



Amt für Mobilität und Tiefbau

27.02.2020

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Frau Tassemeier

Telefon: 492-1242

Tassemeier@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Veloroute Münster-Everswinkel: Routenführung

Beratungsfolge

10.03.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
10.03.2020	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
19.03.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

Dem Verlauf der Veloroute Münster-Everswinkel über den Stadtteil Wolbeck wird auf der Grundlage des Prüfergebnisses vom Januar 2020 (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 Herbst 2019 das Ingenieurbüro *SWECO* beauftragt Routenvarianten zu erarbeiten und diese zu bewerten.

## Prüfergebnis:

Das Planungsbüro SWECO hat die Veloroute Münster-Everswinkel über Wolbeck in vier Abschnitte unterteilt. Drei dieser Abschnitte gliedern sich zwei Varianten, wohingegen sich im vierten Abschnitt nur eine Möglichkeit bietet den Übergabepunkt an den Kreis Warendorf zu erreichen. Die Anlage 1 zeigt eine Übersicht des Untersuchungsgebiets. Im Folgenden werden die möglichen Varianten beschrieben und das jeweilige Prüfergebnis des Planungsbüros vorgestellt. Zum besseren Verständnis sind die Bewertungskriterien Nutzungspotential, Reisezeit, Sicherheit und Realisierbarkeit in der Anlage 2 Folie 6 näher beschrieben. Darüber hinaus sind dort unter anderem die Anforderungen für die jeweiligen Bewertungen aufgezeigt.

### Abschnitt 1:

Der erste Abschnitt erstreckt sich von der Promenade bis zum Knotenpunkt Albersloher Weg/Heumannsweg. In diesem Bereich hat das Planungsbüro zwei Routenvarianten herausgearbeitet und in dem Übersichtsplan blau und rot dargestellt. Die Route rot, beginnt auf der Ludgeristraße und verläuft durch den Ludgerikreisel entlang der Hafenstraße und des Albersloher Weges bis zum Knotenpunkt Heumannsweg. Anders als die Route rot beginnt die Route blau auf der Salzstraße und verläuft über Wolbecker Straße, Bremer Platz, Schillerstraße, Lütkenbecker Weg, Lindberghweg auf den Heumannsweg bis zum Albersloher Weg.

Bewertungsmatrix Route rot vs. Route blau

		Route rot		Route blau	
Bewertungskriterien		Ludgerikreisel bis Heumannsweg		Salzstraße bis Albersloher Weg	
Nutzungspotential		0		+	
Reisezeit	Direktheit	++	+	+	+
	Halte	+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	++	+
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	0	-	+	+
	Kostenaufwand	--		+	
Gesamtbewertung		1*		4	

\* im Bereich der Unterführung wird eine Bauwerkserneuerung erforderlich, um die geforderte Radwegbreite für Velorouten zu gewährleisten.

Im direkten Vergleich haben die beiden Routen hinsichtlich Realisierbarkeit die größte Differenz. Die Folien 16 bis 31 in der Anlage 2 zeigen die ersten Ideen einer möglichen Umsetzung der Velorouten-Standards. Auf der Route rot sind demnach erhebliche Umbaumaßnahmen innerhalb des Ludgerikreisels als auch unter den beiden Gleisunterführungen vorzunehmen. Wohingegen auf der Route blau größtenteils (ca. 85%) bereits Fahrradstraßen ausgewiesen sind und diese derzeit planerisch den Qualitätsstandards von Fahrradstraßen (V/0151/2019) angepasst werden (V/0068/2020 Umgestaltung der Fahrradstraßen Lütkenbecker Weg und Lindberghweg). Somit kommt das Planungsbüro SWECO im Abschnitt 1 zu dem Prüfergebnis, die Route über die Salzstraße, Wolbecker Straße, Bremer Platz, Schillerstraße, Lütkenbecker Weg, Lindberghweg auf den Heumannsweg bis zum Albersloher Weg zu führen.

### Abschnitt 2:

Abschnitt 2 erstreckt sich von dem Knotenpunkt Albersloher Weg/Heumannsweg entlang der Bahntrasse über den Angeldomder Weg bis zum Knotenpunkt Angeldomder Weg/Alter Postweg. Im Mittelteil dieses Abschnittes ergeben sich zwei Alternativen, diese sind im Übersichtsplan (Anlage 1) lila und lila gestrichelt dargestellt. Bis zum Gremmendorfer Weg verläuft die Route für beide Varianten entlang der Bahntrasse. Die Route lila quert den Gremmendorfer Weg und verläuft parallel zur Bahntrasse, bindet den zukünftigen Bahnhofpunkt der WLE an und führt über die Straße „Altehof“ bis zum Angeldomder Weg. Die Route lila gestrichelt folgt stattdessen dem Gremmendorfer Weg und

biegt in den Angelmodder Weg ab.

