



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.08.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Oeinck

Telefon: 492-6582

OeinckP@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Sachstand und priorisiertes Umsetzungskonzept zum Fahrradnetz 2.0

Beratungsfolge

27.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
27.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
27.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
29.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
29.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
29.08.2024	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
04.09.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

- Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die bereits laufenden Maßnahmen zur Realisierung des hierarchischen Fahrradnetzes 2.0 zur Kenntnis:
 - Aegidiistraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Albersloher Weg: konzeptionelle Entwicklung
 - Bohlweg / Ostmarkstraße (u.a. Ring-Querung): Fahrradstraße^{Plus} / Zweirichtungsradweg
 - Bremer Straße: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
 - Dieckstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Gievenbeck Ortsmitte: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
 - Gremmendorfer Weg (Abschnitt WLE-Haltepunkt)
 - Heumannsweg: Zweirichtungsradweg
 - Horstmarer Landweg: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Hüfferstraße: Variantendiskussion
 - Kanalstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Mecklenbecker Straße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Piusallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Schillerstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Schmeddingstraße und Waldeyerstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}
 - Thierstraße: Variantendiskussion
 - Wilhelmstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

2. Die Verwaltung wird beauftragt, zunächst das Maßnahmenprogramm der Priorität 1 (s. Anlage 1) umzusetzen und den politischen Gremien jeweils Planungs- und Baubeschlüsse vorzulegen. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt zur Kenntnis, dass darüberhinausgehende Maßnahmen Einfluss auf die Umsetzungsgeschwindigkeit des Programms haben können.
3. Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt zur Kenntnis, dass Beschlussvorlagen für Sofortmaßnahmen (vgl. V/0379/2024, V/0412/2024, V/0413/2024, V/0414/2024, V/0415/2024) vorbereitet wurden.
4. Die Prüfung der im Zuge der politischen Beschlussfassung vorgeschlagenen ergänzenden vier Handlungsempfehlungen (zur Vorlage V/0493/2023) und die daraus resultierende Priorisierung wird zur Kenntnis genommen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen des priorisierten Umsetzungskonzepts sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend kalkulierbar. Daher werden sie projektbezogen im Zuge der Planungs- und Baubeschlüsse vorgelegt.

Begründung:

Die Radverkehrsinfrastruktur in Münster wird stetig weiterentwickelt. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die das Radfahren in der Fahrradstadt Münster komfortabler, sicherer und zügiger machen und der steigenden Menge an Radverkehr gerecht werden. Zu erwähnen sind Projekte wie die Velorouten, die Kanalpromenade, die Qualitätsstandards der Fahrradstraßen 2.0 (u.a. Bismarckallee, Bohlweg, Lütkenbecker Weg / Lindberghweg) oder das Leezenflow-System. Eine Gesamtübersicht über die wesentlichen eingeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gibt die aktuelle Berichtsvorlage V/0459/2024.

Dennoch ist eine Weiterentwicklung des Straßen- und Stadtraums nötig, um den Radverkehr aufgrund der stetig wachsenden Anzahl an Radfahrenden sowie veränderten Anforderungen des Radverkehrs entsprechend der Ziele des Masterplans Mobilität Münster 2035+ zu verbessern und als nachhaltiges Verkehrsmittel zu stärken. Auch Münsters positive Identität als Fahrradstadt ist zu pflegen.

Daher wurde im Sommer 2022 mit Beschluss des Fahrradnetzes 2.0 (vgl. V/0249/2022) die konzeptionelle Grundlage zur Weiterentwicklung des Radverkehrssystems in Münster gelegt. Erstmals wurde für die Fahrradstadt Münster ein hierarchisches Radverkehrsnetz erarbeitet, das die strategische Basis für eine qualitätsvolle Umgestaltung und einen ambitionierten Neu- und Ausbau der bestehenden Infrastruktur ermöglicht.

Um das Fahrradnetz 2.0 zu konkretisieren, wurden im Anschluss 42 Handlungsempfehlungen erarbeitet, die im Februar 2024 politisch beschlossen wurden (vgl. V/0493/2023).

Da die Handlungsempfehlungen insgesamt Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von über 100 Kilometern umfassen, folgte im Anschluss ein Abgleich mit bereits laufenden Maßnahmen (vgl. Beschlusspunkt 1), eine Indikatoren basierte Priorisierung (vgl. Beschlusspunkt 2) und die Festlegung von Sofortmaßnahmen (vgl. Beschlusspunkt 3). In der Summe ergibt sich ein zielgerichtetes Umsetzungskonzept, das durch seine Fokussierung für signifikante Verbesserungen des Radverkehrs im Rahmen der vorhandenen Ressourcen sorgen wird.

