



Amt für Mobilität und Tiefbau

15.05.2019

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492 66 00

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

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
27.06.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Anhörung
27.06.2019	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
03.07.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
03.07.2019	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die unter Ziffer II der Begründung der Vorlage genannten Qualitätsstandards für Fahrradstraßen werden beschlossen. Diese Standards sind künftig auf bestehenden und geplanten Fahrradstraßen umzusetzen. Entsprechende Entwürfe legt die Verwaltung den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vor.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die neuen Qualitätsstandards haben zum jetzigen Zeitpunkt keine finanziellen Auswirkungen. Die Kosten für die jeweils notwendigen Umbaumaßnahmen werden in gesonderten Beschlussvorlagen mitgeteilt.

Begründung:

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung. Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design und konsequenter Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit, stellen eine attraktive, komfortable Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen dar und gelten darüber hinaus als Imagefaktor. Somit sind qualitativ hochwertige Fahrradstraßen sehr sinnvoll, um das städtische Ziel „Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ (s. Beschlussvorlage Radverkehrskonzept – Münster 2025, V/0647/2016) zu erreichen. Gleichzeitig verbessert eine fahrradfreundlich gestaltete Straße spürbar die Lebens-/ Aufenthaltsqualität.

I. Ausgangslage:

Bundesweit – und somit auch in der Fahrradstadt Münster – wurde das Instrument der Fahrradstraße in der Vergangenheit häufig ohne entsprechend qualifizierte Ausgestaltung und erkennbaren Netzzusammenhang genutzt.

Allein die Anzahl vorhandener Fahrradstraßen sagt nichts über deren Qualität für Nutzerinnen und Nutzer aus. In ihrer Gestaltung sind die bestehenden Münsteraner Fahrradstraßen – bis auf unauffällige Beschilderungen und verblasste Piktogramme – nicht von sonstigen Erschließungsstraßen zu unterscheiden. Meistens gibt es trotz z.T. geringer Fahrgassenbreiten weder Einschränkungen für den Kfz-Durchgangsverkehr noch für das beidseitige Parken (s. Abb. 1 und 2).



Abb. 1: Ist-Zustand der Fahrradstraße Schmeddingstraße

Die aktuell fehlende Wahrnehmbarkeit und Qualität von Fahrradstraßen führt in der Konsequenz sogar zu unterschiedlichen Interpretationen der geltenden Regeln (Fahrradstraße versus „normale“ Erschließungsstraße). In der Folge kommt es oftmals zu kritischen / behindernden Begegnungssituationen, Überhol- und Parkvorgängen.



Abb. 2: Ist-Zustand der Fahrradstraße Schillerstraße

II. Neue Qualitätsstandards:

Künftig gelten einheitliche, möglichst zügig zu realisierende Qualitätsstandards für die Gestaltung bestehender sowie geplanter Fahrradstraßen, wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden (s. Abb. 3):

1. Die Breite der Fahrgasse muss künftig mindestens 4,00 m (zzgl. 0,50 m - 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) betragen (s. Abb. 4), um die Verkehrssicherheit (Hauptunfallursache auf Fahrradstraßen sind zu schmale Fahrgassen) und den Komfort für Radfahrende zu gewährleisten. Vielerorts wird dieser Standard nur erreicht werden können, wenn die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs deutlich reduziert wird und zumindest einseitig das Parken entfällt. Umgekehrt führen zu breite Fahrgassen dazu, dass die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zunehmen. Die optische Wirkung der Straße steht dann im Gegensatz zu ihrer Funktion als Radverkehrsachse. Daher darf die Fahrgassenbreite maximal 5,00 m (zzgl. 0,50 m - 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) betragen. Dies kann u.a. durch Bepflanzungen, breitere Sicherheitsbereiche, Fahrradabstellanlagen oder Stadtmobiliar gelingen. Für den Fall, dass Bus-Bus-Begegnungsverkehre auf Fahrradstraßen abgewickelt werden (sollen), ist ausnahmsweise eine Fahrgassenbreite von 6,00 m mit begleitenden, geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen vorzusehen.
2. Soweit Kfz-Verkehr im Rahmen der Straßenverkehrsordnung ausnahmsweise stattfinden darf, werden u.a. „Anlieger frei“-Regelungen i.V.m. baulichen Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren) sowie Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr geprüft, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Dies gilt insbesondere dann, wenn Fahrradstraßen durch beengte Flächenverhältnisse (bspw. Südviertel) lediglich geringe Kfz-Mengen abwickeln können oder aber als Schleichwege zweckentfremdet werden.
3. Nur die Fahrgasse (ausgenommen Sicherheitstrennstreifen und Parkstände) wird – wie bereits beschlossen (s. V/0125/2018) – flächig rot eingefärbt, zusätzlich sind die Einmündungsbereiche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit zu markieren und ggf. durch gestaltete „Tor-Situationen“ (z.B. Aufpflasterungen, beidseitige Inseln) hervorzuheben.
4. Fahrradstraßen sind gegenüber einmündenden Nebenstraßen zu bevorzugen.



