfung einer möglichen Y-Lösung

Im Rahmen der Prüfung wurden die Hauptwegebeziehungen in Ost-West-Richtung, nämlich Promenade (Ost) und Adenauerallee (5.998 Fahrten im Querschnitt) bzw. Promenade (Ost) und Bismarckallee (2.615) näher untersucht.

Für die Nord-Süd-Beziehung zwischen Aegidiistraße und Bismarckallee ist eine Brückenlösung aus Platzgründen nicht realisierbar und wurde daher nicht weiter betrachtet.

Da aus denkmalpflegerischer, grünplanerischer und städtebaulicher Sicht eine Führung über die Aaseewiese im Bereich der „Giant Pool Balls“ keine akzeptable Alternative für eine Trassenführung darstellt, wurde in der weiteren Prüfung die folgende Y-Trassenführung (Abbildung 5) näher untersucht.

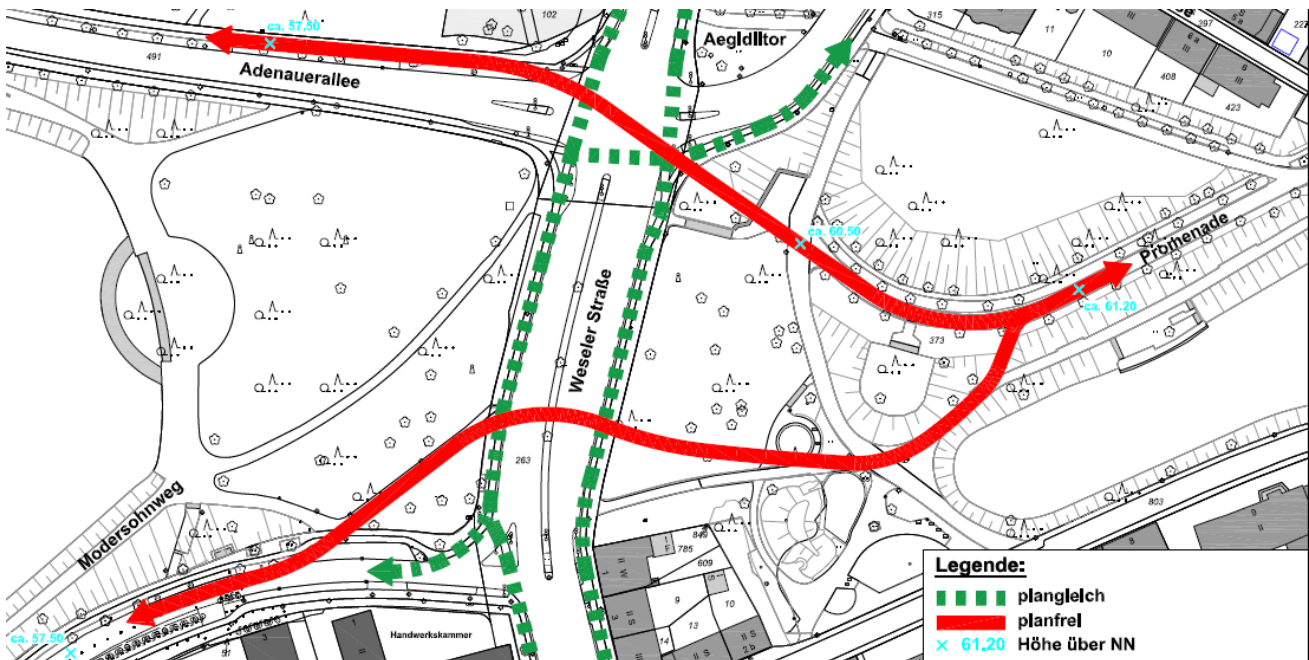


Abbildung 5: Untersuchte Y-Trassenführung

Diese Trassenführung weist dabei für die neu betrachtete Wegebeziehung erhebliche Nachteile auf:

