



Trassenanalyse Veloroute Münster - Nottuln

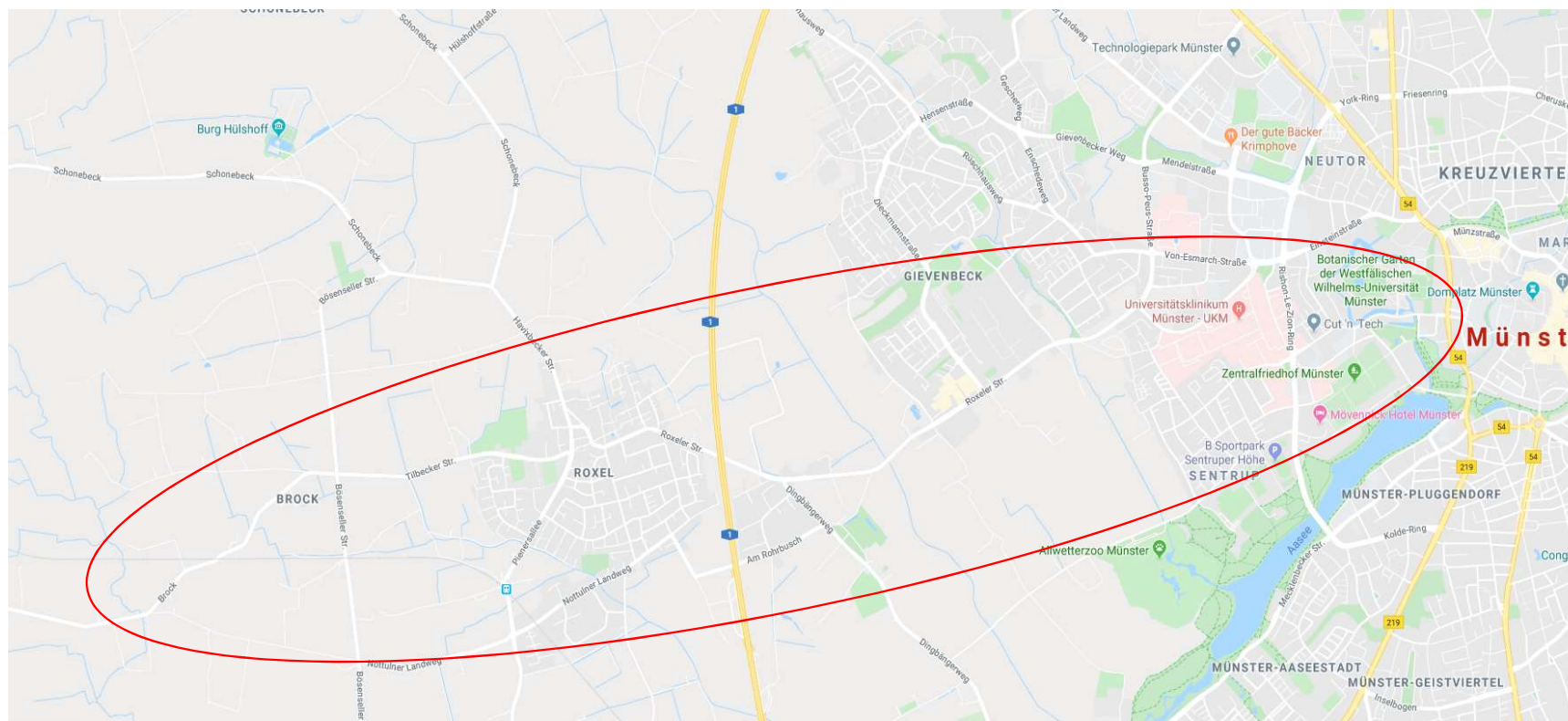


Einleitung

- Es sind verschiedene potentielle Routenverläufe analysiert worden
- Die Präsentation zeigt Vor- und Nachteile potenzieller Routen auf
- Der Veloroutenverlauf teilt sich in drei Untersuchungsgebiete (A, B und C).

