

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig



Beteiligungsorientierte Mobilitätswende

Radtour Münster

8. September 2023 | Kommunalkongress 2023 KAS

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Vorstellung



Michael Milde
Abteilungsleiter Mobilitätsplanung



Katharina Thomalla
Fahrradbüro Münster

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

STADT MÜNSTER

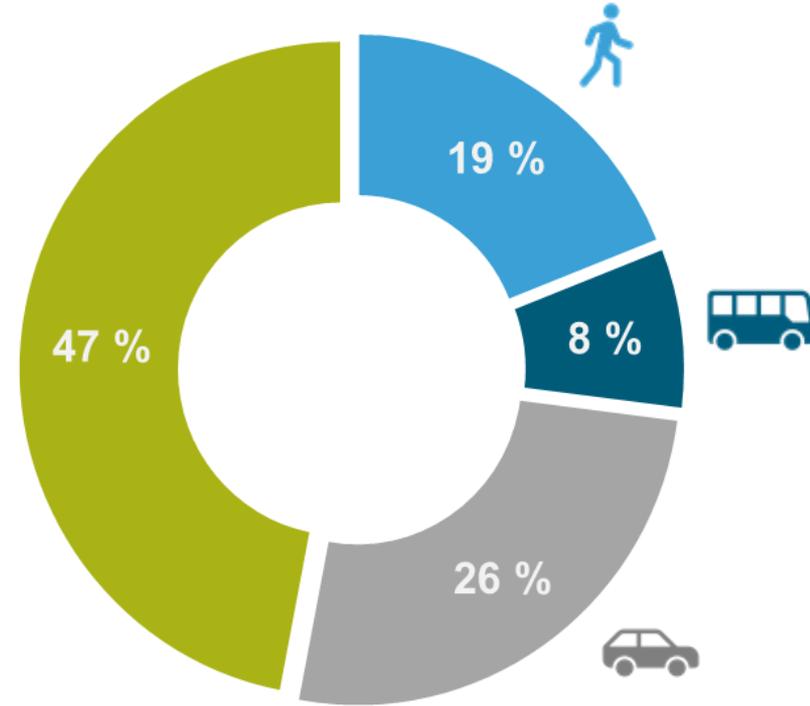
Amt für Mobilität
und Tiefbau



**Einleitung:
Mobilität(swende) in Münster**

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Mobilität in Münster



ca. 319.000 Einwohnende



ca. 60.000 Studierende



rd. 1,3 Mio. Menschen im Umland

Herausforderungen



Bevölkerungswachstum



Klimawandel
Klimaanpassung
Klima- u. Umweltschutz



Lebens- u.
Aufenthaltsqualität



Nutzungsansprüche an
den öffentlichen Raum



Flächenverteilung



Verkehrssicherheit

Herausforderungen



Große Erwartungen

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Herausforderungen – in Bildern



Abgestellte Fahrzeuge auf Radwegen in Münster (Fotos: Stadt Münster)



Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Herausforderungen – in Bildern



Flächenkonkurrenz und Verdrängung (Fotos: Stadt Münster)

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Herausforderungen – in Bildern



Schmale, unebene Radwege (Fotos: Stadt Münster)



