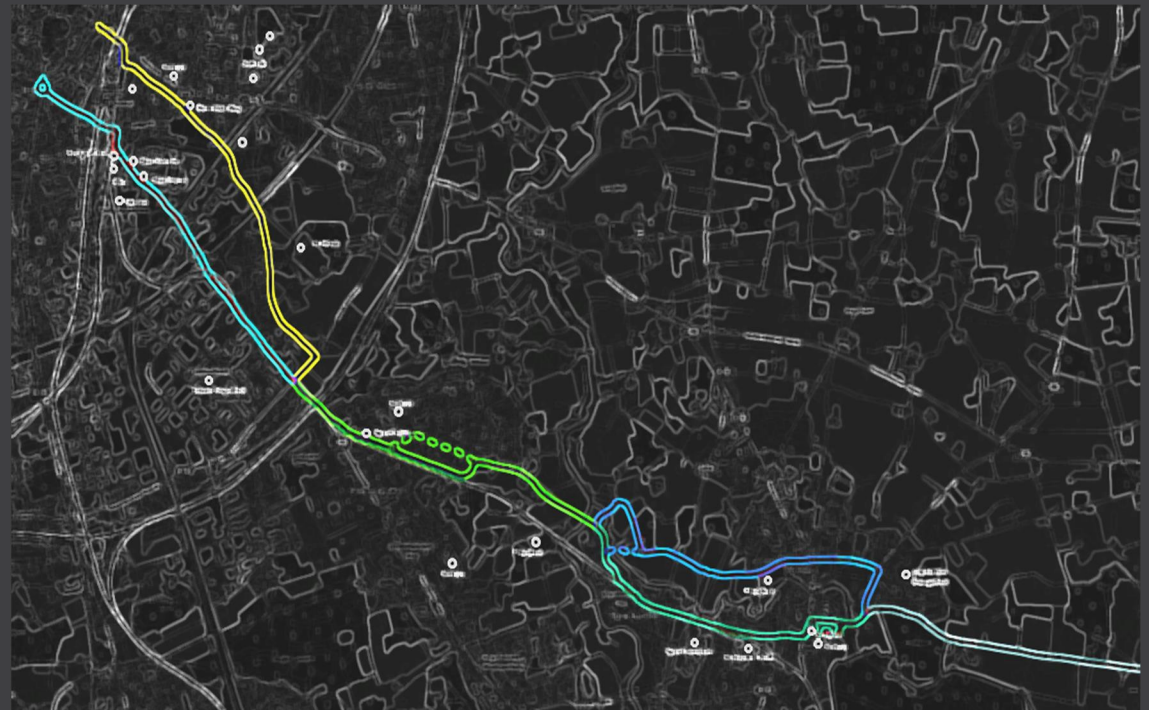


VELOROUTE 9 LPH 1+2

ROUTENBEWERTUNG

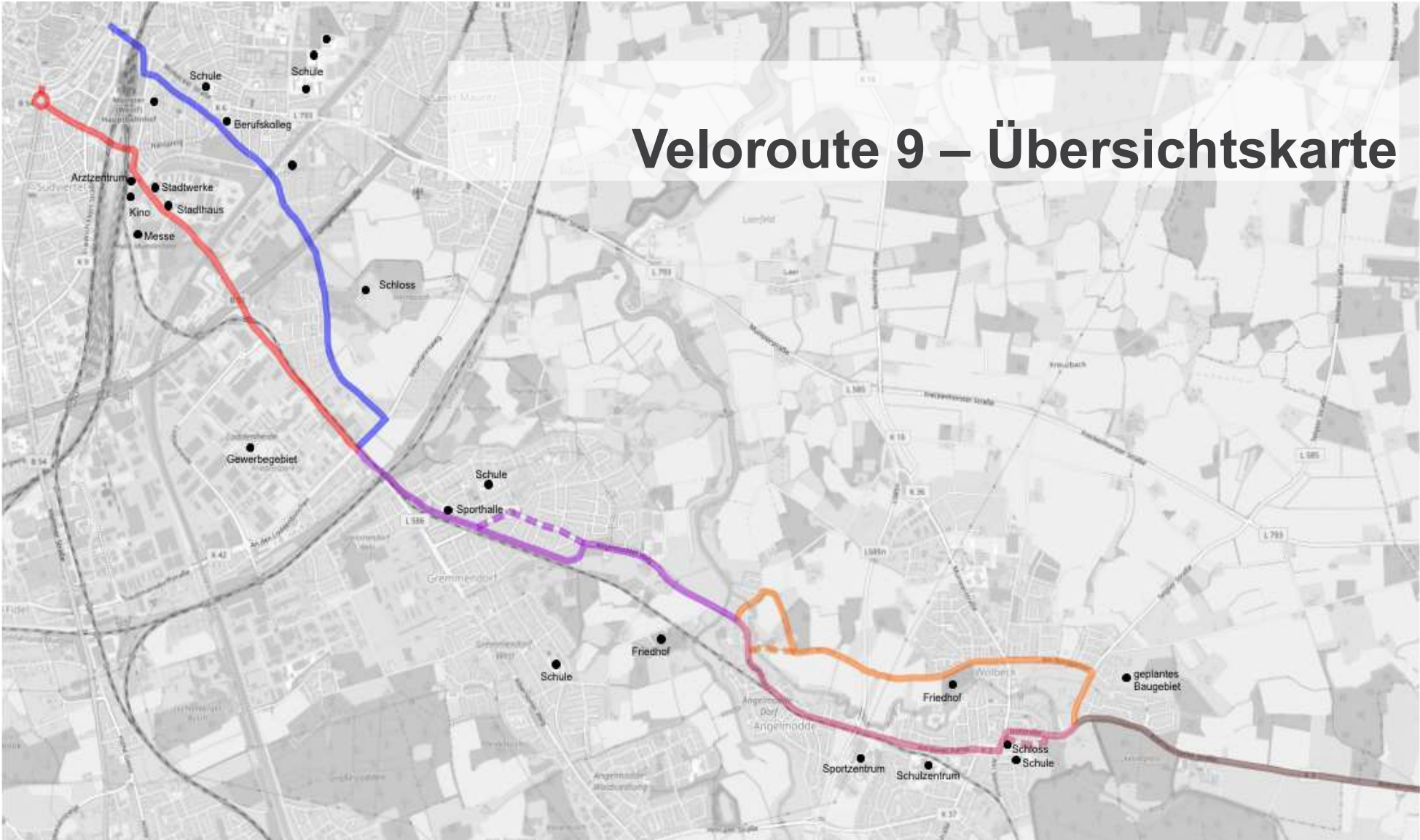


Vorüberlegungen / Kriterien

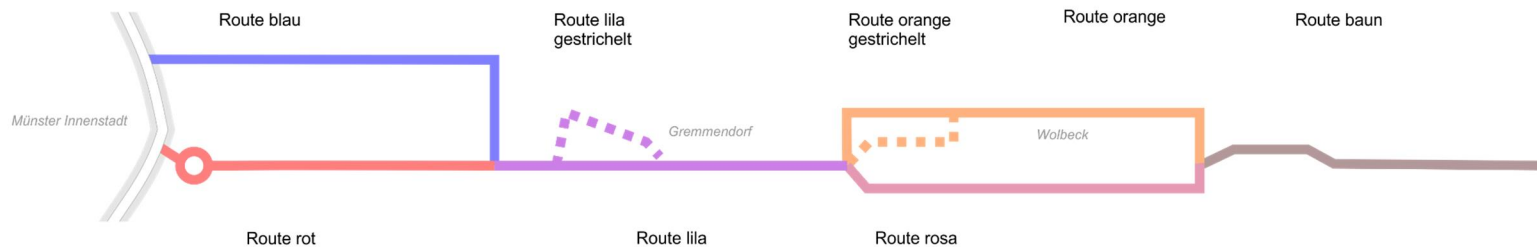
Ziel: Radverkehr fördern durch Attraktivität der Infrastruktur

- Raum schaffen für „starke“ Verkehrsmengen >> Mehr Präsenz Radfahrende im Verkehrsraum
- Alltagstauglich und Attraktiv – nicht nur für Pendler*innen >> Modal-Shift ermöglichen
- Netzrelevant vernetzbar / Direktheit
- Erschließung „Points-of-Interest“ >> interessante Routenführung
- Komfortabel & Sicher
- Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit

Veloroute 9 – Übersichtskarte



Veloroute 9 – Systemskizze & Erläuterung



Route rot: Ludgerikreisel über Hafenstraße, Albersloher Weg bis zum Knotenpunkt Heumannsweg

Route blau: Salzstraße via Wolbecker Straße, Bremer Platz, Schillerstraße, Lütkenbecker Weg, Lindberghweg auf den Heumannsweg bis zum Albersloher Weg

