

RÜCKENWIND FÜRS FAHRRAD.

Ein regionsweites Netz für die schnelle Fahrradmobilität im Münsterland















VORWORT.

Die Münsterlandkreise und die Stadt Münster begrüßen ausdrücklich die neuen landesseitigen Initiativen zur Stärkung des Radverkehrs. Die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % ist ein sehr gutes landesweites Ziel, wenngleich dieser Wert in allen Teilen **unserer** Region bereits heute nahezu erreicht ist und in Teilen sogar übertroffen wird. Das Münsterland ist nun einmal traditionell eine Fahrradregion.

Besonders begrüßen wir die Tatsache, dass die Entwicklung eines Radvorrangnetzes und die Zusage zum beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Referentenentwurf aufgenommen wurden. Damit werden die Weichen dafür gestellt, dass aus einem Flickenteppich ein sinnvolles und zusammenhängendes landesweites Radwegenetz entstehen kann. Vor allem sorgt dies auch für mehr Planungssicherheit vor Ort, die dringend erforderlich ist, um vorhandene und künftig zu entwickelnde Planungen von Radvorrangrouten auch baulich umzusetzen. Das gilt besonders für uns hier im Münsterland: Wir sind davon überzeugt, dass die umfassenden praktischen Erfahrungen aus unserer Region für das

gesamte Land wertvoll sind, denn das Münsterland ist in der Umsetzung der Konzepte schon so weit fortgeschritten, dass wir auch mit möglichen Hürden und Fallstricken in diesen Prozessen bestens vertraut sind.

Gerne bieten wir das Münsterland deshalb als Referenzregion für die praktische Umsetzung der landesseitigen Förder- und Unterstützungsangebote an. Denn in unserer Region können wir bereits heute anhand von weit vorangeschrittenen Beispielen gemeinsam daran arbeiten, wie in der praktischen Umsetzung im Zusammenspiel von Bund, Land, Kreisen, Städten und Gemeinden typische Herausforderungen bei der Planung und Umsetzung der neuen Fahrradinfrastruktur praktisch gelöst werden können.

So entsteht im Zusammenspiel aller Beteiligten Schritt für Schritt ein regionsweites Netz von Vorrangrouten, das dem Münsterland großen Nutzen bringt und im Landeskontext Vorbildcharakter hat.

Dr. Olaf Gericke

Landrat des Kreises Warendorf und Sprecher der Landrätekonferenz Markus Lewe

Oberbürgermeister der Stadt Münster

Dr. Christian Schulze Pellengahr Landrat des Kreises Coesfeld

Schulter Villengor

Dr. Martin Sommer Landrat des Kreises Steinfurt

Van Gunnek

Dr. Kai Zwicker Landrat des Kreises Borken Sebastian Seidel

Bürgermeister der Gemeinde Everswinkel und Vorsitzender der Stadtregion Münster

INHALT.

1. Die Ausgangslage.

Fahrradregion auf der Überholspur

4

2. Das Ziel.

Ein münsterlandweites Velorouten-Netz

7

3. So rollt es.

Das braucht das Münsterland für eine schnelle Umsetzung.

14

4. Hier hakt es.

Ausgewählte Beispiele aus der Praxis.



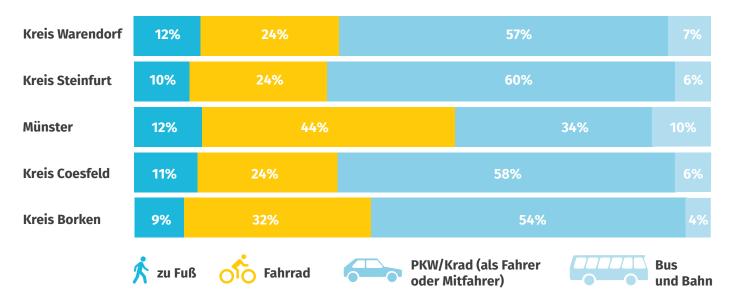




Der Radverkehr hat im Münsterland Tradition. Das Radfahren ist hier ein selbstverständlicher Teil der Alltagskultur und die Vorteile der Fahrradmobilität werden von den Bürgerinnen und Bürgern sowohl im Alltag wie auch in der Freizeit sehr geschätzt. Nicht umsonst sind die Stadt Münster, alle Münsterlandkreise sowie zahlreiche kreisangehörige Städte und Gemeinden aktive .Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Insbesondere die Stadt Münster gilt

als Vorreiter und als bundesweite "Fahrradhauptstadt". Dies ist auch daran abzulesen, dass Münster mit aktuell rund 44 % Fahrradanteil an der alltäglichen Verkehrsmittelwahl einen bundesweiten Spitzenwert aufweist.

Das Münsterland will diese günstigen Rahmenbedingungen als Chance für die Zukunft proaktiv nutzen. Die Region macht sich gemeinsam auf den Weg, um den Radverkehr zur Erschließung der vorhanden Potenziale weiterzuentwickeln.



Die zahlreichen kleinen und mittleren Städte und Gemeinden im Münsterland bieten mit ihren überwiegend kompakten Siedlungsstrukturen und der wenig "bewegten" Topografie hervorragende Möglichkeiten hierfür. Darüber hinaus gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auch durch die immer stärkere Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs und die damit verbundene Erschließung neuer Nutzergruppen und Reichweiten erheblich an Bedeutung und wird auch auf längeren Strecken zu einer Alternative zum PKW.

