



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.05.2019

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Koops

Telefon: 492-6156

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Veloroute Münster-Telgte  
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

04.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
13.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
25.06.2019	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Anhörung
27.06.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Anhörung
03.07.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Den Grundzügen der Planung der Veloroute Münster-Telgte wird auf der Grundlage der Vorplanung vom Mai 2019 (Anlage 1, Blatt 1-9) zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur weiteren Konkretisierung der Vorplanung zeitnah eine gemeinsame Bürgerbeteiligung für die räumlich betroffenen Stadtbezirke Mitte und Ost durchzuführen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 3.900.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen voraussichtliche Einnahmen von etwa 800.000 €.

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			2019 2020 2021	900.000 1.500.000 1.500.000	
Einzahlungen			2020 2021	400.000 400.000	
Saldo				<b>3.100.000</b>	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2019 bzw. im Haushaltsplan-Entwurf 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltsatzung 2020 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

### **Begründung:**

Die Münsteraner/innen erledigen täglich 727.000 Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn und lediglich 296.000 Wege mit dem Kfz. Noch einmal die gleiche Anzahl an Kfz-Fahrten erfolgen allerdings durch Auswärtige, Besucher wie Pendler. Hier setzt das Veloroutenkonzept an, das die Stadt Münster gemeinsam mit ihren Umlandkommunen in der Stadtregion und in enger Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erarbeitet haben. Dabei wurden 13 alltagstaugliche Routen von der Promenade über die Außenstadtteile bis in die Umlandgemeinden der Stadtregion Münster entwickelt. Vorwiegend am Bestand orientiert sollen diese anforderungsgerecht ausgebaut und verkehrssicher als Radvorrangrouten in einem hierarchischen Radwegenetz optimiert werden. Eine attraktivere, deutlich aufgewertete Radverkehrsinfrastruktur soll eine durchgängig komfortable, zügige Alternative zur Kfz-Nutzung im Pendlerverkehr bieten. Grundlage ist das gemeinsam getragene Entwicklungsziel "Implementierung der stadtreionalen Velorouten", das alle Kommunen der Stadtregion 2016 beschlossen haben (siehe Ratsvorlage V/0650/2016).

Die AG Velorouten – Mitglieder sind die Kommunen und Kreise der Stadtregion Münster, der Landesbetrieb Straßen.NRW und die Bezirksregierung Münster – hat im Jahr 2017 eine Nutzwertabschätzung unter Berücksichtigung der Nutzungspotenziale und des voraussichtlichen Ertüchtigungsaufwands durchgeführt. Das Resultat: Der höchste Nutzwert wurde für die Routen Münster-Telgte via Handorf ermittelt. Aus der Nutzwertabschätzung ergibt sich die Priorisierung für die notwendige Vergabe der Planungsleistungen sowie die anschließende bauliche Umsetzung der Velorouten. Aus diesem Grund wurde von der Verwaltung das externe Ing.-Büro ISAPLAN mit den Planungsleistungen der Veloroute Münster-Telgte beauftragt. Die Veloroute beginnt an der Promenade / Hörstertor und verläuft stadtauswärts über den Bohlweg, die Dieckstraße, die Schleuse, die Dingstiege, die Boniburgallee, die Sudmühlenstraße, den Kirschgarten, die Hobbeltstraße und die Kötterstraße bis zur Kommunalgrenze Telgte. Für diesen Abschnitt wurde eine Vorplanung vom o.g. Büro erstellt und wird hiermit den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Bürgerinnen und Bürger der beiden von der Planung räumlich betroffenen Stadtbezirke Mitte und Ost sollen im Rahmen einer zeitnah durchzuführenden Dialogveranstaltung die Möglichkeit erhalten, Anregungen und Bedenken zur Vorplanung zu äußern sowie diese mit Vertretern der Verwaltung und des Planungsbüros zu diskutieren. Diese werden dokumentiert und in Hinblick auf Ihre Umsetzbarkeit für die sich anschließende konkretisierende Planung (Verkehrstechnischer Entwurf, Durchführungsplanung) geprüft.

Zu den Inhalten der Planung liegen bereits jetzt 3 Anregungen gemäß § 24 GO NRW (Ifd. Nr. 2019-00003, 2019-00027 und 2019-00029) vor, die im weiteren Planungsverfahren und insbesondere in der Bürgerbeteiligung bearbeitet werden.

