

16.11.2023

**Stellungnahme des ADFC Münsterland e.V. zur Beschlussvorlage V/0493/2023 -  
Handlungsempfehlungen und Zielbreiten fürs Fahrradnetz 2.0 sowie neue Gestaltungselemente für  
Fahrradstraßen**

Der Rat möge Folgendes berücksichtigen:

- Es sind **durchgehende Routen** zu realisieren um Verlagerungseffekte zu erzielen (kein Stückwerk!). Allen voran die Veloroutenabschnitte von den Vororten zur Innenstadt. In diesen Abschnitten fehlen besonders die Roxeler Straße, die Hohe Geest und tlw. die Wilhelmstraße.
- Mit der Realisierung der Handlungspakete sind alle dazugehörenden **Knoten** zu optimieren.
- Nachvollziehbare **Reisezeitberechnungen** müssen Bestandteil zukünftiger Planungsvorlagen werden.
- Es sind weitere **Qualitätsstandards**, differenziert nach Routenkategorien, zu erarbeiten.
- Um schnell Klimawirksamkeit zu erreichen, sind Maßnahmenpakete **ad hoc** mit einfachen, kostengünstigen und personalsparenden Mitteln umzusetzen. Dafür ist auch die „Fahrradstraße Basis“ geeignet. Die Verwaltung hat hierfür eine Auswahl zu erarbeiten.

## Bewertung

---

Fazit vorweg: Die Richtung stimmt. Die Maßnahmenpakete sind ein erster wichtiger Schritt und bereits eine anspruchsvolle Aufgabe, doch Nachlegen für Klimaschutz etc. bleibt notwendig.

- +++ Die Auswahl der Maßnahmenpakete ist richtig, da sie sich am Bedarf und hohem Radverkehrsanteil orientiert, allen voran die Velorouten.
- Es fehlen jedoch wichtige Streckenabschnitte, dies sind die:
  - Roxeler Straße – von Niedenstiege bis Roxel Ortsmitte
  - Hohe Geest – in Gänze
  - Wilhelmstraße vom Neutor bis zur Einsteinstraße
- Der Umbau und die Optimierung von Knoten fehlt. Gerade an Knoten ist das Einsparpotential von Reisezeit besonders hoch und erhöht die Erreichbarkeitsradien. Wesentlich sind u. a. die Kreuzungen der Velorouten mit dem zweiten Tangentenring sowie Neutor und Aegidiitor.

- +++ Für die Maßnahmenpakete überwiegend das Infrastrukturelement „Fahrradstraße“ zu wählen ist folgerichtig und stellt eine wesentliche Qualitätssteigerung dar.
- +++ Der neue Typ „Fahrradstraße Basis“ ist eine gute Ergänzung zum bisherigen Fahrradstraßenqualitätsstandard. Er spart Kosten und Personalressourcen und ist schnell zu realisieren. Aus unserer Sicht die richtige Lösung für nichtangebaute Strecken, auch für die Thierstraße und den Horstmarer Landweg.
- ++ Die neuen Zielbreiten stellen eine deutliche Verbesserung dar, da mehr Radverkehr aufgenommen werden kann und die Sicherheit erhöht wird. Allerdings kann es für künftige Radverkehrsmengen schnell eng werden.
- - - Für den Ausbau und Betrieb fehlen nach wie vor umfassende Qualitäts- und Zielstandards, differenziert nach den Kategorien Velo-, Haupt- und Basisroute.
- Die äußeren Tangentenringe sind im Wesentlichen nicht Teil des Maßnahmenkatalogs und sollten bei der zukünftigen Fortschreibung berücksichtigt werden.
- - Wir teilen nicht den Vorschlag der Verwaltung, dass der Alter Mühlenweg (zw. Handorf und Wolbeck) als Teil des vierten Tangentenrings einen separaten Radweg erhalten soll, sondern der Tangentenring muss mit Fahrradstraße Basis ganz neue attraktive Maßstäbe setzen. Neben zusätzlichen Kosten, Grunderwerb, Flächenversiegelung etc. würde durch einen separaten Radweg der Kfz-Verkehr beschleunigt und die Kfz-Kilometerleistung erhöht.

