



Amt für Mobilität und Tiefbau

31.10.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Oeinck

Telefon: 492-6582

OeinckP@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Handlungsempfehlungen und Zielbreiten fürs Fahrradnetz 2.0 sowie neue Gestaltungselemente für Fahrradstraßen

Beratungsfolge

09.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
16.11.2023	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
29.11.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität begrüßt grundsätzlich die insgesamt 42 gutachterlichen Empfehlungen (siehe Anlage 1), die künftig handlungsleitend sind, um das Fahrradnetz 2.0 qualifiziert aufwerten zu können. Die Verwaltung wird beauftragt, die Handlungsempfehlungen – ergänzt um weitere Maßnahmen – unter Berücksichtigung der übrigen städtischen Belange in ein Handlungsprogramm zu überführen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bei allen anstehenden Planungen auf Velo-, Haupt- und Basisrouten die neu definierten Zielbreiten anzustreben (siehe Anlage 2).
3. Um Fahrradstraßen in anbaufreien Bereichen Münsters schneller und kostengünstiger realisieren zu können und in urbanen Bereichen ggf. auch übergangsweise Fahrradstraßen kurzfristiger umgestalten zu können, werden neue Gestaltungselemente und die Kategorien „Fahrradstraße Plus“ und „Fahrradstraße Basis“ eingeführt (siehe Anlage 3).
4. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt zur Kenntnis, dass mit den Vorlagen V/0591/2022, V/0054/2023, V/0392/2023, V/0469/2023 und V/0573/2023 bereits erste Maßnahmen im Vorgriff der hier zu beschließenden Handlungsempfehlungen beschlossen wurden.
5. Die Achse Austermannstraße/Busso-Peus-Straße wird zwischen Steinfurter Straße und Roxeler Straße zur Hauptroute aufgewertet, um die Verbindung der Velorouten Altenberge-Münster und Nottuln-Münster zu attraktivieren.

6. Die Basisroute über den Ermlandweg wird aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse und des Straßenquerschnitts auf den Helgolandweg verlegt.
7. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt zur Kenntnis, dass für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen entsprechende personelle Kapazitäten erforderlich sind.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen der Handlungsempfehlungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös kalkulierbar. Daher werden sie erst im Zuge der Planungs- und Baubeschlüsse vorgelegt.

Begründung:

Münster hat im Vergleich zu allen Großstädten Deutschlands den höchsten Fahrradverkehrsanteil. Rund 47 % aller Wege werden von den Münsteranerinnen und Münsteranern mit dem Rad zurückgelegt. In den vergangenen Jahren hat die Stadt Münster viel für den Radverkehr getan und zum Beispiel mit der Umgestaltung der Fahrradstraßen nach den politisch beschlossenen Qualitätsstandards neue Maßstäbe gesetzt, aber auch die Kanalpromenade fahrradfreundlich ausgebaut und viele neue Fahrradstellplätze errichtet. Gleichzeitig bestehen weitere Handlungsbedarfe. Es gilt, die Fahrradinfrastruktur entsprechend der wachsenden Nachfrage und der gestiegenen Ansprüche (z. B. durch Pedelecs und Lastenräder) netzbasiert zu erweitern.

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen hat im Februar 2020 die Planung eines gesamtstädtischen hierarchischen Fahrradnetzes als Baustein des Masterplans Mobilität 2035+ beschlossen (vgl. Vorlage V/1186/2019). Ziel des Masterplans Mobilität ist es, Mobilität in Münster durch einen ganzheitlichen, netzbasierten und integrierten Planungsansatz auf ein neues, nachhaltigeres Level zu heben, das die Ansprüche der Daseinsvorsorge gewährleistet und einen flächeneffizienten Ansatz verfolgt. Dabei steht das Bestreben im Vordergrund, die hohe Lebensqualität in der Stadt auch zukünftig weiter zu steigern. Das Fahrradnetz 2.0 sowie die konkreten Handlungsempfehlungen dieser Vorlage zahlen dabei insbesondere auf die Masterplanziele „klimaneutrale Mobilität“, „gesunde und lebenswerte Stadt“ sowie „verkehrssichere Stadt“ ein, indem sie einen einfachen, komfortablen und sicheren Fahrradverkehr von Tür zu Tür ermöglichen, der in das städtische Gesamtverkehrsnetz integriert ist. Dazu wurden im Rahmen einer umfassenden Bestandserfassung und -analyse systematisch Potenziale und Defizite ermittelt und anschließend unter intensiver Einbindung der Öffentlichkeit (Tracking-Kampagne, Online-Beteiligung) entsprechende Routenkategorien abgeleitet und räumlich verortet (Velorouten, Hauptrouten, Basisrouten). Im Juni 2022 wurde das Fahrradnetz 2.0 (vgl. Vorlage V/0249/2022) beschlossen.