Körperschaft	erschaft Planerische Grundlage	
Kreis Borken	Kreisweites Veloroutennetz	Planung läuft aktuell
Kreis Coesfeld	Radverkehrskonzept	2020
Kreis Steinfurt	Radverkehrskonzept	2020
Kreis Warendorf	Radverkehrskonzept	2018
Stadt Münster	Radverkehrskonzept	2016
Stadtregion Münster	Stadtregionales Veloroutenkonzept	2016

Aktuelle Grundlagen für die Radverkehrsplanung

Ein konsequenter Ausbau des regionalen Radwegenetzes im Hinblick auf die schnelle Fahrradmobilität wird vor diesem Hintergrund einen wichtigen Beitrag zu einem zukunftsfähigen Mobilitätssystem in der Region leisten. Dabei geht es im Kern darum, den Umstieg vieler Menschen bei der Bewältigung ihrer Wege auf das Fahrrad zu begünstigen und damit den Modal Split im Alltagsverkehr hin zu noch mehr Fahrradmobilität zu verschieben.



Realisierter Abschnitt der Veloroute Ascheberg-Münster als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg

Damit gehen insbesondere auch in den Städten die positiven Auswirkungen einer reduzierten PKW-Verkehrsbelastung einher. Hierzu zählen der Rückgang von Staus und verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen sowie eine Verringerung des Platzbedarfes sowohl für den fahrenden als auch für den ruhenden Verkehr. Hinzu kommen weitere positive Effekte wie z. B. die gesundheitsfördernde Wirkung des Fahrradfahrens für den Einzelnen.

Eine wichtige Basis für die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur bilden die vielfältigen Aktivitäten, die seit Jahren in den Kreisen und der Stadt Münster ebenso wie in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden vorangetrieben werden. Hierzu zählen u. a. planerische Grundlagen wie die aktuellen Radverkehrskonzepte, die auf Basis landesseitig geförderter Mobilitätsuntersuchungen entwickelt wurden und jetzt sukzessive umgesetzt werden.



Veloroute im Kreis Steinfurt



Die Radstation am Bahnhof in Warendorf

Körperschaft	Ausgewählte Projekte	Status
Kreis Borken	Radschnellweg "RS 2" zwischen Isselburg und Velen/Coesfeld, ausgewählt im Planungswettbewerb Radschnellwege NRW 2013	Planung läuft
Kreis Coesfeld	Fahrradfreundlicher Ausbau der Kanalseitenwege entlang des Dortmund-Ems-Kanals im Kreis Coesfeld im Veloroutenstandard, Gesamtlänge ca. 30 km	Planung läuft
Kreis Steinfurt	"RadBahn Münsterland" zwischen Coesfeld und Rheine, realisiert in enger Kooperation zwischen den Kreisen Steinfurt und Coesfeld und in Abstimmung mit neun kreisangehörigen Städten und Gemeinden, Gesamtlänge ca. 40 km	bereits realisiert
	daran anschließend "TRIANGEL" als neue Radwegeverbindung zwischen den Zentren von Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen, Gesamtlänge ca. 65km	erster Abschnitt 2021 realisiert
Kreis Warendorf	Veloroute zwischen Telgte und Münster	erste Abschnitte realisiert
Stadt Münster	Fahrradstraßen 2.0 mit einheitlichen Qualitätsstandards wie komfortablen Breiten, Fahrrad-Bevorrechtigung und flächige Roteinfärbung	2019 politisch beschlossen, zahlreiche Fahrradstraßen bereits realisiert
Stadtregion Münster	Velorouten: System von 14 Radvorrangrouten zur Verbindung der Nachbarkommunen mit der Münsteraner Innenstadt (Gesamtlänge ca. 218 km)	erste Abschnitte realisiert
Kreis Borken, Kreis Steinfurt, Stadt Münster	Masterplan Radverbindung Zwolle – Münster"	Machbarkeitsstudie in Vorbereitung

Aktuelle Projekte der schnellen Fahrradmobilität im Münsterland

Auch bei der praktischen Umsetzung der Planungen liegt das Münsterland im NRW-Vergleich vorne: An mehreren Stellen in der Region gibt es weit vorangeschrittene Infrastrukturplanungen und bereits realisierte Abschnitte. Dies gilt besonders für das Velorouten-System in der Stadtregion Münster, das Schritt für Schritt konkretisiert und dann gebaut wird. Aber auch in den Münsterlandkreisen sind schon erste Teilabschnitte realisiert und zahlreiche weitere Abschnitte konkret in der Umsetzungsplanung.

Parallel zu diesen individuellen Aktivitäten hat sich eine intensive Zusammenarbeit in der Region etabliert, um die erforderliche Infrastruktur für die zukunftsfähige Mobilität mit dem Fahrrad regional eng abgestimmt voranzutreiben, um perspektivisch ein regionsweites System zu realisieren. Aus diesen laufenden Prozessen und zahlreichen weiteren

Projekten in der Vergangenheit verfügt das Münsterland über einen großen Erfahrungsschatz bei der Planung und Umsetzung überörtlich relevanter Radwegeverbindungen.



