



Amt für Mobilität und Tiefbau

04.10.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Spliethoff

Telefon: 492-7213

Spliethoff@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Betrifft

Veloroute 1 Münster - Greven, Abschnitt 3: Fahrradstraße Piusallee zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg
Sachstand und Ausblick

Beratungsfolge

17.10.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
26.10.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht

Bericht:

Hintergrund:

Mit Einführung der neuen Qualitätsstandards im Jahr 2019 und der darauffolgenden Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen im Stadtgebiet haben Münsters Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität erhalten. Speziell als Elemente von Velorouten wickeln Fahrradstraßen in ihrer neuen Ausgestaltung nicht nur wachsende Radverkehrsmengen ab, sondern leisten neben dieser Mehrbeanspruchung zeitgleich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und somit einen signifikanten Mehrwert für die Stärkung des stadtweiten Radverkehrs. Die Planungs- und Umsetzungsprozesse der vergangenen Jahre an Münsters Fahrradstraßen haben dabei aufgezeigt, wie wichtig die Information und Beteiligung der Anliegenden, Nutzenden als auch der interessierten Bürgerschaft am Umgestaltungsprozess ist. Aus diesem Grund hat die Verwaltung Leitlinien der Kommunikation zur Umsetzung von Fahrradstraße entwickelt, die der Politik im Frühjahr 2021 vorgestellt wurden (vgl. V/0038/2021).

Ein aus den Leitlinien abgeleitetes Kommunikationskonzept wird nun in der Vorplanung zur Umgestaltung der Piusallee zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg Anwendung finden. Es handelt sich bei diesem Abschnitt um einen Teil der Veloroute Greven-Münster via Zentrum Nord (vgl. Abb. 1).

