

Auf allen 13 stadtreionalen Velorouten wird in Kooperation mit den Straßenbaulastträgern (Kreise, Landesbetrieb Straßenbau NRW) schrittweise und pragmatisch eine Verwirklichung der stadtreionalen Mindestanforderungen (Anlage C) bis zu einem verkehrssicheren und bedarfsgerecht funktionsfähigen Betrieb angestrebt. Es gilt zudem, die stadtreionalen Velorouten in die örtliche und stadtreionale Raum- und Mobilitätsentwicklung zu integrieren.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, die begleitende Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der Qualifizierung der stadtreionalen Velorouten gemeinsam mit den stadtreionalen Gemeinden und in enger Kooperation mit den Straßenbaulastträgern zu betreiben. In diesem Rahmen sollen prozessbegleitend
 - eine aktivierende Öffentlichkeitsarbeit betrieben sowie,
 - eine Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer eröffnet und eine Unterstützer-Akquise initiiert (Kommunikationsstrategie) werden.

Spätestens nach dem endgültigen Ausbau einer Route soll diese im Rahmen einer gemeinsamen Marketingstrategie offensiv beworben werden.

6. Der Rat beschließt zur Förderung des Alltagsradverkehrs in der Gemeinde/ Stadtregion die Zubringer-, Tangential- und Bypass-Verbindungen im Gemeindegebiet als **kommunale Entwicklungsziele** im Sinne eines längerfristigen Zielkonzepts. Die Verwaltung wird beauftragt, diese kommunalen Entwicklungsziele im Gemeindegebiet sowie ihre Integration in der Gemeindeentwicklung mit hoher Priorität zu verfolgen.
7. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Sinne der genannten stadtreionalen und kommunalen Entwicklungsziele auf der Grundlage gesonderter Entscheidungen erfolgen und auf Antrag im Rahmen bestehender und budgetierter Förderprogramme des Landes NRW (z. B. Förderprogramm Nahmobilität) bezuschusst werden können.

Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den mitwirkenden Gemeinden und den Straßenbaulastträgern ein Entwicklungs- und Investitionsprogramm mit Zeit- und Kostenangaben zu den stadtreionalen Velorouten zu erarbeiten. Die Inhalte des Programms sollen in Abstimmung mit der Bezirksregierung (Bewilligung und Koordination der Fördermittel) erarbeitet werden.

Begründung

Zu Beschlusspunkte 1 und 2

Die Ratsmitglieder in den Städten und Gemeinden der Stadtregion Münster sind zuletzt Mitte 2013 mit einer gemeinsamen Vorlage u.a. über den

Sachstand und die Perspektiven der stadtreionalen Zusammenarbeit informiert worden. Zugleich haben die Ratsmitglieder in der Stadtregion Münster seinerzeit die Notwendigkeit der stadtreionalen Zusammenarbeit bekräftigt und organisatorische Eckpunkte für die Zusammenarbeit festgelegt.

Die Stadtregion Münster zählt seit Mitte der 90iger Jahre zu den Wachstumsregionen in NRW. 1994 wohnten beispielsweise in der Stadtregion Münster rund 55 Tsd. Menschen weniger als heute; zeitnah werden mehr als 500 Tsd. Menschen in der Stadtregion Münster leben und wohnen. Die Belastungen und Herausforderungen (z. B. in den Bereichen Verkehr, Klima, Wohnen und Infrastruktur) aus dieser dynamischen Entwicklung können teilweise weder von einer Kommune allein bewältigt noch ursächlich allein einer Gemeinde zugeschrieben werden.

2013/2014 hat im Auftrag der Münsterlandkonferenz eine Arbeitsgruppe unter der Federführung von Frau Regierungsvizepräsidentin Feller mögliche Zukunftsperspektiven für die Mobilität im Münsterland untersucht. Einen Schwerpunkt im Abschlussbericht „Mobilität im ländlichen Raum“ bilden die Empfehlungen zur Radverkehrsförderung mit dem Ziel ein hierarchisch gestuftes Netz im Münsterland aufzubauen. Die Stadtregion greift diese Empfehlungen auf und möchte die Entwicklung, den Bau und Betrieb sowie die Weiterentwicklung eines interkommunalen Radwegenetzes in der Stadtregion gemeinsam vorantreiben.