Die Promenade in Münster



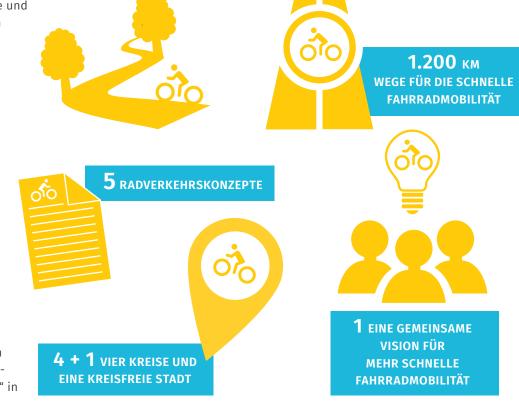
MEHR ALS 40 VELOROUTEN

2. DAS ZIEL.

Ein münsterlandweites Velorouten-Netz

Die Münsterlandkreise, die Stadt Münster und die Stadtregion Münster ziehen mit Blick auf die schnelle Fahrradmobilität an einem Strang. Dahinter steht die Überzeugung, dass die Infrastruktur für diese wegweisende und zukunftsgerichtete Mobilitätsoption in enger Abstimmung untereinander erfolgen muss - und mit einem gemeinsamen Ziel: Ein münsterlandweites Velorouten-Netz, das die Region flächendeckend durchzieht, das Rückgrat für eine neue Qualität des Radverkehrs bildet und das Münsterland als Fahrradregion weiter profiliert. Wo, wenn nicht hier?

Hinsichtlich des zugrundeliegenden Standards für Radvorrangrouten hat sich das
Münsterland, ausgehend von
den Impulsen und Vorarbeiten
in der Stadtregion Münster, auf
gemeinsame Ausbau- und Qualitätsstandards für Radvorrangrouten
verständigt – eine wichtige Weichenstellung für die "gemeinsame Sache" in
der Region.





Die Bismarckallee in Münster

Qualitätsstandards für Velorouten im Münsterland

Charakter des Velorouten-Standards

- Fahrradfreundlichkeit steht im Mittelpunkt.
- Verbindliche Leitlinie für eine bedarfsgerechte, sichere und einheitliche Qualität der Velorouten unabhängig vom Baulastträger
- Qualitätsniveau zwischen Mindeststandard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Radschnellweg-Standard

Zentrale Eckpunkte des Velorouten-Standards

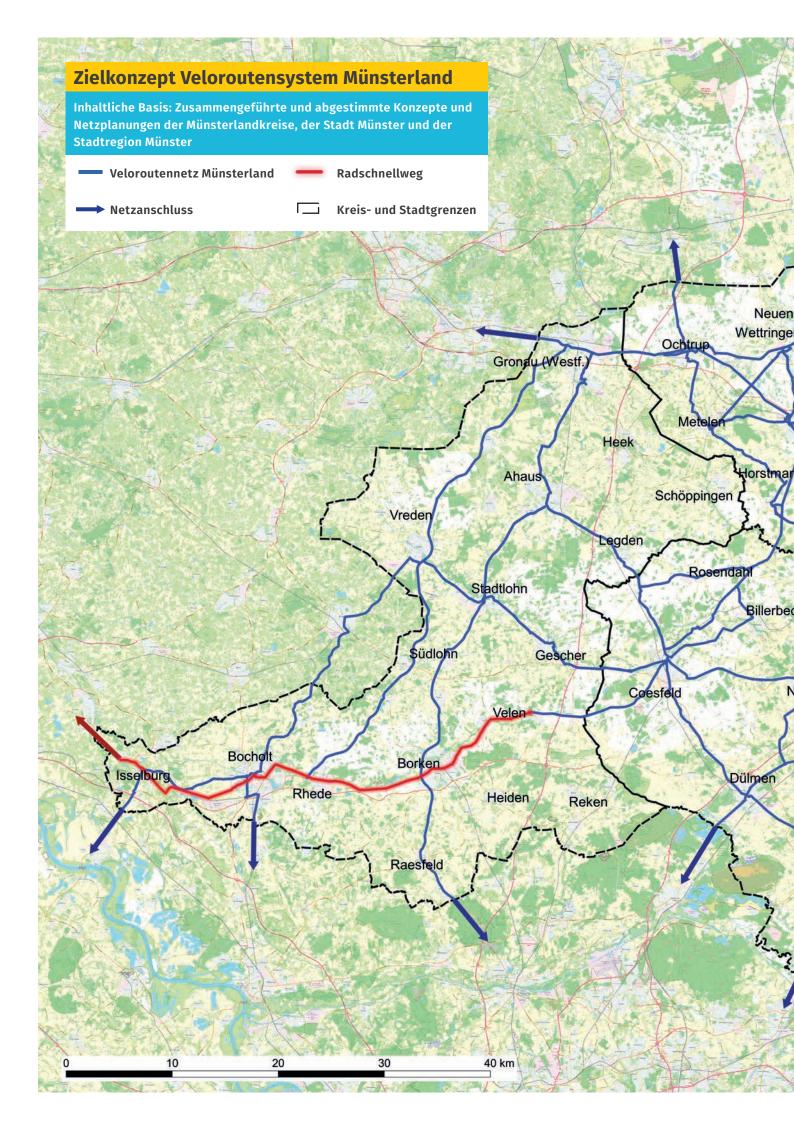
- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten
- Möglichst geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten
- · Möglichst direkte und umwegfreie Linienführung
- · Möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr
- · Separation vom Fußverkehr, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität geboten
- Hohe Belagsqualität, ausreichend große Radien, Freihaltung von Einbauten, Steigungen (z. B. an Rampen) gemäß ERA, Beleuchtung
- · Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung
- Betriebliche Unterhaltung der Trassen (Reinigung, Verkehrssicherheitskontrolle, Winterdienst, Herbstlaub, Grünschnitt) auf Basis eines zwischen den Baulaststrägern abgestimmten Standards

