



Amt für Mobilität und Tiefbau

26.02.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Planungs- und Baubeschluss: Umgestaltung der Fahrradstraßen Lütkenbecker Weg und Lindberghweg

Beratungsfolge

10.03.2020	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
17.03.2020	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
19.03.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
25.03.2020	Haupt- und Finanzausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Fahrradachse Lütkenbecker Weg / Lindberghweg wird, entsprechend der beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (vgl. Beschlussvorlage V/0151/2019), auf der Grundlage des Lageplans von Februar 2020 (s. Anhang 1) umgestaltet.

2. Die Anregungen gemäß §24 der Gemeindeverordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und die Anträge der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion und der Bündnis 90/Die Grünen/GAL-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost, wie in der tabellarischen Übersicht (s. Anhang 2) dargestellt und separat in den folgenden Anhängen (s. Anhänge 3 – 13) beigefügt, sind mit Beschlussfassung zu dieser Vorlage erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von ca. 780.000 € entstehen.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und	2020	780.000	

		Dienstleistungen			
Ergebnis				780.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Anlass

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um klima- und umweltpolitische, ökonomische und gesundheitspolitische Zielsetzungen ist eine Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur in Münster unerlässlich. Denn sie trägt in erheblichem Maße dazu bei, die angestrebte Substituierung von Kfz-(Pendler-)Fahrten zu erreichen. Unter anderem soll durch qualitativ hochwertige Fahrradstraßen weiterer Radverkehr generiert werden.

Die Straßenachse Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Lindberghweg weist im Bestand einen erhöhten Durchgangsverkehr auf und die durchschnittlich gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten sind laut aktueller Geschwindigkeitsmessungen deutlich zu hoch. Auch deshalb hat am 16. September 2019 eine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden. Die Veranstaltung hat aufgezeigt, dass die Bürgerschaft zum einen eine verkehrssichernde Ausgestaltung der Fahrradstraße, zum anderen aber auch eine künftige MIV-Konnektivität zur Innenstadt fordert. Darüber hinaus liegen zu den Fahrradstraßen Lütkenbecker Weg / Lindberghweg 5 Anregungen gemäß §24 der Gemeindeverordnung für das Land Nordrhein-Westfalen und 6 Anträge der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion und der Bündnis 90/Die Grünen/GAL-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Südost vor (s. Anhänge 2 – 13).

Unter Berücksichtigung dieser politischen Anträge und der Anregungen aus der Bürgerschaft soll möglichst zeitnah eine Verbesserung der örtlichen Verhältnisse herbeigeführt werden. Dementsprechend wird die Fahrradstraßen-Achse nach den neuen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (Beschlussvorlage V/0151/2019) umgestaltet, um so eine Beruhigung der verkehrlichen Situation zu bewirken. Aus Sicht der Planungsverwaltung sind darüber hinaus weitere Sofortmaßnahmen notwendig, die angesichts ihrer verkehrssichernden Dringlichkeit, losgelöst von der vorliegenden Beschlussvorlage, bereits seit Februar 2020 vor Ort umgesetzt und aufgrund ihres Kausalzusammenhangs mit der vorliegenden Planung zur Umgestaltung des Lütkenbecker Weges / Lindberghweges als auch den Anträgen und Anregungen ebenfalls im Folgenden erläutert werden.

Planung

Anpassung an Qualitätsstandards

Vor dem Hintergrund einer besseren Erkennbarkeit und der damit einhergehenden Akzeptanz von Fahrradstraßen werden die Qualitätsstandards für Fahrradstraßen entsprechend der Beschlussvorlage V0151/2019 auf dem Lütkenbecker Weg / Lindberghweg umgesetzt. Demzufolge wird die Fahrradstraße zwischen den Knotenpunkten Lütkenbecker Weg / Theodor-Scheiwe-Straße und Lütkenbecker Weg / Heumannsweg rot eingefärbt. Der Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrbahn beträgt fast über die gesamte Länge der Strecke zu beiden Seiten 0,50 m (auf dem Lindberghweg zwischen dem Drolshagenweg und dem Heumannsweg aufgrund der größeren Straßenbreite jedoch 0,75 m). Die Breite der Rotmarkierung variiert im Verlauf zwischen 4,20 m und 5,00 m.

Anbindung an den WLE-Geh- / Radweg

In Hinblick auf die vorgeschlagene Routenführung der Veloroute-Everswinkel gemäß der Vorlage V/0097/2020 „Veloroute-Everswinkel: Routenführung“ besteht die Notwendigkeit einer angemessenen Anbindung der Fahrradstraße Lindberghweg über den Heumannsweg an den Geh- / Radweg entlang der WLE-Trasse am Albersloher Weg. Die Anbindung wird dementsprechend im Zuge der weiteren

Veloroutenplanung erledigt.

