

Sitzungsvorlage Nr. 0403/2020/KREIS

Beratungsfolge	Datum	Status
Ausschuss für Verkehr und Bauen	08.12.2020	öffentlich
Kreisausschuss	15.12.2020	öffentlich
Kreistag	17.12.2020	öffentlich

Zuständige Facheinheit:

36 - Fachbereich Verkehr

Berichtersteller/-in:

Verwaltungsvorstandsmitglied

Dr. Elisabeth Schwenzow

Dr. Gerswid Altenhoff-Weber

Beratungsgegenstand:

Schnelle Fahrradmobilität im Münsterland - Veloroutenkonzept im Kreis Borken

Beschlussvorschlag:

1. Der Sachstandsbericht zum Veloroutenkonzept wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Veloroutenkonzept unter Einbindung eines Planungsbüros zu erstellen.
3. Der Ausschuss für Verkehr und Bauen benennt aus seiner Mitte zwei Personen sowie zwei Stellvertretungen als Vertreter/innen für die Planungsgruppe.

Sachdarstellung:

Die Münsterlandkreise und die Stadt Münster haben sich im Frühjahr im Rahmen des Regionale-Verstetigungsprozesses dazu bekannt, auf Münsterlandebene verstärkt gemeinsam an überregionalen Themen der Regionalentwicklung zu arbeiten. Entsprechend der Erklärung soll u. a. im Themenfeld „Schnelle Fahrradmobilität im Münsterland“ ein münsterlandweites Velorouten-System entwickelt werden. Ausgangspunkt sind die Aktivitäten der Stadtregion Münster, Velorouten in das Umland zu schaffen sowie entsprechende Vorhaben anderer Münsterlandkreise.

In der Münsterlanderklärung betonen alle Münsterlandkreise und die Stadt Münster, dass das Fahrrad als traditionell sehr bedeutendes Verkehrsmittel vor allem für die Kurzstrecke aus der Region nicht wegzudenken sei. Ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Regionalentwicklung ist es daher, dass regionale Radwegenetz zu einem zukunftsfähigen Mobilitätssystem in der Region auszubauen. Zur Attraktivitätssteigerung soll die bestehende Infrastruktur für eine schnelle Fahrradmobilität ausgebaut werden. Die Münsterlandkreise knüpfen hierbei an die vielfältigen Aktivitäten zur Förderung des Fahrradverkehrs an, die seit Jahren in den Kreisen und der Stadt Münster ebenso wie in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden vorangetrieben werden. Hierzu zählen auch z. T. bereits vorangeschrittene Infrastrukturplanungen für Velorouten in der Stadtregion Münster oder der Radschnellweg RS 2 im Kreis Borken.

Aufbauend auf diesen Planungen soll im Münsterland nunmehr eine gesamtreionale Infrastruktur für die schnelle Fahrradmobilität ein „Münsterländer Veloroutensystem“ geschaffen werden, welches schrittweise zur Umsetzung gelangen soll. Diese Art von Radvorrangrouten sollen unter der Bezeichnung der Velorouten ein Identifikationsfaktor für das Münsterland werden.

Die Münsterlandkreise und die Stadt Münster wollen die Velorouten dabei nach einheitlichen Standards, die aber auch im Einzelfall Abweichungen zulassen, gestalten. Es sollen dabei die Standards gelten, die die Stadtregion Münster für Velorouten entwickelt hat und die bereits in den Radverkehrskonzepten der Münsterlandkreise festgelegt wurden. Diese Velorouten sollen als gemeinsames, aufeinander abgestimmtes Veloroutennetz geplant werden.

Radvorrangrouten bzw. Velorouten sind Radwege mit einem Ausbaustandard, der den für den Radwegeausbau üblicherweise vorgesehenen Standard überschreitet. Sie sollen sicher und komfortabel sein und damit einen Umstieg vom Kfz auf das Rad fördern. Kennzeichnend für diese Radwege ist die Breite von 3,5 m und eine möglichst weitreichende Bevorrechtigung an Übergangspunkten. Die Standards einer Radvorrangroute bzw. Veloroute liegen unterhalb der Standards der Radwegeschnellverbindungen.

Die Velorouten sind für den Alltagsverkehr konzipiert. Ein Veloroutennetz ist daher auf der Grundlage eines Alltagsroutennetzes für den Radverkehr zu planen. Der Kreis Borken hat sein Alltagsroutennetz bereits 2012 für den Radverkehr entwickelt und durch eine entsprechende Beschilderung ausgewiesen. Dieses Alltagsroutennetz verbindet im Kreis Borken die Städte und Gemeinden auf direktem Wege. Damit hat der Kreis Borken bereits für sein Veloroutensystem die entscheidende Planungsgrundlage geschaffen.

