



Amt für Mobilität und Tiefbau

28.09.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Spliethoff
 Telefon: 492-7213
 Spliethoff@stadt-
 muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Veloroute Münster - Everswinkel: Umgestaltung der Schillerstraße zur Fahrradstraße 2.0
 Planungs- und Baubeschluss

Beratungsfolge

17.10.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
26.10.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung und dem Umbau der Schillerstraße zwischen Knotenpunkt Bremer Platz/Schillerstraße und Knotenpunkt Hansaring/Schillerstraße (Teil der Veloroute Münster-Everswinkel) entsprechend der beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (vgl. Beschlussvorlage V/0151/2019) gemäß dem Plan vom 30.06.2023 (Anlage 1) inklusive Einrichtung einer beschilderten Kfz-Durchfahrtsperre mit Wendemöglichkeit vor dem Knotenpunkt Hansaring wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 550.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen aus Fördermitteln in Höhe von ca. 170.000 €.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen			2024	550.000	
Einzahlungen			2024	170.000	
Saldo				380.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplanentwurf 2024 bei der o. g. Investitionsmaßnahme und den u. g. Produktgruppen veranschlagt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2025ff.	4.250	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2025ff.	5.500	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2025ff.	13.750	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2025ff.	5.700	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (Anlage 2) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Bestand und Netzbedeutung

Die Schillerstraße wurde 1990 als erste Fahrradstraße in Münster ausgewiesen und besitzt seitdem einen praktisch unveränderten Querschnitt. Die Fahrbahnränder werden beidseitig durchgehend mit Kfz beparkt, wodurch vielfach nur eine Restfahrbahnbreite von 3,5 m oder weniger zur Verfügung steht. Kfz und Fahrradfahrende können sich kaum verkehrssicher begegnen, der Begegnungsfall Kfz-Kfz oder LKW-Rad sind in weiten Teilen der Schillerstraße praktisch überhaupt nicht möglich. Die Gehwege werden immer wieder durch abgestellte Fahrräder eingeengt und sind für mobilitätseingeschränkte Menschen oft nur schwer nutzbar. In den letzten zwei Jahren wurden Fahrradabstellplätze (Anlehnbügel) zulasten einzelner Kfz-Parkstände eingerichtet, doch der Fahrradparkdruck ist aufgrund der dichten Wohnbebauung weiterhin hoch.

Als Parallelachse zur Wolbecker Straße besitzt die Schillerstraße eine zentrale quartierserschließende und viertelverbindende Funktion im Hansaviertel und darüber hinaus. Zugleich ist sie auch ein zentraler Bestandteil der Veloroute Everswinkel-Münster und besitzt als solche überregionale Bedeutung für Radfahrende aus den südöstlichen Stadtteilen Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck sowie den Umlandgemeinden Alverskirchen und Everswinkel. Sie komplettiert die Fahrradstraßenachse Lindberghweg / Lütkenbecker Weg / Schillerstraße aus dem Südosten Münsters mit Anschluss an den Hauptbahnhof. Diesen vielfältigen Funktionen als zentrales Netzelement im Radverkehrsnetz wird die Straße in ihrem heutigen Querschnitt nicht ausreichend gerecht. Das Radverkehrsaufkommen ist bereits heute enorm und wird sich durch den Ausbau der Velorouten und den allgemeinen Wandel im Mobilitätsverhalten weiter erhöhen. In einer vergleichenden Querschnittszählung im März 2023 wurden in der Spitzenstunde 227 Radfahrende gezählt – fast sechs Mal mehr als Kfz (38). Entsprechend ist der Handlungsbedarf besonders hoch und die planerischen Abwägungen orientieren sich an dieser besonderen Netzbedeutung.

