



Amt für Mobilität und Tiefbau

13.01.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Koops

Telefon: 492-6156

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Veloroute Münster-Telgte: Alternativen im Stadtteil Handorf  
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

23.01.2020	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
06.02.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1. Dem Verlauf der Veloroute Münster-Telgte im Stadtteil Handorf wird auf der Grundlage des Prüfergebnisses vom November 2019 (Anlage 1 und 2) zugestimmt.
2. Die vier Anregungen gemäß § 24 GO NRW (Ifd. Nr. 2019-00003, 2019-00027, 2019-00029 und 2019-00255) und der Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Ost (Ifd. Nr. A-O/0005/2019) werden als erledigt angesehen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die gesamte Veloroute Münster-Telgte Baukosten in Höhe von ca. 3.900.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen voraussichtliche Einnahmen von etwa 800.000 €.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen			2020 2021 2022	900.000 1.500.000 1.500.000	
Einzahlungen			2021 2022	400.000 400.000	
Saldo				<b>3.100.000</b>	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

### **Begründung:**

Am 03.07.2019 wurden die Grundzüge der Planung der Veloroute Münster-Telgte vom Haupt- und Finanzausschuss mit zwei ergänzenden Beschlusspunkten beschlossen. Dieser beauftragte die Verwaltung eine Bürgerbeteiligung durchzuführen und alternative Streckenführungen in der Ortsdurchfahrt von Münster-Handorf auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen.

Die Bürgerbeteiligung hat am 09.07.2019 in Handorf stattgefunden. Das Protokoll der Beteiligung ist auf der städtischen Homepage hochgeladen:

<https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/velorouten/muenster-telgte.html>

Zu dem Routenverlauf durch Handorf liegen vier Anregungen gemäß § 24 GO NRW (Ifd. Nr. 2019-00003, 2019-00027, 2019-00029 und 2019-00255) und ein Antrag der CDU-Fraktion der Bezirksvertretung Münster-Ost (Ifd. Nr. A-O/0005/2019) vor, die bei der Prüfung der Alternativen berücksichtigt worden sind.

Zusätzlich zu den Alternativen beauftragt die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Münster-Ost in ihrem o.g. Antrag die Verwaltung den Punkt Beleuchtung näher zu untersuchen.

### **Prüfergebnis:**

Im Zuge der Planungen zur Veloroute 11 in Münster wurde im Stadtteil Handorf vorab eine Routenführung über die Sudmühlenstraße, den Kirschgarten und die Hobbeltstraße (Route 0) angestrebt. Die im Beschlusspunkt geäußerten Alternativrouten wurden hinsichtlich verschiedener Aspekte wie beispielsweise Befahrbarkeit, Umwegigkeit, Streckenlänge, Knotenpunkte etc. bewertet, um abschließend die Vorzugsvariante festzulegen. Das Ergebnis der Prüfung stellt sich wie folgt dar:

Route 0 (rote Route über Sudmühlenstraße, Kirschgarten, Hobbeltstraße), bietet größtenteils die Möglichkeit zur Bevorrechtigung der Veloroute. Lediglich 10% der Gesamtlänge können nicht im Sinne des Velorouten-Standards ausgebildet werden, hier wird die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Sudmühlenstraße) vorgesehen. Positiv stellt sich zusätzlich dar, dass eine durchgängige Beleuchtung auf dem untersuchten Streckenabschnitt bereits vorhanden ist, die bestehende Strecke durchweg befestigt ist und die Befahrbarkeit als sehr gut eingestuft werden kann. Der bauliche Aufwand zur Umsetzung der Veloroute 0 wird durch die Anlage von zwei Kreisverkehrsplätzen und eines neuen Radweges (bestehende Planung der Stadt Münster) sowie einem Knotenpunktumbau als umfangreich eingeschätzt.

Alternativroute 1 (grüne Route über Sudmühlenstraße, Handorfer Straße, Kötterstraße) unterscheidet sich im Wesentlichen zur Vorzugsvariante Route 0 dadurch, dass eine Bevorrechtigung der Veloroute nur schwer umsetzbar ist und der Veloroutenstandard auf der Handorfer Straße auf Grund hoher Verkehrsbelastung (7.600 Kfz/24h) und des zu geringen Fahrbahnquerschnitts (ca. 6,50 m) nicht gewährleistet werden kann. Somit scheidet die Führungsformen Fahrradstraße, Schutzstreifen und Radfahrstreifen aus. Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum ist ebenfalls nicht möglich, da unzureichende Gehwegbreiten, der vorhandene Baumbestand sowie Parkstreifen dies verhindern.