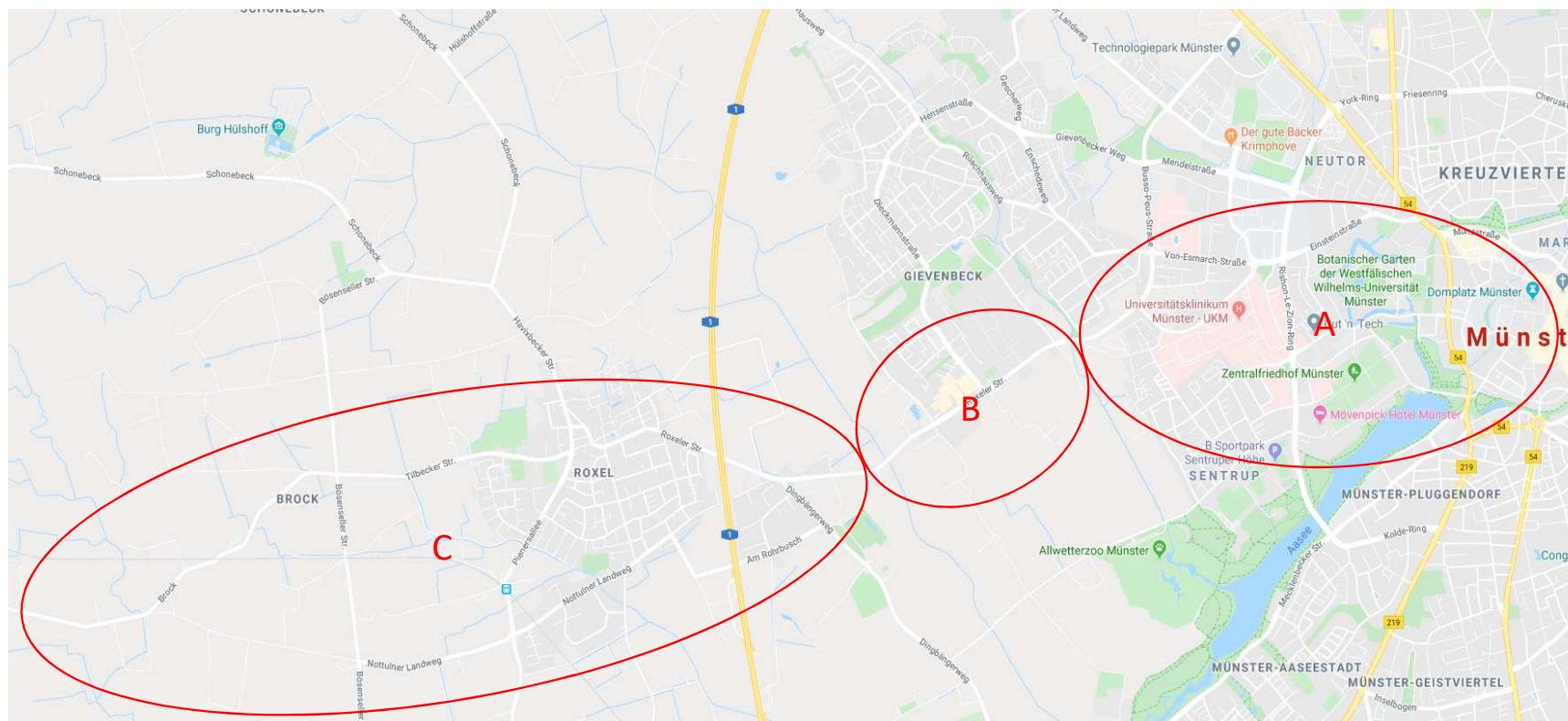


Übersicht Plangebiet





Übersicht Plangebiet





Bewertungskriterien

Die Routen werden anhand folgender Kriterien analysiert:

- Nutzungspotential:
 - Anbindung neuer Baugebiete
 - Anbindung öffentlicher Einrichtungen
- Reisezeit:
 - Direktheit
 - Wie oft muss der Radfahrer anhalten
- Sicherheit:
 - Verkehrssicherheit
 - Soziale Sicherheit
- Realisierbarkeit:
 - Umsetzbarkeit
 - Kostenaufwand
- Ganzjährliche Befahrbarkeit



Gebiet A
Münster



Gebiet A

- Vier potenzielle Routen:





Nutzungspotential

Route 1

- Schwachstellen:
 - Die vier Kreuzungen (A bis D) sind wegen langer Wartezeiten sehr unangenehm für den Radverkehr.
 - Falls die Kreuzung B nicht optimiert werden kann, ist diese für eine Veloroute ungeeignet.

- Analyse der Route:
 - Route 1 hat einen sehr nördlichen Anschluss an die Promenade.
 - Bindet die Ring-Mensa an und tangiert das Universitäts Klinikum.
 - Score: +



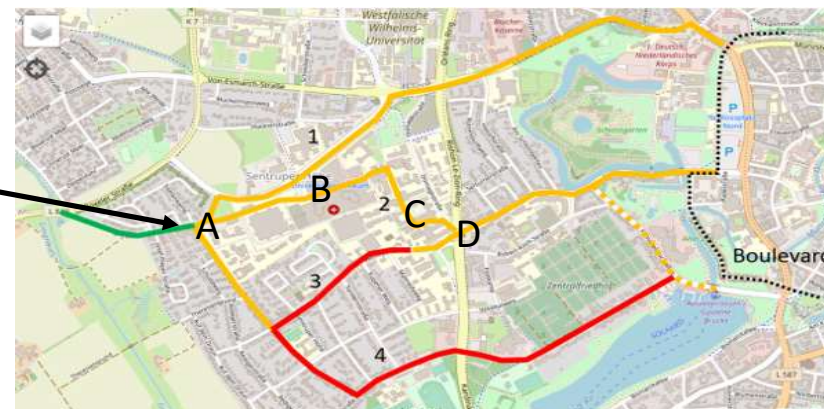


Nutzungspotential

Route 2

- Schwachstellen:
 - A: Schranke erschwert den Eingang auf das Universitätsgelände (zweimal)
 - B: Prüfung der Konfliktslage Radfahrer/Rettungswagen
 - C: Keinen Gestaltungsspielraum
 - D: Kreuzungsoptimierung notwendig.

- Analyse Route:
 - Direkte Verbindung zur Promenade
 - Anbindung öffentlicher Einrichtungen
 - Über die Himmelreichallee kann eine zweite Anbindung an die Promenade geschaffen werden
 - Score: ++



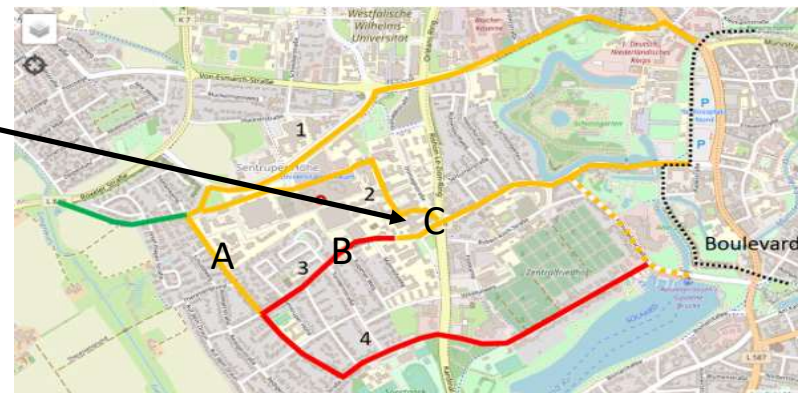
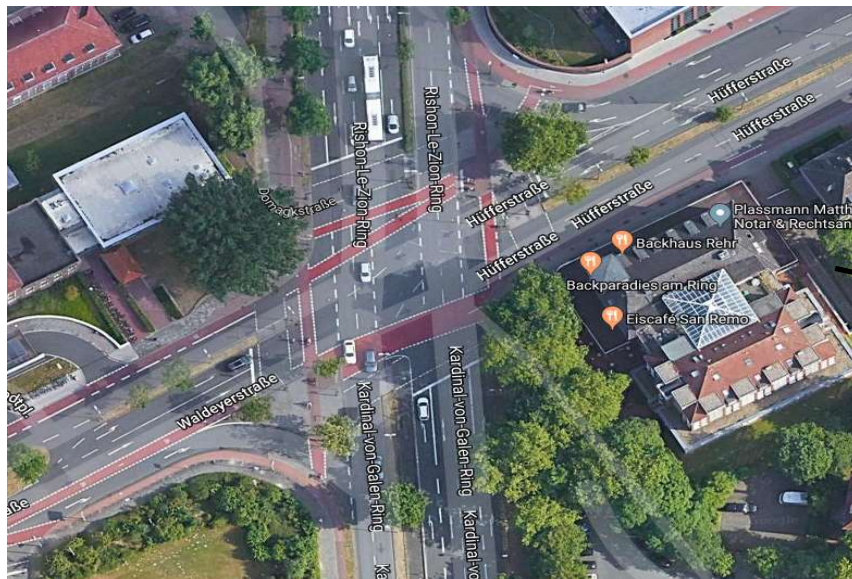