- Es entstehen sehr lange Rampen entlang der Adenauerallee.
- Eine Änderung einiger Fußwegeverbindungen in die Parkanlagen würde notwendig, um die Rampen realisieren zu können.
- Die Rampen „verbrauchen“ viel Freifläche. Unter 2,50 m Höhe kann der Platz unter der Rampe nicht genutzt werden. Dies wären bei 3,5% Steigung ca. 420 qm weniger nutzbare Freifläche.
- Zahlreiche Bäume müssen gefällt werden in den entsprechenden Bereichen, was den Alleecharakter zerstören würde (siehe hierzu auch „Auswirkungen der Planungen auf den Denkmalcharakter der Promenade und den Baumbestand“).
- Die Brücke würde eine sichtbare Barriere darstellen, insbesondere da die Umgebung wenig hohe Gebäude bzw. Landschaft ausweist.

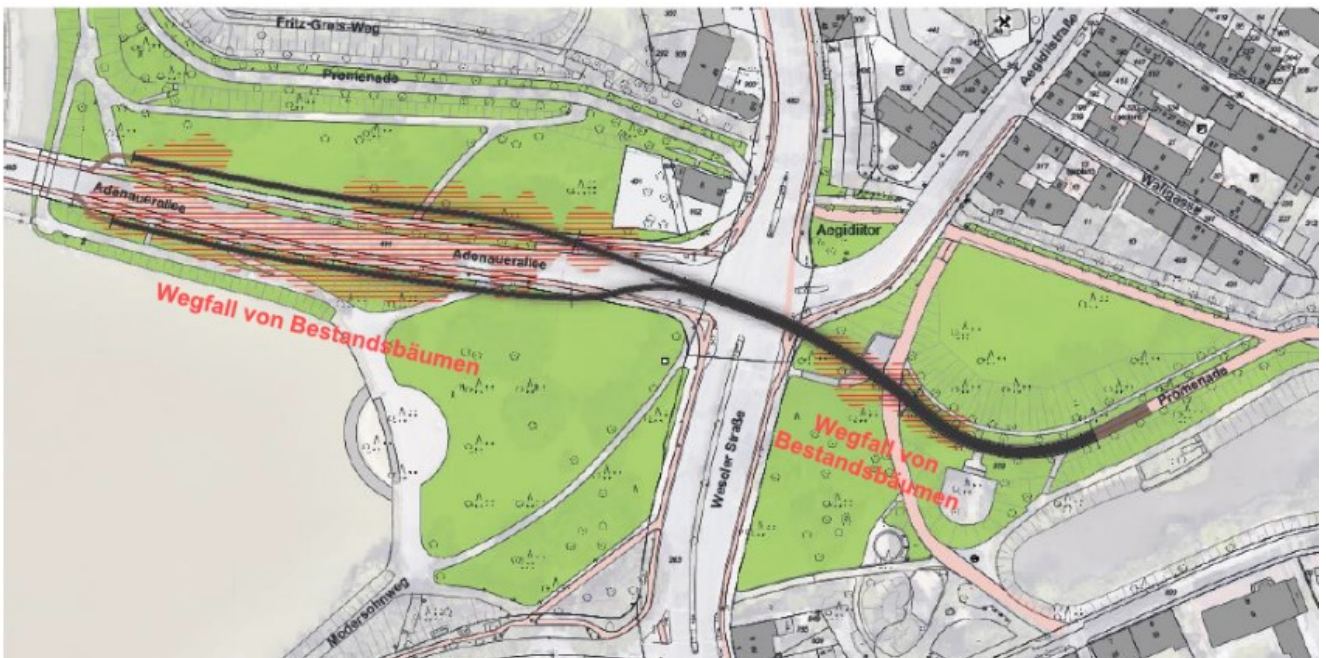


Abbildung 6: Betroffener Baumbestand in der Trasse Adenauerallee - Promenade

Im Ergebnis wird deutlich, dass von einem Brückenbauwerk in der Wegebeziehung Promenade (Ost) – Adenauerallee aufgrund der massiven Auswirkungen des Bauwerks auf den geschützten Baumbestand Abstand genommen werden sollte und die Y-Lösung nicht weiterzuverfolgen ist.