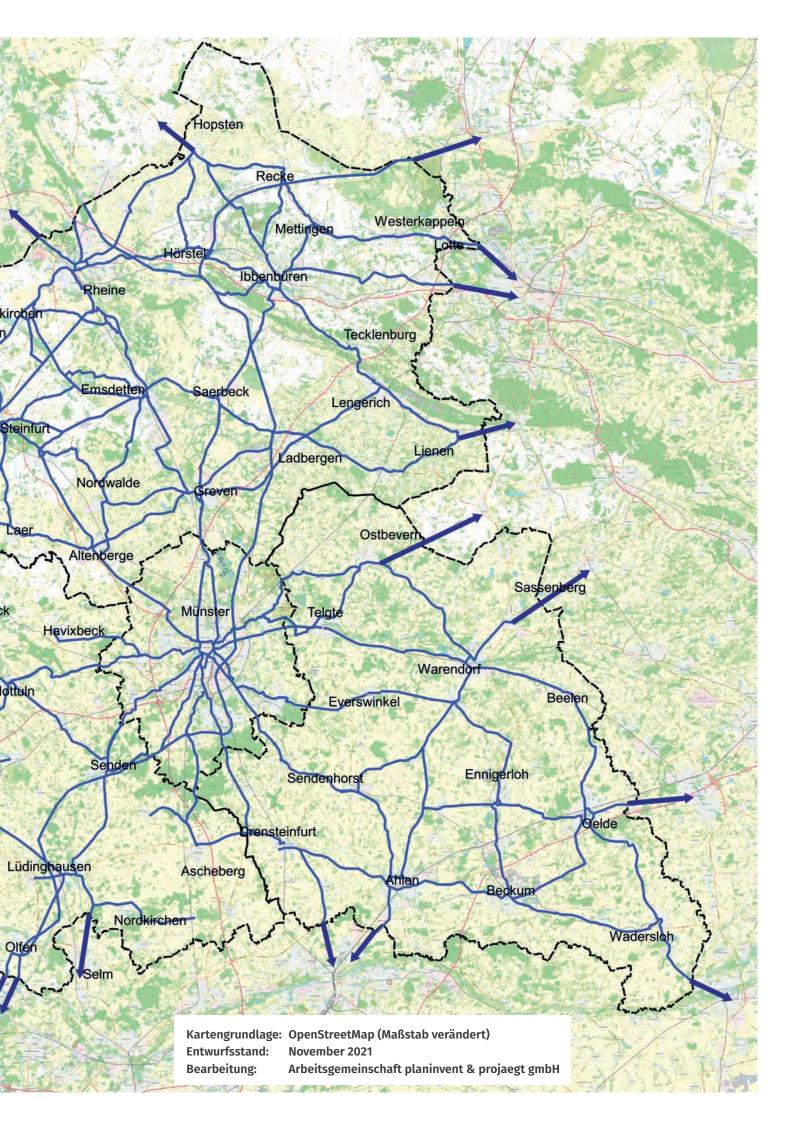
Quelle: Stadtregion Münster/Planungsbüro VIA eG

Das Münsterland arbeitet bei der Planung und Realisierung der Infrastruktur für die schnelle Fahrradmobilität gleichzeitig auf drei Maßstabsebenen: auf der Ebene der gesamten Region, auf der Ebene der einzelnen Kommunen und auf der Ebene der konkreten Maßnahmen vor Ort. Jede dieser Ebenen hat ihre eigenen Strukturen, Akteure und Herausforderungen und ist entscheidend dafür, dass das gemeinsame Ziel eines münsterlandweiten Velorouten-Netzes erreicht werden kann. Im Kern herrscht in der Region Einigkeit darüber, dass das Denken über den eigenen kommunalen Wirkungskreis hinaus ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg ist.

EBENE 1: NETZPLANUNG FÜR DIE REGION.

Mit Blick auf ein zusammenhängendes und abgestimmtes Netz baut das Münsterland auf aktuellen Radverkehrskonzepten und -planungen auf, die bei allen Partnern vorliegen. Die jeweiligen Konzepte wurden in ihren Erarbeitungsprozessen mit den Planungen der Nachbarn abgeglichen, um die Übergänge zwischen den verschiedenen Zuständigkeitsbereichen zu harmonisieren. Darüber hinaus sind mit Blick auf die weitere Planung und Umsetzung des regionsweiten Systems umfangreiche weitere Abstimmungen zwischen den Partnern erforderlich. Hierfür hat sich der "Arbeitskreis schnelle Fahrradmobilität" mit den Radverkehrsplanern der Münsterlandkreise und der Stadt Münster sowie der Stadtregion Münster gebildet, der diese wichtigen Abstimmungsschritte vornimmt. Die Arbeiten sind in vollem Gange und die Grundzüge eines münsterlandweiten Wegenetzes für die schnelle Fahrradmobilität liegen vor. Es umfasst derzeit eine Länge von rund 1.200 km.