- Die Alternativroute 1 ist unter Beachtung der definierten Veloroutenstandards nicht umsetzbar.

Alternativroute 2 (türkise Route über Wersebrücke, Wersepättken, Pröbstingstraße, Hobbeltstraße) wurde nach denselben Kriterien wie die oben stehenden Routen bewertet. Diese Route ist die längste Route und hat keine Anbindung an den Ortskern. Neben den erheblichen Kosten, die bei der Verbreiterung der Wersebrücke entstehen würden, verläuft die Route durch das Überschwemmungsgebiet der Werse. Eine ganzjährige Nutzung, die Voraussetzung der Veloroute sein soll, kann somit nicht gewährleistet werden. Eine großflächige Aufschüttung des vorhandenen Geländes, um der Überschwemmung entgegen zu wirken, ist im Landschaftsschutzgebiet nicht möglich. Somit ist auch eine

Asphaltierung der vorhandenen wassergebundenen Decke in einem Landschaftsschutzgebiet derzeit nicht umsetzbar. Verschmutzte Fahrräder zu jeder Jahreszeit wären vorprogrammiert und würden die Attraktivität der Veloroute senken. Der Rollwiderstand wäre außerdem ungleich höher.

- Die Alternativroute 2 ist unter Beachtung der definierten Veloroutenstandards nicht umsetzbar.

Alternativroute 3 (orangene Route über Wersebrücke, Rechts der Werse, Vennemannstraße, Handorfer Straße, Kötterstraße) wurde ebenfalls nach denselben Kriterien bewertet. Wie bei der Route 1 verhindern die vorhandenen Gegebenheiten auf der Handorfer Straße die Umsetzung einer Veloroute. Auch der Korridor zum Werseblick hat eine zu geringe Querschnittsbreite die nicht ausbaufähig ist. Die Problematik der Führung durch das Überschwemmungsgebiet und über die zu schmale Wersebrücke ist wie bei der Alternativroute 2 identisch. Auf Grund des vorhandenen Landschaftsschutzgebietes ist eine Asphaltierung der vorhandenen wassergebundenen Decke derzeit nicht umsetzbar. Verschmutzte Fahrräder zu jeder Jahreszeit wären vorprogrammiert und würden die Attraktivität der Veloroute senken. Der Rollwiderstand wäre außerdem ungleich höher.

- Die Alternativroute 3 ist unter Beachtung der definierten Veloroutenstandards nicht umsetzbar.

Alternativroute 4 (pinke Route über Wersebrücke, Wersepättken, Werseaeue, Kötterstraße) wurde nach denselben Kriterien wie die oben stehenden Routen bewertet. Auch diese fällt jedoch aus der Gesamtbewertung heraus, da sie durch das Überschwemmungsgebiet der Werse verläuft und somit eine ganzjährige Nutzung, die Voraussetzung der Veloroute sein soll, nicht gewährleistet werden kann. Eine großflächige Aufschüttung des vorhandenen Geländes, um der Überschwemmung entgegen zu wirken, ist im Landschaftsschutzgebiet nicht möglich. Neben der zu schmalen Brücke kommt noch hinzu, dass die Route nicht mit dem Ziel, die Umwelt zu schonen, vereinbar ist. Die vorgeschlagene Routenführung verläuft durch eine Waldfläche und führt zur Zerschneidungen von bereits kleinen und stark belasteten Restwaldflächen. Dies würde dann eine völlige Entwertung der naturnah bestockten Wäldchen bedeuten. Auch das Denkmal darf in diesem Raum nicht durch die Veloroute in seinem Wert gemindert werden. Als Gedenkstätte muss seine ruhige Umgebung erhalten bleiben. Der Abschnitt entlang der Werse befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet. Somit ist eine Asphaltierung der vorhandenen wassergebundenen Decke derzeit nicht umsetzbar. Verschmutzte Fahrräder zu jeder Jahreszeit wären vorprogrammiert und würden die Attraktivität der Veloroute senken. Der Rollwiderstand wäre außerdem ungleich höher.