Beteiligungsverfahren

Aufgrund ihrer exponierten Lage mit spezifischen Herausforderungen und vielen Anforderungen an den öffentlichen Raum kommt der Einbindung der Bürgerschaft im Planungsprozess eine besondere Rolle zu. Aus diesem Grund hat vom 18. April bis zum 28. Mai ein informeller Beteiligungsprozess stattgefunden. Ziel war es, die ersten Planungsideen frühzeitig und transparent vorzustellen, das Meinungsbild und Anregungen der Öffentlichkeit dazu einzuholen, die Hintergründe einer Umgestaltung zu erläutern und für Akzeptanz zu werben. Um die möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsraum zu veranschaulichen und erfahrbar zu machen, wurden diese in Höhe der Emdener Straße auf etwa 50 Metern Länge mittels gelber Baustellenmarkierung temporär verdeutlicht.

Der Gestaltungsspielraum ist von Beginn an deutlich kommuniziert worden: Die Qualitätsstandards für Fahrradstraßen haben sich bereits vielfach in der Praxis bewährt und sollen auch in der Schillerstraße umgesetzt werden. Sie waren daher nicht Gegenstand des informellen Beteiligungsverfahrens. Münsteranerinnen und Münsteraner konnten u. a. bei den Themen Aufenthaltsqualität im Seitenraum (Bänke, Grün, etc.), Kfz- und Fahrradparken, Elektro-Ladeinfrastruktur und Carsharing mitdiskutieren, ihre Ideen einbringen und so die Planungen der Fahrradstraße 2.0 mitgestalten.

Um eine breite Öffentlichkeit zu erreichen, wurden vielfältige analoge und digitale Formate angeboten: Der Prozess ist mit einer Präsenz-Auftaktveranstaltung im Hansa-Berufskolleg gestartet, bei der etwa 100 Menschen teilgenommen haben. Zeitgleich wurde die anonymisierte Online-Umfrage freigeschaltet, bei der bis zum 28. Mai insgesamt 300 Menschen mitgemacht haben. Im Beteiligungszeitraum hat es außerdem zwei Quartiersspaziergänge gegeben, die Stadtverwaltung ist regelmäßig mit einem Infostand vor Ort gewesen und war über zentrale Kontaktadressen postalisch, per Telefon und per Mail erreichbar. Eine eigens eingerichtete Internetseite (www.stadt-muenster.de/schillerstrasse) informiert über das Projekt.

Die Dokumentation des informellen Beteiligungsprozesses ist beigelegt (Anlage 3).

Planung

Zentraler Baustein zur Umsetzung der neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen ist die Einrichtung einer 4 bis 5 Meter breiten, durchgehend rot eingefärbten Fahrgasse, auf der nicht geparkt werden darf. Diese ist am nördlichen Fahrbahnrand der Schillerstraße vorgesehen, um die vorhandenen Baumscheiben sowie die kürzlich eingerichteten Fahrradabstellmöglichkeiten entlang der Südseite zu erhalten.

Querschnitt der Schillerstraße vor und nach Umsetzung der Qualitätsstandards (eispielhaft)

