

Fahrradstraße Max-Winkelmann-Straße

**Dokumentation der Bürgerbeteiligung:
26. Februar bis 5. März 2021**



Die Fahrradstraße Max-Winkelmann-Straße (Foto: Stadt Münster)

INHALT

HINTERGRUND Anlass	Seite 3
INFORMIEREN UND BETEILIGEN Homepage, Flyer und Postkarten	Seite 4
AUFBEREITUNG Sammeln, Ordnen und Strukturieren	Seite 5
STELLUNGNAHMEN Interessensvertretungen aus dem Bereich Verkehr	Seite 9
AUSBLICK weiteres Vorgehen	Seite 12
ANHANG Informationsfaltblatt und rückfrankierte Beteiligungspostkarte	Seite 13

Kontakt

Fahrradbüro der Stadt Münster

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Telefon: 0251 / 492 – 7212

E-Mail: fahrradbuero@stadt-muenster.de

HINTERGRUND | Anlass

Die Max-Winkelmann-Straße in Hilstrup verläuft südlich der Marktallee und verbindet den Bahnhof mit dem Schulzentrum. Dadurch hat die Max-Winkelmann-Straße unterschiedliche Funktionen: Als Erschließungsstraße dient sie der Anwohnerschaft und den ansässigen Praxen (Physiotherapie, Logopädie) sowie Dienstleistern. Der Verkehrsraum wird darüber hinaus sowohl von der Anwohnerschaft, als auch von Besucherinnen und Besuchern der Marktallee sowie von Bahnreisenden als Kfz-Parkraum genutzt. Gleichzeitig ist die Max-Winkelmann-Straße – insbesondere zu Schulzeiten – eine wichtige Radverkehrsverbindung. Es zeigen sich also unterschiedliche Nutzungsansprüche.

Im Sommer 2020 wurde die Max-Winkelmann-Straße vom 30. Juni bis zum 10. Juli entsprechend der städtischen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen baulich umgestaltet. Auf ganzer Länge wurde eine rote Epoxidharzbeschichtung aufgetragen, die die Funktion der Max-Winkelmann-Straße als Fahrradstraße verdeutlichen soll.

Neben der Roteinfärbung sollte die nutzbare Fahrbahn durch Kfz-Halteverbote für den Radverkehr verbreitert werden. Aufgrund von zahlreichen Hinweisen und Anregungen aus der Bevölkerung wurden die geplanten Kfz-Halteverbote nicht eingeführt und bleiben auch bis zu einer politischen Entscheidung durch die zuständige Bezirksvertretung Hilstrup ausgesetzt.

Aufsuchende Gesprächssituationen mit der Anwohnerschaft sind durch die angekündigte Vor-Ort-Begehung der Verwaltung entstanden. Hierdurch konnte ein direkt-persönlicher Meinungsaustausch gelingen.

Eine für Ende Oktober geplante Präsenz-Informationsveranstaltung musste hingegen aufgrund steigender Corona-Infektionszahlen kurzfristig abgesagt werden. Hier sollten die Ziele der Planungen erläutert und unterschiedliche Aspekte sowie Anregungen aus der Bürgerschaft diskutiert werden.

Um trotzdem die Expertise der Anwohnerschaft und von weiteren Verkehrsteilnehmenden einzuholen, wurde es angesichts der aktuellen Pandemiesituation erforderlich, kontaktlose Beteiligungsmöglichkeiten anzubieten und in der Ausgestaltung des Partizipationsprozesses flexibel zu reagieren. Daher sind andere Beteiligungsformate realisiert worden, die nachfolgend dargestellt werden.



Lage im Stadtgebiet (Kartengrundlage: Stadt Münster)

INFORMIEREN UND BETEILIGEN | Homepage, Flyer und Postkarten

Um die Bürgerschaft über das Vorhaben an der Max-Winkelmann-Straße umfassend informieren und gleichzeitig die Möglichkeit der kontaktlosen Rückmeldung geben zu können, hat die Stadtverwaltung einen Kommunikationskanal aufgebaut, der sowohl digitale als auch analoge Bausteine beinhaltet. Durch die Kombination von Printmedium und digitaler Informationsplattform sowie der Schaffung einer zentralen Anlaufstelle im Fahrradbüro konnte eine breite Öffentlichkeit angesprochen und zum Mitmachen motiviert werden. In diesem informellen Beteiligungsprozess haben sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zu Wort gemeldet, sodass ein sehr vielfältiges Meinungsbild entstanden ist. Dadurch, dass Materialien auch online veröffentlicht wurden, konnten sich die Bürgerinnen und Bürger umfassend informieren und sehr differenzierte (qualitativ hochwertige) Rückmeldungen an die Stadtverwaltung geben.