Abb. 3: Fahrradstraße in Nijmegen (NL)



Abb. 4:

**4,00 m – 5,00 m
Fahrgassenbreite**

**0,50 – 0,75 m
Sicherheitstrennstreifen**

III. Weiteres Vorgehen:

Durch die formulierten Qualitätsstandards erhalten die Münsteraner Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität (verbesserte Straßenraum- und Stadtgestaltung). Wenn Fahrradstraßen – wie von der Stadt Münster beabsichtigt – als Elemente von Velorouten sowie deren Verbindungsstücke vermehrt eingesetzt und folglich noch größere Radverkehrsmengen abwickeln werden, ist eine Ausgestaltung entsprechend der genannten Qualitätskriterien erst recht erforderlich. Daher bieten sich die Goldstraße (Veloroute Münster-Greven) und die Bismarckallee (Veloroute Münster-Senden, Ist-Zustand u. Visualisierung s. Abb. 5 und 6) besonders für eine erste beispielgebende Umgestaltung an: Die Verwaltung hat entsprechende Beschlussvorlagen für die BV-Mitte vorbereitet.



Abb. 5: Ist-Zustand Bismarckallee



Abb. 6: Visualisierung Bismarckallee

Da kurzfristig nicht alle derzeit vorhandenen und zukünftigen Fahrradstraßen in Münster entsprechend der genannten Qualitätsstandards umgestaltet werden können, sind in begründeten Ausnahmefällen abgestufte Übergangslösungen für einen begrenzten, nicht zu langen Zeitraum umzusetzen und anschließend in den beabsichtigten Qualitätsstandard zu überführen. Dies kann der Fall sein, wenn

- a) spezifische Herausforderungen wie begrenzte Flächenverfügbarkeit, vielfältige Nutzungsansprüche etc. keine zügige Umsetzung der Qualitätsstandards zulassen. Zunächst sind dann öffentliche Beteiligungsprozesse anzustoßen, um Fragestellungen wie die Kompensation von Kfz-Stellplätzen durch (E-)Car-Sharing-Angebote im öffentlichen Raum, Quartiersparken etc. zu erörtern (z.B. Schillerstraße, Schmeddingstraße).
- b) in absehbarer Zeit auf / an der jeweiligen Fahrradstraße größere Baumaßnahmen anstehen, sodass eine Realisierung der Qualitätsstandards bis zum Maßnahmenbeginn aus Nachhaltigkeitsgründen ggf. kontraproduktiv erscheint.

Damit sich in den genannten Fällen a) und b) trotzdem die Ist-Situation für die Radfahrenden kurzfristig verbessert, soll mit Interimslösungen passgenau auf die örtlichen Gegebenheiten reagiert werden. Mögliche Maßnahmen sind z.B. die Umwandlung von einzelnen Kfz- in Fahrradabstellplätze, die Vergrößerung der Sichtdreiecke und die farbliche Kennzeichnung von Einmündungsbereichen sowie Knotenpunkten (Ist-Zustand und Visualisierung s. umseitige Abb. 7 und 8), um die Aufmerksamkeit stärker als bisher auf die Radfahrenden zu richten.



Abb. 7: Ist-Zustand Knotenpunkt Schillerstraße



Abb. 8: Visualisierung Knotenpunktlösung Schillerstraße

Grundsätzlich gilt: Fahrradstraßen in Münster sollen zukünftig dem Anspruch an eine schlüssige Netzplanung genügen, die auch andere Radverkehrsinfrastrukturelemente (z.B. geplante Velorouten) einbezieht. Die Verwaltung wird hierzu eine entsprechende Beschlussvorlage erarbeiten.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlage:

Anlage A

Anlage B: Ist-Zustände und Visualisierungen von Fahrradstraßen (vergrößerte Darstellungen)