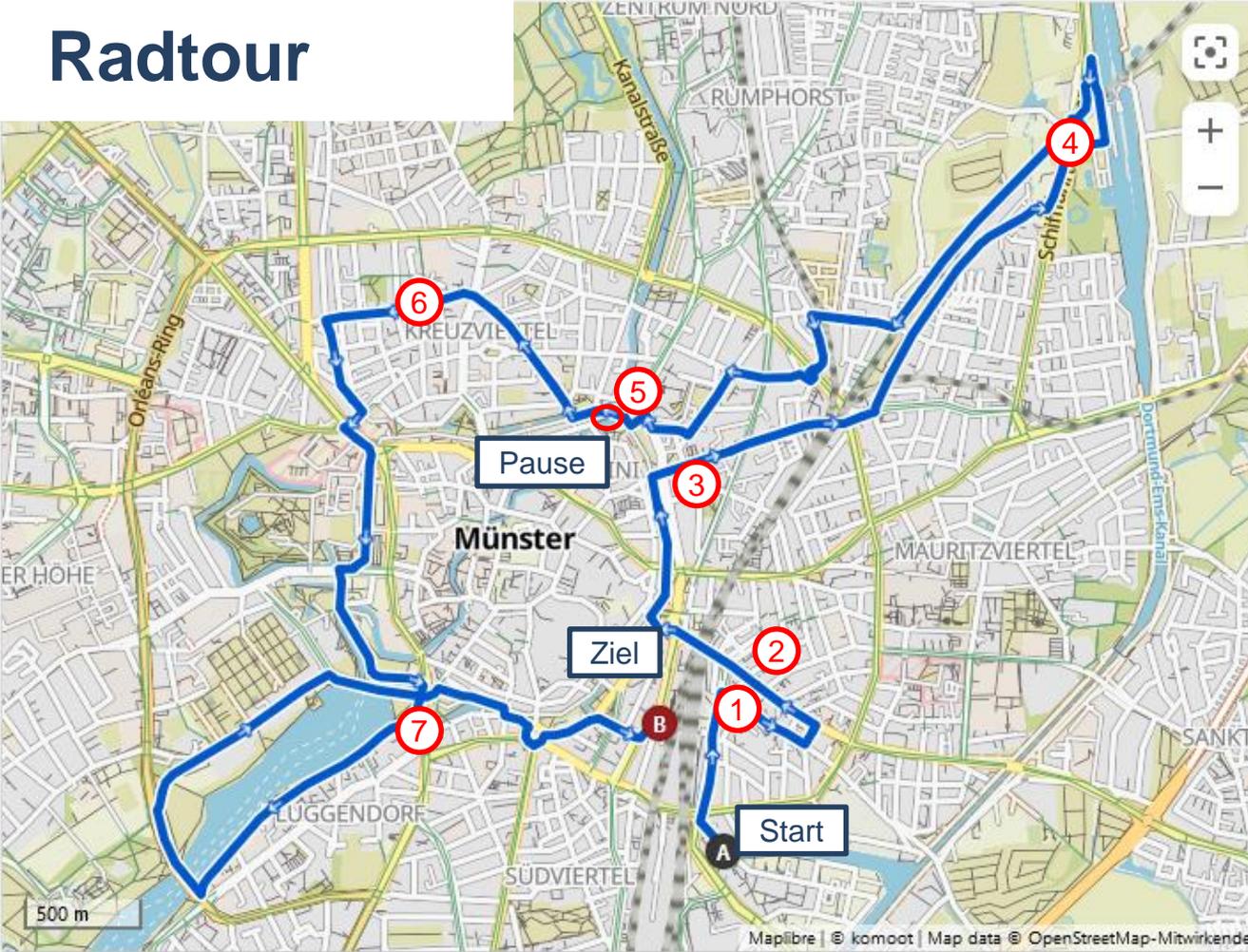
Fazit



1. Veränderungen im Mobilitätsgeschehen sind zwingend notwendig!

2. Die Bürgerinnen und Bürger müssen in diese Veränderungsprozesse aktiv einbezogen werden!

Radtour



- 1) aktuelles Beteiligungsverfahren Fahrradstraßen 2.0
- 2) Dialogverfahren Umgestaltung Straßenraum
- 3) Umgestaltung und Kommunikation Velorouten
- 4) Öffentlichkeitsarbeit Kanalpromenade
- 5) Verkehrsversuche 2021
- 6) Modellprojekt „Faires Parken“
- 7) Fahrradstraße mit Qualität

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

STADT MÜNSTER

Amt für Mobilität
und Tiefbau



**Dialogverfahren
Wolbecker Straße**

Dialogverfahren Wolbecker Straße

Herausforderungen

- Unterschiedlichste Belange an den Straßenraum
- Hohe Belastung durch KFZ-Verkehr
- Schmale Nebenanlagen für Radverkehr und Zufußgehende
- Unfallhäufungslinie
- Wenig Grün



Dialogverfahren Wolbecker Straße

Was haben wir gemacht?

- Umfassendes **Dialogverfahren** zum frühzeitigen Einstieg in die Beteiligung
- **Reallabor** im Straßenraum um Elemente auszuprobieren und in der Praxis zu diskutieren
- Niedrigschwellige **Beteiligungsangebote** direkt vor Ort
- Vorstellung der Ergebnisse vor Ort in einem **Werkstattgespräch** im Juni 2022



Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

STADT MÜNSTER

Amt für Mobilität
und Tiefbau

Informelle Beteiligungs-Aktionen Fahrradstraße Schillerstraße



Hintergrund: Fahrradstraßen 2.0



Foto: Patrick Schulte

Qualitätsstandards

- komfortable und sichere Breiten
- eingeschränkter Kfz-Durchgangsverkehr
- eingefärbte Fahrgasse
- Bevorrechtigung ggü. einmündenden Nebenstraßen

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Hintergrund: Fahrradstraßen 2.0