Als Print-Medium ist ein Informationsfaltblatt erstellt worden, in dem Ziel und Zweck der Qualitätsstandards für Fahrradstraßen sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsraum verständlich beschrieben worden sind. Durch die visuelle Darstellung der Bestandssituation sowie der Möglichkeit des einseitigen Parkens und die vollumfängliche Umsetzung der Fahrradstraßen-Qualitätsstandards konnten die Auswirkungen auf den Straßenraum umfassend abgebildet werden. Dieses Informationsfaltblatt ist, samt rückfrankierter Beteiligungspostkarte, an die entsprechenden Haushalte im Quartier gegangen. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind auf dem Postweg benachrichtigt worden. Auf der Beteiligungspostkarte hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, der Stadtverwaltung schriftlich Hinweise und Anregungen zum Vorhaben mitzuteilen. Zusätzlich konnten alle Interessierten die Informationen zu den Planungen an der Max-Winkelmann-Straße online unter <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen/max-winkelmann-strasse> einsehen.

Vom 26. Februar bis zum 5. März konnte sich die interessierte Öffentlichkeit schriftlich und telefonisch im Fahrradbüro melden. Insgesamt sind 105 Postkarten sowie 11 Emails und 5 Telefonanrufe bei der Verwaltung eingegangen und dokumentiert worden. Die Hinweise und Anregungen auf den Beteiligungskarten wurden digitalisiert und mit den weiteren Anmerkungen strukturiert und den Themenfeldern „Parken“, „Verkehrsberuhigung“, „Kontrolle“ und „Sonstiges“ zugeordnet. Dabei haben viele Bürgerinnen und Bürger mehrere Themen gleichzeitig angesprochen. Sie sind in aufbereiteter und aggregierter Form im nächsten Kapitel aufgeführt.

Zusätzlich zu der Bürgerbeteiligung hat die Stadtverwaltung die Interessensvertretungen im Bereich Verkehr sowie das Schulzentrum als wichtigen „Vor-Ort-Akteur“ um eine Stellungnahme gebeten. Dem sind die Vereine Fuß e. V., IG Fahrradstadt, ADFC sowie der VCD nachgegangen.

AUFBEREITUNG | Sammeln, Ordnen und Strukturieren

Themenfeld Parken

Viele der im Fahrradbüro eingegangenen Rückmeldungen beziehen sich auf die Auswirkungen der im Informationsfaltblatt dargestellten Straßenraumaufteilungen. Dabei wird deutlich, dass der Pkw-Parkdruck im gesamten Quartier wahrgenommen wird und der Straßenraum oftmals auch von „Fremdparkern“ bzw. Nicht-Anliegern (bedingt durch die Nähe zur Marktallee mit vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften sowie dem im westlichen Bereich gelegenen Schulzentrum) in Anspruch genommen wird.

Es wird die Sorge geäußert, dass sich durch eine neue Straßenraumaufteilung der ruhende Verkehr in die Nebenstraßen verlagert und damit die Problematik des Parkdrucks noch zusätzlich verstärkt wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch vielfach betont worden, dass ausreichend breite Fahrgassen für die schnelle Durchfahrt von Rettungskräften, Einsatzwagen und Müllabfuhr notwendig sind. Insgesamt wird deutlich, dass bei den Planungen zur Max-Winkelmann-Straße die Auswirkungen auf das gesamte Quartier mitbetrachtet werden müssen.

Die an die Max-Winkelmann-Straße angrenzenden Nebenstraßen sind durch enge Straßenquerschnitte geprägt. Um auch hier Raum für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, sind aus der Bürgerschaft Ideen für mögliche Straßenraumaufteilungen gekommen, wie die Zusammenfassung der Gehwege auf eine Straßenseite, die Neuordnung der Parkstände durch einseitiges Parken im 45°- bzw. 90°-Winkel sowie die Nutzung der Gehwege samt Fahrbahn als „Shared Space“.

In Hinblick auf die Straßenraumaufteilung der Max-Winkelmann-Straße wird aus den Rückmeldungen der Bürgerschaft ersichtlich, dass sich eine deutliche Mehrheit für die Beibehaltung der Bestandssituation oder aber die Einführung von einseitigem Parken ausspricht. Die vollumfängliche Umsetzung der Qualitätsstandards wird aufgrund des hohen Parkdrucks im gesamten Quartier nur von wenigen Verkehrsteilnehmenden präferiert.

