

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Fahrradnetz 2.0

Beratungsfolge

28.04.2022	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
28.04.2022	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
03.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
19.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
24.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
31.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
01.06.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beschließt das vorliegende Fahrradnetz 2.0 als eine konzeptionelle Grundlage aller künftigen Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur.
2. Den vorgeschlagenen Trassenverläufen für die sieben Velorouten Greven – Münster (Route 2), Havixbeck – Münster (Route 4), Senden – Münster (Route 7), Drensteinfurt – Münster (Route 9), Sendenhorst – Münster (Route 10), Ostbevern – Münster via B51 (Route 13) und Ostbevern – Münster via Westbevern (Route 14) wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Fahrradnetz 2.0 mit Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen zu konkretisieren und diese zur politischen Beschlussfassung vorzulegen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Mit den vorgenannten Beschlusspunkten werden keine Maßnahmen oder Projekte mit finanziellen Auswirkungen zum Beschluss gestellt. Diese sind in separaten Vorlagen aufzuarbeiten und zum Beschluss vorzuschlagen.

Begründung:

A) AUSGANGSLAGE

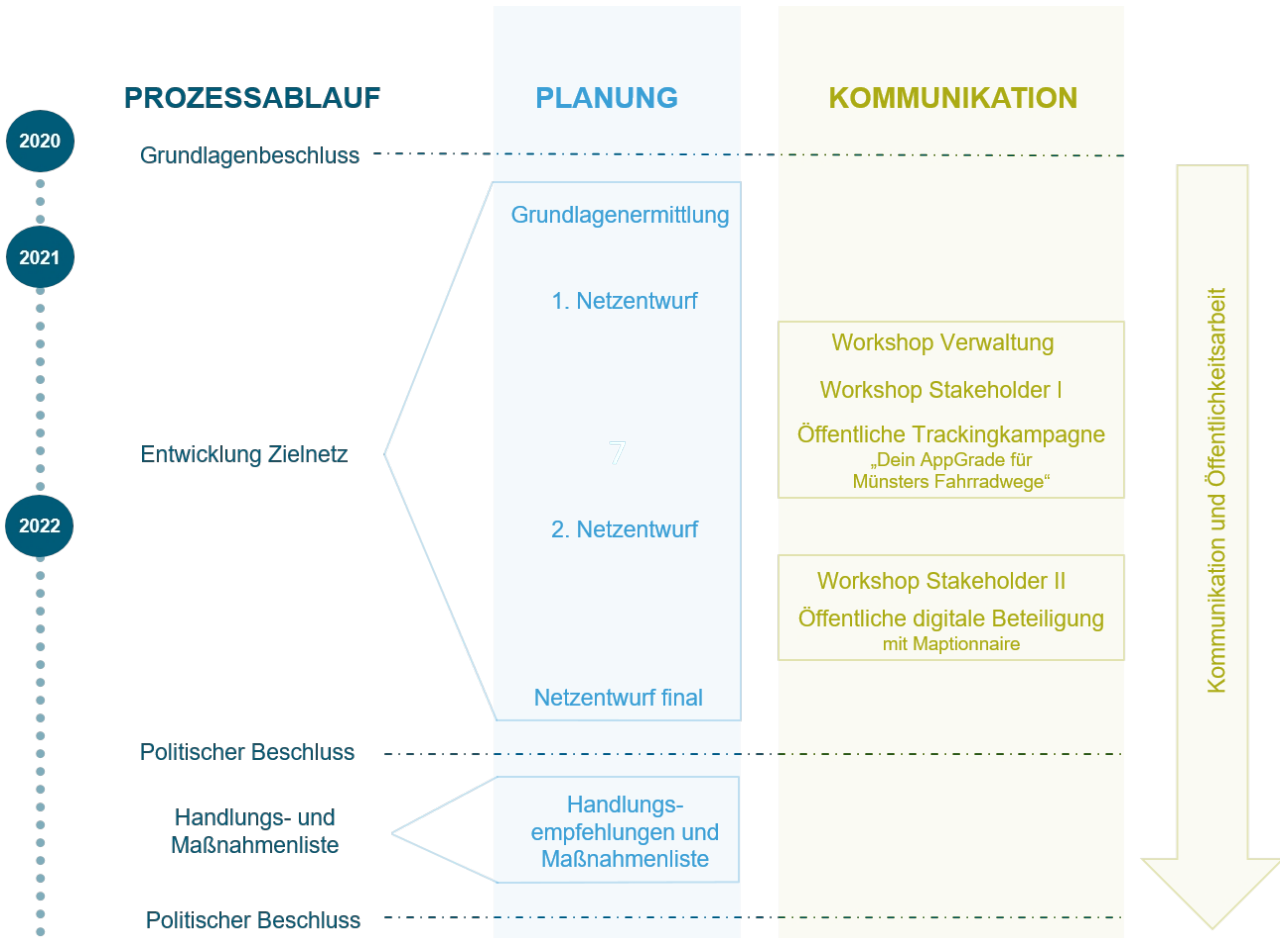
Münster ist „Fahrradstadt“. Fast 44 % aller Wege legen die Münsteranerinnen und Münsteraner mit dem Rad zurück. Der Radverkehr ist omnipräsent und seit Jahrzehnten – auch als Marke - Stadtbild prägend. Auf dem Weg zur Schule, zur Uni, zur Arbeit, in der Freizeit. Dies soll und wird sich in der Zukunft nicht ändern, ganz im Gegenteil. Durch das dynamische Bevölkerungswachstum wird ein noch weiter zunehmendes Radverkehrsaufkommen erwartet. Hierbei treffen die Herausforderungen einer wachsenden Stadt zusammen mit den wichtigen Fragestellungen des Klima- und Umweltschutzes, der Klimaanpassung, der Flächenumverteilung des öffentlichen Raumes sowie damit verbunden der Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und eine zukunftsgerechte und angebotsorientierte Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln, hat die Stadt Münster erstmalig sowie unter Einbindung der Öffentlichkeit und einer Vielzahl relevanter Stakeholder ein hierarchisches und lückenloses Radverkehrsnetz erarbeitet: das Fahrradnetz 2.0.