### **Planung:**

Der Knotenpunkt Hörstertor wird nach langer und intensiver Prüfung in seiner jetzigen Funktion belassen. Verschiedene Varianten wie ein Minikreisverkehr oder eine Bevorrechtigung des Bohlwegs wurden ausgearbeitet und mit Hilfe einer Simulation überprüft. Das Ergebnis zeigte, dass die Verkehrsbelastung an diesem Knotenpunkt nur über eine Lichtsignalanlage wie im Bestand abgewickelt werden kann. Die Veloroute startet somit an der Einmündung Bohlweg.

Die Einmündung Bohlweg wird für den Radfahrer optimiert. Der stadteinwärtige Radfahrer erhält ab Einmündung Goldstraße einen 2,5 m breiten Radfahrstreifen/Schutzstreifen und kann somit an hal-

tenden Kfz vorbei fahren, um die geplante Fahrradschleuse zu erreichen. Die vorhandenen zu schmalen Radwege werden zurückgebaut. Die im Einmündungsbereich vorhandene Haltestelle bleibt an ihrer Position bestehen und wird barrierefrei ausgebaut.

Der Bohlweg wird zu einer Fahrradstraße umgewandelt. Somit bewegt sich der Radfahrer zukünftig sicher auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers und der Fußgänger erhält eine ausreichend breite Nebenanlage zum Flanieren.

Die Bushaltestelle „Piusallee“ in Höhe des Gymnasiums wird neu positioniert und barrierefrei ausgebaut. Zur sicheren Querung des Bohlwegs sind zwei Querungshilfen vorgesehen. Diese bündeln die Querenden und verhindern die Vorbeifahrt an einem haltenden Bus, was die Sicherheit für querende Schüler im Bereich der Schule erheblich erhöhen wird. Zwischen den Querungshilfen ist eine überfahrbare Mittelinsel mit vereinzelt Bäumen geplant. Da sich der Bohlweg im Feuerwehrvorbehaltssnetz befindet, wurden die Abstände der Bäume so gewählt, dass im Ernstfall ein Feuerwehrfahrzeug zwischen diesen problemlos ausscheren kann.

Im Knotenpunkt Bohlweg/Piusallee wird die Lichtsignalanlage zurückgebaut. Die Fahrradstraße erhält den Vorrang gegenüber der Piusallee. Die Radfahrerbeziehungen werden an die neue Situation angepasst.

Der Knotenpunkt Bohlweg/Niedersachsenring/Ostmarkstraße wird für die Radfahrer optimiert. Eine einseitige Führung des Radfahrers ist geplant. Auf der Nordseite wird zu Lasten von Fahrstreifen ein ca. 5,5 m breiter Radweg angelegt. Dieser wird in beide Richtungen befahren und ist die geradlinige Verbindung in die Dieckstraße. Der Knotenpunkt kann auch weiterhin auf der Südseite von Radfahrern befahren werden, somit sind alle Fahrbeziehungen abgedeckt. Im Einmündungsbereich Bohlweg (unter den DB Brücken) entsteht eine neue Führung. Die Kraftfahrzeuge sind gegenüber der Fahrradstraße untergeordnet und müssen diese im rechten Winkel befahren. Der Bus in Richtung Ring erhält einen Bypass. Der nordöstliche freifließende Rechtsabbieger und die Dreieckinsel werden zurück gebaut. Somit entsteht für den Fußgänger und Radfahrer genügend Aufstellfläche, um den Ring sicher zu queren. Die Fahrstreifen in der Ostmarkstraße werden neu aufgeteilt.

Die stadteinwärtige Haltestelle „Erpho-Kirche“ wird vor die Einmündung Dieckstraße verlegt und barrierefrei ausgebaut. Diese Verlegung hat den Vorteil, dass die Fahrgäste und die Radfahrer entlang der Veloroute nicht miteinander kollidieren.

Die Dieckstraße wird, außer im Abschnitt zwischen Kärntner Straße und dem Wendehammer in Höhe Haus Nr. 59a, in eine Fahrradstraße umgewandelt. Der Einmündungsbereich Dieckstraße/Ostmarkstraße wird an die neue Führung der Radfahrer angepasst. Zur besseren Verkehrsabwicklung, Übersicht und Erhöhung der Sicherheit wird die Dieckstraße zu einer unechten Einbahnstraße. Das Befahren der Dieckstraße aus Richtung Süden wird zukünftig für Kfz, außer für Rettungsfahrzeuge, nicht mehr möglich sein. Der vorhandene Radweg wird zurückgebaut. Da wo es möglich ist, werden Baumscheiben und Stellplätze angelegt.