Nachfolgend wird dieses Meinungsbild mit den diversen Rückmeldungen vorgestellt:

Beibehaltung der Bestandssituation (beidseitiges Parken)

Aufgrund des Parkdruckes im Quartier plädiert ein Teil der Bürgerschaft für eine Beibehaltung der Bestandsituation, d. h. der (geduldeten) Möglichkeit des beidseitigen Parkens auf der Max-Winkelmann-Straße. Insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner in Mietwohnungen haben oftmals nicht die Möglichkeit, ihr Kfz auf dem Grundstück abzustellen.

Bei der Schaffung von Parkraum auf den Grundstücken wird die evtl. damit einhergehende Versiegelung von Vorgärten kritisch gesehen. Zudem sehen einige Personen durch die auf den Grundstücken stattfindenden Ein- und Ausparkvorgänge ein erhöhtes Gefährdungspotential von Verkehrsteilnehmenden. Einige Bürgerinnen und Bürger sind der Auffassung, dass die Schaffung von Pkw-Stellflächen im Bestand nicht möglich ist.

Die Beibehaltung der bestehenden Situation führt nach Aussage der Befürworter zu einer maximalen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden, da die Verengung der Fahrbahn eine langsame und bedachte Verhaltensweise erforderlich macht. Zudem werde den Zufußgehenden durch eine Veränderung der Straßenraumaufteilung nicht mehr Platz als bisher einge

räumt, da die Gehwegbreiten durch die Baumscheiben eingeschränkt bleiben. Einige Bürgerinnen und Bürger fürchten, dass mit der Schaffung von breiten Fahrgassen die Max-Winkelmann-Straße eine attraktive „Parallelroute“ zu der Marktallee darstellen könnte.

Seitens der Verwaltung sind Verkehrszählungen durchgeführt worden, die das Verkehrsaufkommen an der Max-Winkelmann-Straße zu einer exemplarischen Spitzenstunde am Morgen zeigen. Einige Rückmeldungen aus der Bürgerschaft beziehen sich darauf und geben den Hinweis, dass außerhalb dieser Spitzenstunde kaum Radfahrende und Zufußgehende in dem Quartier unterwegs sind und damit auch die Einrichtung einer Fahrradstraße hinfällig wird.

Einrichtung eines einseitigen Parkverbotes

Die Möglichkeit der Einrichtung eines einseitigen Parkverbotes wird von einigen Bürgerinnen und Bürgern begrüßt, da dies aus ihrer Sicht eine gute Kompromisslösung für alle Verkehrsteilnehmenden darstellt: Die Verlagerung von Pkw-Parkverhalten in die Nebenstraßen wäre noch verträglich und den Zufußgehenden und Radfahrenden könne dennoch mehr Raum als bisher gegeben werden.

Pkw-Stellflächen sind insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen wichtig, um den entsprechenden Bedürfnissen gerecht zu werden und die alltägliche Versorgung sicherzustellen. Hierbei ist auch die Idee eingebracht worden, diese Stellflächen in Verbindung mit Anwohner-Parkausweisen zu kombinieren.

Ein weiterer Vorteil des einseitigen Wegfalls von (geduldeten) Pkw-Stellflächen wird darin gesehen, dass durch eine durchgehend gerade Fahrt die Sicherheit erhöht wird („kein Schlangelinien-Fahren mehr“). Aus der Anwohnerschaft wurde der Wunsch geäußert, die Halteverbote auf der nördlichen Fahrbahnseite zu installieren.

Vollumfängliche Umsetzung der Qualitätsstandards

Insbesondere während der Schulzeiten herrscht ein hohes Aufkommen an Radfahrenden und Zufußgehenden in der Max-Winkelmann-Straße. Die vollumfängliche Umsetzung der Fahrradstraßen-Qualitätsstandards schafft Raum für diese Verkehrsteilnehmenden. Anregungen aus der Bürgerschaft verdeutlichen, dass durch eine Ausdehnung der Fahrgassenbreite die Sicherheit insbesondere für schwache und unsichere Verkehrsteilnehmenden einen Gewinn darstellt, v. a. bei Begegnungsverkehren mit Pkw (Familien mit kleinen Kindern und Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.).

Sollte Parkraum wegfallen, wird der Wunsch geäußert, unbürokratisch Hilfestellung zur Umwidmung der Vorgärten zu Garagen bzw. Pkw-Stellflächen zu geben.