## Erläuterungen

---

### Reisezeit

Der ADFC begrüßt die Beschlussvorlage und geht davon aus, dass die Maßnahmenpakete eine deutliche Verbesserung für die Radinfrastruktur der Stadt Münster bedeuten werden. Sie reichen nach unserer Ansicht allerdings nicht, um klimarelevante Effekte zu erzielen. Klimarelevant sind nur die Verringerung der Kfz-Fahrleistung und der Abbau der Vorhaltenotwendigkeit von Privat-Pkw. Deshalb muss der Radverkehr deutlich gegenüber dem Kfz-Verkehr an Attraktivität gewinnen. Hierfür ist die Reisezeit ein entscheidendes Kriterium. Die Reisezeit des Radverkehrs muss eklatant verbessert, die des Kfz-Verkehrs eingeschränkt werden (Push and Pull).

Der ADFC schlägt vor, dass **nachvollziehbare Reisezeit-Berechnungen**, insbesondere für Velorouten, Bestandteil von Planungsvorlagen werden, differenziert nach Fahrzeiten für die Strecken, in Abhängigkeit von Belag, Kurvenradien etc. und für Anhalte- und Wartezeiten an Knoten. Die angestrebten Reisezeiten sollten nach Fertigstellung im Bestand geprüft und ggf. nachjustiert werden.

Der ADFC schlägt folgende Parameter vor (siehe Tabelle). Sie sind geltenden Regelwerken entnommen und sollten laufend aktualisiert werden.

Reisezeit-Parameter	Veloroute VR	Hauptroute HR	Basisroute BR
Entwurfsgeschwindigkeit gem. H RSV	30 km/h		
Fahrgeschwindigkeiten gem. ERA	AR 20 bis 30 km/h IR 15 bis 25 km/h	AR 20 bis 30 km/h IR 15 bis 20 km/h	AR 20 bis 30 km/h IR 15 bis 20 km/h
Zeitverlust durch Anhalten und Warten je km gem. ERA	AR max. 25 s/km IR max. 30 s/km	AR max. 25 s/km IR max. 45 s/km	AR max. 35 s/km IR max. 60 s/km

(IR = Innerorts Radverkehr, AR = Außerorts Radverkehr)

Um Reisezeit an Knoten zu minimieren sind z. B. folgende Maßnahmen möglich: Wenige Stopps, Vorfahrt zugunsten des Radverkehrs, LSA-Umlaufzeiten anpassen, direktes Linksabbiegen, „echte“ Nullabsenkung, geradlinige Führung im Knotenbereich, Vermeidung von Straßenseitenwechsel, etc. Diese Optimierung trägt zusätzlich zur Sicherheit bei.

### Fahrradstraßen Plus und Fahrradstraßen Basis

Fahrradstraßen sind ein ideales Infrastrukturelement, da sie eine hohe Kapazität haben und sicheres und komfortables Nebeneinanderherfahren selbst mit Lastenrädern ermöglichen. Soweit sie auf bestehenden Straßen eingerichtet werden, ist kein Grunderwerb erforderlich, es wird keine zusätzliche Fläche verbraucht oder versiegelt, sie sind kostengünstig und mit geringem Personalbedarf schnell zu realisieren.

Dies trifft besonders auf den neuen Typ „Fahrradstraße Basis“ zu, der ohne Roteinfärbung und einfacheren Ausbauelementen umgesetzt werden kann und für nichtangebaute Streckenabschnitten eine sinnvolle Ergänzung ist.

Es ist folgerichtig, dass z. B. der **Horstmarer Landweg** und die **Thierstraße**, als wichtige Streckenabschnitte von Velorouten, „Fahrradstraße Basis“ werden. Mit modalen Filtern kann zusätzlich der Kfz-Verkehr verringert bzw. ausgebremst und die Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende erhöht werden. Mit diesen Push-and-Pull-Effekten würden diese Straßen tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Anmerkung: Der ADFC plädiert grundsätzlich für Modale Filter in Fahrradstraßen, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

### Qualitätsstandards

Der ADFC begrüßt die Zielbreiten, gem. Anlage 2. Sie stellen eine deutliche Verbesserung dar, da sie zur Sicherheit beitragen und mehr Radverkehr als heute aufnehmen können. Wenn aber klimawirksamen Verkehrsverlagerungseffekte erreicht werden sollen, reichen diese Breiten nicht aus, um die entsprechenden Kapazitäten innerhalb der notwendigen Erreichbarkeitsradien zu bewältigen.