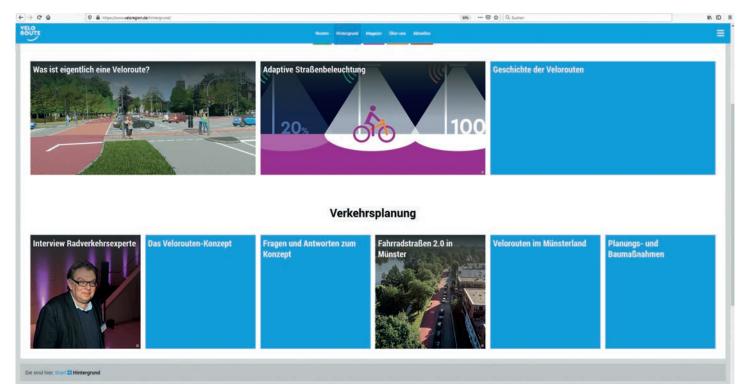
Ebene 2: Detailplanung in den Städten und Gemeinden.

Die konkrete Planung für die einzelnen Teilabschnitte, einschließlich der Beteiligung von lokalen Akteurinnen und Akteuren, findet auf der Ebene der jeweiligen Städte und Gemeinden statt. Dabei werden die gemeinsam vereinbarten Standards berücksichtigt und benachbarte Kommunen stimmen sich in ihren Planungsverfahren untereinander ab. Zudem werden die Prozesse vor Ort durch den regionsweiten "Arbeitskreis schnelle Fahrradmobilität" unterstützt. So sind bereits viele Erfahrungen und planungsunterstützende Materialien vorhanden, die gemeinsam genutzt werden können.

Auf der Ebene der Städte und Gemeinden ist die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig. Ein Grund hierfür ist, dass insbesondere in den innerstädtischen Bereichen der Platzbedarf für die neue Fahrrad-Infrastruktur oftmals nur auf Kosten anderer Infrastruktur gedeckt werden kann. Die Erfahrungen zeigen, dass wenn im konkreten Fall Fahrspuren für den PKW-Verkehr schmaler werden oder wegfallen und straßenbegleitende Parkmöglichkeiten reduziert werden, es durchaus Gegenbewegungen aus der Bürgerschaft

oder von Geschäftstreibenden gibt. Hier ist eine frühzeitige, transparente und sensible Kommunikation erforderlich, die den Sinn und die Reichweite solcher Maßnahmen erklärt. Dabei ist hilfreich, die Maßnahmen vor Ort in den regionalen Zusammenhang zu stellen.

Die Stadtregion Münster hat hierfür das zentrales Online-Portal www.veloregion.de gestartet, in dem alle Informationen über den Planungs- und Umsetzungsprozess für die Velorouten in der Stadtregion aktuell und leicht verständlich präsentiert werden. Herzstück der Seite ist das Kartenmodul, in dem alle Streckenabschnitte im Detail vorgestellt werden. Darüber hinaus bieten die Rubriken "Magazin" und "Hintergrund" z.B. mit Experten-Interviews Einblicke in die verkehrsplanerischen Aspekte oder überzeugte Radlerinnen und Radler schildern ihre "Pendler-Erfahrungen" und berichten, was sie an den neuen Routen schätzen. So begleitet das Portal kontinuierlich die Realisierung der Velorouten in der Stadtregion Münster und macht bereits im Vorfeld das Gesamtsystem digital "erfahrbar". Perspektivisch ist angedacht, das Portal zu erweitern und zur zentralen Informationsplattform rund um die schnelle Fahrradmobilität im gesamten Münsterland auszubauen.



Screenshot der Website www.veloregion.de der Stadtregion Münster

Ebene 3: Bauliche Umsetzung der konkreten Trassen.

Diese Ebene umfasst die Realisierung der einzelnen Baumaßnahmen vor Ort in den Städten und Gemeinden durch die jeweiligen Baulastträger. Je nach Streckenabschnitt kann es sich dabei um die jeweilige Kommune, das Land Nordrhein-Westfalen oder auch den Bund handeln. Angesichts des Umfangs, der Komplexität der Aufgabe und des Abstimmungsaufwandes ist klar, dass eine Veloroute nicht in einem Rutsch gebaut werden kann. Vielmehr wird mit dem langfristigen Blick auf den Zielzustand Abschnitt für Abschnitt realisiert. Derzeit laufen an vielen Stellen im gesamten Münsterland Baumaßnahmen, um die gemeinsame Vision eines regionsweiten Netzes Realität werden zu lassen.



Straßenbegleitender Abschnitt der Veloroute Ascheberg-Münster



TRIANGEL im Kreis Steinfurt



Fahrradstraße Bismarckallee am Münsteraner Aasee als Teil der Veloroute Senden-Münster



Ein ausgebauter Radweg in der Gemeinde Senden



Abschnitt der Veloroute Telgte-Münster



3. SO ROLLT ES.

Das braucht das Münsterland für eine schnelle Umsetzung.