Neben dem Meinungsbild zu den Auswirkungen der unterschiedlichen Straßenraumaufteilungen sind zahlreiche weitere Anregungen zum Thema Verkehr an der Max-Winkelmann-Straße eingegangen.

Zielgerichtete Steuerung des Parkplatzangebotes und – nachfrage

Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft machen deutlich, dass die Steuerung und Bewirtschaftung des Parkraumes in der Max-Winkelmann-Straße, aber auch in dem gesamten Quartier zentrales Themenfeld ist, was insbesondere die Anliegerschaft beschäftigt.

Es sind diverse Hinweise eingegangen, bei der die Einführung von Parkausweisen angeregt wird – für

- a) die Anwohnerschaft bzw.
- b) nur der Anwohnerschaft in Mietwohnungen bzw.
- c) der Anwohnerschaft, die keine Stellplätze auf Grundstücken vorweisen können;
- d) Parkausweise für Externe, wie bspw. Besucher, Handwerksbetriebe, Pflege- und Lieferdienste sowie die Idee
- e) eine Anwohnerparkzone im ganzen Quartier Max-Winkelmann-Straße / Leibnitzstraße / Hanses-Ketteler-Straße / Heideggerstraße / Am Klosterwald

einzurichten.

Überdies wird die Notwendigkeit der Schaffung von Parkmöglichkeiten insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (v. a. an den an der Max-Winkelmann-Straße ansässigen Praxen und Dienstleistungsbetrieben) betont. Auch die Einrichtung von Kurzzeit-Parkplätzen (2 h) wird als Idee eingebracht. Grundsätzlich werden Möglichkeiten zum kurzzeitigen Be- und Entladen von Pkw gewünscht.

Eine weitere Anregung zur Schaffung von Parkraum ist die Festsetzung entsprechender Pkw-Stellplätze im Prozess der Baugenehmigung, wenn bspw. ein Ein- durch ein Mehrfamilienhaus ersetzt wird.

Um das Parkplatzangebot auch optisch kenntlich zu machen, gibt es Hinweise aus der Bürgerschaft, die Parkstände mit Hilfe von entsprechenden (Boden-)Markierungen einzuzeichnen zu kennzeichnen. (Tiefgaragen-)Ausfahrten sollten hierbei berücksichtigt werden.

Themenfeld Verkehrsberuhigung

Auf Fahrradstraßen gilt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft lassen vermuten, dass sich viele Autofahrende nicht an dieses Tempolimit halten. Gleichzeitig wird die Sorge geäußert, dass diese Problematik durch eine Verbreiterung der Fahrgasse noch verstärkt wird.

Daher wird in vielen Rückmeldungen nicht nur die Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen laut, sondern auch die Einschränkung der Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen, wie bspw. „Freiburger Kegel“. Eine weitere Idee ist die Aufstellung von Tempo-Displays, durch die Autofahrende für ihre Geschwindigkeit sensibilisiert werden.

Weitere Anmerkungen beziehen sich auf Durchfahrtsverkehre, die in der Max-Winkelmann-Straße als problematisch angesehen werden. Zur Lösung sind Ideen wie eine Sperrung für Durchfahrtsverkehre bzw. die Sperrung für Lkw-Durchfahrtsverkehre (mit dem Zusatz Anlieger frei) eingebracht worden. Zudem wird auch die Einrichtung als Einbahnstraße oder aber auch die Einrichtung eines Einbahnstraßen-Systems im ganzen Quartier diskutiert.

Themenfeld Kontrolle

Die Kontrolle von Verkehrsregeln ist für viele Bürgerinnen und Bürger zentrales Element um alle Nutzerinnen und Nutzer zu sensibilisieren und ggf. auch zu sanktionieren.

Zusätzlich zu geforderten Geschwindigkeitskontrollen wird die Kontrolle von Parkverboten im gesamten Quartier (wie bspw. das zeitweilige Parkverbot „Am Klosterwald“) eingebracht, damit die Sicherheit für die Radfahrenden und Zufußgehenden erhöht werden kann.

Weiterhin wird die Kontrolle der Garagennutzungen angeregt, da einige Bürgerinnen und Bürger vermuten, dass Garagen an der Max-Winkelmann-Straße zum Teil nicht als Pkw-Stellplatz, sondern für andere Nutzungen zweckentfremdet werden.

Themenfeld Sonstiges

Mithilfe der Bürgerbeteiligung sind auch diverse Einzelanregungen gesammelt worden, welche die Verkehrssituation im gesamten Quartier rund um die Max-Winkelmann-Straße betreffen.

