



Amt für Mobilität und Tiefbau

02.01.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Rüller

Telefon: 492-6920

Rueller@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Veloroute Münster-Nottuln: Routenführung
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

14.01.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
16.01.2020	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
06.02.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Dem Verlauf der Veloroute Münster-Nottuln über den Stadtteil Roxel wird auf der Grundlage des Prüfergebnisses vom Dezember 2019 (Anlage 1 und 2) zugestimmt.

Begründung:

Die Münsteraner/innen erledigen täglich 727.000 Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn und lediglich 296.000 Wege mit dem Kfz. Noch einmal die gleiche Anzahl an Kfz-Fahrten erfolgen allerdings durch Auswärtige, Besucher wie Pendler. Hier setzt das Veloroutenkonzept an, das die Stadt Münster gemeinsam mit ihren Umlandkommunen in der Stadtregion und in enger Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erarbeitet haben. Dabei wurden 13 alltagstaugliche Routen von der Promenade über die Außenstadtteile bis in die Umlandgemeinden der Stadtregion Münster entwickelt. Vorwiegend am Bestand orientiert sollen diese anforderungsgerecht ausgebaut und verkehrssicher als Radvorrangrouten in einem hierarchischen Radwegenetz optimiert werden. Eine attraktivere, deutlich aufgewertete Radverkehrsinfrastruktur soll eine durchgängig komfortable, zügige Alternative zur Kfz-Nutzung im Pendlerverkehr bieten. Grundlage ist das gemeinsam getragene Entwicklungsziel "Implementierung der stadtreionalen Velorouten", das alle Kommunen der Stadtregion 2016 beschlossen haben (siehe Ratsvorlage V/0650/2016).

Vor diesem Hintergrund wurde im Sommer 2019 das niederländische Verkehrsplanungsbüro *Loendersloot Groep* beauftragt Routenvarianten zu erarbeiten und diese zu bewerten.

Prüfergebnis:

Das Planungsbüro *Loendersloot Groep* hat die Veloroute nach Nottuln über Roxel in drei Planungsbe-
reiche unterteilt. In diesen Bereichen sind verschiedene Routenverläufe erarbeitet und gegeneinander
abgewägt worden. Der Bereich A erstreckt sich von Münsters Promenade über das Universitäts Klini-
kum bis zur Anbindung Roxeler Straße. Den Untersuchungsbereich B umfasst die Roxeler Straße vor
dem Kasernengelände und der Stadtteil Roxel wird in dem Bereich C untersucht.

Gebiet A:

In diesem Bereich stehen vier Varianten zur Diskussion:

Route 1: Diese Variante verläuft über das Neutor, Wilhemstraße, Einsteinstraße, Albert-Schweizer-
Straße, Schmeddingstraße bis zur Roxeler Straße.

Route 2: Beginnt auf der Gerichtsstraße und verläuft über die Hüfferstraße, diagonal über die Kreu-
zung des Ringes in die Domagstraße und weiter über das Gelände des Universitäts Klinikums bis zur
Schmeddingstraße, die an die Roxeler Straße anbindet.

Route 3: Beginnt ebenfalls auf der Gerichtsstraße und verläuft dann über die Hüfferstraße, Waldeyer-
straße, Schmeddingstraße bis zur Roxeler Straße.

Route 4: Diese Variante verläuft über die Adenauerallee, Annette-Allee, Sentruper Straße, Schmed-
dingstraße bis zur Roxeler Straße.

Die nachfolgende Tabelle stellt die oben genannten Routenvarianten im Gebiet A gegenüber und
wendet folgende Bewertungskriterien an:

Bewertungskriterien		Gebiet A							
		Route 1		Route 2		Route 3		Route 4	
Nutzungspotential		+		++		++		+	
Reisezeit	Direktheit	0	-	+	+	0	+	-	-
	Halte	--		++		++		0	-
Sicherheit	Verkehrssicherheit	--	-	0	0	+	+	0	-
	Soziale Sicherheit	+		+		++		-	-
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	--	--	-	+	0	0	-
	Kostenaufwand	--		-		0		-	-
Gesamtergebnis		-3		2		4		-2	

-- sehr schlecht, - schlecht, 0 o.k., + gut, ++ sehr gut

Die Bewertungen beziehen sich auf den SOLL-Zustand nach Veloroutenfertigstellung.

Die Details dieser Bewertung sind in der Präsentation (Anlage 2) näher beschrieben.