Zu Beschlusspunkt 1: Handlungsempfehlungen und -programm

Um für das Fahrradnetz 2.0 konkrete Handlungsempfehlungen zu erarbeiten und diese künftig in das Handlungsprogramm des Amtes für Mobilität und Tiefbau überführen zu können, wurde zunächst ein Abgleich mit dem Status quo durchgeführt. Hierzu wurden u. a. entsprechende Zielbreiten für die jeweiligen Netzkategorien (siehe Beschlusspunkt 3) definiert, um die Handlungserfordernisse für sämtliche Netzabschnitte ermitteln zu können.

Handlungsleitend für die Erarbeitung der 42 räumlich verorteten gutachterlichen Empfehlungen von besonderer Bedeutung (siehe Anlage 1) waren folgende Kriterien bzw. Rahmenbedingungen:

- die Schließung von Netzlücken,
- Unfallschwerpunkte,
- Verkehrspotenziale (Wirksamkeit),
- die Umsetzbarkeit (finanziell, zeitlich, räumlich),
- die Diskrepanz zwischen Bestandssituation und Zielbreiten,
- mögliche Alternativrouten und
- bereits laufende Planungen.

Die gutachterlichen Handlungsempfehlungen sind teilweise zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Sie werden – ergänzt um weitere Maßnahmen – in das Handlungsprogramm integriert sowie sukzessive unter Berücksichtigung der weiteren städtischen Belange und nach Abstimmung mit anderen Fachämtern umgesetzt. Das Handlungsprogramm ist nicht statisch, sondern wird zukünftig entsprechend der städtebaulichen sowie verkehrlichen Entwicklungen fortgeschrieben. In diesem Zuge gilt es auch, für die weiteren Abschnitte des Fahrradnetzes 2.0 Maßnahmenvorschläge zu entwickeln. Erste gutachterliche Einschätzungen liegen dazu vor, die es im weiteren Prozess verwaltungsweit zu verifizieren und abzustimmen gilt, bevor dazu entsprechende Beschlüsse gefasst werden können.

Zu Beschlusspunkt 2: Zielbreiten

Um das Fahrradnetz 2.0 flächendeckend qualitativ aufwerten zu können, wurden für jedes Infrastrukturelement (Radweg, Radfahrstreifen, etc.) nutzergerechte Zielbreiten definiert (siehe Anlage 2). So soll sichergestellt werden, dass bei Abwägung unterschiedlicher Kriterien im Rahmen einer Gesamtverkehrsplanung die Belange des Radverkehrs ausreichend Berücksichtigung finden. Neue Zielbreiten sind nötig, um die Verkehrssicherheit und den Komfort zu erhöhen sowie dem zunehmenden Radverkehrsanteil, verschiedenen Fahrradtypen (u. a. Lastenräder) und unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten (z. B. durch Pedelecs) gerecht zu werden.

Die Zielbreiten unterscheiden sich entsprechend der jeweiligen Elemente des Fahrradnetzes 2.0, d. h. für Velorouten, Hauptrouuten und Basisrouuten werden verschiedene Ausgestaltungen angestrebt. Außerdem werden Differenzierungen für angebaute und anbaufreie Bereiche vorgenommen.

Zu Beschlusspunkt 3: Neue Gestaltungselemente für Fahrradstraßen 2.0

2019 hat der Rat der Stadt Münster Qualitätsstandards für Fahrradstraßen beschlossen (V/0151/2019). Diese wurden im Stadtgebiet bereits vielfach umgesetzt und haben sich bewährt: Insgesamt 13 Straßen sind auf 8,2 Kilometern Länge umgestaltet worden (u. a. Bohlweg, Goldstraße, Bismarckallee). Durch eine flächige Roteinfärbung ist für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv erkennbar, dass es sich um eine dem Radverkehr vorbehaltene Infrastruktur handelt, auf dem Autofahrende als „Gäste“ unterwegs sind. Breite Fahrgassen sorgen dafür, dass Nebeneinanderfahren komfortabel und sicher möglich ist. Die Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Nebenstraßen unterstützt ein zügiges Vorankommen.