Nutzungspotential

Route 3

- Schwachstellen:
 - A: Zu schmale Straße
 - B: Viel ruhender Verkehr
 - C: Kreuzungsoptimierung notwendig

- Analyse Route:
 - Anbindung an Wohnsiedlungen
 - Anbindung öffentlicher Einrichtungen
 - Über die Himmelreichallee kann eine zweite Anbindung an die Promenade geschaffen werden
 - Score: ++



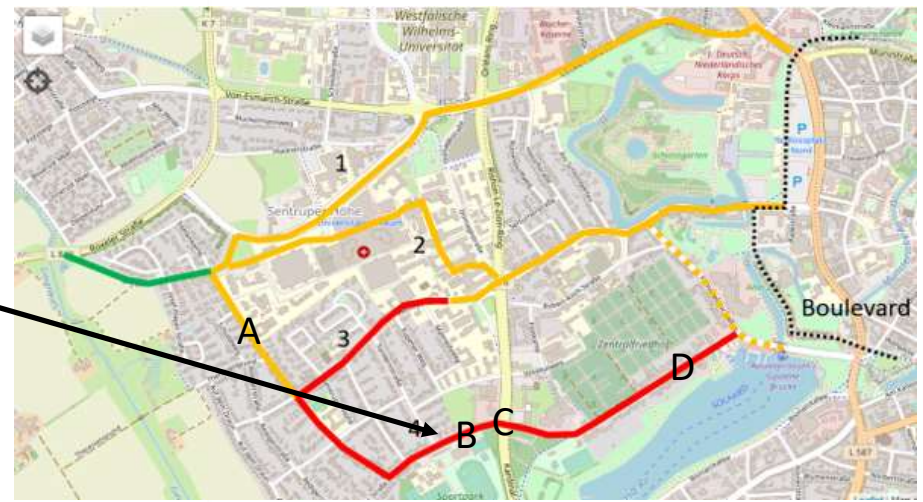


Nutzungspotential

Route 4

- Schwachstellen:
 - A: Zu schmale Straße
 - B: Parken quer zur Fahrbahn
 - C: Kreuzungsoptimierung notwendig.
 - D: Viel ruhender Verkehr

- Analyse Route:
 - Anbindung an Wohnsiedlungen und Sportanlagen
- Score: +

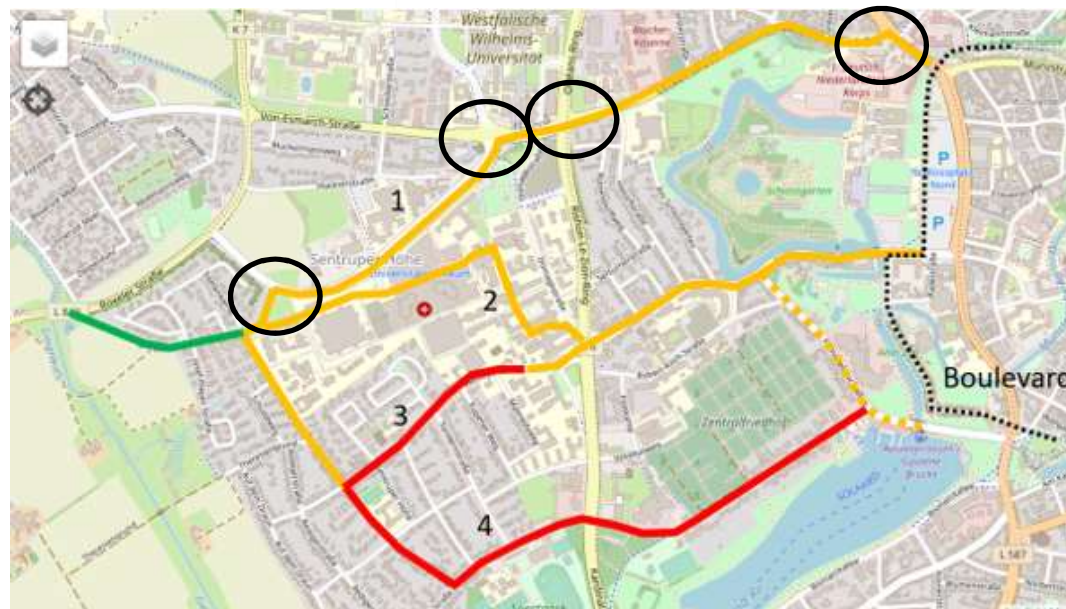




Reisezeit

Route 1

- Länge: 2,81 km
- Anzahl der Halte: 4
- Score: -

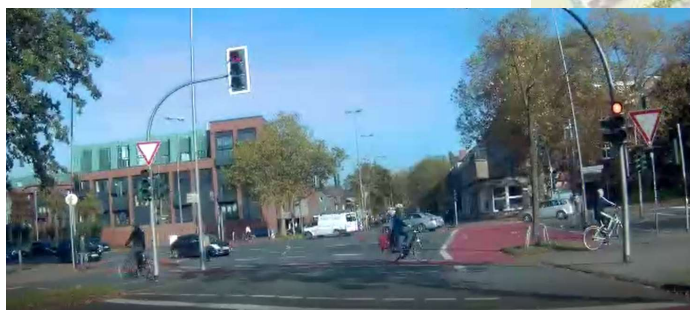
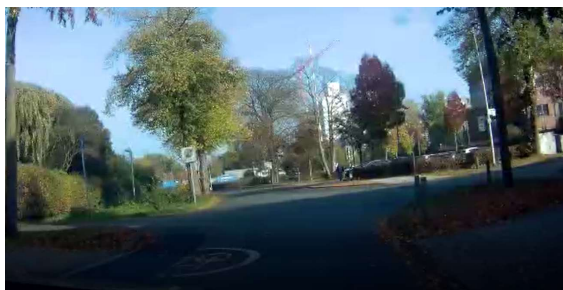