2015 haben die Städte und Gemeinden in der Stadtregion Münster als erste Region in Deutschland den Titel „Energie- und Klimaschutzregion“ durch die Bundesgeschäftsstelle European Energy Award verliehen bekommen. Sie verfolgen damit das gemeinsame langfristige Anliegen, eine CO₂-neutrale Stadtregion zu werden. Die Städte und Gemeinden sehen in einer verstärkten Radnutzung innerhalb der Stadtregion ein sehr hohes Potenzial für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Verkehrs- und Lebensqualität.

Vor dem Hintergrund der Zunahme von Radverkehrsreichweiten (E-Bikes, z. B. Pedelecs) sollen durch Qualitätsverbesserungen im Alltagsradwegenetz wichtige Voraussetzungen für eine verstärkte Radnutzung in der Stadtregion geschaffen werden.

Die Stadtregion konkretisiert mit ihrer Initiative die Nahmobilitätsziele des Landes und die Empfehlungen der Münsterlandkonferenz zur Mobilität im ländlichen Raum. Die Initiative versteht sich auch als eine modellhafte Antwort im Umgang mit den wachsenden Pendlerströmen in der Stadtregion Münster, einem Oberzentrum mit ländlichem Umland.

Eine inhaltsgleiche Vorlage wird in den Gremien der Stadtregion Münster (Siehe Beschlusspunkt 2) behandelt. Der voraussichtliche Beratungsverlauf ist der Anlage A zu entnehmen.

Zu Beschlusspunkt 3

Auf der Grundlage von stadtreionalen Netzanalysen (vergl. Vorlage 087/2013) haben die Städte/Gemeinden in der Stadtregion ein Konzept mit einem System von Stadtreionalen Velorouten sowie Tangential-, Bypass- und Zubringerverbindungen entwickelt.

Mit den Stadtreionalen Velorouten sollen komfortable, direkte, verkehrssichere und radiale Wege von den Umlandgemeinden bis hin zur Promenade nach Münster als attraktive Angebote für den innerregionalen Alltagsradverkehr geschaffen werden.

Start- oder Endpunkt der Routen sind jeweils zentrale Orte in den Hauptorten der Umlandgemeinden auf Vorschlag der jeweiligen Gemeindeverwaltung. Die Verwirklichung der Stadtreionalen Velorouten wollen die mitwirkenden Städte und Gemeinden als gemeinsame **stadtreionale Entwicklungsziele** im Sinne eines längerfristigen Zielkonzepts verfolgen.

Zu Beschlusspunkt 4

Die Städte und Gemeinden streben die Verwirklichung der stadtreionalen Ziele gemeinsam und mit erhöhter Priorität auf örtlicher Ebene an. Es gilt insbesondere, diese Ziele auf dem eigenen Gemeindegebiet in die örtliche Stadt- und Ortsteilentwicklung zu integrieren.

Bei dem Ausbau der 13 Stadtreionalen Velorouten wird grundsätzlich eine pragmatische Verwirklichung von Mindestanforderungen zum Ausbau, zur Gestaltung (Markierung), zur Beschilderung und zum Betrieb (Siehe Anlage C) angestrebt. Die Verwirklichung der Mindestanforderungen sind insofern Bestandteil der o. g. stadtreionale Ziele und wesentliche Voraussetzung für die Erhöhung der Radnutzung auf den Routen. Das schließt ausdrücklich ein, dass in begründeten Ausnahmen und bei unverhältnismäßigen Ausbauerfordernissen eine Abweichung von den Mindestanforderungen nicht ausgeschlossen ist, wenn ein verkehrssicherer Betrieb möglich ist. Es liegt zugleich im Ermessen der Gemeinde, womöglich in Abstimmung mit einem Baulastträger, in der Sache gebotene höhere Standards anzustreben.

Das Netz der 13 stadtreionalen Velorouten soll insgesamt und schrittweise bis zu einem funktionsfähigen Betrieb (Mindestanforderungen nach Möglichkeit verwirklicht) ausgebaut werden. Damit ist jede Ertüchtigung (punktuell oder in einem Abschnitt) im Sinne des beabsichtigten Ausbaus eine Verbesserung für den stadtreionalen Alltagsradverkehr. Gleichwohl ist es gemeinsames Ziel aller mitwirkenden Gemeinden, möglichst bald eine der 13 stadtreionalen Velorouten als Referenzbeispiel fertigzustellen. Es wird zudem angestrebt, bis 2022 auf allen 13 Stadtreionalen Velorouten die Mindestanforderungen, zumindest in ihren überwiegenden Abschnitten, zu verwirklichen.