Bewertungsmatrix Route lila vs. Route lila gestrichelt

Bewertungskriterien		Route lila	Route lila gestrichelt
		Albersloher Weg bis Angelmodder Weg	Albersloher Weg bis Angelmodder Weg über Gremmendorfer Weg
Nutzungspotential		+	+
Reisezeit	Direktheit	0	0
	Halte	-	0
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	0
	Soziale Sicherheit	+	+
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	-
	Kostenaufwand	+	-
Gesamtbewertung		2*	0

\*Es gibt eine Engstelle von 1,7m Breite auf ca. 80m.

Durch den parallel zur Bahntrasse und unabhängig von dem Kfz-Verkehr geführten gemeinsamen Geh- und Radweg hat der Fahrradfahrer bei dieser Variante eine höhere Verkehrssicherheit als bei der gestrichelten Route; in der Nebenanlage einer Hauptsammelstraße mit vielen Einmündungen. Die angesprochene Engstelle von 1,7m auf 80m entspricht nicht dem Velorouten-Standard und kann aufgrund der angrenzenden Bebauung nicht verbreitert werden. Auch die Route lila gestrichelt weist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und durch zu schmale Nebenanlagen einige Defizite auf. Aus diesem Grund werden in der weiteren Planungsphase beide Routenvarianten detaillierter geprüft und in verkehrstechnischen Entwürfen gegenübergestellt. So soll eine klare Empfehlung ermöglicht werden.

### Abschnitt 3:

Im Abschnitt 3 werden zwei Varianten verglichen, Route orange und Route rosa. Zusätzlich wird die Route orange in einem Teilabschnitt in vier weitere Varianten unterteilt (Anlage 2 Folie 41). Die Route rosa verläuft über die Angelstraße via Am Angelkamp, über Am Berler Kamp bis zu Kreuzung Am Steintor und schließlich über die Hofstraße bis zur Alverskirchener Straße. Weiter nördlich verläuft die Route orange über die Eschstraße, Am Borggarten bis zur Telgter Straße. Dieser südlich gefolgt bis zum Knotenpunkt Alverskirchener Straße. Die vier Varianten in dem Teilabschnitt der Route orange zeigen mögliche Verbindungen von der Angelstraße an die Eschstraße. Bei allen Verbindungen ist Grunderwerb und/oder ein Gestattungsvertrag erforderlich. Die Verwaltung wird nach Beschluss der Routenführung mit den betroffenen Grundstückseigentümern kurzfristig in Kontakt treten.

Bewertungsmatrix Route lila vs. Route lila gestrichelt

Bewertungskriterien		Route orange	Route rosa
		Alter Postweg bis Telgter Straße	Angelstraße bis Hofstraße
Nutzungspotential		-	+
Reisezeit	Direktheit	0	+
	Halte	+	0
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	-
	Soziale Sicherheit	+	+
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	--
	Kostenaufwand	+	0
Gesamtbewertung		1*	0

\* Verlauf über Privatstraße

Unter den Voraussetzungen, dass Grunderwerb und/oder Gestattungsverträge erfolgt/erfolgen, ist die Route orange die Vorzugsvariante. Die Route rosa schneidet in den Punkten Verkehrssicherheit und Umsetzbarkeit wesentlich schlechter ab als die Route orange. Das ist besonders auf die hohe Verkehrsbelastung innerhalb des Ortskerns und die schmale Querschnittsbreite zurückzuführen. Aufgrund der dichten Bebauung, insbesondere auf der Hofstraße, ist eine auskömmliche Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr unter der Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs nicht umsetzbar.

Bereits jetzt bietet die Eschstraße eine gute und komfortable Radverkehrsverbindung. Die bisherigen Planungen für den geplanten Ausbau der Eschstraße werden nach Vorlagenbeschluss hinsichtlich der Velorouten-Standards überarbeitet. Somit kommt das Planungsbüro SWECO im Abschnitt 3 zu dem Prüfergebnis, die Route über den Alten Postweg, entlang eines Privatweges über die Eschstraße, Am Borggarten und Telgter Straße bis zur Alverskirchener Straße zu führen.

#### **Abschnitt 4:**

In diesem Abschnitt ergab sich nur eine Möglichkeit den abgestimmten Übergabepunkt zu erreichen. Die Route braun verläuft über die Alverskirchener Straße bis zur Stadtgrenze. In diesem Bereich ist die Nebenanlage zwingend zu ertüchtigen und zu verbreitern. Auch an dieser Stelle werden bereits Grunderwerbsverhandlungen geführt.

#### **Fazit:**

Nach Auswertung der einzelnen Abschnitte wird folgende Routenführung vorgeschlagen:

Salzstraße – Wolbecker Straße – Bremer Platz – Schillerstraße – Lindberghweg - Lütkenbecker Weg – Heumannsweg – parallel zur Bahntrasse – die Ortsdurchfahrt Gremmendorf ist in den weiteren Planungsphasen zu bestimmen – Angelmogger Weg – Alter Postweg – Privatstraße – Eschstraße – Am Borggarten – Telgter Straße – Alverskirchener Straße.

I. V.

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

#### **Anlagen:**

Anlage A  
Anlage 1: Übersicht Planungsbereich  
Anlage 2: Übersicht Routen  
Anlage 3: Prüfergebnis SWECO