Reisezeit

Route 2

- Länge: 2,75 km
- Anzahl der Halte: 1
- Score: +

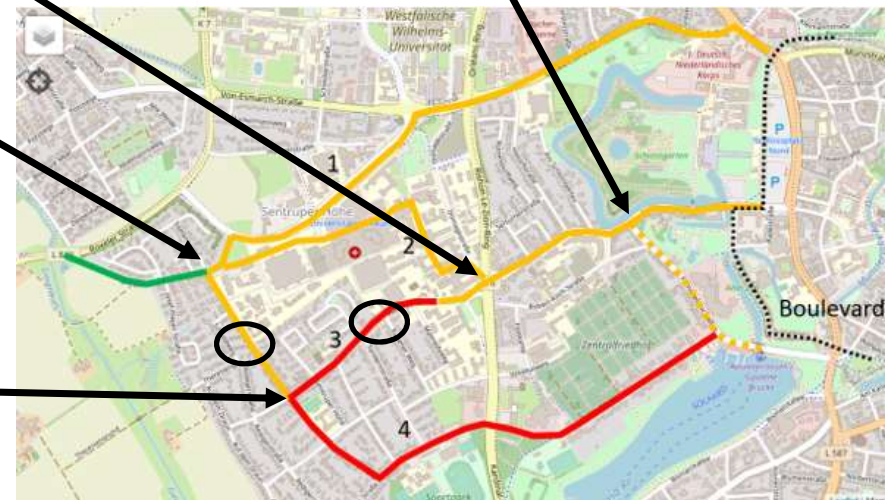
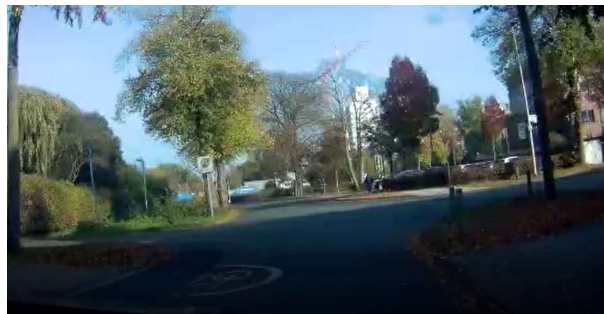
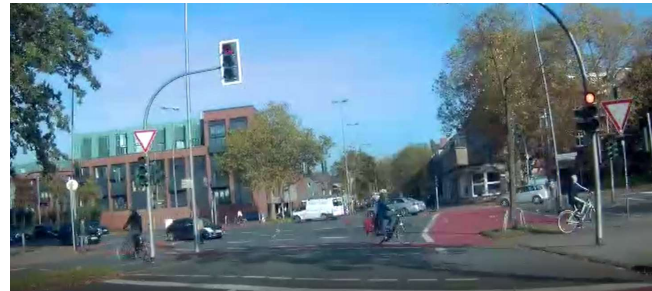




Reisezeit

Route 3

- Länge: 2,80 km
- Anzahl der Halte: 1
- Score: +

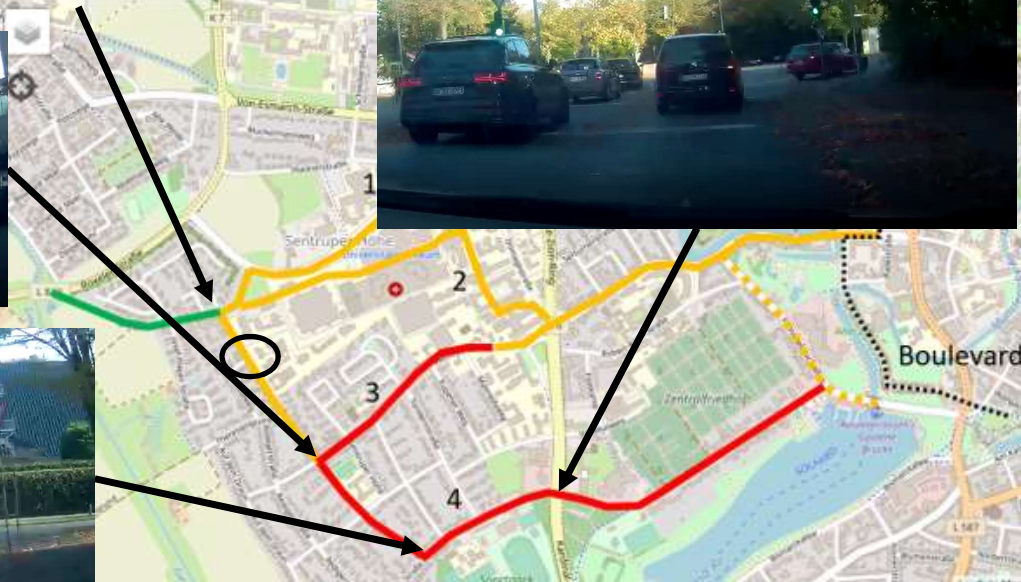
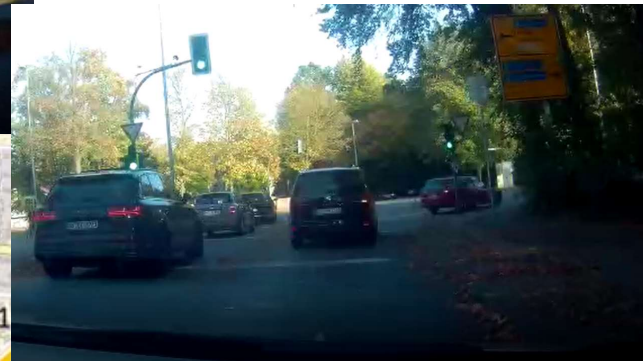
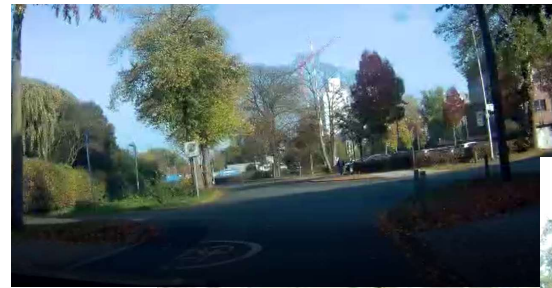