Zu Beschlusspunkt 1) Sachstand zur Umsetzung laufender Maßnahmen (A-Z)

Derzeit befinden sich folgende Projekte / Maßnahmen bereits in fortgeschrittener Planung, Ausschreibung oder Realisierung bzw. es bestehen bereits konkrete Gremienbeschlüsse. Diese Maßnahmen wirken sich allesamt positiv aufs Fahrradnetz 2.0 aus und sollen losgelöst vom Indikatoren gestützten Umsetzungskonzept mit höchster Priorität fortgeführt werden (Prio 1.). Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit wurden jene Maßnahmen im vorliegenden Umsetzungskonzept als „laufende Maßnahme“ kenntlich gemacht. Insgesamt umfassen diese eine Länge von ca. 14,1 Kilometern.

Aegidiistraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

In enger Abstimmung mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde werden derzeit die Anordnungsvoraussetzungen für die Einrichtung als Fahrradstraße^{Plus} erarbeitet.

Albersloher Weg: konzeptionelle Entwicklung

Ortsmitte Gremmendorf: Im Zuge der Entwicklung des York-Quartiers wird ein Gestaltungskonzept entwickelt, das ein Zusammenwachsen des bestehenden Stadtteilzentrums (Ortsfahrbahn entlang des Albersloher Wegs, „Gremmendorfer Meile“ genannt) und dem neuen York-Quartier fördert (V/0416/2024). Die vielfältigen Ansprüche an den Raum werden berücksichtigt und auch die Veloroute Sendenhorst – Albersloh – Münster findet ihren Platz.

Bohlweg und Ostmarkstraße (u.a. Ring-Querung): Fahrradstraße^{Plus} / Zweirichtungsradweg

Dieser Abschnitt befindet sich zurzeit in der Ausführungsplanung. Die Ringquerung soll für Radfahrende optimiert werden. Ziel ist es, auf der nördlichen Seite des Ringes eine veloroutentaugliche Verbindung zwischen dem Bohlweg und der Dieckstraße zu erstellen. Die Umsetzung ist ab Herbst 2025 geplant.

Bremer Straße: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (V/0573/2023)

Die Planung der Bremer Straße zwischen dem Hansaring und der Hamburger Straße sieht Tempo 50 mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn vor, da aufgrund der Klassifizierung keine Temporeduzierung und somit auch keine Fahrradstraße möglich sind. Eine Umwidmung zur Gemeindestraße wird geprüft.

Dieckstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus} (in der Umsetzung)

Die Umgestaltung der Dieckstraße zur Fahrradstraße^{Plus} als Teil der Veloroute 12 Telgte-Münster befindet sich in der Umsetzung. Die Maßnahme wird voraussichtlich im Spätsommer 2024 abgeschlossen.

Gievenbeck Ortsmitte: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (V/0732/2023/1)

Im Zuge der Umgestaltung der Ortsmitte Gievenbeck werden die vorhandenen baulichen Radwege entlang der Von-Esmarch-Straße und des Enschedewegs im Ausbaubereich der Maßnahme aufgehoben, zurückgebaut und Radfahrende künftig auf der Fahrbahn, teilweise mit Schutzstreifen, geführt. Details sind der Vorlage V/0732/2023/1 zu entnehmen.

Gremmendorfer Weg (Abschnitt WLE-Haltepunkt)

Im Zuge der WLE- Reaktivierung wird der Bahnübergang am Gremmendorfer Weg umgebaut. Die vorhandene Querungshilfe wird durch eine Lichtsignalanlage ersetzt. Radfahrende werden in die Signalisierung mit aufgenommen. Der Umbau der Strecke ist ab August 2025 geplant.

Heumannsweg: Zweirichtungsradweg (V/0402/2024)

Im Abschnitt Heumannsweg wird der Radverkehr heute beidseitig im Einrichtungsverkehr auf benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Der weit überwiegende Teil der Radfahrenden in Richtung Gremendorf nutzt jedoch den südlichen Radweg entgegen der Fahrtrichtung als Geisterfahrer, um die signalisierte Querung am Knotenpunkt Albersloher Weg / Heumannsweg zu umgehen und mit möglichst geringem Zeitverlust von der Fahrradstraße^{Plus} Lindberghweg auf den Bahnseitenweg zu gelangen.