Anbindung des Flyover entlang des Nordufers des Aasees in Richtung Himmelreichallee und in der Folge Hüffer-Campus, Schloss und Albert-Schweitzer-Campus

Verkehrlich relevant wäre eine solche Verknüpfung für die Wegebeziehung Adenauerallee / Promenade in Ost-West-Richtung. Die Anbindung der Wegebeziehungen wäre technisch denkbar, Topographieunterschiede würden aber entsprechende bauliche Aufwendungen notwendig machen. Eine Lösungsmöglichkeit wäre eine Wegführung parallel zum Ostufer des Aasees und damit eine neue Anbindung an die Bismarckallee. Jedoch führt dies zu einer Konfliktsituation mit Fußgehenden, die diesen Bereich stark frequentieren, sowie zu einer Reduzierung der Aufenthaltsqualität. Weiterhin müsste eine wesentlich längere Strecke von ca. 450 m gefahren werden, so dass sich die Wegelänge nahezu verdoppeln würde. Insofern kann eine weitere Prüfung dieses Ansatzes nicht empfohlen werden.

Auswirkungen der Planungen auf den Denkmalcharakter der Promenade und den Baumbestand

Auswirkungen auf den Denkmalcharakter der Promenade

Die Promenade ist als prägende, historisch begründete Grünfläche in Münster von sehr hohem Wert. Sie stellt ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt Münster dar. „Die Altstadt ist Standort einer größeren Zahl von denkmalwerten baulichen Anlagen sowie denkmalwerten Grün-, Friedhofs- und Parkanlagen. Sie sind wichtige Zeugnisse der wechselvollen Geschichte dieser Stadt und tragen maßgeblich zur Unverwechselbarkeit des Stadtbildes und zur Identifizierung des Bürgers mit seiner Stadt bei. Auf ihre Eigenart ist deshalb bei Planungen besonders Rücksicht zu nehmen“ (vgl. § 4 Altstadtsatzung).

Entsprechend den fachlichen Grundsätzen der Denkmalpflege sollte das Bauwerk der Brücke und ihrer Rampen demnach durchaus als aktuelle Intervention erkennbar sein, sich aber dabei zurückhaltend in die historische Situation einfügen. Die moderne Zutat darf das historische Zeugnis nicht verunklaren und v.a. nicht dominieren. Dieses Prinzip gilt sowohl für die Lage und Ausrichtung im Grundriss als auch für die Höhenentwicklung sowie Konstruktion und gestalterische Details.

Die Brücke und ihre Rampen sollten deshalb im Grundriss eng an die bestehende Wegeführung angelehnt werden, also ggf. direkt über, sonst direkt neben oder – wo das nicht möglich ist – im Abstand parallel zu den bestehenden Wegen geführt werden.

Das Brückenbauwerk selbst muss so schlank wie möglich dimensioniert und so konstruiert und gestaltet werden, dass es nicht als zeichenhaftes Ingenieurbauwerk erscheint, sondern wie ein elegantes Möbelstück funktional und in Materialität und Farbigkeit dem Genius Loci folgt, sich selbstverständlich in den grünen Stadtraum zwischen Aasee und Promenade eingliedert und die stadträumliche Atmosphäre an dieser besonderen Stelle im Übergang in die Altstadt in angemessener Zurückhaltung begleitet.

Insgesamt ist aus denkmalpflegerischer Sicht die südliche Trassenvariante in die Bismarckallee umsetzbar. Als Chance wird gesehen, dass von der Brücke aus zukünftig die Türme der Altstadt wieder zu sehen sein werden, wie dies aus historischen Stadtansichten bekannt ist und eine historische Perspektive neu aufgeschlossen werden kann.

Auswirkungen auf den Baumbestand

Die Alleen entlang der Adenauer-/ Himmelreichallee (AL-MS-0007), Bismarckallee und dem historischen Promenadenring sind nach dem Landesnaturschutzgesetz NRW gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteilige Veränderung führen können, sind verboten (§ 41 Abs.1 LNatSchG). Bei einer Beseitigung oder nachteiligen Veränderung des Alleenbestandes ist eine naturschutzrechtliche Befreiung und eine Beteiligung des Naturschutzbeirates erforderlich.