Im urbanen Raum sollen die genannten Qualitätsstandards auch künftig unverändert umgesetzt werden. Denn aufgrund großer Radverkehrsmengen, oftmals angrenzender Kfz-Stellflächen und daraus resultieren Kfz-(Parksuch-)Verkehren, zahlreichen Einmündungen, etc. ist ein besonderer Fokus auf den Radverkehr erforderlich. Die flächige Roteinfärbung unterstützt hier die Wahrnehmbarkeit und damit auch die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden in hohem Maße.

An Straßen ohne unmittelbar angrenzende Bebauung (anbaufrei) mit niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen sollen Fahrradstraßen künftig allerdings ein anderes Erscheinungsbild als im urbanen Raum haben. Sie erhalten einen angepassten Standard gegenüber den bisher realisierten Fahrradstraßen (z. B. Roteinfärbung lediglich im Bereich der Knotenpunkte, auffällige Piktogramme in regelmäßigen Abständen und Markierung der Dooring-Zone im gesamten Verlauf, siehe Anlage 3). Es gelten aber die gleichen Verkehrsregeln (max. 30 km/h, Bevorrechtigung gegenüber Nebenstraßen, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren).

Es sind eindeutige Begriffsbestimmungen in dem Konzept Fahrradstraßen 2.0 erforderlich, um zwischen den flächig rot eingefärbten Fahrradstraßen und den angepassten Ausbaustandards (siehe oben) unterscheiden zu können. Daher werden mit Beschluss der neuen Gestaltungselemente künftig konsequent die Begrifflichkeiten „Fahrradstraße Plus“ (durchgängig rot eingefärbt) und „Fahrradstraße Basis“ (ohne flächige Roteinfärbung) verwendet und so auch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar eingeführt.