Bei zahlreichen Abschnitten der 13 Stadtreionalen Velorouten wie auch der Zubringer-, Tangential- und Bypass-Verbindungen liegt die Baulast nicht bei der Belegenheitsgemeinde, sondern bei den Kreisen Coesfeld, Steinfurt oder Warendorf oder beim Landesbetrieb Straßen NRW. Vor diesem Hintergrund wollen die Städte und Gemeinden sich gemeinsam und

einzelnen für eine möglichst baldige Ertüchtigung der Abschnitte im Sinne des Zielkonzeptes bei den Straßenbaulastträgern einsetzen.

Die bauliche Umsetzung des Zielkonzeptes sowie seine Integration in die Gemeindeentwicklung obliegt den zuständigen Baulastträgern und der jeweiligen Belegenheitsgemeinde im Rahmen ihrer Planungshoheit. Die materiell-inhaltliche Schnittstellenkoordination an den Gemeindegrenzen wird durch den Ansprechpartnerkreis unter Zuarbeit der Geschäftsstelle des Ansprechpartnerkreises wahrgenommen. Grundlage ist ein gegenseitiger und frühzeitiger Austausch unter Kommunen und Baulastträgern über den Sachstand und die Veränderungen bei der Planung und Umsetzung des Zielkonzeptes.

In einer Kooperation der mitwirkenden Städte und Gemeinden mit dem Fachbereich Bauingenieurwesen der Fachhochschule Münster haben Studierende der Fachhochschule eine umfangreiche bautechnische Bestandsanalyse der stadtreionalen Velorouten durchgeführt. Es ist geplant, die voraussichtlich im November vorliegenden Ergebnisse in die weitere Arbeit zur Ertüchtigung der Routen einfließen zu lassen.

Die Inwertsetzung der Verbesserungen im Alltagsradwegenetz bedürfen einer Ergänzung durch eine aktivierende Öffentlichkeitsarbeit. Damit sollen die Attraktivität des Verkehrsmittels Rad auch auf längeren Distanzen (bis 25 km) und der Anteil der Radfahrer unter den Berufs-, Ausbildungs-, und Einkaufspendlern sowie im Alltagsradverkehr innerhalb der Stadtregion erhöht werden. Laut Pendlerrechnung NRW (30.6.2013) richtet sich dieses Ziel u. a. auf mehr als 35 Tsd. Berufspendler täglich zwischen Münster und den Umlandgemeinden. Unter Einbeziehung von Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitpendlern sowie dem zurückliegenden und gegenwärtigen Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum wird die Zahl vermutlich deutlich höher anzusetzen sein. Eine Realisierung dieses Potenzials führt, durch Studien belegt, zu zahlreichen gesundheits-, klima- und umweltpolitischen sowie ökonomische Effekten (Anlage D) und zu einer Profilierung der Stadtregion als Fahrradregion.

Zu Beschlusspunkt 5

Ergänzend zur baulichen Verwirklichung der stadtreionalen Velorouten durch die Belegenheitsgemeinde oder in Zusammenarbeit mit dem bzw. durch den jeweiligen Baulastträger ist beabsichtigt, die begleitende Kommunikation in den nächsten Jahren im Kontext der Stadtregion zu entwickeln und zu betreiben.

Diese soll

- eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der Nutzer im Zuge der Entwicklung und Ertüchtigung der Routen (Akzeptanzerhöhung),
- eine Unterstützerakquise in den Stadtgesellschaften der Stadtregion (Unterstützung der Initiative),

- erforderliche Koordinationsmaßnahmen bei der Entwicklung der einzelnen Routen und
- nach dem endgültigen Ausbau einer Route Marketingmaßnahmen, einerseits zur Aktivierung und Mobilisierung neuer Nutzer und andererseits zur Bewerbung als „stadtregionale Marke“ umfassen.

Die Beantwortung/Bewältigung der daraus resultierenden Fragestellungen und Herausforderungen erfordert eine erhebliche Intensivierung der stadtregionalen Zusammenarbeit und eine stadtregional abgestimmte Konzeption und Vorgehensweise. Vor diesem Hintergrund werden die Städte und Gemeinden in der Stadtregion sich u. a. mit diesen Aufgabenstellungen um eine Unterstützung dieser konzeptionellen Arbeit im Rahmen des Wettbewerb StadtUmland.NRW im September 2016 bewerben.