Als Baustein des Masterplanprozesses Mobilität Münster 2035+ stand die gesamtheitliche Herangehensweise im Fokus, um eine systematische Netzplanung zu erstellen, die einen einfachen, komfortablen und sicheren Fahrradverkehr ermöglicht, der sich gleichzeitig in das städtische Gesamtnetz integriert.






B) ERARBEITUNGSPROZESS FAHRRADNETZ 2.0

Die Erarbeitung des Fahrradnetzes 2.0 ist in folgende Arbeitsschritte aufgebaut:



Grundlagen und methodisches Vorgehen – 1. Netzentwurf

Um die wichtigsten Radverkehrsverbindungen in Münster zu ermitteln, wurden zunächst die heutigen Aufkommensschwerpunkte des Radverkehrs herausgearbeitet und zwischen diesen die relevanten Verbindungen für den Radverkehr abgeleitet. Die Aufkommensschwerpunkte wurden dabei um die Annahmen zu perspektivischen Stadtentwicklungsvorhaben bis 2035 ergänzt (die auch dem Masterplan Mobilität 2035+ zugrunde liegen) und dann mit Hilfe der Modellierungssoftware Brutus Lite auf mögliche Routen mit unterschiedlichen Angebotsparametern wie u. a. Reisegeschwindigkeiten, Breite oder Oberfläche umgelegt. Damit ließen sich die von den Radfahrenden bevorzugten Routen ableiten und ein Zielnetz entwickeln. Hierfür wurden für den Zeithorizont 2035 insgesamt vier Szenarien mit unterschiedlichen Ausbaustandards entwickelt:

Basisszenario	Zukunftsszenario	Egalisiertes Szenario	Egalisiertes Szenario Plus
<ul style="list-style-type: none">• Derzeitiger Zustand 	<ul style="list-style-type: none">• Derzeitiger Zustand und• Realisierung aller geplanten Velo-Routen und Fahrradstraßen 	<ul style="list-style-type: none">• Alle Netzelemente werden als gleichermaßen attraktiv gewertet• Theoretisches Zielnetz, in der Realität nicht umsetzbar 	<ul style="list-style-type: none">• Wie Egalisiertes Szenario und• Realisierung aller geplanten Velo-Routen und Fahrradstraßen• Ausgangspunkt für Zielnetz 

Grundlage für den ersten Netzentwurf war das „Egalisiertes Szenario Plus“, in dem Radfahrer*innen den schnellsten und direktesten Weg wählen und alle Wegetypen mit gleicher Präferenz wählen. Dies ermöglicht die Identifikation eines „Idealnetzes“ oder „Best-Wege-Netzes“ aus Sicht der Radfahrer*innen.