Um die Sicherheit insbesondere an Kreuzungsbereichen zu erhöhen ist die Anregung eingegangen, die Sichtbeziehungen an diesen Stellen durch freizuhaltende Sichtdreiecke zu verbessern.

Auch die Idee der Aufstellung des Verkehrszeichen „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ zielt auf die Erhöhung der Sicherheit im Straßenraum ab.

Aus der Bürgerschaft ist darüber hinaus der Hinweis gekommen, im Quartier Lastenrad-Stellplätze zu schaffen und damit diese alternative Mobilitätsform zu stärken.

Des Weiteren ist angeregt worden, in den Nebenstraßen die Qualität der Gehwege sowie die Straßenbeleuchtung zu prüfen, um dort insbesondere den Zufußgehenden komfortable und sichere Anlagen zu bieten.

STELLUNGNAHMEN | Interessensvertretungen aus dem Bereich Verkehr

Fuß e. V., Ortsgruppe Münster

„Kurz nach der Umgestaltung der Max-Winkelmann-Straße zur Fahrradstraße **fiel uns sehr positiv auf**, dass der Gehweg zwischen Glasuritstraße und Hanses-Ketteler-Straße nicht mehr zugeparkt und endlich vernünftig zu Fuß begangen werden kann. Aus diesem Grund verfolgt FUSS e.V. Münster mit großem Interesse die Umgestaltung der Fahrradstraßen in Münster und die Diskussion zum Gehwegparken an diesen (zum Beispiel auch an der Hittorfstraße mit ähnlichen Gehwegbreiten und ebenfalls Baumscheiben).

Beachtenswert finden wir die Grafiken zum Parken (Bestandssituation und einseitiges Kfz-Halteverbot) auf der für die Max-Winkelmann-Straße eingerichteten Webseite und möchten wie folgt Stellung dazu nehmen:

Der Gehweg links und rechts der Max-Winkelmann-Straße ist gerade ausreichend breit. Dazwischen wird der Gehweg von den vorhandenen Baumscheiben verschmälert. Zwischen diesen Baumscheiben (und generell) darf bereits heute nicht auf dem Gehweg geparkt werden, denn in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) heißt es: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern **auch im Begegnungsverkehr** bleibt“. Zu betonen ist noch, dass weder durch VZ 315-ff (es gibt 32 Varianten) noch durch Parkflächenmarkierungen das Gehwegparken angeordnet ist (und nur nach Anordnung ist es erlaubt!). Hier findet vermutlich die Arbeitsanweisung 2020 der Verkehrsüberwachung Anwendung, die nach unserer Auffassung jedoch Unrecht (willkürlich) ist und noch einer Prüfung durch eine höhere Stelle bedarf. FUSS e.V. Münster hat dazu bereits Stellung bezogen.

Folgendes sollte mit den Kritiker/-innen des Parkverbots einmal thematisiert werden: Dass es bereits heute (im Bestand) ausschließlich erlaubt ist, auf der Fahrbahn zu parken, was sich wiederum durch die dafür zu schmale Fahrbahn ausschließt (wenngleich die StVO hier sehr unklar formuliert und „schmal“ bzw. „eng“ nicht näher definiert ist). Und dies ist dabei vollkommen unabhängig der Tatsache, dass die Max-Winkelmann-Straße eine Fahrradstraße ist.

Es ist für uns – ganz unabhängig von der Situation und den Plänen für die Max-Winkelmann-Straße – beschämend, wie die Stadt Münster geltendes Recht zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen missachtet und das Recht der Stärkeren, Gehwege zuzustellen, duldet. Damit werden demokratisch erstrittene Regeln des guten Zusammenlebens willkürlich außer Kraft setzt. Wer sich ein Kraftfahrzeug anschafft darf nicht erwarten, dass die Öffentlichkeit für diesen platzraubenden Privatbesitz uneingeschränkt und kostenlos Flächen zum Abstellen zur Verfügung stellt – und sich diesen Platz auch nicht regelwidrig (ordnungswidrig) zulasten des Fußverkehrs aneignet.

FUSS e.V. Münster hatte bereits am 04. Oktober 2020 auf seiner Webseite berichtet und diesen Bericht am 21. Februar 2021 aktualisiert.“

IG Fahrradstadt

„Ein Ehepaar aus Hiltrup hat sich am letzten Online-Stammtisch durchgehend positiv über die MWS als Fahrradstraße geäußert. Die MWS ist die Parallelstraße zur Marktallee mit viel Autoverkehr und Ampeln und wird als Alternative zu dieser genutzt. Die MWS ist eine Baumallee, ein komfortabler Weg mit wenig Autoverkehr und ohne Ampeln. Vor allem morgens und mittags ist durch das Schulzentrum sehr viel Radverkehr, auch von und zum Bahnhof. Insgesamt ein sehr entspanntes fahren, Parkmöglichkeiten sind auf Grundstücken vorhanden. Es sollte unbedingt beidseitiges Halteverbot eingerichtet werden, damit es nicht wie auf anderen Fahrradstraßen (z.B. Schmeddingstraße, Frauenstraße) zu Ausweichmanövern oder gar absteigen der Radfahrer in einer Fahrradstraße wegen des MIV kommt.