Planung und Umsetzung der erforderlichen Infrastruktur für die schnelle Fahrradmobilität im Münsterland sind bereits in vollem Gange. In der praktischen Arbeit zeigt sich, dass diese Aufgaben keine Selbstläufer sind, sondern ein hoch komplexes und anspruchsvolles Unterfangen mit vielfältigen Hemmnissen und Fallstricken. Damit es weiter gut voran geht, müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen, die außerhalb der Region gestaltet werden.

In diesem Zusammenhang wird aus dem Münsterland die umfangreiche Stellungnahme der AGFS zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW ausdrücklich begrüßt und inhaltlich unterstützt. Vier zentrale Aspekte sind der Region dabei besonders wichtig:

1. ECHTE CHANCENGLEICHHEIT DER VERKEHRSMITTEL!

Künftig soll die bisherige Hierarchie der Verkehrsmittel wegfallen und der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen gleichberechtigt neben ÖPNV und MIV rücken. Diese Gleichberechtigung wird es in der Realität aber nur geben, wenn mit einer optimalen Infrastruktur eine echte Chancengleichheit hergestellt wird. Dies geht auch einher mit einer neuen Aufteilung von vorhandenen Verkehrsräumen, denn ohne diese wird der Platzbedarf insbesondere von Vorrangrouten in zentralen Lagen nicht realisierbar sein. Darüber hinaus müssen die zentralen Hauptachsen des Netzes, die das Rückgrat des neuen

Radverkehrs bilden, z.B. mit Blick auf die Verkehrsabwicklung an Kreuzungen nach Möglichkeit bevorrechtigt werden bzw. mindestens eine sichere Querung ermöglichen.

2. ALLE BAULASTTRÄGER MÜSSEN AM GESAMTBILD MITARBEITEN!

Die schrittweise Realisierung eines münsterlandweiten Netzes für die schnelle Fahrradmobilität nimmt viel Zeit und Geld in Anspruch. Wo die Kommunen selbst Baulastträger sind, wird intensiv daran gearbeitet, Abschnitte des Netzes umzusetzen. Damit es keinen Flickenteppich gibt, sondern das flächendeckende Netz Realität wird, ist es aber auch ein Kulturwandel seitens des Landes erforderlich. Neben der Rolle als Gesetzgeber muss sich das Land als Planungs- und Baulastträger die regionale Vision zu eigen machen und bei deren Realisierung eine aktive Rolle einnehmen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW bringt sich bereits in vielen Prozessen konstruktiv und aktiv ein. Es ist jedoch festzustellen, dass dies noch nicht in jedem Projekt oder bei jedem Abschnitt optimal funktioniert. Noch zu oft führen mangelnde Kapazitäten seitens des Landesbetriebs zu Verzögerungen und Reibungsverlusten. Angesichts der großen Aufgaben muss der Landesbetrieb personell, finanziell und rechtlich in die Lage versetzt werden, diese neuen Anforderungen effizient abwickeln. Die Einrichtung von Radverkehrsbeauftragten in den Regionalniederlassungen ist hierzu ein erster wichtiger Schritt. Ebenso wichtig ist es, dass der Betrieb und die Erhaltung des Radwegenetzes der unterschiedlichen Baulast-träger zeitlich und im Standard aufeinander abgestimmt und möglichst gemeinsame Qualitätsstandards für die Nutzer sichergestellt sind.

3. Die Kommunen benötigen Unterstützung bei der Planung und Finanzierung!

Der Erfolg entsteht in den Kommunen, denn das Land kann bei der Planung und Umsetzung von Fahrradinfrastruktur nicht direkt in die kommunale Planungshoheit eingreifen. Vor Ort sind die Planungskapazitäten jedoch besonders in den kleineren Städten und Gemeinden stark begrenzt. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Region ausdrücklich die aktuelle Kampagne "Plane Deine Stadt!" der AGFS in Kooperation mit dem NRW-Verkehrsministerium, die der Nachwuchsförderung im Bereich der Verkehrsplanung dient. Insbesondere bei komplexen Trassenverläufen, die z. B. eine Kommunalgrenze überschreiten und deshalb in der

Zuständigkeit mehrerer Kommunen liegen, benötigen die Städte und Gemeinden landesseitige Unterstützung, um die Planungsprozesse zu vereinfachen und zu harmonisieren. Unterstützung wird vor Ort auch bei der Finanzierung benötigt. Dabei sind nicht immer wieder neue Sonderprogramme erforderlich bzw. können sie sogar hinderlich sein, wenn die Vielfalt von Förderoptionen undurchsichtig wird. Was wirklich hilft, ist eine verlässliche, solide und attraktive grundständige Förderung, die konsequent auf die kommunalen Belange abgestimmt ist.

4. Das Münsterland steht bereit!

In § 15 (2) des Entwurfes des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ist formuliert, dass das Radvorrangnetz erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zu definieren ist. Für das Münsterland ist dieser Prozess bereits weitgehend abgeschlossen. Deshalb darf diese Regelung nicht dazu führen, dass mit der Umsetzung von Planungen in der Region landesseitig bis zur abschließenden Festlegung des Radvorrangnetzes gewartet wird. Ganz im Gegenteil: Das Münsterland bietet sich dafür an, sofort in die Umsetzung zu gehen!