SPD-Oberbürgermeister-Kandidat Michael Jung plädiert für Beteiligung der Anwohner

„Fahrradstraßen-Akzeptanz gefährdet“

WN 18.07.20

Bezirksvertretung dringt auf eine Bürgerversammlung zur Max-Winkelmann-Straße
Mehr Irritation als Klarheit

WN 15.08.20



Wie viele abgestellte PKW und wie viel Anlieferverkehr verträgt eine Fahrradstraße? Am Freitagmorgen dominierten an der Max-Winkelmann die motorisierten Fahrzeuge. Foto: G&D

Anlieger klagen über Geruchsbelästigung

„Die rote Fahrradstraße stinkt“



»Auf Biegen und Brechen soll der Titel ‚Fahrradhauptstadt‘ zurück erlangt werden. Anders kann man die Situation nicht erklären.«

Julian Hölz

»Wir Geostvierter sind sauer! Keine einzige Fahrradstraße bei uns geplant!«

Manfred Kehr

WN 24.08.20

Stadtverwaltung tritt bei Fahrradstraßen auf die Bremse

Umbau-Stopp an der Hittorfstraße



WN 20.08.20

Fahrradstraßen werden Kommunalwahlkampfthema

Mehr als breite Fahrradwege

Von Joel Hunsold

Im September wird in Münster ein neuer Stadtrat sowie ein neuer Oberbürgermeister gewählt. Und nicht ohne Grund: In den letzten Wochen vor der Wahl erregt sich immer mehr, dass das Thema Mobilität und Verkehr – Stichwort Fahrradstraßen – zu einem entscheidenden Wahlkampfthema werden könnte. Ob der Zeitpunkt der ersten Rotlackierungen wenige Monate vor der Wahl Zufall war oder nicht, sei dahingestellt. Doch so oder so könnten die von CDU und Grünen abgesegneten Fahrradstraßen – ohne Zweifel optische Hingucker und sichtbare Zeichen einer aktiv agierenden Politik – ohne Rückspra-



chen mit betroffenen Anwohnern zumindest für Umarmt sorgen, wenn nicht gar für herbe Stimmverluste. Alle Münsteraner sollten sich vor der Wahl fragen, wie sie zur Streitfrage Fahrradstraßen versus Anwohnerparkplätze stehen. Zwar ist die augenscheinliche Zustimmung hoch. Wer ist schon in der Fahrradaffinen Stadt Münster gegen neue Rad-Schnellstrecken? Doch nun offenbart sich, dass trotz aller Leezen-Liebesbekundungen auf die motorisierten Stellplatz-Privilegien nur ungern verzichtet wird. Letzten Endes muss man sich darüber im Klaren sein, was Verkehrswende für eine Stadt und jeden Einzelnen bedeutet. Fahrradstraßen sind mehr als breit gebaute Fahrradwege. Sie beinhalten die verfügbaren Flächen für Autos zu reduzieren und sie letzten Endes, irgendwann, aus der Stadt zu verdrängen. Nicht umsonst muss die Erlaubnis, dass Autos auf Fahrradstraßen fahren dürfen, eigens ausgeschrieben werden.

Wollen das die Münsteraner in letzter Konsequenz? Ich persönlich ja, obwohl ich selbst Autofahrer bin. Und im September haben dann alle die Möglichkeit, darüber abzustimmen.

WN 18.07.20

Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Informeller Beteiligungsprozess