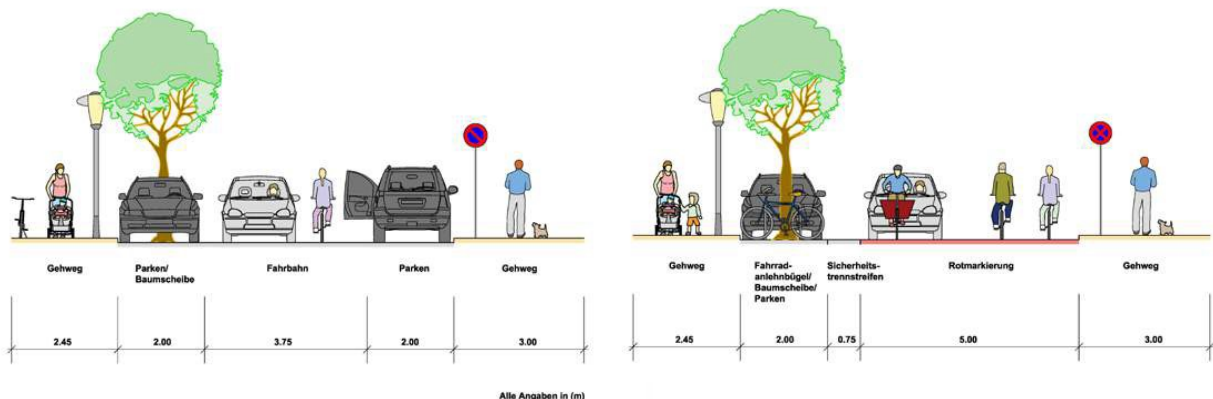


Abb. 2: Querschnitt im Bestand

Abb. 3: Querschnitt nach Umbau

Ergänzend ist vorgesehen, das Parkraumangebot für den Radverkehr deutlich zu steigern, um dem punktuell hohen Fahrrad-Parkdruck auf den Gehwegen zu begegnen, insbesondere in besonders hochfrequentierten Bereichen (Umfeld Hansa-Berufskolleg, Umfeld Hauptbahnhof/Bremer Platz). Hierdurch profitiert der Fußverkehr in hohem Maße. Insgesamt sieht die Planung 72 zusätzliche Fahrrad-Anlehnbügel vor. Zusammen mit den bereits vorhandenen Anlehnbügeln stehen über den gesamten Verlauf der Schillerstraße zukünftig 100 Anlehnbügel mit insgesamt 200 Fahrrad-Abstellplätzen zur Verfügung.

Zusätzliche Lastenrad-Stellplätze sind dabei zunächst nicht eingeplant. Im Bereich Hauptbahnhof sowie an den Einmündungsbereichen der Dortmunder und Emdener Straße wurden in der Vergangenheit Lastenrad-Stellplätze eingerichtet, die bislang überwiegend durch Fremdarker (normale Fahrräder) genutzt werden. Das Fahrradbüro schlägt daher vor, Lastenradstellplätze in Bereichen mit besonders hohem Fahrradparkdruck dort anzulegen, wo ein konkreter Bedarf durch die Bewohnerschaft mitgeteilt wird. Die Anwohnerschaft der Schillerstraße wird in den nächsten Wochen daher gesondert per Postwurfsendung aufgefordert, Bedarf anzumelden. Darüber hinaus ist es auch möglich, Bedarfe über das 3.000-Stellplätze-Programm mitzuteilen (vgl. V/0020/2021 und V/0127/2023).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde vielfach angeregt, mehr Grünflächen und zusätzliche Straßenbäume bei der Umgestaltung einzuplanen. Im Zuge des Rückbaus der Senkrechtplätze im Bereich Bremer Platz werden ehemalige Stellplatzbereiche entsiegelt, wodurch die versickerungs- und verdunstungsfähige Fläche an dieser Stelle deutlich vergrößert werden kann. Die hier vorhandenen vier Bestandsbäume erhalten deutlich größere Baumscheiben und werden im Wurzelbereich zukünftig nicht mehr durch abgestellte Kfz belastet. Zudem wurde für den gesamten Straßenzug die Einbringung zusätzlicher Baumstandorte geprüft. Aufgrund des vorhandenen Leitungsbestandes sind aktuell jedoch lediglich zwei zusätzliche Baumstandorte im östlichen Bereich des Straßenzuges auf Höhe der Hausnummer 44 a / 44 b realisierbar, die entsprechend in die Planung aufgenommen wurden. Für zukünftige Leitungsarbeiten wird langfristig die Verlegung einzelner Leitungstrassen zugunsten zusätzlicher Baumstandorte auch im westlichen Bereich der Schillerstraße angeregt.