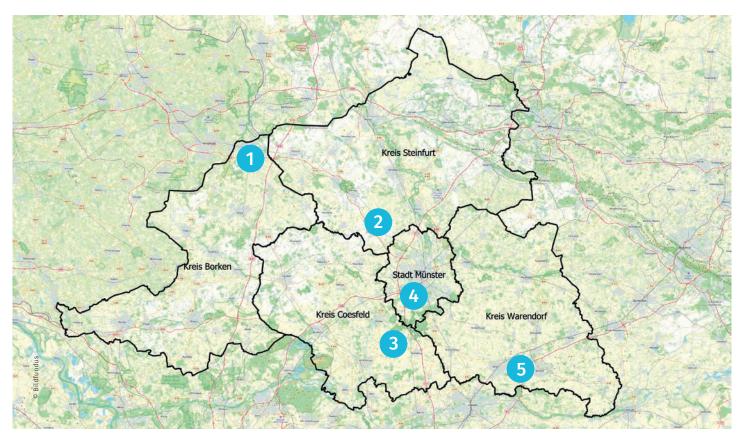
Vor dem Hintergrund der guten regionalen Rahmenbedingungen und umfangreichen Vorarbeiten bietet sich das Münsterland als Referenzregion für die schnelle Fahrradmobilität an. Hier fallen landesseitig Förder- und Unterstützungsoptionen sofort auf fruchtbaren Boden und anhand weit vorangeschrittener Projekte kann von Kreisen, Städten und Gemeinden gemeinsam mit dem Land ganz praktisch an der Umsetzung der Ziele für eine neue Fahrradinfrastruktur gearbeitet werden.

Allerdings treten in der praktischen Arbeit auch Hemmnisse und Hürden zutage, die einer zügigen Planung und Realisierung der neuen Infrastruktur im Wege stehen. Welche das im Münsterland ganz konkret sind, zeigen die nachfolgende Übersicht sowie die dazugehörigen Modellabschnitte, die wiederkehrende Fragestellungen und typische Situationen aus der Planungs- und Umsetzungspraxis illustrieren. An solchen Stellen im Münsterland müssen Fragestellungen geklärt und Hindernisse aus dem Weg geräumt werden, damit die Prozesse möglichst reibungslos und effizient laufen können!

Herausforderung	Erläuterung	Anhängende Fragestellung	Zielsetzung
Baulast bei Bund oder Land	Die Baulast für eine Veloroute liegt zumindest teilweise beim Bund oder beim Land NRW.	Welche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen sind herzustellen, so dass interkommunal geplante Velorouten auch auf Abschnitten in der Baulast von Bund oder Land im RadvorrangroutenStandard realisiert werden können?	Das Land NRW realisiert Radwege an Landes- und Bundesstraßen im Radvor- rangrouten-Standard, sofern entsprechende Konzepte vorliegen.
Querung in der Baulast von Bund oder Land	Eine Veloroute quert eine Landes- oder Bundesstraße, eine Autobahn, ein Gewässer oder eine Bahnlinie.	Wie können attraktive Querungen von Landes-, Bundesstraßen oder kreuzungsfreie Querungen von Autobahnen, Gewässern und Bahnlinien realisiert werden, die dem Radvorrangrouten-Standard gerecht werden?	Das Land NRW erkennt an, dass bei Veloroutenquerungen höhere Maßstäbe angelegt werden als bei der Querung "normaler" Radwege (z. B. bei der Prüfung von Querungshilfen).
Natur- und Landschaftsschutz	Eine Veloroute berührt Sondersituationen im Hinblick auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes (z.B. Wegeführung im Wald, im LSG, im NSG, Alleesituation, Beleuchtung etc.).	Wie können geeignete Lösungen aussehen, die zugleich Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie den Anforderungen des Veloroutenstandards gerecht werden (z. B. adaptive Beleuchtung)?	Es müssen innovative Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Die Erkenntnisse sollen auch als Modelle für vergleichbare Abschnitte an anderen Orten nutzbar sein. Hierfür eignen sich ggf. Planerwerkstätten oder ähnliche Verfahren mit Unterstützung des Landes.
Nutzungskonkurrenzen und -konflikte (v. a. innerorts)	Querung und Nachbarschaft von empfindlichen Nutzungen, von Orten/Flächen mit hoher Nutzungsvielfalt oder ausgeprägten Nutzungskonkurrenzen (z. B. Engstellen, dicht bebaute Quartiere, Parkanlagen, KiTas).	Wie können geeignete Lösungen für planerisch besonders anspruchsvolle Veloroutenabschnitte und die dazugehörige Kommunikation gefunden werden?	Es müssen innovative Lösungen entwickelt und umgesetzt werden – sowohl in der Planung als auch in der Kommunikation. Die Erkenntnisse sollen auch als Modelle für vergleichbare Abschnitte an anderen Orten nutzbar sein. Hierfür eignen sich ggf. Planerwerkstätten oder ähnliche Verfahren mit Unterstützung des Landes.

Die Münsterlandkreise und die Stadt Münster haben fünf Modellabschnitte ausgewählt, die für typische Herausforderungen bei der Umsetzung des Veloroutennetzes im Münsterland

stehen. Sie sind in der folgenden Karte von 1 bis 5 nummeriert und werden mit ihren spezifischen Herausforderungen anschließend kurz erläutert.