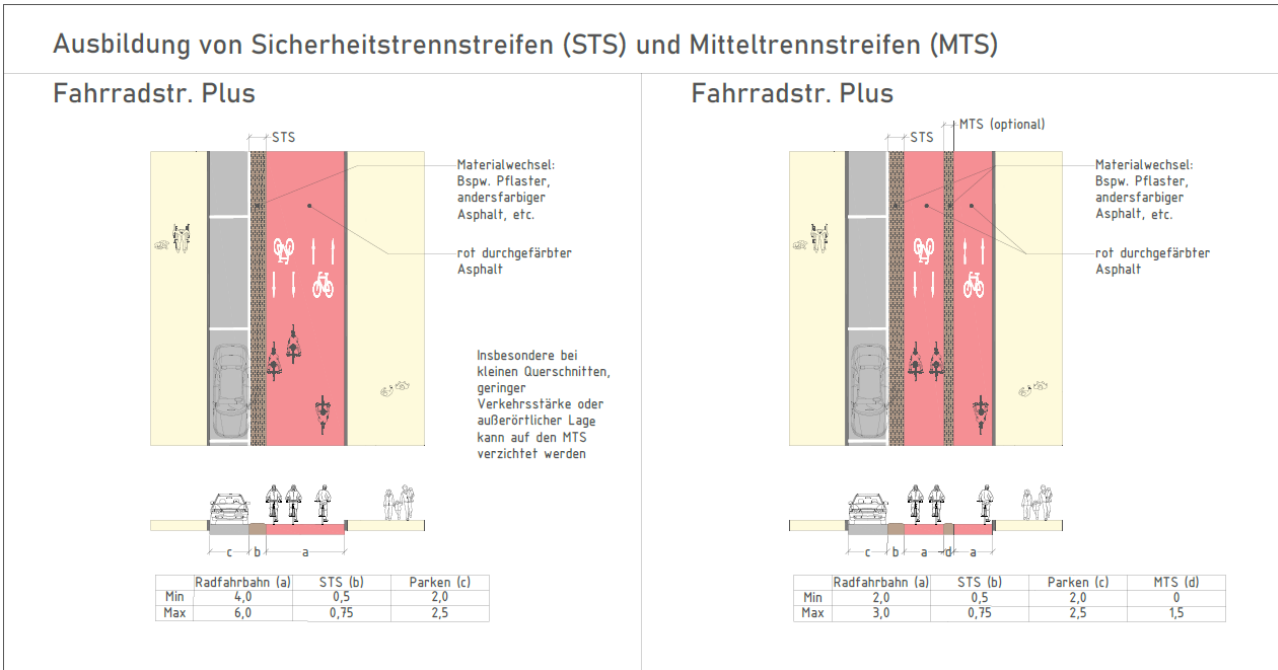


Abbildung 1: Fahrradstraßen Plus – Standardausgestaltung (links) / optionale Elemente (rechts)

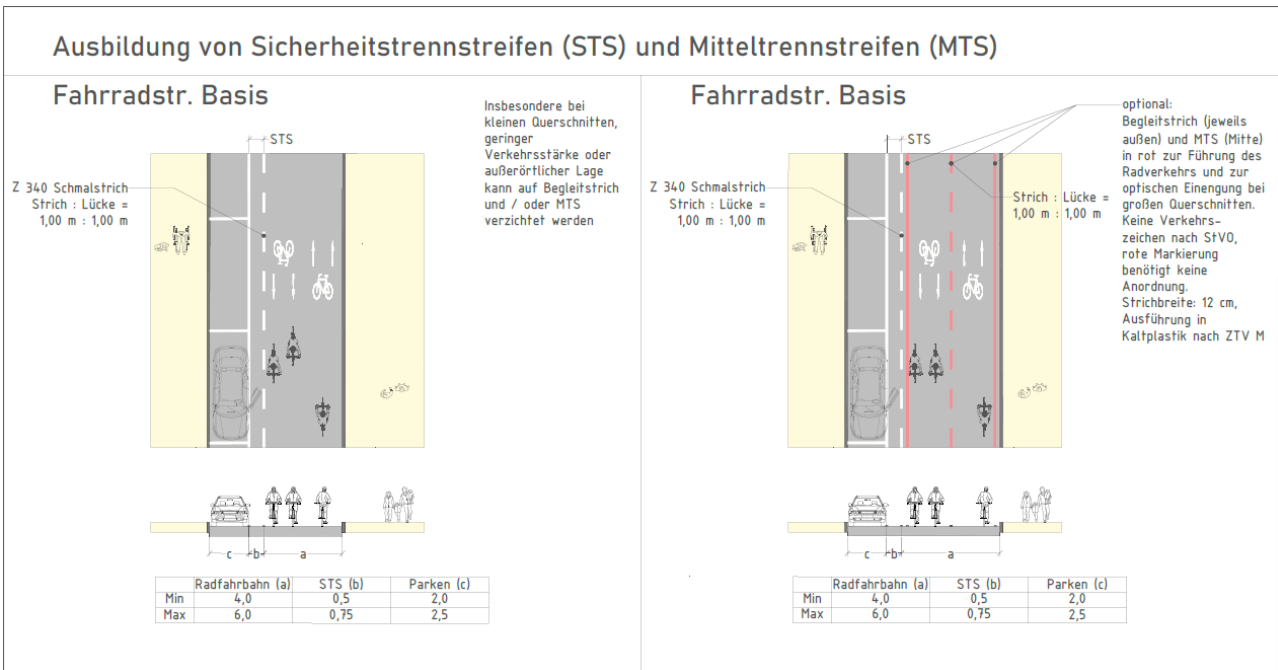


Abbildung 2: Fahrradstraßen Basis – Standardausgestaltung (links) / optionale Elemente (rechts)

Im urbanen Raum soll die Umgestaltung als „Fahrradstraße Basis“ nur dann ausnahmsweise realisiert werden, wenn für einen überschaubaren Zeitraum Interimslösungen notwendig werden, beispielsweise aufgrund anstehender Kanalbauarbeiten oder weil die Realisierung einer „Fahrradstraße Plus“ aufgrund komplexer Ausschreibungs- und/oder Bauverfahren nicht zeitnah erfolgen kann.