Hieran anknüpfend hat der Kreis Borken im laufenden Jahr gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aus dem Alltagsroutennetz geeignete Verbindungen für ein Veloroutennetz mit Verknüpfungen zu den Nachbarkreisen und den Niederlanden identifiziert und daraus ein Veloroutennetz entwickelt.

Diese Planungen sollen nunmehr unter der weiteren Einbindung eines Planungsbüros vertieft und zum Abschluss gebracht werden. Hierzu gehört auch die Anbindung der Velorouten in die Nachbarregionen des Kreises Borken und die Verknüpfung der Trassen mit anderen Verkehrsträgern (siehe nachstehenden Schritt 7).

Ziel der gutachterlichen Begleitung soll es auch sein, eine Priorisierung der Veloroutenplanung vorzunehmen, für die Velorouten mit einer hohen Priorität die erforderlichen Maßnahmen festzulegen und diese Maßnahmen finanziell zu bewerten.

Für das Veloroutenkonzept sollen daher folgende Prüfschritte in Auftrag gegeben werden:

Ablauf

Schritt 1 Grundlagen / Einarbeitung / Übernahme Daten

Schritt 2 Prüfung und Weiterentwicklung des Veloroutenkonzeptes des Kreises Borken

- Hier: Sichtung der Befahrungsdaten des Kreises und ggf. „Grob-sichtung“ einzelner Verbindungen für die keine Daten vorliegen (abseits des Kreisstraßennetzes)
- Ergebnis: Veloroutennetz im Entwurf

Schritt 3 Abstimmung und Aktualisierung des Netzentwurfes mit AG und Kommunen, AGFS und dem Zukunftsnetz Mobilität und den politischen Vertretern

Schritt 4 Priorisierung bzgl. Bedeutung und grundsätzlicher Realisierbarkeit

Schritt 5 Bestandsaufnahmen auf Basis vorhandener Daten und optional die Befahrungen der Prio-Strecken 1 & 2

Schritt 6 Maßnahmenentwicklung (Grundlage für eine Veloroute sind die Standards der Stadt Münster und der Münsterlandkreise)

- Für Priorität 1 & 2 detailliert im Sinne von Verbreiterung um 1 m, Deckenerneuerung, neues Brückenbauwerk, neue Mittelinsel, etc.; Darstellung in Maßnahmenblättern mit Darstellung der Kostenträger und Berücksichtigung möglicher Förderzugänge
- Für Priorität 3 grob: Wegverbreiterung, Wegbefestigung, Wegeneubau

Schritt 7 Festlegen der wesentlichen Verknüpfungspunkte (Mobilstation etc.) zu den anderen, alternativen Mobilitätsangeboten unter Berücksichtigung der Nahverkehrsplanung

Die Abstimmung während der einzelnen Prüfungsschritte soll in einer Planungsgruppe mit folgenden Teilnehmern erfolgen: Vertreter der Städte und Gemeinden, Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Bauen, AGFS, ADFC und Zukunftsnetz Mobilität.

Das Veloroutenkonzept wird in der Entwurfsfassung dem Ausschuss zur Beratung vorgelegt.

Entscheidungsalternative(n):

Ja.

Dem Beschlussvorschlag wird nicht gefolgt.

Finanzielle Auswirkungen: Ja Nein

Höhe der finanziellen Auswirkungen: s. u. €

Die Kosten werden zwischen 27.000 und 30.000 € netto geschätzt. Eine Befahrung soll nur als Option ausgeschrieben werden. Diese wäre abhängig von den abzufahrenden Streckenkilometern. Eine umfassende Befahrung läge bei 12.000 €.

Anpassung im laufenden Haushalt erforderlich: Ja Nein

(ggf. weitere Erläuterungen)

Produkt Nr./Bezeichnung:

Kontengruppe Nr./Bezeichnung:

Finanzierungsbeteiligung Dritter: Ja Nein

(ggf. weitere Erläuterungen)

Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren: Ja Nein

(ggf. weitere Erläuterungen)

Klimafolgenabschätzung:

Klimafolgen, die sich aus dem Beschluss ergeben, sind

- positiv
- nicht zu erwarten / sind nicht ersichtlich
- nicht wesentlich (z.B. in Folge von Geringfügigkeit, fehlender Unmittelbarkeit, sich weitgehend neutralisierender Wechselwirkungen)
- negativ – Klimaschonendere Alternativen
 - kommen aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht (*bei Bedarf Ausführungen durch FE*), weil...
 - werden von der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Kosten, technische Risiken, Verlässlichkeit, etc.):
Ausführungen durch FE