Stakeholder-Workshop I / Tracking-Kampagne

Dieser erste Netzentwurf wurde der Verwaltung und wichtigen Nutzergruppen sowie Akteurinnen und Akteuren der Fahrradmobilität am 24.03.2021 vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Um die vorhandene kommunale Datengrundlage (Radverkehrsmatrix, Dauerzählstellen, anlassbezogene Verkehrszählungen) zu ergänzen, wurde eine umfassende Tracking-Kampagne „DEIN APPGRADE für Münsters Fahrradwege“ entwickelt, in der zwischen dem 12.04.2021 und dem 09.05.2021 über 2.200 Münsteraner*innen fast 160.000 km Wege erfasst haben (Details s. Anlage 3). So konnte – nach Abgleich mit den kommunalen Daten – ein differenzierteres Bild der künftigen Radverkehrsströme für das Jahr 2035 abgeleitet werden.

Realitätscheck – Weiterentwicklung Netzentwurf – Stakeholder Workshop II

In einem mehrstufigen Verfahren und in intensiver Abstimmung zwischen der Verwaltung und den beauftragten Büros Ramboll und PGV Alrutz wurde im 2. Halbjahr 2021 der Netzentwurf weiterentwickelt. Das Ergebnis wurde in einem zweiten Workshop am 26.01.2022 den bereits im Vorjahr beteiligten Stakeholdern sowie politischen Vertreterinnen und Vertretern (u. a. verkehrspolitische Sprecher*innen, Bezirksbürgermeister) vorgestellt. Im Rahmen des Workshops und auch daran anschließend konnten sich die Teilnehmenden mit Hinweisen einbringen. Daraus ergaben sich folgende wesentliche Änderungen des weiterentwickelten Netzentwurfs:

- Anpassung des Veloroutenverlaufs in Handorf zur Anbindung des Baugebiets Kötterstraße
- Entwicklung eines „mittleren Rings“ zur Ergänzung der tangentialen Verbindungsstrecken mit Verteilerfunktion:
 1. Promenade –
 2. Tangentenring –
 3. Mittlerer Ring (am Rand der Kernstadt) –
 4. Ring (Verbindung der Außenstadtteile)
- Zusätzliche Basisroute zwischen der Innenstadt und Telgte über den Pleistermühlenweg
- Neue Basisroute Innenstadt - York Quartier Gremmendorf - Hiltrup Ost (Baugebiet „Nördliches Osttor“)
- Zusätzliche Hauptroute über Schlossplatz – Am Stadtgraben (direktere Führung als Promenade)

Öffentliche digitale Beteiligung

Den entsprechend überarbeiteten Netzentwurf konnten die Münsteraner*innen zwischen dem 07.-20.03.2022 umfassend digital kommentieren und ergänzen (Details s. Anlage 3). Um eine möglichst intensive Partizipation der Öffentlichkeit zu erreichen, hat die Verwaltung über unterschiedliche Medien (Presse, soziale Medien), Stakeholder, Multiplikatoren und die benachbarten Umlandgemeinden der Stadtregion Münster für das Beteiligungsformat geworben. Mit Erfolg: Insgesamt haben 613 Personen über 3.000 Hinweise abgegeben. Daraus sind wertvolle Beiträge und Anmerkungen hervorgegangen.

Im Zuge der Beteiligung wurde die Grundstruktur des hierarchischen Netzes mit Velo-, Haupt-, und Basisrouten bestätigt, es gab nur marginale Änderungswünsche bezüglich der Netzkategorien, bzw. zu streichende Routen. Vielfach wurde allerdings eine Ergänzung des Basisrouten-Netzes angeregt. Der Großteil der Vorschläge bezog sich auf bereits bestehenden und nutzbaren Verbindungen, die jedoch (noch) nicht für das aufeinander abgestimmte "hierarchische Radverkehrsnetz vorgesehen

waren. Diese Vorschläge wurden intensiv gutachterlich geprüft, teilweise gebündelt und in die Überarbeitung des Netzes einbezogen. Insgesamt gehen 41 netzrelevante Veränderungen des ursprünglichen Entwurfs auf die Beteiligung der Öffentlichkeit zurück, die nun Bestandteil des Fahrradnetzes 2.0 sind und nachfolgend exemplarisch dargestellt sind:



Abbildung 1: Eine Vielzahl der Anregungen aus der Bürgerschaft bezog sich auf gewünschte Ergänzungen des Basisrouten-Netzes.