Übersichtskarte zur Lage der Modellabschnitte (Kartengrundlage: OpenStreetMap, Seiten 18–23)







Modellabschnitt 1 Veloroute Enschede - Gronau - Ochtrup - Steinfurt - Altenberge - Münster Gronau (Westfalen) Abschnitt in Gronau, Kreuzung Ochtruper Straße/Steinfurter Straße Teilabschnitte sind bereits realisiert, weitere Abschnitte sind in Planung. Eine Machbarkeitsstudie wird aktuell von der Stadt Gronau und vom Landesbetrieb Status Straßenbau NRW erarbeitet.



Lösungsansatz/Das wird benötigt



Abschnitten in Baulastträgerschaft des Landes NRW.

Umsetzung der regional abgestimmten Standards entlang einer Veloroute auch bei



Modellabschnitt 2 Veloroute Enschede - Gronau - Ochtrup - Steinfurt - Altenberge - Münster



Abschnitt in Altenberge, Altenberger Straße zwischen Altenberge und Münster

Einbettung in das Gesamtsystem

Es handelt sich Aufgrund des hohen Potenzials an Radfahrenden zwischen Münster, Altenberge, Nordwalde, Steinfurt, Ochtrup und weiter in Richtung Niederlande handelt es sich um eine bedeutende Achse des Hauptnetzes im Kreis Steinfurt. Gleichzeitig wird über eine Anbindung an die bereits realisierten bzw. in Realisierung befindlichen Velorouten "RadBahn" und "TRIANGEL" eine interkommunale Anbindung an das Regionalzentrum Rheine sowie die Kreisstadt Coesfeld hergestellt. Deshalb ist der Ausbau auf 3 m gemäß Qualitätsstandards für Haupt-/Velorouten entlang der L510 erforderlich.

Status

Teilabschnitte sind bereits realisiert, weitere Abschnitte sind in Planung. Eine Machbarkeitsstudie wurde durch die Gemeinde Altenberge beauftragt. Die Baulast liegt beim Land NRW.

Zentrale Herausforderunger

Realisierung des stadtregional abgestimmten Veloroutenstandards bei einem Abschnitt, der in der Baulast des Landes NRW liegt.

Lösungsansatz/Das wird benötigt

Die relevanten Akteure (Kommune, Kreis, Land) sollten fortlaufende Gespräche führen, um den Veloroutenstandard umzusetzen. Für den Ausbau des Radwegs auf 3 m müssen private Flächen zuerworben werden.

Abschnitt entlang der L844 zwischen Ascheberg und Davensberg sowie entlang der K39 über die A1 Richtung Stadtgrenze Münster

Einbettung in das Gesamtsystem

Dieser Abschnitt ist Teil der im Kreis Coesfeld priorisierten stadtregionalen Veloroute Ascheberg-Davensberg-Amelsbüren-Münster. Die Darstellung zeigt einen Teilabschnitt in der Baulast des Kreises Coesfeld bei Davensberg entlang der K39. Südlich schließt der Abschnitt entlang der L844 zwischen Davensberg und Ascheberg an. Weiter nördlich wird die Veloroute auf dem Stadtgebiet Münster fortgeführt. Der Abschnitt zwischen Ascheberg und der Stadtgrenze Münsters hat eine Länge von 5,2 km.

Status

Teilabschnitte sind bereits realisiert bzw. befinden sich in Realisierung. Weitere Abschnitte sind in Planung und eine mittelfristige Realisierung ist möglich.

Zontralo Horausfordorungon

- Entlang der K39 verlaufen kommende Abschnitte der Veloroute durch Landschafts- bzw. Naturschutzgebiete.
- Die Veloroute guert die Autobahn A1 sowie die B58.
- Das wichtige südliche Teilstück der Veloroute entlang der L844 liegt in der Baulast des Landes, muss aber gleichwohl im Veloroutenstandard realisiert werden.

Lösungsansatz/Das wird benötigt

Im weiteren Verlauf der Route müssen Querungen der übergeordneten Verkehrswege A1 sowie B58 realisiert werden. Dazu sollte eine Planerwerkstatt mit den notwendigen Akteuren (Kreis, Land etc.) durchgeführt werden. Straßen.NRW ist gefordert, den Veloroutenabschnitt entlang der L844 im Veloroutenstandard zu realisieren.

Lösungsansatz/Das wird benötigt

werden.



Es müssen innovative Lösungen (Querung Bahnlinien, Naturschutz, Beteiligung Anwohner) im Sinne des Veloroutenstandards entwickelt und umgesetzt werden. Dazu sollte

eine Planerwerkstatt mit den notwendigen Akteuren (Stadt, Land etc.) durchgeführt

Lösungsansatz/Das wird benötigt

Es müssen innovative Lösungen für diese multiple Problemlage im Sinne des Velorou-

tenstandards entwickelt und umgesetzt werden. Dazu sollten Planerwerkstätten mit

den notwendigen Akteuren (Städte, Kreis, Land etc.) durchgeführt werden.

Planung und Umsetzung der Infrastruktur für die schnelle Fahrradmobilität im Münsterland sind bereits in vollem Gange. In der praktischen Arbeit zeigt sich, dass diese Aufgaben keine Selbstläufer sind, sondern ein hoch komplexes und anspruchsvolles Unterfangen mit vielfältigen Hemmnissen und Fallstricken. Damit es weiter gut voran geht, müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen, die außerhalb der Region gestaltet werden. Kurzum: Alle müssen am Gesamtbild mitarbeiten, damit der Rückenwind für die Fahrradmobilität im Münsterland anhält.



