



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.05.2019

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Grimm

Telefon: 492 66 00

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

**Fahrradtauglicher Ausbau der Betriebswege am Dortmund-Ems-Kanal (DEK)**

Planungsbeschluss für Abschnitte außerhalb der Stadtstrecke (Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6)

Baubeschluss für die Beleuchtung der Fahrradstraße Kanalpromenade (Abschnitt 5)

Beratungsfolge

04.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
06.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
13.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
18.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
18.06.2019	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
25.06.2019	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Anhörung
27.06.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
03.07.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
03.07.2019	Rat	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

## I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung, mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) den einseitigen fahrradtauglichen Ausbau der Betriebswege entlang des DEK im Velorouten-Standard (u.a. durchgängige Asphaltierung) auf dem gesamten Stadtgebiet zu vereinbaren. Ausnahmen im Ausbaustandard ergeben sich in solchen Bereichen, in denen die Erhaltung durchgehender Baumreihen bzw. markanter Bäume dies erfordern – insbesondere im Abschnitt 3 und 4. Die Stadt Münster sichert der WSV zu, sich an den Ausbaukosten entsprechend der Fördervorgaben finanziell zu beteiligen.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, für die Streckenabschnitte, die nicht vom DEK-Ausbau betroffen sind (s. Anlage 1, Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6) unmittelbar nach der Vereinbarung mit der WSV, mit den Planungen für die fahrradtauglichen Betriebswege zu beginnen und entsprechende Baubeschlüsse einzuholen.

3. Der Rat beschließt, die parallel zum DEK verlaufende Fahrradstraße Kanalpromenade zwischen Vahlbusch und Osttor (s. Anlage 1, Abschnitt 5) im Herbst 2019 als Teststrecke mit einer intelligenten Beleuchtung auszustatten, die auf Radfahrende und Zufußgehende reagiert.
4. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die WSV den fahrradtauglichen Ausbau der Betriebswege im Bereich der Stadtstrecke (s. Anlage 1, Abschnitt 2) zeitlich synchronisiert mit dem derzeitigen DEK-Ausbau übernimmt.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

In den Bereichen außerhalb der Stadtstrecke (s. Anlage 1, Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6) ist die Stadt Münster für Planung, Ausschreibung und Durchführung des Betriebswegeausbaus verantwortlich und trägt 50 % der Kosten.

Im Zuge des DEK-Ausbaus der Stadtstrecke (s. Anlage 1, Abschnitt 2) trägt die Stadt Münster 50 % der Mehrkosten gegenüber dem notwendigen Betriebswegeausbau. Planung, Ausschreibung und Durchführung übernimmt hier die WSV zu 100 %.

Die Kosten für die beabsichtigte Beleuchtung der Betriebswege in Höhe von insgesamt 4,6 Mio. € sind vollumfänglich von der Stadt Münster zu übernehmen. Dies schließt die kurzfristig zu realisierende Beleuchtung entlang der Fahrradstraße Kanalpromenade ein.

Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich nach ersten Schätzungen auf rund 11 Mio. €. Die Stadt Münster trägt ca. 8,7 Mio. € dieser Kosten (inkl. 150.000 € Planungskosten).

Für den verbleibenden Kostenanteil der Stadt Münster wird das Amt für Mobilität und Tiefbau insbesondere für die Beleuchtung weitere Fördermöglichkeiten prüfen. Die Beleuchtung der Kanalpromenade wird als unmittelbare Teststrecke für ca. 210.000 € ohne Zuwendungen umgesetzt.

Die dargelegte Sachentscheidung (Planung der Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6 sowie die Beleuchtung des Abschnittes 5) ist wie folgt zu finanzieren:

<b>Teilfinanzplan</b>					
	<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haush.- jahr</b>	<b>Betrag €</b>	<b>Bemerkungen</b>
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4101	Straßenbau beim Ausbau DEK			
Auszahlungen			2019	150.000	Planungskosten für die Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6
			2019	210.000	Beleuchtung der Kanalpromenade (Abschnitt 5)
Saldo				330.000	

Die zur Finanzierung der Kosten für die Planung der Abschnitte 1, 3, 4, 5, 6 sowie für die Beleuchtung des Abschnittes 5 erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2019 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

### **Begründung:**

Der Ausbau einer durchgängigen und für Radfahrende komfortabel nutzbaren Radverkehrsinfrastruktur entlang des DEK (von Stadtgrenze Greven bis Stadtgrenze Senden, siehe Anlage 1) ist dringend erforderlich. Denn die Bedeutung des Radverkehrs für den Alltagsverkehr steigt vor dem Hintergrund sich erhöhender Reichweiten. Diese sind nicht zuletzt auf technische Optimierungen sowie elektrische Antriebsmöglichkeiten zurückzuführen. Die ökologischen, ökonomischen und gesundheitlichen Vorteile (individuell und gesamtgesellschaftlich) liegen auf der Hand. Daher formuliert bereits das in 2016 beschlossene *Radverkehrskonzept – Münster 2025* explizit das Ziel, mehr Radverkehr zu generieren und den Anteil des Radverkehrs am Modal Split auf 50 % zu erhöhen. Dies kann nur gelingen, wenn die Infrastruktur entsprechend komfortabel und sicher angepasst wird, da ansonsten kaum Verlagerungseffekte vom privaten Pkw auf das Fahrrad zu generieren sind.