- a) Die Planungen im Innenstadtbereich wurden fast ausschließlich begrüßt, jedoch wurden Ergänzungsbedarfe des Netzes zwischen Bohlweg und Hohenzollernring über Stolbergstraße – Heisstraße deutlich.
- b) Auch die geplanten Velo- und Hauptrouten wurden positiv aufgenommen. Für Sprakel allerdings wurde eine bessere Anbindung des Ortskerns sowie des Bahnhofs gewünscht und nach umfassender Prüfung entsprechend aufgenommen.
- c) Auffällig viele Anmerkungen bezogen sich auf neue oder geänderte Basisrouten außerhalb des 2. Tangentenrings. Diese sind neben Anpassungen bereits vorgeschlagener Basisrouten in erster Linie kleinteilige Netzergänzungen für kürzere Verbindungen. Größere neue Netzelemente und Direktverbindungen bezogen sich beispielsweise auf die Verbindung entlang des Max-Klemens-Kanals, zwischen Coerde und Gelmer über Coerheide und zwischen Angelmodde und dem nördlichen Hiltrop, auch zur Anbindung des künftigen Baugebiets "Nördliches Osttor".
- d) Auch zur Priorisierung von Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen gab es bereits zahlreiche Anregungen, auch wenn diese erst Bestandteil weiterer Arbeitsschritte im zweiten Halbjahr 2022 sind. Selbstverständlich wurden die Hinweise aufgenommen und werden im weiteren Prozess berücksichtigt und geprüft. So wurde z.B. häufig darauf hingewiesen, wie dringlich ein von der Fahrbahn getrennter Radweg an der stark befahrenen Straße "Alter Mühlenweg" als Verbindung zwischen Handorf und Wolbeck nötig ist.

- e) Weitere Anmerkungen bezogen sich auf Bereiche außerhalb des Fahrradnetzes 2.0 mit seinen 3 Netzkategorien. Natürlich findet Fahrradverkehr auch außerhalb des Fahrradnetzes statt, wie z. B. in Anwohnerstraßen oder auf den vielen Wirtschaftswegen im Stadtgebiet. Letztlich kann und soll aber nicht sämtliche Verkehrsinfrastruktur auch Bestandteil eines hierarchischen Radverkehrsnetzes sein. Hier galt es entsprechend zu differenzieren, zu bündeln und zu priorisieren.