Reisezeit

Route 4

- Länge: 2,95 km
- Anzahl der Halte: 2
- Score: -





Sicherheit

Route 1

- Hohe Verkehrsbelastung
- Kreuzung mit drei Hauptverkehrsstraßen
- Score: -

Route 2

- Kreuzung einer Hauptverkehrsstraße
- Es liegt keine Einschätzung für das Universitätsgelände vor
- Score: 0



Sicherheit

Route 3

- Derzeitige Fahrradstraßen entsprechen (noch) nicht den Standards von Fahrradstraßen
- Kreuzung einer Hauptverkehrsstraße
- Score: +

Route 4

- Viel Konfliktpotential mit ein- und ausparkenden Pkw
- Derzeitige Fahrradstraßen entsprechen (noch) nicht den Standards von Fahrradstraßen
- Hohe Verkehrsbelastung
- Score: -





Realisierbarkeit

Route 1

- Route führt größtenteils entlang Hauptverkehrsstraßen
- Die Umbaumaßnahmen sind mit sehr hohen Kosten verbunden
- Score: - -

Route 3

- Viele Abschnitte sind bereits als Fahrradstraße ausgewiesen
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: 0

Route 2

- Keine Beeinflussbarkeit auf privatem Gelände der Universtitätsklinik
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: -

Route 4

- Viele Abschnitte sind bereits als Fahrradstraße ausgewiesen
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: -



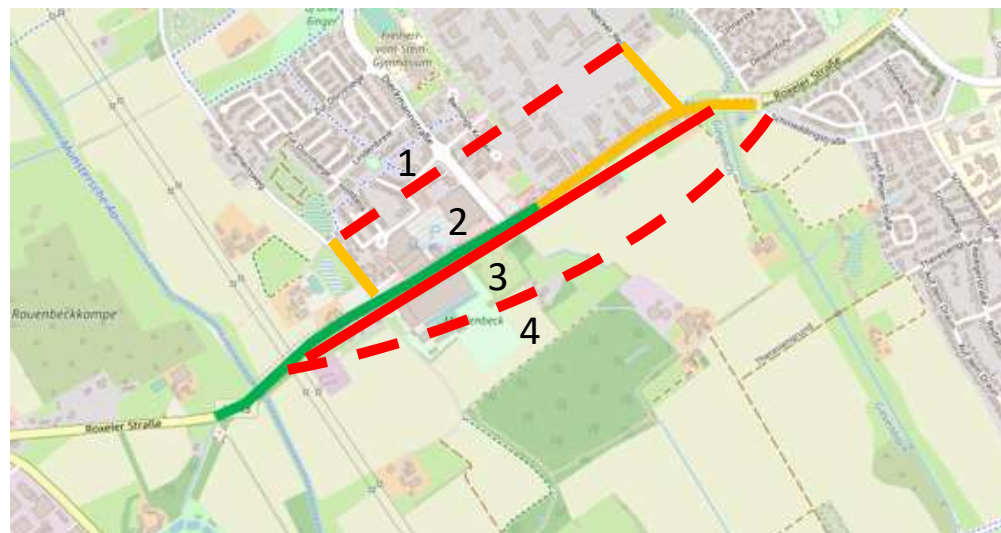
Gebiet B
(Kaserne)



Gebiet B

- Vier Varianten für die Route:

- Durch Neubaugebiet (1).
- Roxeler Straße Nord (2).
- Roxeler Straße Süd (3).
- Südlich des Casinos (4).





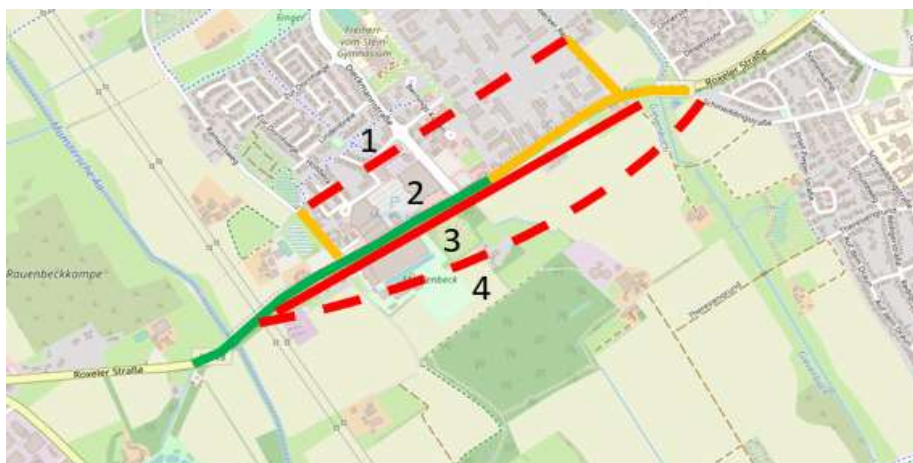
Nutzungspotential

Route 1

- In der heutigen Situation muss die Roxeler Straße Richtung Gebiet A einmal überquert werden
- Anbindung mehrerer Wohnsiedlungen
- Score: ++