Auftaktveranstaltung am 18. April 2023



Foto: Jens Stachowitz

Temporäre Umgestaltung eines Teilstücks



Foto: Stadt Münster

Informeller Beteiligungsprozess

regelmäßiger Infostand im Straßenraum



Foto: Stadt Münster

Quartiersspaziergänge

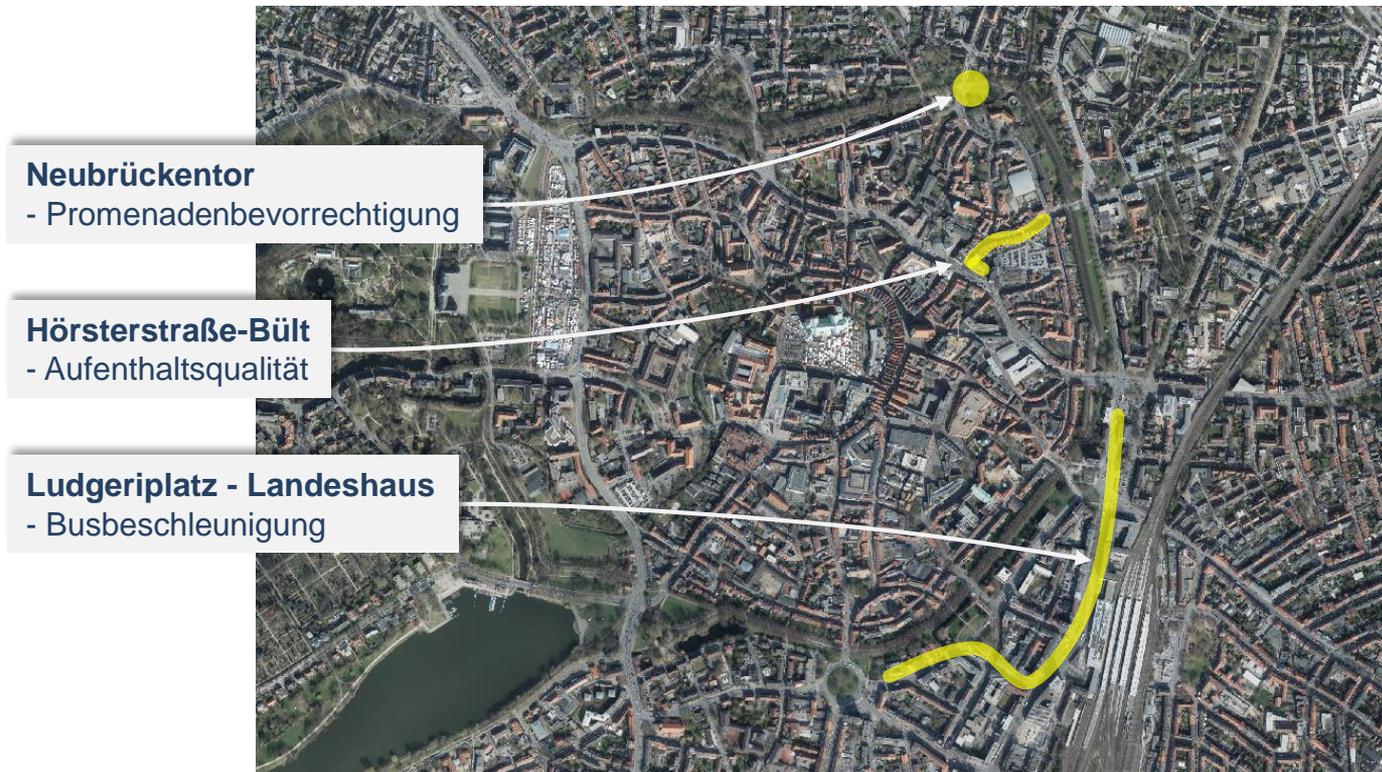


Foto: Stadt Münster



**Verkehrsversuche
Sommer 2021**

Verkehrsversuche 2021



Verkehrsversuche 2021

Verkehrsversuche bieten sich an, um...

- unterschiedliche Dinge auszuprobieren
- Bürgerbeteiligung zu ermöglichen
- Fehlinvestitionen zu vermeiden
- Maßnahmen am konkreten Beispiel zu diskutieren
- Planungsprozesse zu initiieren
- Ressort übergreifen projektbezogen zusammenzuarbeiten

„Ein Versuch kann nicht scheitern“



Verkehrsversuche 2021

Erfahrungswerte: Verkehrsversuche...

- benötigen Vorlauf → Planungskapazitäten
- binden Ressourcen → Personal + Finanzmittel
- Kosten Geld → Beteiligung gibt es nicht zum Nulltarif
- müssen anschlussfähig sein → können Ergebnisse in angemessener Zeit verstetigt werden?
- können Öffentlichkeit schaffen → gute Kommunikation als Bedingung
- schaffen Erwartungen



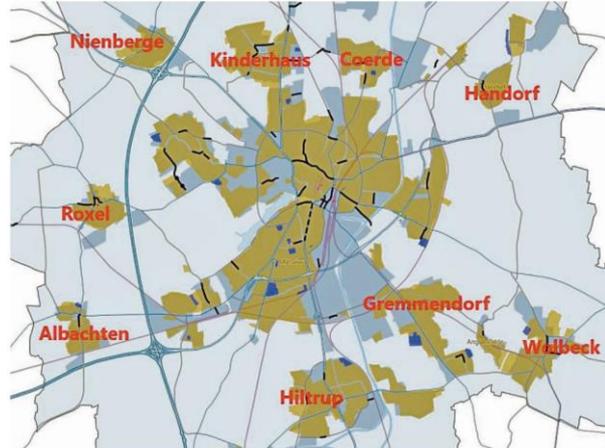
Präsentation ohne mündliche Erläuterung nicht vollständig