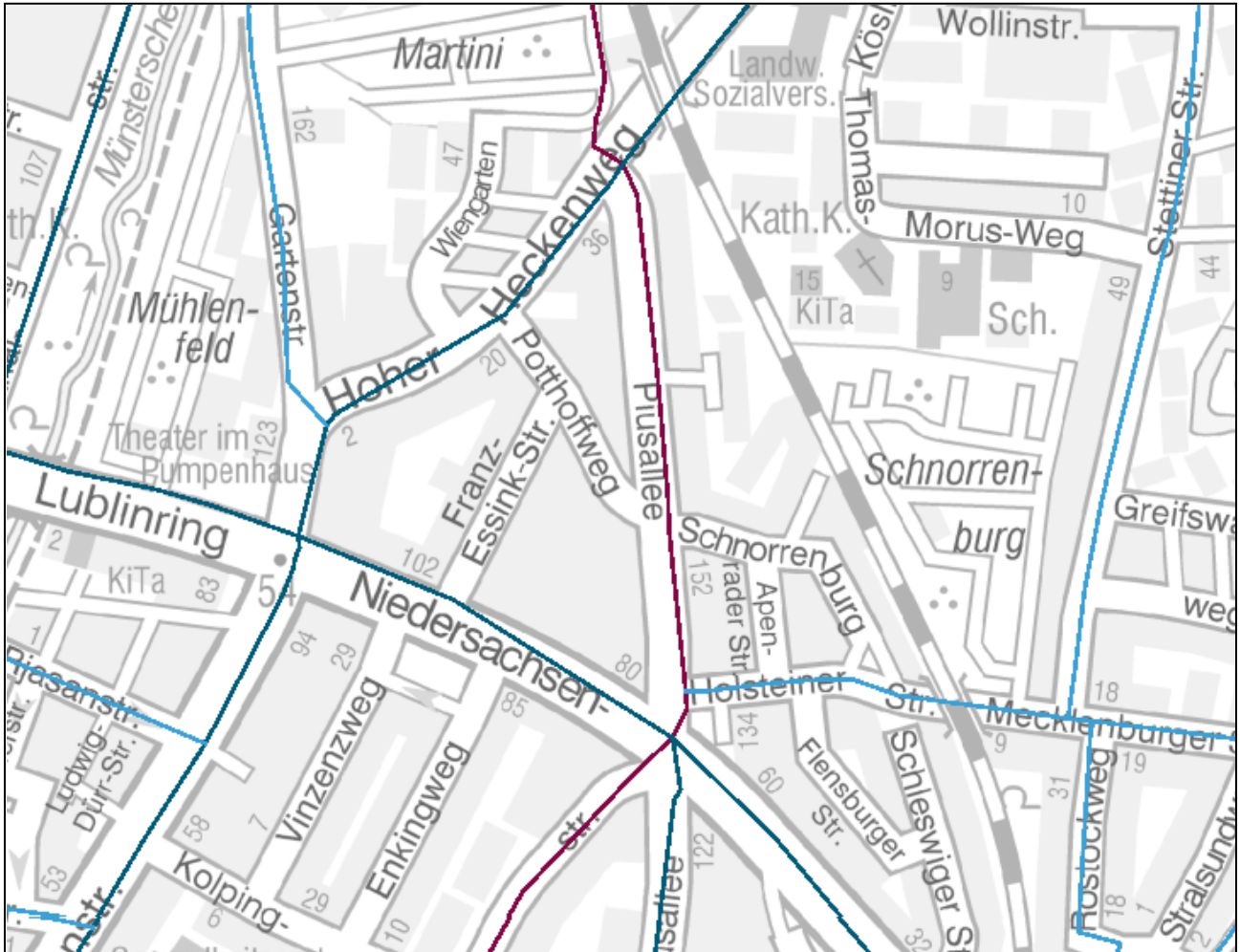


Abb. 1: Abschnitt der Piusallee zwischen Hoher Heckenweg und Niedersachsenring im Fahrradnetz2.0 (Veloroute = violett, Hauptroute = dunkelblau, Basisroute = hellblau)

Bestandssituation

Die Piusallee weist im Abschnitt Hoher Heckenweg bis Niedersachsenring mit einer Fahrbahnbreite von 9,00 - 9,20 m einen verhältnismäßig breiten Querschnitt auf. Im genannten Abschnitt befinden sich zwei Bushaltestellen („Niedersachsenring“ und „Hoher Heckenweg“), die von den Stadtbus-Linien 6 und 8 sowie vom Nachtbus N82 der Stadtwerke angeeignet werden. Aufgrund der vollgesperrten Kanalbaustelle fahren die Buslinien seit Januar 2020 eine Umleitung über die Gartenstraße und den Hohen Heckenweg, die o. g. Haltestellen werden nicht bzw. als Ersatzhaltestellen angefahren.

Die Piusallee wird fast im gesamten Straßenverlauf am Fahrbahnrand einseitig für Kfz-Parken genutzt. Um eine ausreichende Restfahrbahnbreite für den Begegnungsfall Bus-Bus sicherzustellen, ist das Parken auf der Fahrbahn nur auf einer Fahrbahnseite erlaubt. Die Parkbereiche sind in Abschnitten alternierend ausgewiesen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aufgrund von Straßenschäden für den gesamten Streckenabschnitt der Piusallee auf 30 km/h reduziert.

Die beidseitig vorhandenen, straßenbegleitenden Radwege verlaufen teilweise direkt am Fahrbahnrand, teilweise hinter den bestehenden Baumscheiben und weisen Breiten von nur 1,30 bis 1,70 m auf. An punktuellen Engstellen verringert sich die Radwegbreite auf 90 cm.

Die Straße wird beidseitig durchgehend von großen Bäumen gesäumt. Die Baumscheiben sind für die Größe der Bäume teilweise vollkommen unterdimensioniert und das Wurzelwerk hat an mehreren Stellen das Geh- und Radwegpflaster bereits angehoben.



Abb. 2: Bestandssituation - Radweg



Abb. 3: Bestandssituation - Fahrbahnquerschnitt



Abb. 4: Bestandssituation- Engstelle im Radweg



Abb. 5: Bestandssituation – Breiten

Planung

Die Piusallee soll im o. g. Abschnitt aufgrund Ihrer Netzbedeutung (Teil der Veloroute 1 Münster-Greven) eine maßgebliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erfahren. Zunächst wurde hierfür ein velorouten-konformer Ausbau im Bereich der Nebenanlagen favorisiert. Im Zuge der Vorplanung hat sich jedoch gezeigt, dass der Ausbau der vorhandenen, beidseitigen Hochbord-Radwege nur unter massivem Eingriff in die ohnehin bereits unterdimensionierten Baumscheiben des erhaltenswerten Baumbestandes möglich wäre, was dem langfristigen Erhalt der wertvollen Grünstrukturen in der Piusallee entgegenstehen würde. Ebenso wurde die Einrichtung eines Zweirichtungsradweges geprüft und verworfen, da hier massive Bedenken hinsichtlich der Radverkehrssicherheit aufgrund der Vielzahl von Radweg-Querungen durch Kfz an den privaten Grundstückszufahrten gesehen wurden. Die Anlage von Radfahrstreifen wäre aufgrund der benötigten Breiten nicht möglich, die Einrichtung von Fahrrad-Schutzstreifen entspricht nicht dem Qualitätsanspruch auf Veloroute und hätte überdies den Entfall des gesamten Kfz-Parkens entlang des Abschnittes zur Folge. Die Führung des Radverkehrs auf der zur Fahrradstraße umgestalteten Fahrbahn stellt aus Sicht der Verwaltung somit die sinnvollste Alternative dar.