Route 2

- In der heutigen Situation muss die Roxeler Straße Richtung Gebiet A einmal überquert werden
- Tangiert das Wohngebiete
- Score: +





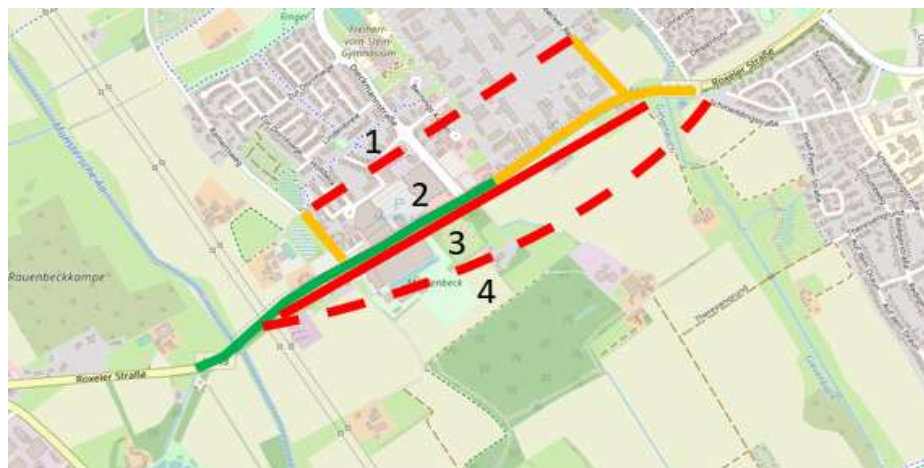
Nutzungspotential

Route 3

- Richtung Gebiet C muss im Bereich A eine Querungshilfe geschaffen werden
- Tangiert die Wohngebiete
- Um auf die Veloroute zu gelangen muss jeweils die Roxeler Straße gekreuzt werden
- Score: 0

Route 4

- Richtung Gebiet C muss im Bereich A eine Querungshilfe geschaffen werden
- Bindet kein Wohngebiet an
- Um auf die Veloroute zu gelangen müssen mehrere Querverbindungen geplant werden
- Score: --