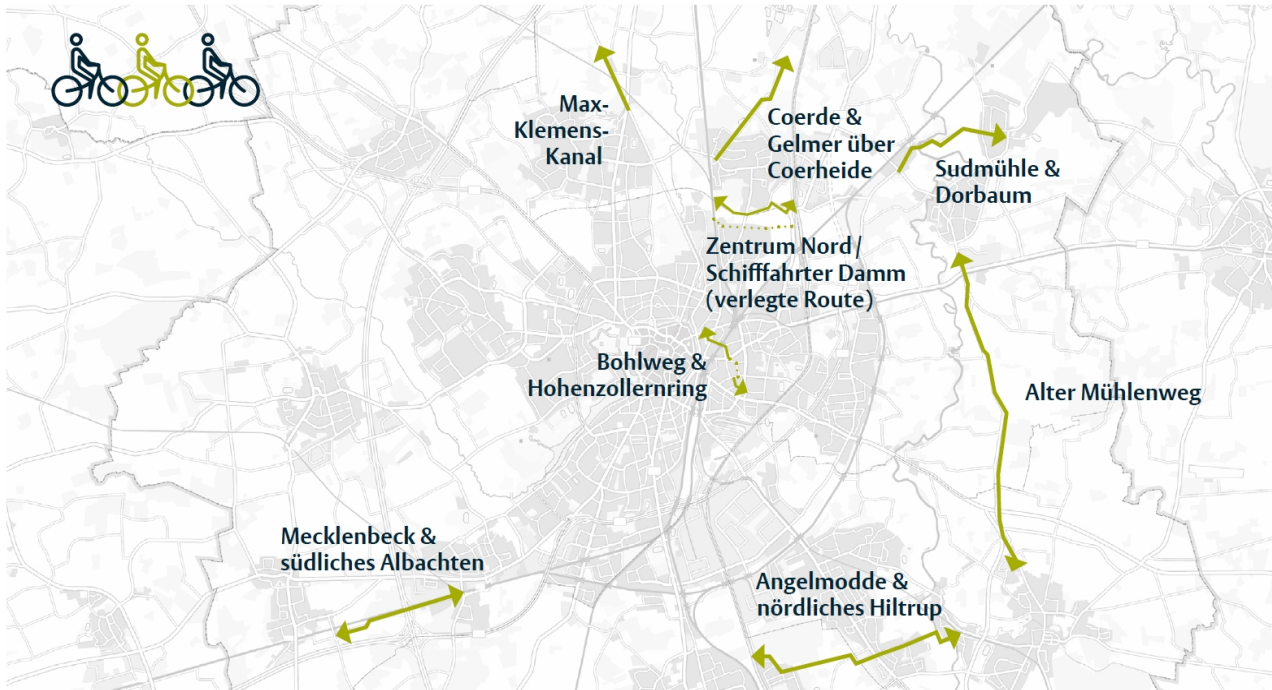


Abbildung 2: Auszug einiger Anregungen aus der Öffentlichkeit (verortet)

ZENTRALE BESTANDTEILE DES FAHRRADNETZ 2.0

Das künftige Fahrradnetz 2.0 (vgl. Anlage 1) ist ein hierarchisch aufgebautes und zusammenhängendes Netz mit drei wesentlichen Elementen:

- **Velorouten:** komfortabel zu befahrende Radrouten, die für ein besonders hohes Radverkehrsaufkommen ausgelegt sind und sich baulich und optisch klar abgrenzen. Radfahrende sind hier häufig bevorrechtigt, Stopps und Wartezeiten werden durch eine direkte Streckenführung minimiert mit dem Ziel, zügigeres Fahren zu ermöglichen.
- **Hauptrouuten:** Ein durchgehendes Netz an komfortabel befahrbarer Radverkehrsinfrastruktur, das Verkehre bündelt und zudem als Zubringer für Velorouten fungiert. Hauptrouuten sind für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar und die Wegeführung aufgrund der baulichen und optischen Gestaltung jederzeit intuitiv.
- **Basisrouuten:** Basisrouuten ergänzen die Hauptrouuten und sorgen dafür, dass das Fahrradnetz insgesamt engmaschiger wird. Sie sind für ein geringeres Verkehrsaufkommen ausgelegt, dennoch sind sie baulich und optisch klar zu erkennen.

Velorouten (150 km)	Hauptrouuten (70 km)	Basisrouuten (260 km)
<p>Höchste Netzkategorie mit besonderer Bündelungsfunktion, (über-)regionaler Bedeutung und höchstem Verkehrsaufkommen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Velorouten • Promenade • Kanalpromenade 	<p>Innergemeindliche Radhauptverbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2. Ring als nachfragestarker Verteiler • Radiale Anbindung Stadtteilzentren • Aufkommensstarke Tangentialverbindungen von Stadtteilzentren 	<p>Flächenhafte Erschließung (mögliche Ergänzung durch Fahrradzonen und lokale Verbindungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mittlerer und äußerer Ring bzw. tangentielle Verbindungen • Innerörtliche Verbindungen

Im vorliegenden Fahrradnetz 2.0 sind einige Potentialgebiete für Netzlückenschlüsse dargestellt. Hierbei handelt es sich beispielsweise um mögliche Korridore für die Realisierung von Ingenieurbauwerken (Brücken, Unterführungen), die derzeit noch nicht detaillierter beschreibbar sind und im weiteren Prozess konkretisiert werden müssen.

Im Rahmen der Netzplanung wurde ein besonderer Fokus auf die Velorouten gelegt. Die Velorouten sind die Verbindung der Umlandgemeinden mit Münsters Innenstadt unter Anbindung der Außenstadtteile und bilden damit das Rückgrat der Radverkehrsinfrastruktur. Einige der insgesamt 14 Routenverläufe sind bereits in den Jahren 2019 und 2020 politisch festgelegt worden, nachdem auch dazu eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden hatte. Die Umsetzung dieser Routen ist abschnittsweise bereits in vollem Gange (z. B. Veloroute Telgte-Münster oder Everswinkel-Münster). Für die sieben Velorouten mit noch nicht festgelegtem Trassenverlauf wurden jeweils weiträumige Korridore und unterschiedliche Trassenvarianten betrachtet:

- Veloroute 2: Greven – Sprakel – Kinderhaus – Münster
- Veloroute 4 (Ergänzung): Havixbeck – Gievenbeck – Münster
- Veloroute 7: Senden – Hansa-Business-Park – L884 – Münster
- Veloroute 9: Drensteinfurt – Hiltrup – Berg Fidel – Münster
- Veloroute 10: Sendenhorst – Albersloh – Münster
- Veloroute 13: Ostbevern – Telgte – B51 – Münster
- Veloroute 14: Ostbevern – Westbevern – Handorf (Dorbaum) – Münster

Für diese sieben Velorouten-Korridore wurden alternative Trassenverläufe nach folgenden Kriterien bewertet (Details s. Anlage 2):

- Streckenmerkmale für den Radverkehr wie Direktheit, Anzahl der Knotenpunkte oder Gesundheitsbelastung durch Lärm und Abgase
- Auswirkungen auf das Verkehrssystem (Fußverkehr, ÖPNV Autoverkehr und Wirtschaftsverkehr)
- Verkehrspotenziale (Bevölkerung und Arbeitsplätze entlang der Strecke sowie Verknüpfung zum ÖPNV)
- Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz wie Tiere/ Pflanzen/ Schutzgebiete sowie Versiegelung und Möglichkeiten zur Naherholung

Für die **Veloroute 2** wird ein Verlauf weiter westlich über die Gasselstiege (Variante a) anstatt der Grevener Straße (Variante b) bzw. Salzmannstraße (Variante c) vorgeschlagen. Damit besteht insbesondere für die großen Verkehrsströme zwischen Kinderhaus und der Innenstadt eine möglichst direkte Verbindung. Die beiden parallelen Routen sind im Fahrradnetz 2.0 als Haupt- bzw. Basisrouuten enthalten.

Die **Veloroute 4** soll künftig von Havixbeck entlang der L 581 / Havixbecker Straße nach Roxel verlaufen und von dort deckungsgleich mit der bereits beschlossenen Veloroute 5 aus Nottuln das Universitätsklinikum anbinden. In Ergänzung zur Führung über Roxel und Universitätsklinikum wurden weiter nördlich verlaufende Varianten über Gievenbeck (Varianten a: kompletter Neubau und b: bestandsorientiert) untersucht. Der Vergleich ergab, dass insbesondere zwischen Gievenbeck und dem Stadtzentrum sehr hohe Verkehrspotenziale bestehen, diese sich jedoch zwischen Havixbeck und Gievenbeck auch perspektivisch nicht in dem Maße ergeben, um die nötigen umfangreichen Eingriffe in den Naturraum zu rechtfertigen. Im Ergebnis soll zwischen Gievenbeck und dem Stadtzentrum eine leistungsfähige Hauptroute entstehen, zwischen Gievenbeck und Roxel eine Basisroute.

Die **Veloroute 7** soll ab der Stadtgrenze zu Senden dem Verlauf über die Kanalpromenade bis Amelsbüren folgen. Dort knickt die Trasse auf die Thierstraße und somit auf die bereits beschlossene Veloroute 8 ab (Variante a), da in diesem südlichen Abschnitt der L 884 / Kappenberger Damm (Variante b) neben dem Hansa-Business-Park nur wenige Verkehrsziele bestehen und eine Basisroute ausreichend ist. Ab der Grafschaft folgt die Veloroute 7 dieser und verschwenkt auf den Kappenberger Damm sowie im weiteren Verlauf auf die Weseler Straße, um die entsprechenden Wohn- und Arbeitsplatzstandorte adäquat anzubinden (Variante b).

Für die **Veloroute 9** wurde bei der Trassenuntersuchung der Fokus auf Hiltrup gelegt, da die Veloroute ab Berg Fidel stadteinwärts Richtung Innenstadt auf die beschlossene Veloroute 8 verschwenken soll. Hier gilt es Synergien zu nutzen, auch, weil das südliche Stadtgebiet (Hiltrup, Amelsbüren) bereits über drei Velorouten an die Innenstadt angebunden ist. In der Trassenbewertung liegen die drei Varianten Meesenstiege (Variante a), Westfalenstraße (Variante b) und Hohe Geest (Variante c) nah beieinander. Für die bevorzugte Führung über die Westfalenstraße ist die kürzeste Streckenlänge ausschlaggebend. Die beiden anderen Varianten werden Basisrouten.