Im Rahmen des fortschreitenden Ausbaus der Veloroute 11 Everswinkel-Münster soll die Radverkehrssituation am Heumannsweg verbessert werden. Hierzu ist geplant, entlang der Südseite des Heumannsweges anstelle des bestehenden Einrichtungsradweges einen Zweirichtungsradweg mit begleitendem Gehweg zu errichten. Dieser Planungsansatz orientiert sich an dem offensichtlichen Verkehrsbedürfnis der Radfahrenden und erhöht Komfort und Sicherheit auf dem Veloroutenabschnitt deutlich. Der Zweirichtungsradweg soll am Knotenpunkt Heumannsweg / Lindberghweg als „vierter“ Knotenpunktarm (nur Radverkehr) an die Fahrradstraße^{Plus} Lindberghweg anschließen.

Horstmarer Landweg: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

Der Horstmarer Landweg soll zwischen Orléans-Ring und Austermannstraße als Fahrradstraße^{Plus} ausgebildet werden. Dazu werden in enger Abstimmung mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde die Anordnungsvoraussetzungen erarbeitet.

Im Bereich zwischen Orléans-Ring und Corrensstraße wird aufgesatteltes Kfz-Parken ermöglicht. Im weiteren Verlauf bleibt das Parken in Parkbuchten erhalten. Für den Abschnitt Orléans-Ring bis Corrensstraße wurde am 26.10.2023 (V/0443/2023) ein Planungs- und Baubeschluss gefasst. Die Umsetzung soll im Sommer 2025 beginnen.

Hüfferstraße: Variantendiskussion

Die Hüfferstraße ist Teil der Veloroute 5 von Nottuln nach Münster. Derzeit werden mehrere Führungsformen des Radverkehrs auf der Hüfferstraße untersucht. Die Planung wird voraussichtlich Anfang 2025 zur Beschlussfassung vorliegen.

Kanalstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

Die Kanalstraße soll im Nachgang zur Kanalbaumaßnahme und dem Bau des Schneckenpumpwerkes zur Fahrradstraße^{Plus} umgebaut werden. Dazu werden in enger Abstimmung mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde die Anordnungsvoraussetzungen erarbeitet.

Die Planung für den I. Bauabschnitt zwischen Lublinring und Rjasanstraße soll im IV. Quartal 2024 den politischen Gremien vorgelegt werden. Die Planung für den II. Bauabschnitt zwischen Rjasanstraße und Promenade wird aktuell erstellt und soll 2025 politisch beraten werden.

Mecklenbecker Straße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

Der verkehrstechnische Entwurf zur Umgestaltung der Mecklenbecker Straße zur Fahrradstraße^{Plus} im Abschnitt zwischen Dingbänger Weg und Bahnübergang Zur Landwehr als Teil der Veloroute 6 Senden-Münster wird derzeit überarbeitet. Es ist vorgesehen, im Frühjahr 2025 einen gemeinsamen Planungs- und Baubeschluss für die Planung einzuholen.

Piusallee: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

Die Piusallee soll zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg als Fahrradstraße^{Plus} ausgebaut werden und ist Teil der Veloroute 1 von Greven nach Münster. Eine Information der Öffentlichkeit hat dazu bereits am 11.04.2024 stattgefunden. Die Planung wird voraussichtlich in den kommenden Sitzungen der Politik vorgelegt. Nach den derzeit noch andauernden Baumaßnahmen wird eine

Interimslösung umgesetzt. Diese ordnet das Parken und führt den Radverkehr in der Fahrbahn. 2026 wird der endgültige Ausbau zur Fahrradstraße^{Plus} voraussichtlich beginnen.

Schillerstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus} (Baubeginn Herbst 2024)

Mit der Vorlage V/0392/2023 wurde auf Grundlage eines Verkehrstechnischen Entwurfs der Planungs- und Baubeschluss für die Umgestaltung der Schillerstraße zur Fahrradstraße^{Plus} zwischen den Knotenpunkten Bremer Platz / Schillerstraße und Hansaring / Schillerstraße als Teil der Veloroute 11 Everswinkel-Münster im Ausschuss für Verkehr und Mobilität am 26.10.2023 gefasst. Gegenwärtig befindet sich dieses Projekt in der Phase der Ausführungsplanung. Parallel zur Ausführungsplanung wurde mit bauvorbereitenden Arbeiten begonnen. Um die Umsetzung der Maßnahme möglichst kurzfristig nach Fertigstellung der Ausführungsplanung realisieren zu können, wurden die auszuführenden Arbeiten bereits als Einzelauftrag aus einem Rahmenvertrag an ein Tiefbauunternehmen vergeben. Der Umbau beginnt im Herbst 2024.