Rückbau der Fahrbahnschwellen

Während der Kanal- bzw. Straßenbauarbeiten am Lindberghweg, die im 3. Quartal 2019 abgeschlossen wurden, entfielen 3 von 6 Fahrbahnschwellen. Der verkehrstechnische Entwurf (s. Anlage 1) sieht vor, auch die restlichen Fahrbahnschwellen zurückzubauen. Fahrbahnschwellen gestalten einen Straßenabschnitt zwar unattraktiv für Kfz-Fahrende, beeinträchtigen jedoch ebenso die anderen Verkehrsteilnehmer und Anwohner: Aufgrund der erhöhten Lärmbelastung durch abruptes Bremsen, lautstarkes Wiederbeschleunigen sowie der Ladung in Lieferfahrzeugen oder Anhängern sinkt die Wohnqualität im direkten Umfeld. Ein komfortables Befahren der Schwellen für die Radfahrenden ist nicht möglich. Insbesondere sind hier Lastenräder und Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern zu nennen. Hinzu kommt, dass Pkw-Fahrende zwischen den Fahrbahnschwellen die Radfahrenden überholen, umgekehrt werden die Pkw-Fahrenden auf Höhe der Schwellen von den Radfahrenden überholt. Diese wechselnden Überholmanöver verringern die Verkehrssicherheit der beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Auch bei Bremsschwellen in Form von „Berliner Kissen“ oder „Kölner Tellern“ tritt dieser Effekt der un stetigen Fahrweise auf. Hinzu kommt, dass bei diesen Varianten die Sturzgefahr für (motorisierte) Zweiradfahrende aufgrund der seitlichen Anrampung dieser Module steigt.

Die Installation sogenannter „Drempel“ als Verziehungen im Asphalt (vgl. Umsetzung Haus Wiek in Albachten) wird aus hiesiger Sicht als kritisch erachtet. Die Verziehungen entschleunigen bis zu einem gewissen Maße den Kfz-Verkehr und sind komfortabler zu befahren als herkömmliche Aufpflasterungen. Die erzielten Geschwindigkeitsreduzierungen sind jedoch dementsprechend auch geringer. Das Abbremsen/Beschleunigen auf Höhe der Verziehungen findet weiterhin statt. Diametral zu der Intention einer Fahrradstraße erschwert sich die Befahrbarkeit und verringert sich die Verkehrssicherheit für Radfahrende.

Einengungen / Vorschuhungen / Freiburger Kegel

Künstlich (baulich) angelegte Engstellen führen erfahrungsgemäß (z. B. Schmeddingstraße) zu kritischen Begegnungssituationen zwischen Rad- und Kfz-Fahrenden. Häufig nehmen sich Kfz-Fahrende das vermeintliche „Recht des Stärkeren“. Sie sind daher auf Fahrradstraßen grundsätzlich nicht zu empfehlen.

Anlieger-frei-Regelungen

Die Regelung mittels des Verkehrszeichens 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ (Anlieger-frei-Regelung) lässt ausschließlich die Kfz-Nutzung von unmittelbaren Anliegern des Lütkenbecker Wegs/Lindberghwegs zu. Dies bedeutet für das Gebiet Lütkenbeck, dass Anwohnern des Rikewegs, Boelckewegs, Drolshagenwegs, etc. die Kfz-Nutzung der Fahrradstraße untersagt wäre.

Darüber hinaus spricht gegen eine Anlieger-frei-Regelung, dass sie den Durchgangsverkehr nicht konsequent ausschließt. Die Kontrolle ist äußerst aufwendig und kann aufgrund der hohen Personalressourcen, die sie bindet, nur sehr sporadisch erfolgen. Somit ist sie polizeilich kaum kontrollierbar.

Sperrung

Eine Sperrung der Fahrradstraßen-Achse für den Kfz-Verkehr würde einen erheblichen Eingriff in die Verkehrsanbindung der Anwohner des Gebietes Lütkenbeck als auch auf das umliegende Straßennetz bedeuten. Speziell wird dies, bezugnehmend auf die Bürgerinformationsveranstaltung und die beigefügten Anregungen, durch die kontrovers geführte Diskussion bzgl. einer Sperrung innerhalb der Anwohnerschaft verdeutlicht.

Durch die fahrradfreundliche Umgestaltung des Lindberghweges / des Lütkenbecker Weges entsprechend der neuen Qualitätsstandards verspricht sich die Planungsverwaltung in Kombination mit den beschriebenen Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden eine Entschleunigung als auch einen Rückgang der Kfz-Verkehre in den Fahrradstraßen. Aufgrund des weitreichenden Eingriffs einer Sperrung in den Verkehr wird daher vorerst die Wirkung der o. g. baulichen Maßnahmen und Sofortmaßnahmen intensiv beobachtet, analysiert und bewertet. Falls hierdurch keine ausreichende Verbesserung der Verkehrssituation verzeichnet werden kann, wird als letzte Möglichkeit die beschilderte Sperrung (mittels des Verkehrszeichens 267

„Verbot der Einfahrt“) der Fahrradstraßen in Erwägung gezogen.