Zusätzlich ist die Promenade als

Gartendenkmal gemäß Denkmalschutzgesetz NRW geschützt. Im Nahbereich der Brückentrassen befinden sich zudem die Standorte vorhandener und geplanter Naturdenkmäler. Eine Beeinträchtigung dieser Bäume ist auszuschließen.

Bei der Wegebeziehung Promenade (Ost) – Bismarckallee ist durch die gewählte Trassenführung, die sich der vorhandenen Grünstruktur anpasst, nur ein moderater Eingriff erforderlich, der ebenso behutsam erfolgen wird. Jeglicher Eingriff erfolgt in enger Abstimmung mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit. Dabei ist eine Bewertung der Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungsstrukturen: Parkflächen, funktionale Beeinträchtigung des Spielplatzes am Kanonengraben, Fußwegeverbindungen zum Spielplatz und zur Mensa im weiteren Verfahren zu untersuchen. Unter 2,50 m Höhe kann die Fläche unter der Rampe nicht genutzt werden. Zusätzlich ist eine Barrierewirkung der Bismarckallee zu konstatieren.

Zur finalen Bewertung des Eingriffes in den Baumbestand ist eine Erfassung der Bäume mit dem Kronen- und Stammdurchmesser, dem Kronenansatz und der Vitalität erforderlich. Die Vermessungsgrundlage dient als Basis für ein dendrologisches Gutachten. Hierbei ist nicht nur der Baumbestand, der von dem Trassenverlauf beeinträchtigt wird zu berücksichtigen, sondern auch die baumbestandenen Flächen die durch Baustelleneinrichtungen, der Brückenbauweise oder durch Arbeiten im Wurzelraum beansprucht werden. Das dendrologische Gutachten ist somit die Grundlage für den Umgang mit dem Baumbestand in den weiteren Detaillierungsstufen der technischen Planung (Vorwurf/Entwurf/Ausführungsplanung).

Eine erste Grobeinschätzung kann lediglich die Beeinträchtigung des Baumbestandes aufgrund des Trassenverlaufs aufzeigen (siehe auch Abbildung 7):

- Vier nicht geschützte Bäume sowie ein geschützter Alleebaum an der Promenade müssen voraussichtlich entfallen, hierfür werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.
- Drei Bäume werden versetzt.
- An weiteren drei Bäumen (zwei geschützte Alleebäume in der Bismarckallee; eine Weide im Bereich des Teiches am Kanonengraben) wird ein Teilrückschnitt notwendig. Ob der Teilrückschnitt Auswirkungen auf die Standfestigkeit der Bäume hat, ist in dem dendrologischen Gutachten zu klären.