Schmeddingstraße und Waldeyerstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus}

Die Schmeddingstraße und die Waldeyerstraße sind Teil der Veloroute 5 von Nottuln nach Münster und sollen entsprechend der Fahrradstraßenstandards umgebaut werden. Hierzu wird es Ende des Jahres eine Bürgerinneninformation geben, bei der Anlieger/innen und interessierten Bürger/innen die geplante Baumaßnahme näher erläutert wird. Anschließend an die noch anstehende Kanalbaumaßnahme kann der Umbau zur Fahrradstraße^{Plus} sowie die Umgestaltung Sentrup Mitte voraussichtlich Mitte 2027 beginnen.

Thierstraße: Variantendiskussion

Für die Thierstraße (Teil der Veloroute 8 Ascheberg-Münster) sind zwei Planvarianten aktuell in der fachlichen Debatte – der ergänzende Neubau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges im südlichen Teilabschnitt zwischen Burgwall und Amelsbürener Straße oder die Einrichtung einer durchgehenden Fahrradstraße^{Basis} auf voller Länge unter Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs. Die Planungsalternativen sollen mit der Anliegerschaft und der Politik diskutiert werden.

Als Vorab-Maßnahme zur kurzfristigen Verbesserung der Radverkehrssicherheit wurde im Herbst 2023 bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h gesenkt. Zur Überprüfung der Beachtung und Wirksamkeit dieser Änderung werden derzeit verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei durchgeführt.

Wilhelmstraße: Umgestaltung zur Fahrradstraße^{Plus} (in der Umsetzung)

Die Umgestaltung der Wilhelmstraße zur Fahrradstraße^{Plus} als Teil der Veloroute 3 Altenberge-Münster befindet sich in der Umsetzung. Voraussichtlich Ende August rückt die Baustelle zur Sanierung der Versorgungsleitungen in den nächsten Bauabschnitt zwischen Veghestraße und Röschweg vor. Die Asphaltarbeiten erfolgen, wenn die vorbereitenden Arbeiten an den Versorgungsleitungen in allen Bauabschnitten abgeschlossen sind.



Abbildung 1: Bauabschnitt 1 der Wilhelmstraße Anfang Juli 2024 (Foto: Stadt Münster)

Zu Beschlusspunkt 2) Priorisiertes Umsetzungskonzept

Um künftige Maßnahmen zu priorisieren, hat das Amt für Mobilität und Tiefbau nach Rücksprache mit den bei Verkehrsfragen relevanten Fachämtern und Behörden (Ordnungsamt, Feuerwehr, Polizei) vorliegendes Umsetzungskonzept aufgestellt. Hierzu wurden die 42 gutachterlichen Handlungsempfehlungen zum Fahrradnetz 2.0 (vgl. V/0493/2023) zunächst in 92 Teilabschnitte untergliedert und dahingehend vorsortiert, ob sich Projekte bereits in der Umsetzung befinden (siehe oben: „laufende Maßnahmen“).

Maßgeblich für die darauffolgende Priorisierung der weiteren Maßnahmen sind die drei gleichrangig gewichteten Indikatoren

- „Netzlückenschluss erforderlich“,
- „dringende bauliche Aufwertung erforderlich“ und
- „schnelle Umsetzbarkeit“.

Wenn mindestens zwei der drei genannten Indikatoren erfüllt sind, erhält die jeweilige Maßnahme die höchste Priorisierung (Prio. 1). Falls nur ein oder kein Priorisierungsindikator zutreffend ist, wird die Maßnahme entsprechend niedriger eingestuft (Prio. 2).

Im Ergebnis sind 40 der insgesamt 92 Teilabschnitte der Priorität 1 zugeordnet (ca. 46,3 Kilometer, davon ca. 14,1 Kilometer laufende Maßnahmen) und 52 Teilabschnitte der Priorität 2.

Für alle Maßnahmen, die im Umsetzungskonzept enthalten sind, wird die Stadtverwaltung den Gremien entsprechend der Priorisierung eigenständige Planungs- und Baubeschlüsse nach Abwägung aller fachlichen Belange vorlegen.