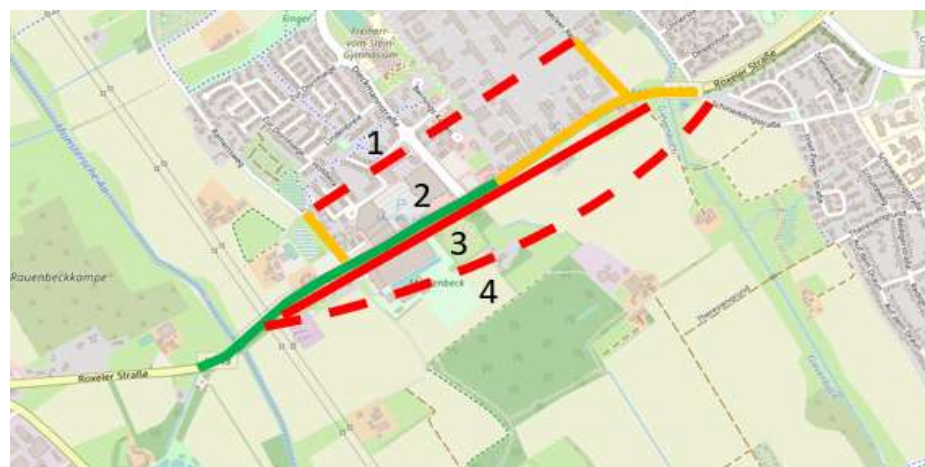
Reisezeit

Route 1

- Große Umweg
- Wegeföhrung im Neubaugebiet noch unklar
- Score: --

Route 2

- Direkt
- Viele Einmündungen mit Lichtsignalsteuerung
- Score: 0





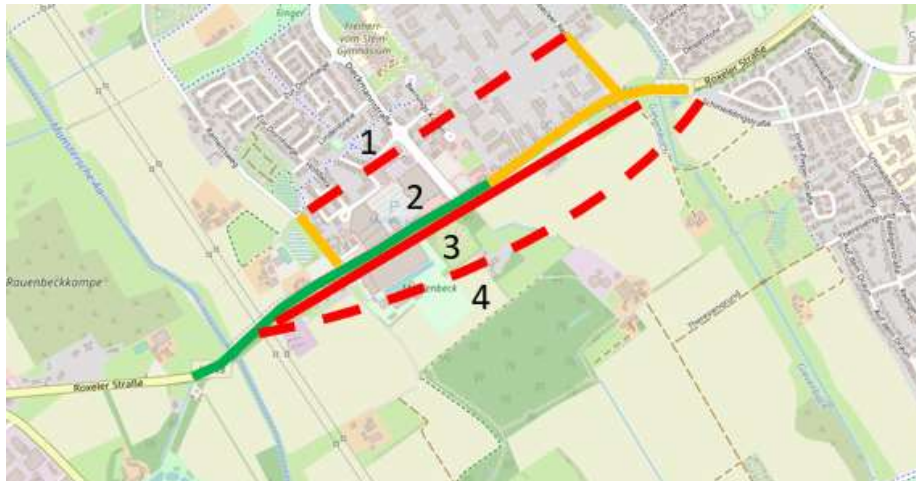
Reisezeit

Route 3

- Direkt
- Wenig Einmündungen
- Score: +

Route 4

- Sehr direkt
- Keine Stopps
- Score: ++





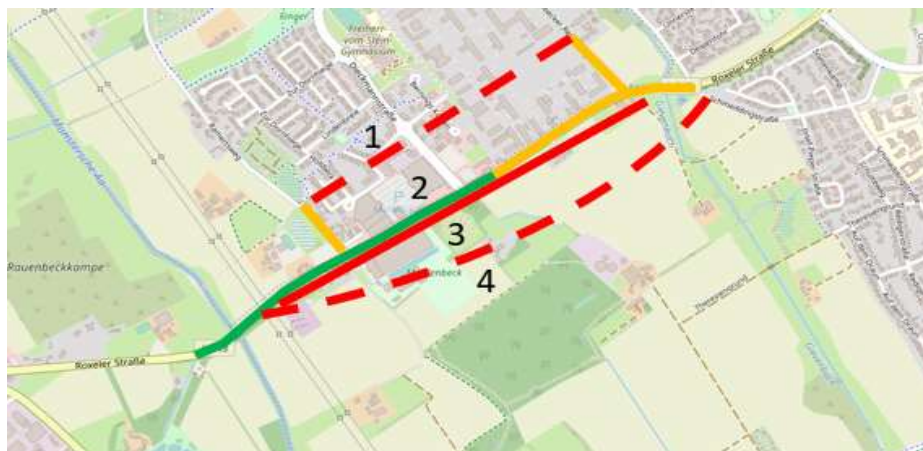
Sicherheit

Route 1

- Die Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche erhöht die Verkehrssicherheit
- Durch die dichte Bebauung ist eine soziale Sicherheit vorhanden
- Score: +

Route 2

- Viele Abbiegebeziehungen verringern die Verkehrssicherheit
- Durch die Führung auf der Nordseite der Roxeler Straße entlang der Bebauung wird eine soziale Sicherheit geschaffen
- Score: 0





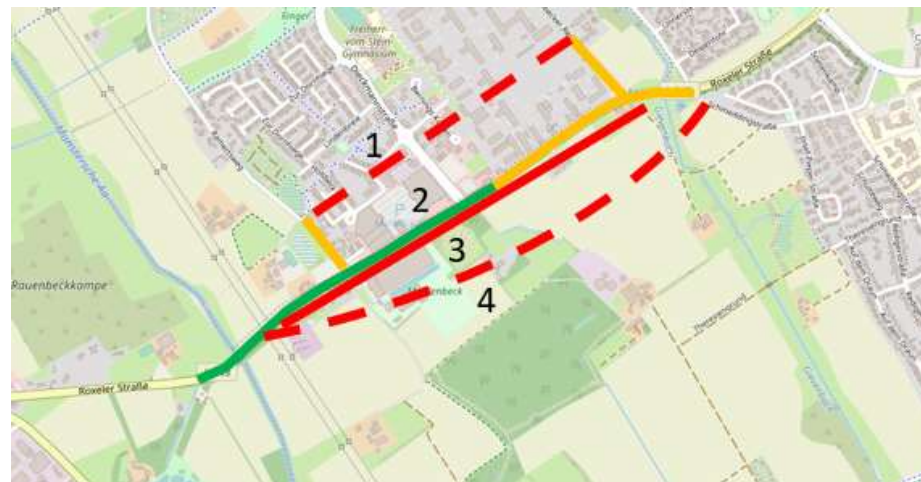
Sicherheit

Route 3

- Entlang der Route gibt es kaum Konflikte mit dem Pkw-Verkehr
- Score: 0

Route 4

- Entlang der Route gibt es keine Konflikte mit dem Pkw-Verkehr
- Durch das Abgelegene sinkt die soziale Sicherheit
- Score: 0





Realisierbarkeit

Route 1

- Keinen Einfluss mehr auf den Bebauungsplan des Kasernengeländes
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: --

Route 3

- Die Roxeler Straße muss verschwängt werden
- Viele Bäume entfallen
- Die Umbaumaßnahmen sind mit sehr hohen Kosten verbunden
- Score: --

Route 2

- Die Basis ist bereits vorhanden
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: 0

Route 4

- Neubau einer Trasse
- Grunderwerb ist notwendig
- Die Umbaumaßnahmen sind mit sehr hohen Kosten verbunden
- Score: --



Gebiet C
(Umgebung
Roxel)



Gebiet C

Route 1 – mittig durch Roxel



Route 2 – südlich von Roxel

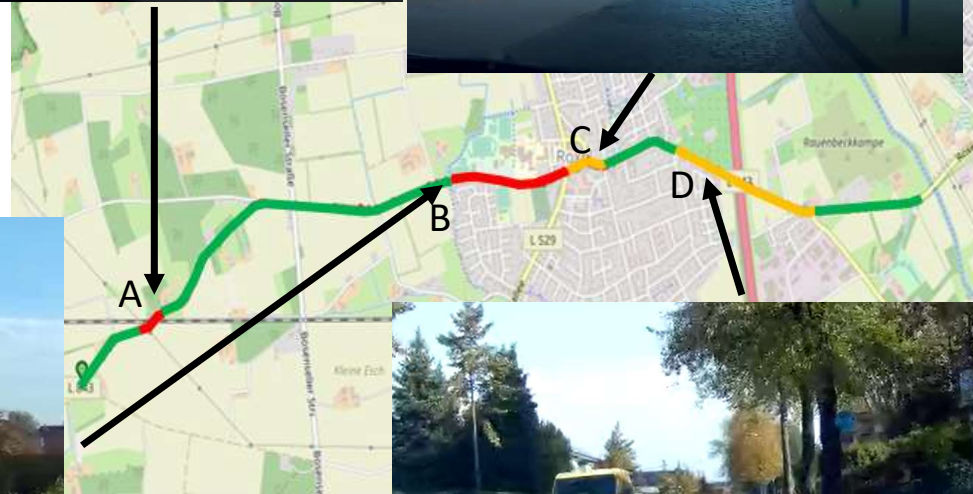




Nutzungspotential

Route 1

- Schwachstellen:
 - A: Bahnübergang
 - B: keine Radinfrastruktur
 - C: Kopfsteinpflaster
 - D: Lückenschluss schaffen
- Gute Anbindung von Roxel
- Score: ++