Exkurs: Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Lebenswerte Städte

Schon mehr als 150 Tempo-30-Bereiche im Stadtgebiet

Tempo 50 wird zum Auslaufmodell



In weiten Teilen Münsters gilt mittlerweile Tempo 30: Es handelt sich um die beige eingefärbten Flächen auf der Karte. Die schwarzen Linien zeigen zudem, wo bereits auf Hauptstraßen Tempo 30 gilt. Ein Anwärter auf Tempo 30 auch tagsüber könnte bei einem Pilotprojekt die Hammer Straße sein (Foto).
Foto: Oliver Werner / Karte: <https://geo.stadt-muenster.de>

Von Martin Kalitschke

MÜNSTER. „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt (...) innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h.“ So

Eine solche Änderung ist „längst überfällig“, sagt Stadtrat Robin Denstorff. In Münster gebe es bereits mehr als 150 Tempo-30-Bereiche. Und auch auf etlichen Hauptstraßen nehme

»Auch in Zukunft wird es Hauptstraßen mit Tempo 50 geben.«

Stadtrat Robin Denstorff

des-, oder Bundesstraßen nur in Ausnahmefällen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festlegen.

Beispiel Hammer Straße: Hier gilt nach den derzeitigen gesetzlichen Vorgaben

ohne Grund Hauptstraßen haben also eine wichtige Funktion für den Verkehrsfluss. Auch der Deutsche Städtetag, der die Initiative der Städte unterstützt, stellt klar, dass es nicht darum ge-

Lebenswerte Städte

Sieben Gründe zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit im Stadtverkehr

1. Entschleunigung wird für alle Verkehrsteilnehmer erlebbar
2. Verkehrsraum auf dem Weg zum Stadtraum
3. ÖPNV wird nicht ausgebremst
4. Kritische Verkehrssituationen werden „beherrschbarer“
5. Unfallschwere nimmt ab – der Bremsweg mehr als halbiert
6. Lärmreduktion ist signifikant ... Luftschadstoffe nahezu unverändert
7. Verlagerungseffekte verlieren ihr „Drohpotenzial“

... und einer Einschränkung:

auf vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen mit hoher Bündelungsfunktion
kann Tempo 50 weiterhin seine Berechtigung haben

Lebenswerte Städte

Nachgefragt: Ist Tempo 20 das bessere Tempo 30?

Ja ...

- erst dadurch kommt es zur überwiegenden Angleichung der Geschwindigkeiten Rad – Kfz
- Miteinander wird erlebbar: kaum Drängeln, kaum überholen, Fahrbahnqueren ohne Stress
- ein Quantensprung in Richtung Stadtraum „Wohnen, Bewegen und Verweilen“

Aber:

- Abwägung Ziele/Nutzen sowie Akzeptanz vorab „öffentlich“ klären
- nicht flächendeckend, sondern situativ im urbanen Kontext sinnvoll
- Aktuell nicht vereinbar mit der StVO - außer als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“

Resümee: Beteiligungsorientierte Mobilitätswende

Radfahrer müssen auf Straße fahren bis
Zeiping, damit Fußgänger mehr Platz auf
Bürgersteig haben.

Mehr Aufenthaltsqualität
Ein Freiraum (z.B. Tage im Freien)
⊕ Sternstraße: Buskap für ⊕: mehr Platz für
wartende Fußgänger, Bus kann parallel zum Bordstein
halten: ⊕ können besser einsteigen. Bus kann schneller
losfahren, weil Autos hinter ihm warten müssen und
er sich nicht einfinden muss.

Bitte einhalten

- ★ deine Lieblingsorte
- ☁ hohe Aufenthaltsqualität
- ⊕ Problemstelle
- ⚡ gefährliche Querung

Beteiligungsorientierte Mobilitätswende erfordert...

- ↳ eine transparente Kommunikation von Vorhaben**
- ↳ die klare Benennung der Ziele der Beteiligung (Information vs. Partizipation)**
- ↳ Offenheit bei klarem Verweis auf die Rahmenbedingungen**
- ↳ Ressourcen in Form von Zeit, Personal und Geld**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Michael Milde | Abteilungsleitung Mobilitätsplanung

Katharina Thomalla | Fahrradbüro

Stadt Münster

Amt für Mobilität und Tiefbau

📍 Albersloher Weg 33 | 48155 Münster

☎ 0251 492-7272

✉️ fahrradbuero@stadt-muenster.de



Fahrradstraße Goldstraße in Münster

Quelle: Stadt Münster, Foto: Patrick Schulte