Ganz entscheidend für den Erfolg des vorliegenden Umsetzungskonzepts wird es sein, dass in den kommenden Jahren eine Fokussierung auf die priorisierten Maßnahmen stattfindet. Aus diesem Grund sind weitere Anregungen zu Radverkehrsmaßnahmen im Stadtgebiet zunächst zurückzustellen, soweit diese nicht explizit durch den Ausschuss für Verkehr und Mobilität in die Prioritätenliste (vgl. Anlage 1) aufgenommen werden.

Zu Beschlusspunkt 3) Sofortmaßnahmen

Obligatorisch hat ein Abgleich mit auf die Priorisierung Einfluss nehmenden Faktoren stattgefunden. Hier wurde ermittelt, welche Baumaßnahmen im Stadtgebiet anstehen (Kanalbau, Sanierungsmaßnahmen, Leitungsbau), um ggf. Synergien in der Umsetzung zu heben.

Um zeitnah Streckenabschnitte der Priorität 1 realisieren zu können, soll ein besonderer Fokus auf Sofortmaßnahmen gelegt werden, die ohne großen Planungsvorlauf kurzfristig realisiert werden können. Dies ist insbesondere mit dem im Februar 2024 beschlossenen Infrastrukturelement Fahrradstraße^{Basis} möglich (vgl. Vorlage V/0493/2023). An dieser Stelle sei auf die jeweiligen Planungs- und Baubeschlussvorlagen verwiesen, die ebenfalls in der aktuellen Beschlusskette beraten werden:

- V/0379/2024 Fahrradabstellanlage am Bahnhofpunkt Zentrum Nord
Baubeschluss (Bezirksvertretung Mitte)
- V/0412/2024 Ashölter Weg / Am Hangkamp
Planungs- und Baubeschluss (Bezirksvertretung Nord & Ausschuss für Verkehr und Mobilität)

- V/0413/2024 Kötterstraße
Planungs- und Baubeschluss (Bezirksvertretung Ost & Ausschuss für Verkehr und Mobilität)
- V/0414/2024 Tweehues / Niederort
Planungs- und Baubeschluss (Bezirksvertretung West & Ausschuss für Verkehr und Mobilität)
- V/0415/2024 Dingstiege
Planungs- und Baubeschluss (Bezirksvertretung Ost & Ausschuss für Verkehr und Mobilität)

Zu Beschlusspunkt 4) Ergänzte Handlungsempfehlungen / Vorhaben

Mit Beschluss der Vorlage V/0493/2023 wurde die Verwaltung gebeten, die 42 gutachterlichen Handlungsempfehlungen um vier weitere Abschnitte zu ergänzen (Wilhelmstraße, Hohe Geest, Roxeler Straße, Schmittingheide).

Die Indikatoren basierte Priorisierung hat ergeben, dass für diese vier Abschnitte ein nachgeordneter Umsetzungsbedarf besteht. Dementsprechend wurden die Abschnitte in das Umsetzungskonzept mit der Priorität 2 aufgenommen.

Zudem wurde die Verwaltung ebenfalls mit Beschluss der Vorlage V/0493/2023 beauftragt, zu prüfen, wie der Radverkehr am Alten Mühlenweg ohne zusätzliche Flächenversiegelung sicherer und attraktiver geführt werden kann. Das Ergebnis der Prüfung ist, dass Infrastrukturelemente wie Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder die Einrichtung einer Fahrradstraße aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten, Kfz-Mengen sowie straßenverkehrsrechtlicher Anordnungsvoraussetzungen nicht umgesetzt werden können. Die Verwaltung favorisiert daher alternativ beidseitig eine Piktogrammreihe mit Rad-symbolen aufzubringen, die Verkehrsteilnehmende für den Radverkehr sensibilisiert und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erhöht. Aufgrund von im Jahr 2025 anstehenden Asphaltarbeiten nördlich der Einmündung Pleistertimpen soll die Markierung erst im Nachgang erfolgen. Als perspektivische Lösung wird weiterhin die Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs angestrebt, sofern nicht in den kommenden Jahren zurückgehende Kfz-Verkehrsmengen und -Durchgangsverkehre die Einrichtung einer Fahrradstraße ermöglichen.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Anlage 1 – Priorisiertes Umsetzungskonzept – Tabelle
Anlage 2 – Priorisiertes Umsetzungskonzept – Karte