Auswirkungen auf den Kfz-Parkraum

Um die hier dargelegte Planung zur Umsetzung der Qualitätsstandards für Fahrradstraßen auf der Schillerstraße realisieren zu können, muss der heute zur Verfügung stehende Kfz-Parkraum deutlich verringert werden. Insgesamt entfallen durch die Umgestaltung etwa 95 Kfz-Parkstände. Davon entfällt der Großteil (ca. 62 Parkstände) auf die Freihaltung des nördlichen Fahrbahnrandes vom Kfz-Parken, um die rote Fahrgasse in einer durchgehenden Breite von mindestens 4 Metern erreichen zu können. Weitere Parkstände entfallen durch den Rückbau von Senkrecht- und Diagonalkparkständen in den Bereichen Bremer Platz und Hansaplatz, die nach den Qualitätsstandards aufgrund des deutlich erhöhten Konfliktpotenzials bei Ein- und insbesondere bei Ausparkvorgängen auf Fahrradstraßen grundsätzlich nicht vorgesehen sind. Weitere 10 Parkstände entfallen entlang des südlichen Fahrbahnrandes zur Realisierung punktueller Maßnahmen, die überwiegend im Rahmen der Bürgerbeteiligung angeregt wurden (Ladezonen, zusätzliche Fahrrad-Anlehnbügel-Standorte, zusätzliche Baumscheiben, zwei Querungshilfen für den Fußverkehr).

Bislang wird die gesetzlich festgelegte Quote, dass maximal 50 % des öffentlichen Stellplatzangebotes für Bewohnerparken reserviert werden dürfen, im Hansa-Quartier (Bremer Straße/Wolbecker Straße/Hansaring) noch deutlich unterschritten. Auch unter Berücksichtigung des o. g. Entfalls der rund 95 Parkstände in der Schillerstraße ergibt sich noch rechnerisches Potenzial, um zusätzliche Parkstände für die Bewohnerschaft zu reservieren. Die Reservierung des verbleibenden Parkraumes auf der Schillerstraße ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner ist somit im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.

Zudem wird es zukünftig im Hansaviertel ein deutlich vergrößertes Parkraumangebot in Quartiersgaragen geben. Die Fertigstellung der Quartiersgarage Hafenmarkt mit 220 Quartiersstellplätzen wird für Ende 2023 erwartet. Die Planungen zum Umbau des Parkhauses Bremer Platz zu einem Mobility-Hub (vgl. V/0863/2021) sehen ebenfalls in größerem Umfang Quartiersstellplätze vor.

Mögliche Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehre

Im Zuge der Umgestaltung anderer Fahrradstraßen wurde erkannt, dass die Qualitätssteigerungen für den Radverkehr unter Umständen auch den Kfz-Durchgangsverkehr fördern können – was den Qualitätszugewinn für den Radverkehr deutlich schmälern kann. Während der Planvorbereitungen wurde deshalb auch die Belastung durch Kfz-Durchgangsverkehre auf der Schillerstraße untersucht (Erhebung im Dezember 2022). Auf voller Länge der Schillerstraße sind die Kfz-Durchgangsverkehre vergleichsweise unauffällig (15-25 Kfz in der Spitzenstunde), jedoch kommt es in Teilbereichen bereits heute zu deutlichen Umfahrvorgängen zur Umgehung des Knotenpunktes Wolbecker Straße/Hansaring. Seitens Verwaltung, Polizei und Anwohnerschaft besteht – auch mit Blick auf die Erfahrungen in anderen Fahrradstraßen – die Befürchtung, dass die Verbreiterung der Fahrgasse und die damit einhergehende, deutliche Erleichterung des Begegnungsfalls Kfz-Kfz zu einer stärkeren Belastung durch Kfz-Durchgangs- bzw. Schleichverkehren führen könnte.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, indem die Schillerstraße durch einen modalen Filter für den Kfz-Verkehr vom Knotenpunkt Hansaring abgebunden wird. Die Planung sieht vor, die Ein- und Ausfahrt in bzw. aus der Schillerstraße am Knotenpunkt Hansaring nur noch für den Radverkehr zu erlauben. Der modale Filter wird durch beidseitige Beschilderung eines Einfahrverbotes für Kfz realisiert und mittels Markierungen und flankierender baulicher Maßnahmen erkennbar gemacht. Feuerwehr, Rettungsdienst und AWM können die beschilderte Sperre ohne Beeinträchtigung befahren. Um die Einhaltung des Einfahrverbotes zu kontrollieren, werden auch Schwerpunktkontrollen durch die Polizei angeregt.