Zentraler Baustein zur Umwandlung der Piusallee zu einer Fahrradstraße ist die Einrichtung einer durchgehend rot eingefärbten Fahrgasse. Die Fahrgasse besitzt dabei eine durchgehende Breite von mindestens 6 Metern, um den Begegnungsfall Bus-Bus sicher zu ermöglichen (analog zur Umgesetzten Planung Fahrradstraße Bohlweg). Aufgrund des großen Gesamtquerschnittes können die bestehenden, einseitigen Kfz-Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand dabei weitestgehend bestehen bleiben.

Lediglich in den Überführungsbereichen zwischen Nebenanlagen und Fahrradstraße für den Radverkehr müssen voraussichtlich etwa 6-8 Stellplätze weichen.

Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ermöglicht den Rückbau der Bestandsradwege, wodurch große Flächenpotenziale zur Schaffung zusammenhängender Entsiegelungs- und Versickerungsflächen im Bereich der Nebenanlagen frei werden. Hier ist vorgesehen, insbesondere die unterdimensionierten Baumscheiben deutlich zu vergrößern und so nachhaltig die Gesundheit und Zukunftsfähigkeit der großen Bestandsbäume zu stärken. Ergänzend können bestehende Engstellen im Gehwegbereich verbreitert und insbesondere im Bereich der beiden bestehenden Bushaltestellen zusätzliche Fahrradanhängbügel vorgesehen werden.

Es ist geplant, die Fahrradstraße in beiden Fahrtrichtungen zunächst erst hinter den jeweils angrenzenden Knotenpunkten Hoher Heckenweg und Niedersachsenring zu beginnen. Die Knotenpunktplanungen benötigen aufgrund ihrer hohen Komplexität noch deutlich mehr Planungszeit und -kapazitäten. Es ist vorgesehen, die Planung der Knotenpunkte parallel zur Planung und Umsetzung des Streckenabschnittes zu bearbeiten und hierzu ein externes Planungsbüro einzubinden.

Beispielfotos von Fahrradstraßen mit umgesetzten Qualitätsstandards und einseitigem Parken



Abb. 4: Fahrradstraße Bismarckallee



Abb. 5: Fahrradstraße Hittorfstraße

Kommunikation und Information

Um die Planungen frühzeitig und transparent zu kommunizieren, werden im Winter 2023/24 öffentliche Informationsveranstaltungen angeboten. Dabei geht es vor allem darum, die interessierte Öffentlichkeit über Ziel und Zweck der Qualitätsstandards an Fahrradstraßen zu informieren und auch die Einbindung in die Planungen der Velorouten und in das Fahrradnetz 2.0 zu erläutern.

Aufgrund der vorhandenen Bestandsituation mit den Baumstandorten ist das Spektrum unterschiedlicher Lösungsansätze eingeschränkt. Aus diesem Grund wird der Fokus daraufgelegt, die Öffentlichkeit über die Planungen selbst sowie Ziel und Zweck zu informieren. Ziel ist es, die Bürgerschaft frühzeitig einzubinden um für Akzeptanz der Umgestaltung zu sorgen.

Es werden niederschwellige sowie crossmedial ausgestaltete Angebote zur Information vorbereitet und im Winter 2023/24 umgesetzt. Insbesondere sind folgende Angebote vorgesehen:

- Information über Hauswurfsendungen sowie in Form eines Internetauftritts auf den Websites der Stadt Münster
- (Präsenz-)Veranstaltung und
- Vor-Ort-Begehung

Ausblick

Die Piusallee ist aufgrund einer umfangreichen Kanalbaumaßnahme seit Januar 2021 für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Nach aktuellem Stand kann die Kanalbaumaßnahme voraussichtlich im Winter 2023/2024 abgeschlossen werden. Ursprünglich sollte der Vollumbau der Piusallee unmittelbar an die Kanalbaumaßnahme anschließen. Die Veloroutenplanungen konnten jedoch nicht rechtzeitig abgeschlossen werden, da der ursprüngliche Planungsansatz (Ausbau der Nebenanlagen) zu keinem Ergebnis führte.

Die Planungsverwaltung beabsichtigt, den zuständigen Gremien im Laufe des Jahres 2024 einen Planungs- und Baubeschluss zum Vollumbau zur Fahrradstraße unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Informationsveranstaltungen vorzulegen. Ein Baubeginn wird für Ende 2024/Anfang 2025 vorgesehen.

Für die Zwischenzeit nach Abschluss der Baumaßnahme wird eine Interimslösung angestrebt, welche die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht für den Abschnitt aufgrund der geringen Qualität der Radverkehrsanlagen vorsieht. Die angeordnete Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bleibt bestehen und zusätzlich wird ein LKW-Fahrverbot (mit Anliegerfreigabe) vorgeschlagen, um die Haltbarkeit der provisorischen Fahrbahndecke bis zum Vollumbau des Streckenabschnittes zu gewährleisten.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:
Anlage A