Nach Auswertung des Untersuchungsgebiets A ergibt sich folgende Routenführung:
Hüfferstraße – Waldeyerstraße – Schmeddingstraße.

Gebiet B:

In diesem Untersuchungsgebiet, entlang der Roxeler Straße, werden vier Führungsformen der Velo-
route untersucht.

Route 1: Die erste Variante in diesem Bereich verläuft über die Gievenbecker Reihe in und durch das
Neubaugebiet *Oxford Kaserne*, über die Lindenbreite bis zum Ramertsweg und wieder auf die Roxeler
Straße.

Route 2: In dieser Variante soll die bereits vorhandene Nebenanlage an der Nordseite der Roxeler Straße optimiert und in dem Veloroutenstandard ausgebaut werden.

Route 3: Die Nebenanlagen werden in dieser Variante auf die Südseite der Roxeler Straße verlegt.

Route 4: Beabsichtigt den Neubau einer Veloroutentrasse südlich des ehemaligen Offizierscasinos.

Die nachfolgende Tabelle stellt die oben genannten Routenvarianten im Gebiet B gegenüber und wendet folgende Bewertungskriterien an:

Bewertungskriterien		Gebiet B							
		Route 1		Route 2		Route 3		Route 4	
Nutzungspotential		++		+		0		--	
Reisezeit	Direktheit	--	--	+	0	+	+	++	++
	Halte	-		-		+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	-	0	0	0	++	0
	Soziale Sicherheit	++		+		+		-	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	--	--	+	0	0	--	--	--
	Kostenaufwand	-		0		--		--	
Gesamtergebnis		-1		1		-1		-2	

-- sehr schlecht, - schlecht, 0 o.k., + gut, ++ sehr gut

Die Bewertungen beziehen sich auf den SOLL-Zustand nach Veloroutenfertigstellung.

Die Details dieser Bewertung sind in der Präsentation (Anlage 2) näher beschrieben.

Nach Auswertung des Untersuchungsgebiets B ergibt sich, wie in der Vorlage /0475/2019 *B-Plan Nr. 579: "Gievenbeck-Oxford-Quartier (Roxeler Straße/Dieckmannstraße/Gievenbecker Reihe/Niederstiege)"*, Ausbau der Knotenpunkte und der Roxeler Straße im Bereich der Oxford-Kaserne aufgezeigt, die Routenführung als gemeinsamen Geh- und Radweg in beide Richtungen auf der Nordseite der Roxeler Straße.

Gebiet C:

In diesem Bereich werden eine nördliche Route, durch den Ortskern von Roxel und eine südliche Route, die Roxel tangiert, untersucht.

Route 1: Die nördliche Route verläuft entlang der Roxeler Straße über die Pantaleonstraße in die Tilbecker Straße, die in die Straße *Brock* übergeht.

Route 2: Die südliche Route verläuft zuerst über die Roxeler Straße bis zur Straße *Am Rohrbusch* und dann entlang des Nottulner Landweges in die Straße *Brock*.

Die nachfolgende Tabelle stellt die oben genannten Routenvarianten im Gebiet B gegenüber und wendet folgende Bewertungskriterien an:

Bewertungskriterien		Gebiet C			
		Route 1		Route 2	
Nutzungspotential		++		--	
Reisezeit	Direktheit	0	0	0	0
	Halte	-		0	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	+	0
	Soziale Sicherheit	+		-	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	0	-	0	0
	Kostenaufwand	-		0	
Gesamtergebnis		3		-2	

-- sehr schlecht, - schlecht, 0 o.k., + gut, ++ sehr gut

Die Bewertungen beziehen sich auf den SOLL-Zustand nach Veloroutenfertigstellung.

Die Details dieser Bewertung sind in der Präsentation (Anlage 2) näher beschrieben.

Nach Auswertung des Untersuchungsgebiets C ergibt sich folgende Routenführung:
Roxelerstraße – Pantaleonstraße - Tilbecker Straße – Brock.

Fazit

Nach der Auswertung der drei Untersuchungsgebiete ergibt sich folgende Routenführung:

Hüfferstraße – Waldeyerstraße – Schmeddingstraße – Roxelerstraße – Pantaleonstraße - Tilbecker Straße – Brock

In Vertretung

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtsplan Plangebiet
- Anlage 2: Präsentation Loendersloot Groep
- Anlage 3: Übersichtsplan Routenführung