- Die Alternativroute 4 ist unter Beachtung der definierten Veloroutenstandards nicht umsetzbar.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

Die in den o.g. Anregungen geäußerten Bedenken/Gefahren, wie z.B. den überlasteten Knoten Handorfer Straße/Dorbaumstraße, den Schulweg entlang des Kirschgartens, die Parksituation an der evangelischen Kirche, den Wegfall der „Rechts-vor-Links-Regelung“ im Kirschgarten und vieles mehr, wurden im Zuge des Vorentwurfes geprüft und berücksichtigt. Die Intention dieser vier Anregungen ist die Überprüfung der Veloroutenführung über den Kirschgarten.

Nach intensiver Abwägung hält die Verwaltung weiterhin an der Ursprungsvariante, im Prüfbericht als Route 0 bezeichnet, über den Kirschgarten fest. Das Prüfergebnis zeigt ebenfalls, dass diese Führung die Anforderungen, die die Stadt Münster und die Umlandgemeinden an eine Veloroute geknüpft haben, am ehesten erfüllt.

#### **Weitere Punkte aus den Anregungen bzw. dem Antrag:**

*Nach jedem Kilometer wird an dem entsprechenden Lichtmast ein Hilfspunkt angebracht. Über einen Drucktaster können die Nutzer Hilfe anfordern.*

Um diese Funktion realisieren zu können, muss ein Telekommunikationskabel verlegt werden und es sind spezielle Lichtmaste notwendig. Ein Telekommunikationsanbieter ist dann für den Support zu-

ständig, ähnlich wie es im Eigenheim mit dem Telefonanschluss gehandhabt wird. Die Anrufe müssten dann bei der Feuerwehr in der Leitstelle auflaufen. Hierzu ist eine Zustimmung der Feuerwehr erforderlich. Zu den Kosten können noch keine Angaben gemacht werden.

- Alternativ Vorschlag der Verwaltung: Stellenweise deutliche Hinweisschilder, um den eigenen Standort gut beschreiben zu können. Des Weiteren sind an den Leuchten große Mastnummern möglich, um so zusätzlich die genaue Position angeben zu können. Das Handy ist heute als Standard definiert.

*Die Leuchtmasten werden mit LED-Leuchtmittel ausgestattet. Weiterhin muss sichergestellt werden, dass immer mindestens 11 Leuchten in Höhe des Nutzers gleichzeitig leuchten. Damit soll ein Sicherheitsgefühl für den Nutzer hergestellt werden.*

Die Einstellungen können den o.g. Wünschen entsprechend programmiert und jederzeit flexibel umgestaltet werden. Auf der Kanalpromenade werden zurzeit die o.g. Parameter getestet. Es werden nur effiziente LED Leuchten verwendet.

*Die Versorgung für die Beleuchtung soll nach Möglichkeit aus Powerstationen bezogen werden. Das sind Gebäude die durch PV einen Batteriepack laden der dann eine Gruppe von Leuchtmasten versorgt. Erst wenn dieser Energieträger erschöpft ist, muss dann auf das normale Stromnetz umgeschaltet werden.*

Die Erfahrungen der Verwaltung mit Photovoltaikanlagen waren an Bushaltestellen negativ, da die PV Anlagen in abgelegenen Orten gestohlen worden sind. Auch hier an den Velorouten könnten dann sogenannte Powerstationen ggf. dem Diebstahl zum Opfer fallen. Zusätzlich entstehen Mehrkosten durch den Aufbau der Powerstationen.

In einem weiteren Prüfauftrag muss festgestellt werden, wie hoch die zusätzlichen Kosten sind und ob es wirtschaftlicher ist, den Straßenbeleuchtungsstrom für die Velorouten nur aus ökologischen Energiequellen zu beziehen.

Die o.g. Anregungen und der Antrag der CDU Fraktion der Bezirksvertretung Münster-Ost werden als erledigt angesehen. Die Eingaber der Anregungen werden über das Ergebnis der Alternativprüfung und über den Beschluss dieser Vorlage informiert.

In Vertretung

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1: Prüfbericht

Anlage 2: Übersichtsplan