Die geplante Fahrradstraße Dieckstraße wird gegenüber der Kärntner Straße bevorrechtigt geführt. Für die geplante geradlinige Führung ist Grunderwerb erforderlich. Die vorhandene Lichtsignalanlage wird zurückgebaut. Zur Schulwegsicherung sind zwei Querungshilfen vorgesehen. Die Grundschüler können somit in zwei Zügen sicher die Kärntner Straße queren.

Um das Parken gerade im Bereich Schiffahrter Damm etwas zu entspannen, sind ab Haus Nr. 71 Parkbuchten geplant. Der Übergang von der Dieckstraße in die Dingstiege wird aufgepflastert. Der Einmündungsbereich vom Schiffahrter Damm kommend wird untergeordnet und verschwenkt. Somit ist die vorrangige Führung der Veloroute an dieser Stelle klar definiert.

Auch die Dingstiege wird zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen. Im Bereich der Schleuse über den DEK werden keine baulichen oder markierungstechnischen Veränderungen stattfinden. Entlang der Dingstiege ist eine intelligente, sogenannte adaptive Beleuchtung geplant. Diese funktioniert so, dass das Licht automatisch auf etwa 10 Prozent der tatsächlichen Leuchtkraft herunter gedimmt wird, wenn sich kein Verkehrsteilnehmer im Bereich einer Leuchte befindet. Hält sich ein Verkehrsteilnehmer im Straßenraum auf, erkennen das die Sensoren, und das Licht strahlt heller – aber immer nur die Leuchte direkt neben dem Fußgänger oder Fahrradfahrer und die beiden darauffolgenden Leuchten. Es entsteht also eine Lichtwabe, die den Verkehrsteilnehmer in seiner Fortbewegung begleitet.

Eine Bevorrechtigung der Veloroute über die Dyckburgstraße ist auf Grund der Klassifizierung der Dyckburgstraße als Kreisstraße (K33) nicht möglich. An dieser Stelle ist eine Anforderungslichtsignalanlage geplant. Vor der Lichtsignalanlage werden frühzeitig Anforderungsschleifen für den Radfahrer installiert.

Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Dyckburgstraße bleibt erhalten und erhält ebenfalls eine adaptive Beleuchtung.

Die Führung der Veloroute über die Boniburgallee wird an der heutigen Situation nichts verändern. Die Strecke bleibt weiterhin für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die geplante adaptive Beleuchtung sorgt auch in der dunklen Jahreszeit für eine sichere Befahrung. Die Fahrbahn erhält eine schmale Randmarkierung.

Am Knotenpunkt Boniburgallee/Sudmühlenstraße ist ein kleiner Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 30 m geplant. Der Radfahrer wird in der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers geführt. Der nördliche Gehweg verläuft über eine Privatfläche. Hierfür ist Grunderwerb erforderlich. Sollte dieser nicht möglich sein, wird der geplante Kreisverkehr aus der Achse in Richtung Süden verschoben.

Auf der Sudmühlenstraße ist für den Radfahrer in beide Richtungen ein Schutzstreifen geplant. Der vorhandene südliche Radweg wird dem Gehweg zugeschlagen.

Der Knotenpunkt Handorfer Straße/Sudmühlenstraße wird zu einem Minikreisverkehr umgebaut. Dieser dient als Verkehrsberuhigung und wird die Attraktivität des Ortskerns erheblich erhöhen. Die Kreisinsel ist für den Schwerverkehr überfahrbar. Für den Fußgänger sind Fahrbahnteiler mit Fußgängerüberwegen vorgesehen, die die Querungssituation zum gegenwärtigen Zustand erheblich verbessern werden. Der nördliche Gehweg verläuft über eine Privatfläche. Hierfür ist Grunderwerb erforderlich. Sollte dieser nicht möglich sein, gibt es eine Alternative zum Minikreisverkehr. Diese sieht eine abknickende Fahrbeziehung entlang der Sudmühlenstraße und Dorbaumstraße vor. Die Handorfer Straße würde untergeordnet werden.