Die Artikel in der örtlichen Presse zur Situation auf der MWS ist unserer Meinung nach sehr einseitig und stilisiert die Anwohner in eine Opferrolle. Es gibt auf der MWS eine Physiotherapiepraxis, die 3-4 Parkplätze auf eigenem Grundstück vorhält.

Insbesondere der Wegfall von Parkplätzen war in der Vergangenheit ein Konfliktpunkt. Wir meinen, dass Verkehrssicherheit und Komfort von Rad- und Fußverkehr nicht aufgrund von Stehzeugen leiden dürfen. Privater Kfz-Verkehr wird heute massiv subventioniert, es braucht nicht zusätzlich großzügige Angebote an kostenlosem Parkraum. Stattdessen muss Münster endlich dem Image einer Fahrradstadt gerecht werden - und dazu gehören auch exzellente Fahrradstraßen.

Wir bitten Sie also, dass Sie hier keine halben Sachen machen und in einer Fahrradstraße die neuen Qualitätsstandards, die bereits beschlossen sind, endlich einmal durchzusetzen.“

ADFC Münsterland e. V. und VCD Münsterland e.V.

„Grundsätzlich stützen wir als ökologische Verkehrsclubs die Einrichtung von Fahrradstraßen als eine sehr wichtige den RV attraktiv machende Maßnahme.

Die bekannten Mängel, wie unübersichtliche Enge, bedrängender und vordrängender KFZ-Verkehr, Dooring-Gefahr, Nicht-Erkennbarkeit dieser grundsätzlich sehr wirkungsvollen Führungsform will die Stadt Münster mit ihren Qualitätsstandards (Beschluss 0151/2019) erfreulicherweise beseitigen. Das halten wir für dringend erforderlich, um Radfahrende, überhaupt den Radverkehr stärker ins Sichtfeld zu bringen. Ein – subjektives - Unsicherheitsempfinden hält immer noch einen zu großen Anteil von Menschen grundsätzlich oder zumindest häufig vom Radfahren ab. Diese Unsicherheit zu beseitigen, das sollte nicht nur wegen des Klimaschutzes für uns alle eine wichtige Aufgabe sein.

[Hittorfstraße]

Zur Max-Winkelmann-Straße: *Wir halten hier die Alternative „Kein Fahrradparken auf der Fahrbahn“ für notwendig. Bei einseitigem Fahrbahn-KFZ-Parken werden die Qualitätsstandards zu sehr unterschritten. Außerdem ist der FV nicht komfortabel. Eine deutliche Reduzierung des KFZ-Parkens entspricht der Beschlusslage der Stadt Münster (RVK 2025), den RV besonders zulasten des ruhenden KFZ-Verkehrs zu fördern. Mit den Praxen sollte besprochen werden, wie mobilitätseingeschränkten Patientinnen und Patienten der Zugang gesichert bleibt.*

Abschließend noch einige generelle Anmerkungen: Vorrangig sollten Fahrradstraßen fertig gestellt werden, die Teil zügiger Radschnellverbindungen (Velorouten) in die Stadtregion betreffen. Denn hier werden in der Regel die klimawirksamsten Effekte erreicht.

Eine singuläre Abweichung von den Standards in geringem Maße an weniger wichtigen Fahrradstraßen halten wir für akzeptabel, wenn insbesondere bei den Radschnellverbindungen die Abweichung mittels besonders qualifizierender Maßnahmen kompensiert wird. Abwägungsprozesse mit dem ruhenden KFZ-Verkehr sollten in der Regel zugunsten des sicheren und zügigen RV entschieden werden. Ein singuläres Unterschreiten der vier Meter Roteinfärbung halten wir für akzeptabler als ein Unterschreiten des grauen Sicherheitstrennstreifens. 75cm klingen als Sicherheitsstreifen realistischer als 50cm.

Eine generelle Beteiligung an den Entscheidungsprozessen von Betroffenen, Öffentlichkeit und Verbänden begrüßen wir, um die Akzeptanz zu erhöhen.