Im Rahmen der Trassenfestlegung der **Veloroute 10** erhält die direkte Führung entlang des Albersloher Wegs (Variante b) mit einer hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte die beste Bewertung. Innerhalb Gremmendorfs ist im Rahmen der Bauplanung zu prüfen, ob für die auskömmliche, komfortable Ausgestaltung der Veloroute und die ebenfalls geplante ÖPNV-Beschleunigung in diesem Abschnitt ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Andernfalls könnte die Veloroute umwegig über die nahezu parallel verlaufende Basisroute „Zum Erlenbusch“ geführt werden, die am WLE-Haltepunkt Gremmendorf anschließt. Die Verbindung zwischen Albersloh und Wolbeck (Variante a) erfüllt in erster Linie eine Verknüpfungsfunktion und wird daher als Basisroute ins Netz übernommen. In Wolbeck besteht Anschluss an die Veloroute 11. Bei dieser ist in der Bauplanung zu prüfen, ob ein direkterer Verlauf parallel zur WLE-Bahntrasse möglich ist. Daher ist der Abschnitt in der Anlage 1 gesondert hervorgehoben. Die beiden geprüften Trassenverläufe über Hiltrup (Varianten c und d) werden aufgrund großer Eingriffe in den Naturraum (u.a. Hohe Ward) nicht in das Fahrradnetz 2.0 aufgenommen.

Zwischen Telgte und Münster verläuft die Vorzugstrasse der **Veloroute 13** entlang der B 51 (Variante a). Die parallel verlaufende, aber weniger geradlinige Führung über Kasewinkel und die Pleistermühle (Variante b) wird zur Basisroute.

Die **Veloroute 14** soll insbesondere aus Umwelt- und Naturschutzgründen zwischen Westbevern und Handorf (Dorbaum) über die Lützowstraße sowie die Dorbaumstraße geführt werden. Eine detaillierte Prüfung unterschiedlicher Trassenverläufe war mangels Alternativen nicht erforderlich. In Handorf schließt die Veloroute 14 an die bereits beschlossene und Veloroute 12 an.

C) AUSBLICK AUF DIE HERLEITUNG DER HANDLUNGS- UND MAßNAHMENEMPFEHLUNG

Bestandserfassung/-bewertung

Nach Beschluss des Fahrradnetzes 2.0 wird die Bestandserfassung und -bewertung vervollständigt, die bereits in 2021 auf Grundlage des 1. Netzentwurfes begonnen wurde. Darin werden zunächst alle Streckenabschnitte und Knotenpunkte hinsichtlich ihres derzeitigen Zustandes erfasst. Anschließend wird dieser Zustand in einen bereits zwischen der Verwaltung und den Gutachtern abgestimmten Bewertungskatalog überführt. Dieser beschreibt u.a. inwieweit die erfassten Strecken den künftigen Anforderungen aus dem Zielnetz entsprechen.

Handlungsempfehlungen und priorisierte Umsetzung

Abschließend wird aus dem Abgleich des Zielnetzes mit der Bestandsbewertung der Handlungsbedarf abgeleitet. Dieser umfasst sowohl die erforderlichen Maßnahmen, also Aussagen zum jeweiligen Infrastrukturelement mit entsprechender Ausgestaltung, als auch deren Dringlichkeit. Neben dem aus dem Bewertungskatalog vorliegenden Zielerreichungsgrad auf dem jeweiligen Abschnitt werden für die Priorisierung weitere Rahmenbedingungen berücksichtigt, wie die Schließung von Netzlücken, Unfallschwerpunkte, Verkehrspotenziale, der finanzielle wie zeitliche Aufwand, mögliche Alternativrouten oder parallelaufende Planungen.

Die Verwaltung wird über den Fortgang des Projektes fortlaufend berichten sowie zu den Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen die entsprechenden Beschlüsse für die parlamentarischen Gremien vorbereiten.

Das hier zu beschließende Fahrradnetz 2.0 dient als eine konzeptionelle Grundlage aller künftigen Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur und wird zukünftig auf Basis sich ändernder Anforderungen und insbesondere der weiteren städtebaulichen Entwicklung sukzessive fortgeschrieben.

In Vertretung

Gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage A
- Anlage 1: Darstellung des Fahrradnetz 2.0 in drei Ausschnitten
- Anlage 2: Bewertungsschema für die Velorouten
- Anlage 3: Kurzdarstellung der öffentlichen Beteiligung im Prozess