Neben den Zielbreiten sind weitere Entwurfsparameter notwendig um attraktive Reisezeiten für den Alltagsradverkehr zu erzielen. Der ADFC schlägt vor, dass die Verwaltung hierfür einen Katalog, differenziert nach den Netzkategorien, erarbeitet.

Soziale Sicherheit und eine 24/7/365-Befahrbarkeit sollten selbstverständlich sein. Neben Winterdienst, häufigen Kehrintervallen bei Herbstlaub, gehörten Blendfreiheit und ein großzügiges Freischneiden des Lichtraumprofils dazu, um Angsträume zu vermeiden.

Dem ADFC sind u. a. folgende Parameter wichtig:

Parameter	Veloroute VR	Hauptroute HR	Basisroute BR
Mindestkurvenradien abhängig von der Geschwindigkeit	gem. ERA	gem. ERA	gem. ERA
Beleuchtung	AR: Adaptive Leuchten IR: Leuchten	AR: Adaptive Leuchten IR: Leuchten	IR: Leuchten
Winterdienst	Vorrangiger Winterdienst		

(IR = Innerorts Radverkehr, AR = Außerorts Radverkehr)

## Ad-hoc-Maßnahmen

Die Zeit drängt! Wegen der zunehmenden Klimaerwärmung ist ein schneller Umbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich. Deshalb sollte der Maßnahmenkatalog vorrangig umgesetzt werden. Um konkret zu sein, benötigt die Vorlage eine Zeitschiene mit Jahreszahlen. Aber auch das braucht Zeit. Daher schlagen wir vor, Handlungspakete als Ad-hoc-Maßnahmen auszuführen, so dass mit einfachen Mitteln Veränderung schnell, kostengünstig und personalsparend realisiert werden. Dazu gehören Markierungen, Beschilderungen, geänderte LSA-Schaltungen, Umwidmen von Fahrspuren, Wegfall von Kfz-Abstellflächen Abpollern von freien Rechtsabbiegern (wie in Köln). Auch der Typ „Fahrradstraßen Basis“ kann innerorts ad hoc umgesetzt werden. In einem zweiten Schritt folgen dann die baulichen Veränderungen.

Außerdem regen wir an anzudenken, ob Bürgerbeteiligungen auch vereinfacht werden können. Jede Beteiligung bindet hohe personelle Kapazitäten und benötigt viel Zeit. Fahrradstraßen etablieren sich zunehmend im Stadtbild und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger können sich bereits gebaute Beispiele ansehen, um einen Eindruck von Vor- und Nachteilen zu erhalten.

Auch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gehört zum Katalog der Ad-hoc-Maßnahmen. Deren Umsetzung fordern wir weiterhin dringlichst, nicht nur als Ad-hoc-Maßnahme. Denn auch nach der Realisierung von Ad-hoc-Maßnahmen wird Fahrbahnfahren die Radwege im Seitenraum entlasten und ist eine wichtige Ergänzung zur Radinfrastruktur.

Wir betrachten die Handlungsmaßnahmen als einen guten ersten Schritt, hin zu einer klimawirksamen Verkehrswende und möchten die Verwaltung und alle politisch Entscheidenden ermutigen, diese mit den oben genannten Ergänzungen zu beschließen und zügig umzusetzen.

Zum Schluss noch ein Zitat aus unserer Stellungnahme vom 22.05.2022:

Jahrzehntelang ist nicht nur die Infrastruktur für den MIV verbessert worden, sondern parallel laufend die Infrastruktur für Bahn, Bus und Fußverkehr aktiv verschlechtert worden. Radverkehr wurde für Kinder, Senioren und Freizeit geplant und im Übrigen überwiegend als nicht mehr notwendig herausgenommen. Das Fahrradnetz bietet die Chance, dem Radverkehr wieder den erforderlichen Raum und Stellenwert einzuräumen und das Radfahren nach Jahrzehnten wieder als selbstverständlich für alle erfahrbar zu machen.

Hans-Günter Ockenfels

ADFC Münsterland e.V.

Fachgruppe Radverkehr

[hans-guenter.ockenfels@adfc-ms.de](mailto:hans-guenter.ockenfels@adfc-ms.de)

Abkürzungen / Quellen

ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010

H RSV – Hinweise zu Radschnellwegen und Radvorrangrouten, FGSV 2021