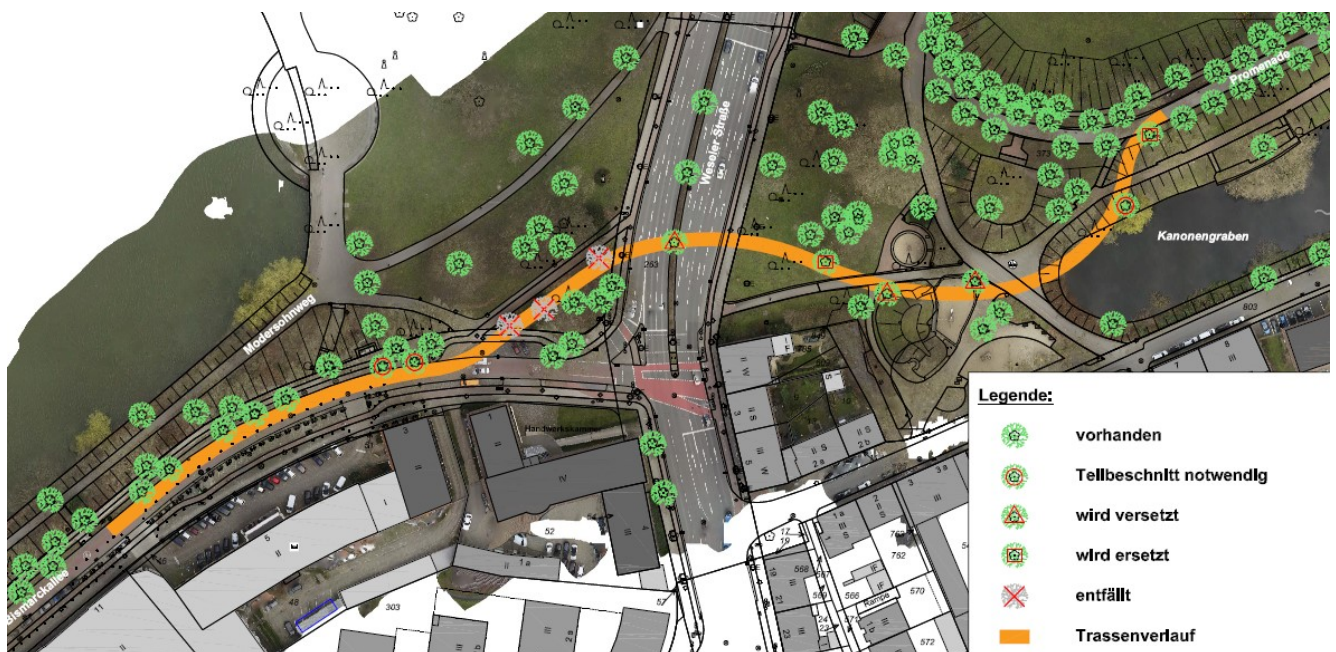


Abbildung 7: Betroffener Baumbestand in der Trasse Bismarckallee - Promenade

Weitere Anforderungen an Radverkehrsinfrastrukturbauwerke mit Rampen, Referenzen für Rampenlängsneigungen

Um das Radfahren in der Fahrradstadt Münster komfortabel und sicher zu gestalten, liegt der Fokus der Planung auf den schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kindern und älteren Menschen. Hieraus leitet sich der Anspruch an eine Infrastruktur ab, die es ermöglicht, generationenübergreifend – auch ohne elektrische Unterstützung – genutzt werden zu können.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) geben als allgemeindeutsches Regelwerk hierzu nur generelle Hinweise für die maximale Länge der Steigungsstrecken bei Rampen in Relation zur Rampenlängsneigung. Tabelle 1 zeigt die Vorgabe der ERA sowie Referenzwerte bestehender Bauwerke in Münster.

Referenzen	Rampenlängsneigung	Rampenlänge
Schillerstraßenbrücke Münster (DEK-Brücke, stadteinwärtige Rampe)	4,5 %	ca. 160 m
Brücke Dingstiege Münster (über B 481n)	5,5 %	ca. 120 m
Promenade Aegidiistraße Richtung östl. Promenade	2,7 – 3,6 %	ca. 130 m
ERA (Empfehlung)	3,5 %	Max. Länge 250 m

Tabelle 1: Referenzwerte Rampenlängsneigungen

Zu überwindender Höhenunterschied und Dimensionierung des Bauwerks „Flyover Aegidiitor“

Am Aasee ist die Kreisstraße 6 (Weseler Straße, ehemals B 54) mit einer aktuellen Trassenbreite von ca. 25 m bei einem Höhenunterschied von ca. 3,70 m zur Promenade (gemessen östlich der Bastion) in Ost-West-Richtung zu queren. Aufgrund einer regelmäßig nicht zu unterschreitenden Brückendurchfahrthöhe bei Bus- und LKW-Verkehr von 4,50 m ergibt sich eine Brückenaufbauhöhe von insgesamt ca. 5,50 m über der Weseler Straße. Somit beträgt der Höhenunterschied zum höchsten Abschnitt der Brücke aus Richtung Promenade (Ost) ca. +1,80 m und aus Richtung Bismarckallee +5,50 m. Abbildung 8 zeigt exemplarisch die Rampenlänge in der Bismarckallee bei einer Neigung von 3,5 %; bei 2,5% Längsneigung veränderte sich das Maß der Länge der Rampen in Bismarckallee auf 220m. Die Gesamtbreite der Brücken (inkl. Geländer etc.) wird ca. 5,00 m betragen.