Die Verwaltung sieht zunächst keine Notwendigkeit für eine bauliche Sperrung mittels Sperrpfosten und schlägt deshalb vor, zunächst die Wirksamkeit der hier aufgezeigten Beschilderungslösung zu beobachten. Sollte die beschilderte Sperrung keine ausreichende Wirksamkeit entfalten, ist die nachträgliche Einrichtung einer baulichen Sperre mittels Sperrpfosten ohne weitere Umbauarbeiten mit der vorgelegten Planung kombinierbar. Im Bedarfsfall müssten hierzu noch detaillierte Abstimmungen mit Polizei, Feuerwehr und AWM erfolgen.

Mit Umsetzung des beschilderten modalen Filters wird die Schillerstraße im Abschnitt zwischen Em-dener Straße und Hansaplatz/Hansaring entsprechend zur Sackgasse. Um dem Kfz-Anliegerverkehr in dieser Situation eine möglichst konfliktarme und übersichtliche Wendemöglichkeit zu bieten und kein zusätzliches Gefahrenrisiko durch rangierende PKW zu erzeugen, sieht die Planung die Einrichtung einer PKW-Wendeanlage auf Höhe der ehemaligen Diagonal-Stellplätze im Bereich Hansaplatz vor (einzügige Wende mit PKW möglich).

Um zu überprüfen, inwieweit sich der modale Filter durch räumliche Kfz-Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Verkehrsnetz und benachbarte Bauprojekte auswirken wird, hat die Verwaltung eine Planfallrechnung auf Grundlage der Prognoseberechnung 2035 (einschl. Hafenmarkt und weitere umliegende Entwicklung) durchführen lassen (s. Anlage 4). Die Berechnung zeigt im Prognoseplanfall, dass sich der Verkehr aus der Schillerstraße überwiegend auf die Wolbecker Straße als direkt angebundene Parallelstraße verlagern wird. Dort sind Mehrverkehre von rund 330 Kfz pro Tag (+3%) zu erwarten. Für den Bereich Hansaring wird eine geringfügige Entlastung um rund 120 Kfz pro Tag (-1%) erwartet. Entsprechend sind keine negativen Auswirkungen auf aktuelle Bauvorhaben im Bereich Hafen/Hansaring zu erwarten.

Kosten, Bauverfahren & Zeitplanung

Die bisherige Kostenschätzung beziffert voraussichtliche Baukosten in Höhe von rund 550.000 €. Das Vorhaben ist nicht KAG-beitragspflichtig, die Anlieger tragen keine Kosten. In der Schillerstraße soll das gleiche Bauverfahren wie im weiteren Verlauf der Veloroute angewandt werden. Im Abschnitt Lütkenbecker Weg / Lindberghweg wurde roter Heißasphalt verbaut. Die Heißasphalt-Bauweise besitzt die größte Lebensdauer und die besten Rolleigenschaften. Die Umsetzung der Bauleistungen soll in 2024 erfolgen. Im Teilabschnitt Bremer Straße bis Schillerstraße 35 bestehen Abhängigkeiten zur aktuell laufenden Umgestaltung des Bremer Platzes sowie zu einer noch ausstehenden Kanalbaumaßnahme, sodass die Umsetzung der Fahrradstraßenstandards hier ggf. erst in einem zweiten Bauabschnitt erfolgen kann.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1 Lageplan

Anlage 2 Folgelastenberechnung

Anlage 3 Dokumentation der Bürgerbeteiligung & -information

Anlage 4 Zusammenfassung Verkehrsuntersuchung Ing.-Büro Helmert