Die Verwaltung wird den politischen Gremien im Zuge der Planungs-/Baubeschlüsse zur Einrichtung oder Umgestaltung von Fahrradstraßen jeweils vorschlagen, welche Gestaltungselemente beziehungsweise Ausbaustandards fachlich präferiert werden. Dies betrifft auch die mögliche Umsetzung der optionalen Elemente (siehe rechtsseitige Darstellung in Abbildung 1 und Abbildung 2), die jeweils auf den Fahrradstraßen Plus und Fahrradstraßen Basis in unterschiedlicher Ausgestaltung zum Einsatz kommen können. Hierzu zählt vor allem die optionale Einbringung eines Mitteltrennstreifens bei

größeren Querschnitten, um die Fahrbahn optisch einzuengen und dadurch die Fahrgeschwindigkeit des KFZ-Verkehrs zu reduzieren

Zu Beschlusspunkt 4: Umsetzung erster Maßnahmen

Mit beschlossenen Projekten wie der Umgestaltung der Wilhelmstraße (V/0591/2022) oder der Dieckstraße (V/0054/2023) zu Fahrradstraßen hat die Stadt Münster einigen der gutachterlichen Handlungsempfehlungen bereits vorgegriffen (vgl. Anlage 1, Empfehlung 18 und 21). Weitere konkret gefasste Handlungsempfehlungen sollen ebenfalls möglichst zeitnah realisiert werden. Hierzu wird auf den Planungs- und Baubeschluss zur Schillerstraße (V/0392/2023) und das Beteiligungsverfahren zur Piusallee (V/0469/2023) verwiesen. Die Bremer Straße zwischen Hamburger Straße und Hansaring (V/0573/2023) wird nach der Baumaßnahme der Stadtnetze ebenfalls baulich erneuert, kann allerdings entgegen der in den Handlungsempfehlungen vorgesehenen Ausweisung als Fahrradstraße aufgrund des aktuell gültigen Straßenverkehrsrechts noch nicht als solche ausgewiesen werden. Wenn sich das Straßenverkehrsrecht nach Umsetzung der Maßnahme verändert, ist eine Ausweisung als Fahrradstraße mit geringem baulichen Aufwand möglich.

Zu Beschlusspunkt 5: Austermannstraße / Busso-Peus-Straße

Die Austermannstraße und die Busso-Peus-Straße erfüllen eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Hauptroute Steinfurter Straße, der Veloroute Altenberge-Münster (Horstmarer Landweg) und der Veloroute Nottuln-Münster (Roxeler Straße). Außerdem wird die Bedeutung für den Radverkehr im unmittelbaren Umfeld aufgrund der städtebaulichen Entwicklung dort weiter zunehmen. Aus diesen Gründen wird die Achse Austermannstraße / Busso-Peus-Straße zur Hauptroute aufgewertet.

Zu Beschlusspunkt 6: Helgolandweg

Im nördlichen Stadtgebiet wird eine marginale Anpassung im Basisroutennetz vorgenommen. Die geänderte Linienführung ist auf bestehende Eigentumsverhältnissen zurückzuführen. Statt wie bislang über den Ermlandweg zu führen, wird die Basisroute künftig wenige Meter weiter nördlich über den Helgolandweg verlaufen.

Zu Beschlusspunkt 7: Personalbedarf

Die weitreichenden Handlungsempfehlungen für das Fahrradnetz 2.0 (vgl. Anlage 1) sind – wie bereits erläutert – zunächst in das Handlungsprogramm des Amtes für Mobilität und Tiefbau zu überführen. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der verfügbaren personellen Kapazitäten. Dies gilt nicht nur für das Fahrradbüro (u. a. Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligungsprozesse) sowie die Verkehrs- und Straßenplanung, sondern auch in den Prozessschritten Ausschreibung, Bau, Betrieb und Unterhaltung steigt das Arbeitsvolumen deutlich an. Darüber hinaus bedarf es einer Rückkopplung mit weiteren Ämtern, da auch hier von einem aus dem Arbeitsprogramm resultierenden personellen Mehraufwand auszugehen ist.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage A
- Anlage 1: Handlungsempfehlungen fürs Fahrradnetz 2.0
- Anlage 2: Zielbreiten
- Anlage 3: Neue Gestaltungselemente für Fahrradstraßen