Wie bereits im *Radverkehrskonzept – Münster 2025* dargelegt, soll die Radroute entlang des DEK eine bedeutsame Rolle im Hauptradroutennetz der Stadt(region) Münster einnehmen. Es handelt sich hierbei um eine verkehrs- und netzbedeutsame Tangentialverbindung, die zudem eine Verknüpfung der geplanten Velorouten aus Telgte, Everswinkel, Sendenhorst sowie Drensteinfurt nach Münster darstellt.

Der derzeitige Ausbauzustand der vorhandenen Radwege entlang des DEK wird den Ansprüchen der Fahrradstadt Münster sowie pendelnder Personen (Berufstätige, Studierende) weitestgehend nicht gerecht. Um die Betriebswege zukünftig für den Alltagsradverkehr komfortabel nutzen zu können, sollen die Standards für Velorouten angewendet werden. Neben einer Asphaltoberfläche – die Vorteile ergeben sich hierbei durch einen geringeren Rollwiderstand (Reduzierung der Reisezeitverluste) sowie eine witterungsunabhängige Nutzung (weder Staub bei Trockenheit, noch Matsch bei Nässe) und geringere Unterhaltungsaufwendungen – sind eine Ausbaubreite von mindestens 3 m, Fahrbahnrandmarkierungen (Schmalstrich) sowie eine angemessene Beleuchtung auf ganzer Strecke zur besseren Orientierung und Erhöhung der Sicherheit wesentliche Kriterien.

Da sich aufgrund des DEK-Ausbaus unterschiedliche Planungs- und Bauphasen ergeben, ist auf Basis eines Gesamtkonzepts (s. Anlage 1) eine stufenweise Umsetzung beabsichtigt, die mit den Abschnitten außerhalb der DEK-Ausbaustrecke (Stadtstrecke) beginnt (vgl. umseitige Tabelle 1).

**Tabelle 1: Ausbauphasen /-abschnitte für die Betriebswege des DEK (Plan s. Anlage 1)**

	<b>Abschnitt</b>	<b>Führung</b>	<b>Art des Ausbaus</b>
<b>Ausbauphase 1</b> <b>außerhalb der</b> <b>Stadtstrecke</b>	Stadtgrenze Greven - Schleuse Münster (Nr.1)	Westseite	Veloroutenstandard (kombinierter Geh-/Radweg ≥ 3 m, Asphaltbauweise)
	Eulerstr. (südl. B51-Brücke) – Asphaltmischwerk (Nr. 3)	Ostseite	Führung auf vorhandenen Wegen durch das Gewerbegebiet
	Asphaltmischwerk- Kanalprome- nade (Nr. 4)	Ostseite	Verbreiterung auf ≥ 3 m (Velorou- tenstandard) bei Erhaltung des Baumbestands nicht möglich  Erneuerung der Asphalt- Deckschicht dringend erforderlich
	Kanalpromenade – Osttor (Nr. 5)	Ostseite	Ausbau ist nicht erforderlich, da komfortable Führung über die pa- rallel zum DEK verlaufende Fahr- radstraße Kanalpromenade gege- ben
	Osttor - Stadtgrenze Senden (Nr. 6)	Ost- /Südseite	Veloroutenstandard (kombinierter Geh-/Radweg ≥ 3 m, Asphaltbauweise)
<b>Ausbauphase 2</b> <b>Stadtstrecke</b> <b>Los 11</b>	Wolbecker Str.-Brücke – Eulerstr. (südl. B51-Brücke) (Nr. 2)	Ostseite	Veloroutenstandard (kombinierter Geh-/Radweg ≥ 3 m, Asphaltbauweise)
<b>Ausbauphase 3</b> <b>Stadtstrecke</b> <b>Los 12</b>	Schleuse Münster – Wolbecker Str.-Brücke (Nr. 2)	Ostseite	Veloroutenstandard (kombinierter Geh-/Radweg ≥ 3 m, Asphaltbauweise)

Selbstverständlich gilt es, der bedeutsamen Naherholungsfunktion des DEK (Badegäste, Jogger, Spaziergänger, Hundehalter, etc.) zu entsprechen und Nutzungskonflikte auf den Kanalseitenwegen möglichst zu mindern. Gestaltete Torsituationen oder Aufmerksamkeitsbereiche (z.B. Belagswechsel in Einmündungsbereichen) sind hier z.B. denkbar, um eine gegenseitige Rücksichtnahme der Nutzenden zu fördern. Des Weiteren ist insbesondere in den Sommermonaten auf die durch den Ausbau veränderte Situation öffentlichkeitswirksam hinzuweisen und für ein rücksichtsvolles Miteinander zu werben. Vorstellbar ist dies z.B. in Form von Pressemitteilungen sowie Plakaten und Vor-Ort-Kampagnen (vgl. erfolgreiche Aktionen im Hamburger Tunnel in 2015).

Schließlich bleiben die Wege auch nach einem fahrradtauglichen Ausbau Betriebswege der WSV und werden als solche weiterhin genutzt. Diese Funktion gilt es, ebenfalls der Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zur Fortsetzung des neuen Ausbaustandards in der Region wird angestrebt.

in Vertretung

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1 - Übersichtsplan der Streckenabschnitte auf dem Stadtgebiet Münster

Anlage 2 - Ratsantrag Nr. A-R/0036/2017