Für Nachfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Nach den ersten inzwischen fertig gestellten Fahrradstraßen freuen wir uns nun über jede weitere Fahrradstraße, die Sie in den nächsten Jahren mit den Qualitätsstandards umsetzen.

AUSBLICK | weiteres Vorgehen

Die Anregungen aus der Bürgerschaft werden im Rahmen einer öffentlichen digitalen Informationsveranstaltung vorgestellt. Anschließend wird die Verwaltung einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen erarbeiten und der Bezirksvertretung-Hiltrup zum Beschluss vorlegen. Bis dahin werden keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen.

ANHANG | Informationsfaltblatt und rückfrankierte Beteiligungspostkarte

Informationsfaltblatt

Hintergrund

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Anliegerinnen und Anlieger,

wie Sie wissen, verläuft die Max-Winkelmann-Straße südlich der Marktallee und verbindet auf direktem Wege den Bahnhofpunkt in Hilstrup mit dem Schulzentrum. Hier zeigen sich unterschiedlichste Nutzungsansprüche: Erschließungsstraße für die Anwohnerschaft, Praxen (Physiotherapie, Logopädie) und Dienstleister sowie Kfz-Parkraum für Anliegerschaft und Bahnreisende. Gleichzeitig ist die Straße – insbesondere zu Schulzeiten – eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung.

Im Sommer wurde die Max-Winkelmann-Straße in Hilstrup entsprechend der städtischen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen baulich umgestaltet. Neben der Roteinfärbung sollte die nutzbare Fahrbahn durch Kfz-Halteverbote für den Radverkehr verbreitert werden. Die verkehrsbereinigende Wirkung würde insbesondere vor dem Hintergrund der Schülerverkehrs die Verkehrssicherheit erhöhen. Aufgrund von zahlreichen Hinweisen und Anregungen aus der Bevölkerung wurden die geplanten Kfz-Halteverbote nicht eingeführt und bleiben auch bis zu einer politischen Entscheidung ausgesetzt. Bis dahin haben Sie die Möglichkeit, sich über die Maßnahme zu informieren und uns Ihre Anregungen und Hinweise dazu mitzuteilen.

Nachfolgend zeigen wir Ihnen die Möglichkeiten der Straßenraumaufteilung auf. Geben Sie uns hierzu gerne Ihre Anregungen und Hinweise mit auf den Weg. Diese werden aufbereitet und zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen der Bezirksvertretung Hilstrup präsentiert. Bis dahin werden keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen.

Weitere Informationen zum Kfz-Parken und den Verkehrsströmen auf dieser Fahrradstraße finden Sie auf unserer Homepage: www.stadt-muenster.de/mobilitaet (folgen Sie bitte den Reitern mit dem Rad > Fahrradstraßen > „Max-Winkelmann-Straße“)

Bei Fragen und Anregungen wenden Sie sich bitte an:

Fahrradbüro Münster
Alberslöher Weg 33
48155 Münster
Tel. 02 51 4 92-7272
fahrradbuer@stadt-muenster.de

Fahrradstraßen 2.0

Ziele der neuen Qualitätsstandards

- komfortable, sichere Breiten schaffen
- Durchgangsverkehr & Kfz-Parken einschränken
- Fahrgasse einfärben
- Bevorrechtigten gegenüber einmündenden Nebenstraßen



Diese neuen Fahrradstraßen ...

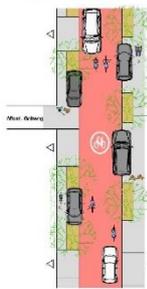
- ... erhöhen die Verkehrssicherheit und das individuelle Sicherheitsgefühl
- ... vereinfachen Begegnungs- und Überholverkehre
- ... verdeutlichen den Vorrang für Radfahrende
- ... ermöglichen kommunikatives Nebeneinanderfahren
- ... bieten Radfahrenden mehr Komfort und Platz
- ... zeigen Wertschätzung gegenüber Radfahrenden
- ... laden zum Radfahren ein!