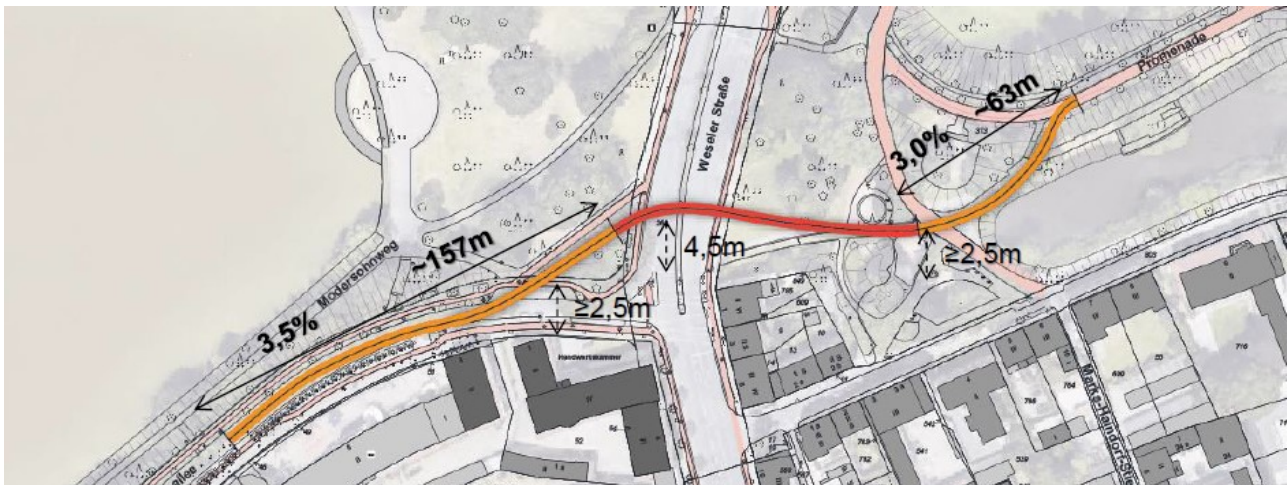


Abbildung 8: Flyover Aegidiitor - Rampenlänge und -neigung



Abbildung 9: Beispiel Cykelslangen Kopenhagen (Quelle: Dissing+Weitling)

Umwandlung der Aegidiistraße zu einer Fahrradstraße

Die Verwaltung nimmt den Vorschlag der Umwandlung der Aegidiistraße zu einer Fahrradstraße gerne auf und wird diesen in das Plankonzept der Veloroutenplanung der Veloroute Münster – Senden integrieren. Dabei ist auch insbesondere der Knotenpunkt Aegidiistraße / Promenade zu betrachten.

Die Bedeutung der Veloroute und deren Fortführung innerhalb des Promenadenringes in die Altstadt in Richtung Prinzipalmarkt und Dom über die Aegidiistraße wird in der aktuell in Bearbeitung befindlichen Fahrradnetzplanung deutlich werden. Daher ist das Ergebnis der Fahrradnetzplanung (vgl. V/1186/2019) hier auch zu berücksichtigen.

Berücksichtigung innovativer Werkstoffe

Die Verwaltung wird bei der weiteren Planung der Brückenkonstruktion innovative Werkstoffe nicht nur zulassen, sondern auch einfordern. Gemäß den Vorgaben der Förderrichtlinien ist die Beachtung des „Leitfadens Nachhaltiges Bauen“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat zu berücksichtigen. Schon dadurch findet die Verwendung innovativer Baustoffe Beachtung.

Förderquote

Die Zuwendung für dieses Projekt erfolgt gem. Ziffer 5.1.1 der „Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ vom 21.06.2019. Die Förderrichtlinie sieht inzwischen eine maximale Förderquote von 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben vor. Die in der Vorlage V/0156/2020 genannte 75 %-Quote wurde nachträglich erhöht.