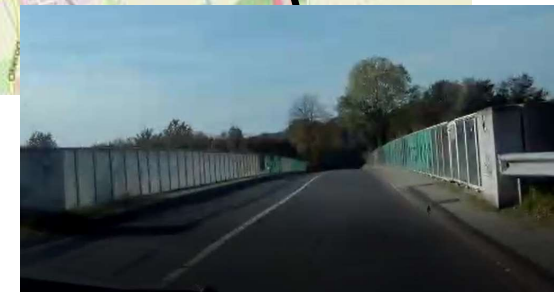
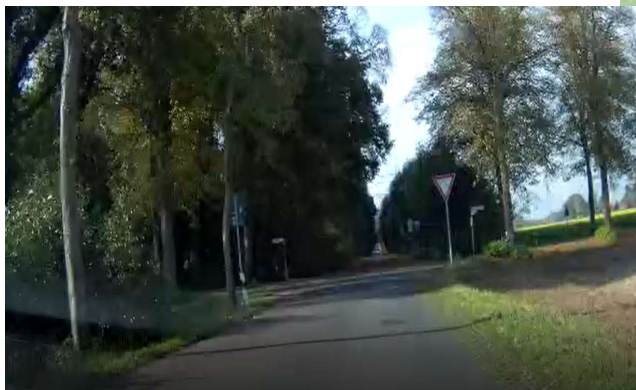




Nutzungspotential

Route 2

- Schwachstellen:
 - A: Sicherer Lückenschluss zur Stadtmitte fehlt
 - B: Unübersichtliche Querung
 - C: zu schmale Brücke
- Keine direkte Anbindung an Wohngebiete
- Score: --

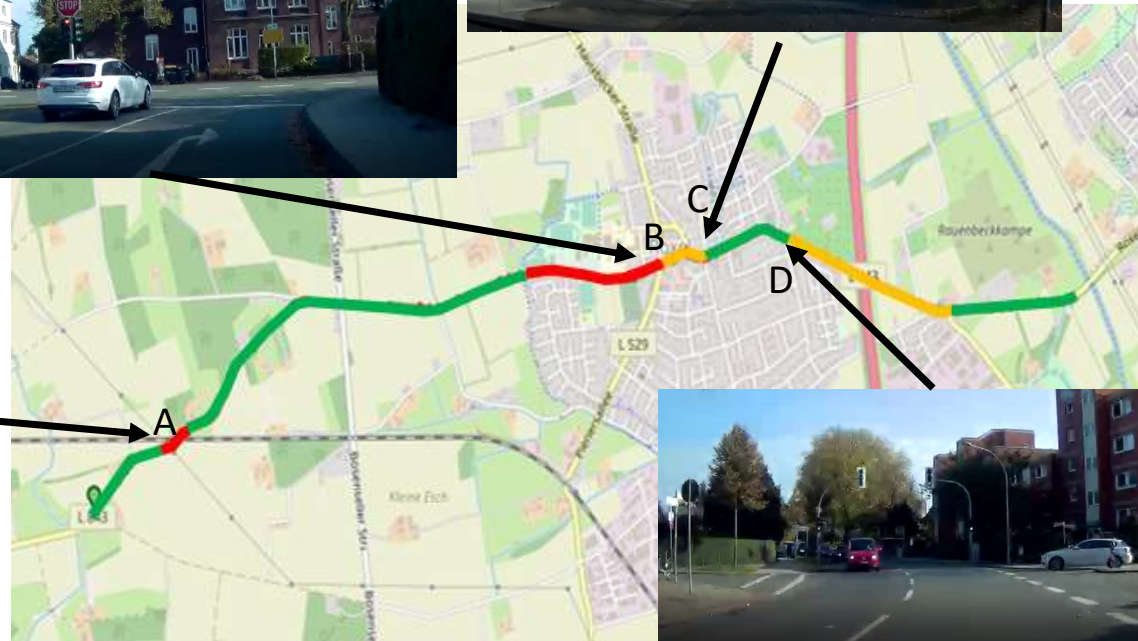




Reisezeit

Route 1

- Länge: 5,26 km
- Anzahl der Halte: 2
- Score: 0

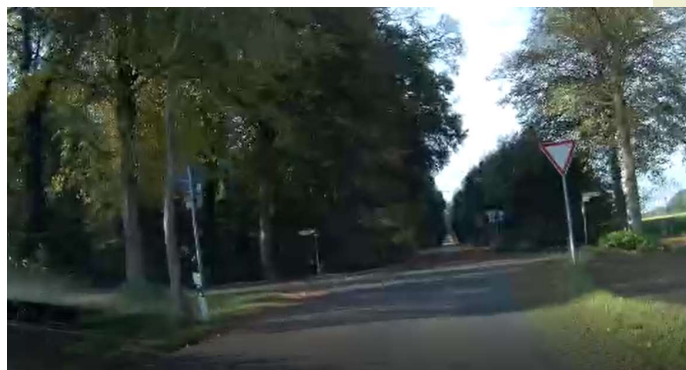
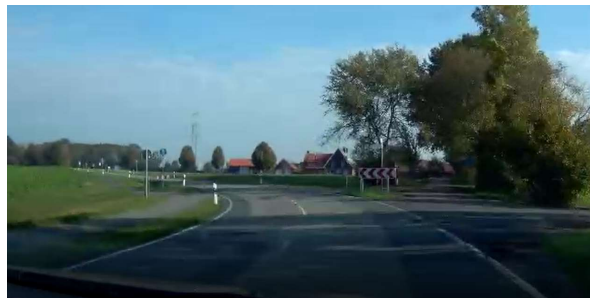




Reisezeit

Route 2

- Länge: 5,58 km
- Anzahl der Halte: 4
- Score: 0





Sicherheit

Route 1

- Viele Konfliktpunkte mit dem motorisierten Verkehr
- Durch die dichte Bebauung ist eine soziale Sicherheit vorhanden

- Score: +

Route 2

- Viele Konfliktpunkte mit dem motorisierten Verkehr
- Viel Schleichverkehr
- Keine soziale Sicherheit auf den ländlichen Straßen (nachts)

- Score: 0



Realisierbarkeit

Route 1

- Innerstädtisch sind einige Zwangspunkte einzuhalten
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: -



Route 2

- Es ist Grunderwerb erforderlich
- Eine durchgängige Beleuchtung muss vorgesehen werden
- Die Umbaumaßnahmen sind mit hohen Kosten verbunden
- Score: 0