Information für Anliegerinnen und Anlieger

Max-Winkelmann-Straße: Straßenraumaufteilung

Bestand - beidseitiges Parken



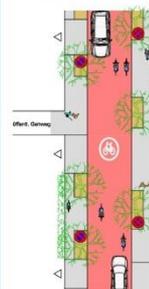
Die Max-Winkelmann-Straße ist eine Erschließungsstraße mit der Funktion einer Wohnstraße (primär Wohnnutzung, aber auch Praxen, etc.). Gleichzeitig handelt es sich um eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz frei“. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen „Am Klosterwald“ und „Hanses-Kettler-Straße“ durchgehend ca. 4,60 m. Zwischen zahlreichen Grundstückszufahrten und Baumscheiben wird beidseitig teilaußengesattelt geparkt (mit zwei Rädern auf dem Gehweg). Damit wird der Gehweg beidseitig auf 1,15 m durch parkende Kfz eingeschränkt.

einseitiges Parken



Wenn an der Max-Winkelmann-Straße das Kfz-Parken künftig nur noch einseitig ermöglicht würde, ergäbe sich nebenstehende Verkehrsraumaufteilung. Die Fahrgasse wäre auf ganzer Länge ca. 3,70 m breit, allerdings gäbe es keinen zusätzlichen Sicherheitsstreifen (0,5 m bis 0,75 m) zu längsparkenden Kfz. Sicherheitstrennstreifen werden zum Schutz vor der Dooring-Gefahr (sich öffnende Fahrzeuggtüren) an Radverkehrsanlagen und Gehwegen eingerichtet. Der Gehweg wäre einseitig auf 1,15 m durch parkende Kfz eingeschränkt.

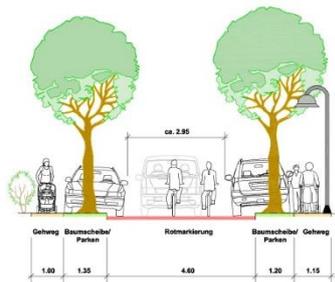
kein Fahrbahnrand-Parken



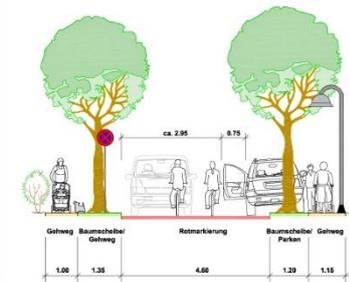
Wenn an der Max-Winkelmann-Straße das Kfz-Parken künftig nicht mehr ermöglicht würde, ergäbe sich nebenstehende Verkehrsraumaufteilung. Die Fahrgasse wäre auf ganzer Länge ca. 4,60 m breit. Dieses Maß entspricht den städtischen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen. Ein Sicherheitstrennstreifen wäre aufgrund fehlender abgestellter Kfz nicht erforderlich. Den Fußgängern ständen außerhalb der Baumscheiben mit 2,35 m ausreichende Gehwegbreiten zur Verfügung. Selbstverständlich bliebe es erlaubt, einseitig kurzzeitig am Fahrbahnrand zu halten.

Anzahl der Stellplätze auf der Fahrradstraße: ca. 70* (Werte gerundet).
Die Erhebung des bestehenden Parkraumes hat ergeben, dass durchschnittlich 40 bis 45 Kfz auf der Fahrradstraße parken, das max. Parkaufkommen liegt bei 50 Kfz.
(*die Anzahl der Stellplätze bezieht sich auf den gesamten Streckenabschnitt der Fahrradstraße – vom Schulzentrum Hilstrup bis zum Fuß- und Radweg-Durchstich zur Glasuritstraße)

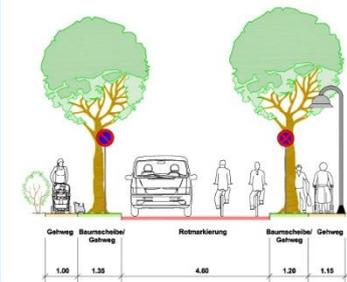
Bestand (beidseitiges Parken)



einseitiges Parken:
ca. 71% der Stellplätze bleiben erhalten (~ 50* Stellplätze)



kein Fahrbahnrand-Parken:
ca. 42% der Stellplätze bleiben erhalten (~ 30* Stellplätze)



Rückfrankierte Beteiligungspostkarte



Amt für Mobilität
und Tiefbau

Hier ist Platz für Ihre Hinweise und Anregungen in Bezug auf die Max-Winkelmann-Straße: Was möchten Sie uns hinsichtlich der Planungen mit auf den Weg geben?

Entgelt
zahlt
Empfänger

Bitte senden Sie uns diese bereits frankierte Postkarte **bis zum 05. März** zurück.

Ihre Anregungen und Hinweise werden anschließend aufbereitet und zusammen mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen der Bezirksvertretung Hiltrup präsentiert.
Bis dahin werden keine Veränderungen an der Bestandssituation vorgenommen.

Stadt Münster
Fahrradbüro
Albersloher Weg 33
48155 Münster