Eine bauliche Sperrung zur Unterbindung des Kfz-Verkehrs, z. B. mittels Sperrpfosten, kommt nicht in Betracht, da eine ungehinderte Erreichbarkeit des Gebietes Lütkenbeck für Rettungsfahrzeuge gegeben sein muss.

Begleitende Sofortmaßnahmen

Dialog-Displays

Dialog-Displays haben erfahrungsgemäß (aufgrund der direkten, emotionalen Ansprache und durch die soziale Kontrolle durch andere Verkehrsteilnehmende) eine hohe Wirkungskraft auf das Nutzungsverhalten der Kraftfahrenden und verringern nachhaltig die Kfz-Geschwindigkeiten. Auf dem Lindberghweg wurde daher Anfang Februar je Fahrtrichtung ein Dialog-Display installiert.

Geschwindigkeitskontrollen

Im Bereich der Straße Lütkenbecker Weg gibt es bereits eine Messstelle, an der Kontrollen durch den städtischen Messwagen oder durch die Polizei erfolgen. Am 13.11.2019 wurde auf einer gemeinsamen Messstellenkonferenz des Ordnungsamtes und der Polizei Münster erörtert, dass die Messstelle auf den gesamten Lütkenbecker Weg und Lindberghweg ausgedehnt wird und die Messungen häufiger stattfinden. Die Kontrollen sollen die gefahrenen Geschwindigkeiten spürbar senken. Die Verkehrsentwicklung wird durch das Ordnungsamt kritisch beobachtet und im Bedarfsfall werden die Kontrollen weiter angepasst.

Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden / Verdeutlichung der Verkehrsregeln / Werbekampagne für Fahrradstraßen

Aus Sicht der Verwaltung muss grundlegend auf die in einer Fahrradstraße geltenden Regelungen aufmerksam gemacht werden, denn mangelnde Regelkenntnisse scheinen ein weit verbreitetes Phänomen zu sein. Aus diesem Grund werden im Laufe des 2. Quartals 2020 übersichtliche und prägnante Plakate zur Sensibilisierung und Verdeutlichung dieser Regeln entlang des Lindberghweges und Lütkenbecker Weges (sowie an den anderen Fahrradstraßen auf Münsteraner Stadtgebiet) angebracht. Parallel wird dies mittels Öffentlichkeitsarbeit z. B. in Form von Postkarten als „Werbekampagne für Fahrradstraßen“ begleitet. Auch größere Fahrradstraßenschilder – insbesondere in den Eingangsbereichen der Fahrradstraßen – werden zeitnah als Sofortmaßnahme installiert. Dies bedeutet für die Fahrradstraßen-Achse, dass die Einmündungsbereiche Heumannsweg und Theodor-Scheiwe-Straße jeweils beidseitig („Torwirkung“) durch größere Fahrradstraßenschilder optisch hervorgehoben werden. Im weiteren Verlauf der Fahrradachse werden auch am Knotenpunkt Schillerstraße / Hansaring große Fahrradstraßenschilder angebracht, sobald dieser Bereich im Laufe dieses Jahres als Fahrradstraße ausgewiesen und ausgebaut wird.

Zusätzliche Tempo-30-Schilder unter Fahrradstraßenschildern bilden aufgrund der Tempo-30-Vorschrift in Fahrradstraßen eine Doppelregelung und sind demnach laut der Straßenverkehrsordnung unzulässig.

Anregungen und Anträge

Die o. g. Anregungen und Anträge werden als erledigt angesehen. Die Eingeberrinnen und Eingeberr der Anregungen werden über den Beschluss dieser Vorlage informiert.

Kosten / Finanzierung / Umsetzung:

Die Gesamtkosten betragen ca. 780.000 €. Die Maßnahme löst keine Beitragszahlungen nach dem KAG aus.

Die Umsetzung der Maßnahme soll in 2020 erfolgen.

I. V.

Gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Verkehrstechnischer Entwurf (Blätter 1.1 – 3.2)

Anlage 2: Tabellarische Übersicht Antragslage

Anlage 3: Anregung n. § 24 GO NRW, lfd. Nr 2015-00141

Anlage 4: A-S/0010/2016

Anlage 5: A-S/0010/2015

Anlage 6: Anregung n. § 24 GO NRW, lfd. Nr 2016-00116

Anlage 7: A-S/0006/2017

Anlage 8: Anregung n. § 24 GO NRW, lfd. Nr. 2017-00163

Anlage 9: A-S/0007/2018

Anlage 10: A-S/0003/2018

Anlage 11: Anregung n. § 24 GO NRW, lfd. Nr. 2019-00119

Anlage 12: Anregung n. § 24 GO NRW, lfd. Nr. 2019-00187

Anlage 13: Antrag A-S/0011/2019