Darüber hinaus können gemäß der o. g. Förderrichtlinie auch Landesmittel des Landes NRW als Eigenanteil kumulierend mit eingebracht werden. In ersten Gesprächen mit der Bezirksregierung Münster wurde eine solche Zusatzförderung auch in Aussicht gestellt. Zu erwarten ist hier ein Fördersatz von 70 % auf den städtischen Eigenanteil, so dass bei geschätzten Projektkosten von 10.000.000 € und einer Bundesförderung von 80 % = 8.000.000 € sowie einer Landesförderung von 70 % auf 2.000.000 € Eigenanteil (gemäß Bundesförderung) = 1.400.000 € ein städtischer Eigenanteil von 600.000 € verbleibt, also eine Förderquote von 94 % bei einem Eigenanteil von 6 %.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird auf Basis des Beschlusses des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.05.2020 (Vorlage V/0156/2020) nun das qualitätssichernde Verfahren einleiten und ein dendrologisches Gutachten veranlassen. Das Verfahren fußt dabei im Wesentlichen auf zwei Säulen. Die Auslobung eines Wettbewerbs wird die funktionale Dimension in Verbindung mit dem durch den Ort vorgegebenen, gehobenen architektonischen Anspruch zum Gegenstand haben. In besonderer Weise gilt es hier, dem Genius Loci des historisch und kulturell bedeutsamen Stadtraums an Promenade und Aasee durch die elegante und filigrane sowie sich räumlich-strukturell integrierende Ausgestaltung des Bauwerks gerecht zu werden. In diesem Sinne wird im Prozess auch die Bürger*innenbeteiligung, beispielsweise in Form von Bürger*innenworkshops, einen wichtigen, die Qualität sichernden Baustein darstellen.

	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	September 2021	October 2021	November 2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 2022	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	October 2022	November 2022	December 2022	January 2023	February 2023	March 2023	April 2023	May 2023	June 2023	July 2023	August 2023	September 2023	October 2023	November 2023	December 2023	
Varianteuntersuchung inkl. politischer Beschluss	█																																
Vorbereitung Qualitätssicherndes Verfahren	█	█	█																														
Qualitätssicherndes Verfahren inkl. gutachterlicher Untersuchungen				█	█	█	█	█	█	█	█																						
Europaweite Ausschreibung und Vergabe der Baumaßnahme											█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	
Durchführung der Baumaßnahme																																	
Fertigstellung, Abnahme und Abrechnung der Baumaßnahme																																█	█

Abbildung 10: Zeitplan

Über den Fortgang der Planung werden die politischen Gremien regelmäßig informiert. Eine Beteiligung erfolgt bei der Freigabe des Wettbewerbs (August 2021), durch Einbindung in die Jury im Wettbewerbsverfahren und schließlich durch Entscheidung qua Beschluss zu Wettbewerbsergebnis und Bau.

Fazit

Aufgrund der massiven Auswirkungen des Bauwerks auf den geschützten Baumbestand in der Trasse Promenade – Adenauerallee sowie aufgrund denkmalpflegerischer und städtebaulicher Gesichtspunkte wird die Y-Lösung nicht weiterverfolgt.

Auf Basis der großen Potenziale für den Radverkehr in der Wegebeziehung des Flyovers von 5.500 bis 6.000 Fahrten pro Tag wird die Planung für die Trasse Promenade – Bismarckallee in der hier beschriebenen Führung im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens weiter geplant.

Die gewählte Trassenführung passt sich der vorhandenen Grünstruktur an und erfordert so nur einen moderaten und behutsamen Eingriff.

Da die Brückenlösung nicht alle wichtigen Fahrbeziehungen abdecken kann, müssen neben der Brückenlösung auch ebenerdige Radverkehrsführungen angeboten und ggf. ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. Diese Planung wird für den gesamten Knotenpunkt im Rahmen der bereits beauftragten Veloroutenplanung erfolgen. Im Ergebnis werden so erhebliche Optimierungen für den Radverkehr erzielt, die aber den MIV nicht unterstützen.

Insgesamt wird durch die hier gewählte Lösung mit dem Flyover und den ergänzenden ebenerdigen Wegeführungen eine für die Radfahrenden komfortable Infrastruktur bereitgestellt, die zudem auch mehr Sicherheit bietet und ein zügigeres Radfahren ermöglicht. Das Radfahren auf Velorouten in Münster wird dadurch immer mehr zu einem positiven Lebensgefühl.

I.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen
Anlage A