Die Veloroute führt weiter über die Straße Kirschgarten. Diese wird zu einer Fahrradstraße umgewandelt. Die Fahrradstraße Kirschgarten wird bevorrechtigt an allen Einmündungen und über die Hobbeltstraße geführt. Die Querungsstelle über die Hobbeltstraße wird aufgeflest.

Entlang der Hobbeltstraße sind auf der östlichen Seite ein 3,0 m breiter Radweg und ein 2,0 m breiter Gehweg geplant. Der Radweg wird in beide Richtungen befahrbar sein. Der vorhandene getrennte Geh- und Radweg auf der westlichen Seite der Hobbeltstraße wird zu einem Gehweg mit einem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.

Die Einmündungsbereiche im Knotenpunkt Hobbeltstraße/Kötterstraße werden enger gestaltet. Ein zügiges Abbiegen der Kfz wird somit verhindert.

Am Knotenpunkt Kötterstraße/Lützowstraße ist auf Grund der guten Sichtbeziehung eine Änderung der Vorfahrtsregelung geplant. Zukünftig soll die Kötterstraße bevorrechtigt werden. Die Kötterstraße im Abschnitt zwischen der Hobbeltstraße und der Lauheider Straße (Stadtgrenze) wird baulich nicht verändert. Für den Radfahrer ist auf der Kötterstraße eine adaptive Beleuchtung geplant. Die Fahrbahn erhält eine schmale Randmarkierung. Der Knotenpunkt Kötterstraße/Lauheider Straße bleibt in seiner Funktion bestehen. Die schlechten Sichtbeziehungen lassen eine Änderung der Vorfahrtsregelung nicht zu.

Eine alternative Führung der Veloroute über die Boniburgallee, kleine Werserbrücke, Wersersee, Kötterstraße bis Hobbeltstraße wurde ebenfalls untersucht. Da die Veloroutenstandards gerade im Bereich zwischen Pröbstingstraße und der Wersersee nicht eingehalten werden können, wurde diese Alternative verworfen. Die verwinkelte Führung durch die Bebauung entspricht nicht dem Charakter einer Veloroute. Die Routenführung entlang der Wersersee befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet. Somit ist eine Asphaltierung der vorhandenen wassergebundenen Decke derzeit nicht umsetzbar. Verschmutzte Fahrräder zu jeder Jahreszeit wären vorprogrammiert und würden die Attraktivität der Veloroute senken. Der Rollwiderstand wäre außerdem ungleich höher. Hinzu kommt, dass die

vorhandene Wersebrücke zu schmal und zu steil ist. Diese müsste zwingend verbreitert und somit komplett ersetzt werden.

**Reduktionsvariante:**

Alle Umbauten und die Materialwahl wurden auf ein Mindestmaß begrenzt, welches sich aus den Anforderungen der Verkehrssicherheit und dem barrierefreien Umbau ergibt. Weitere Reduktions-umbaumaßnahmen sind nicht möglich.

Vor dem Hintergrund einer besseren Erkennbarkeit und einer damit einhergehenden Akzeptanz werden die geplanten Fahrradstraßen im Sinne des Radverkehrskonzepts im Stadtgebiet durchgängig bevorrechtigt und erhalten ein einheitliches Design. Nach niederländischem Vorbild wird die Asphaltoberfläche durchgängig rot eingefärbt (siehe Grundsatzbeschlüsse V/0125/2018 und V/0151/2019). Eine weiße Blockstrichmarkierung an den Einmündungen sorgt außerdem für eine erhöhte Wahrnehmbarkeit. Auf diese Weise hebt sich die Fahrradstraße von anderen Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich ab und erhöht die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Außerdem wird ein Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz kenntlich gemacht.

**Kosten/Finanzierung:**

Die Gesamtkosten für den Umbau belaufen sich auf ca. 3.900.000 €.

KAG NRW: Durch die Veloroutenplanung wird kein KAG ausgelöst. In einigen Bereichen kann es jedoch zu zusätzlichen Erneuerungsmaßnahmen mit KAG-Beiträgen kommen, die unabhängig von der Veloroutenplanung erforderlich werden.

Das Amt für Mobilität und Tiefbau hat für die Maßnahme einen entsprechenden Förderantrag gestellt. Unter der Voraussetzung der Bereitstellung der Fördermittel durch das Land und des Eigenanteils der Stadt durch den Rat kann die Umsetzung dieser Maßnahme voraussichtlich ab dem Jahr 2019 erfolgen.

In Vertretung

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Vorplanung Blatt 1-9