Zu Beschlusspunkt 6

Das Konzept zur Ertüchtigung des Alltagsradwegenetz sieht neben der Implementierung der stadtregionalen Velorouten ein ergänzendes Netz von Zubringer-, Tangential- und Bypass-Verbindungen als **kommunale Ziele** zur Ertüchtigung des Alltagsradwegenetz vor. Durch dieses Netz werden alle Ortsteile in der Stadtregion an das Netz der Velorouten direkt angeschlossen und direkte Radwegeverbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen sowie zwischen benachbarten Gemeinden geschaffen. Die jeweiligen Belegenheitskommunen unterstützen damit auch die Erfolgsaussichten der stadtregionalen Zielsetzungen. Es obliegt den Gemeinden bzw. der kommunalnachbarlichen Abstimmung, welche Standards bei der Entwicklung und ggf. der Ertüchtigung der Verbindungen bedarfsgerecht zu Grunde zu legen sind.

Zu Beschlusspunkt 7

Die Initiative „Stadtregionale Velorouten“ wird seitens des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr positiv bewertet, insbesondere wegen des verkehrspolitischen Ansatzes zur Reduzierung der negativen Auswirkungen der Pendlerproblematik und zum Schutz des Klimas. Das Projekt erscheint im Rahmen der bestehenden Förderprogramme (z. B. Nahmobilität) förderfähig, eine Sonderförderung kann nicht in Aussicht gestellt werden. Dazu stehen Landesmittel von jährlich 2. Mio. € für den Regierungsbezirk Münster zur Verfügung. Weitere 10 Mio. € an Bundesmitteln stehen für den Ausbau von Landes- und Bundesstraßen, Entscheidung durch Votum des Regionalrates, zur Verfügung. Die Förderanträge zur Nahmobilität sind jeweils bis zum 16.06. für das Folgejahr zu stellen. Neben den Planungskosten wäre ggf. auch das projektierte Marketingkonzept förderfähig. Wesentliche und zwingende Fördervoraussetzung ist ein mit allen Baulastträgern abgestimmtes verbindliches, inhaltliches und zeitliches Maßnahmenpaket für jede zu entwickelnde Veloroute. Es wäre von Vorteil, wenn die Kommunen und Baulastträger unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sich auf ein gestuftes Maßnahmenpaket verständigen würden. Mit Blick auf die begrenzten Fördermittel wird mit der Bezirksregierung Münster zu klären sein, ob und inwieweit

eine Mitfinanzierung auch aus anderen Fördermöglichkeiten im Bereich Stadtentwicklung und Umwelt (Klimaschutz) möglich werden könnte. Vorrangige Entwicklungsprämisse der stadtreionalen Velorouten wie auch der Tangential-, Zubringer- und Bypassverbindungen sind möglichst direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsteilen unter möglichst weit gehender Nutzung vorhandener Wegeverbindungen. Diese Konfiguration weicht infolge dessen an mehreren Stellen von dem als Wabennetz konzipierten Radwegenetz NRW (landesweite Wegweisung mit roten Schildern) ab. Die Beschilderung der stadtreionalen Velorouten erfordert insofern eine Synchronisierung mit dem Radwegenetz NRW.

Die Kommunen in der Stadtregion wollen sich darüber hinaus dafür einsetzen, dass ggf. auch im Rahmen von Bauunterhaltungsmaßnahmen in dem vorgeschlagenen System der stadtreionalen Velorouten sowie der Tangential-, Zubringer- und Bypassverbindungen durch geeignete Maßnahmen (z. B. Markierungen) Qualitätsverbesserungen im Sinne einer Annäherung an die Mindestanforderungen bzw. an einen bedarfsgerechten Ausbau erreicht werden.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die vorstehenden Beschlüsse entstehen zunächst keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen. Aufwendungen entstehen erst anlässlich infrastruktureller und sonstiger Aufwendungen für die Ertüchtigung der stadtreionalen Velorouten nach Maßgabe des Beschlusspunktes 7.

In Vertretung

Böse

Anlagen

- A Liste mit voraussichtlichen Beratungsterminen
- B Karte mit stadtreionalen Velorouten
- C Mindestanforderungen für den Ausbau und Betrieb der stadtreionalen Velorouten
- D Beweggründe für das Rad als Alltagsverkehrsmittel
- E Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion
- F Pendlerverflechtungen in der Stadtregion