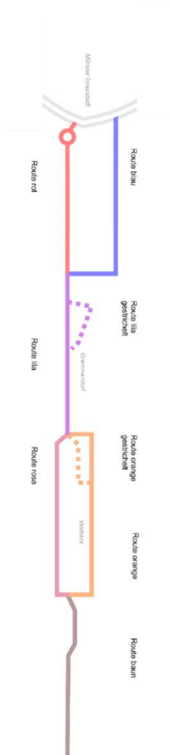
Route lila: Albersloher Weg bis Gremmendorfer Weg, weiterer Verlauf parallel der Bahnstrecke bis Altehof und via Angelmodder Weg bis zur Angelstraße

Route lila gestrichelt: Routenvariante über Gremmendorfer Weg und Angelmodder Weg

Route orange: Alter Postweg via Eschstraße, Am Borggarten und Telgter Straße

Route rosa: Angelstraße via „Am Angelkamp“, Am Berler Kamp bis zur Kreuzung am Steintor und über die Hofstraße bis Alverskirchner Straße

Veloroute 9 - Gliederung Routenvergleich

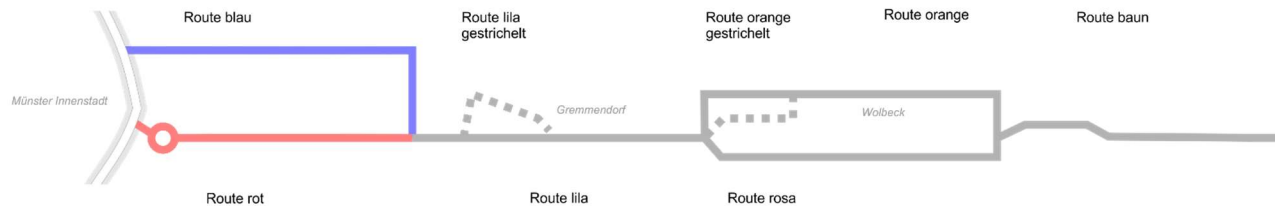


- Erläuterung Bewertungsmatrix
- Routenvergleiche:
 - Bewertungsmatrix **Route rot** vs. **Route blau**
 - Bewertungsmatrix **Route lila** vs. **Route lila gestrichelt**
 - Bewertungsmatrix **Route orange** vs. **Route rosa**
- **Geschätzte Baukosten/ Kostenschätzung der Routen**
- **Anhang**
 - Detailbetrachtung Veloroute 9

Bewertungsmatrix

Bewertungskriterien			
Nutzungspotenzial		++ = sehr gute Anbindungen von zentralen Orten und öffentlichen Gebäuden, etc. + = gute Anbindung von zentralen Orten und öffentlichen Gebäuden, etc. 0 = Anbindung bestehender Wohnhäuser - = geringe Anbindung Wohngebiete, etc. -- = keine Anbindung von Wohngebieten, etc.	
Reisezeit	Direktheit	++ = sehr direkt + = direkt 0 = normal - = geringe Umwege -- = große Umwege	Durchschnittswert
	Halte	++ = geringe Verlustzeiten + = moderate Verlustzeiten 0 = durchschnittliche Verlustzeiten - = überdurchschnittliche Verlustzeiten -- = hohe Verlustzeiten	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++ = sehr gut (eigene Spur, die vom MIV getrennt mit Borde) + = gut (eigene Spur) 0 = durchschnitt - = schlecht (oft Führung auf der Straße mit MIV) -- = sehr schlecht (komplette Führung auf der Straße mit MIV)	Durchschnittswert
	Soziale Sicherheit	++ = sehr gut (komplett beleuchtet und keine Unterführung) + = gut (zum Hauptteil beleuchtet und keine Unterführung) 0 = durchschnitt - = schlecht (zum Großteil unbeleuchtet) -- = sehr schlecht (fast gar nicht beleuchtet und Unterführung)	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	++ = kein Aufwand + = geringer Aufwand (Ummarkierung) 0 = moderater Aufwand (erf. Angleichungen) - = hoher Aufwand (Querschnittsänderung) -- = sehr hoher Aufwand (Bauwerk und Querschnittsänderung)	Durchschnittswert
	Kostenaufwand	++ = keine Kosten (Verbesserung ohne Kosten) + = geringer Kosten (Ummarkierung) 0 = moderate Kosten (erf. Angleichungen) - = hohe Kosten (Querschnittsänderung) -- = sehr hohe Kosten (Bauwerk und Querschnittsänderung)	

Bewertungsmatrix **Route rot** vs. **Route blau**

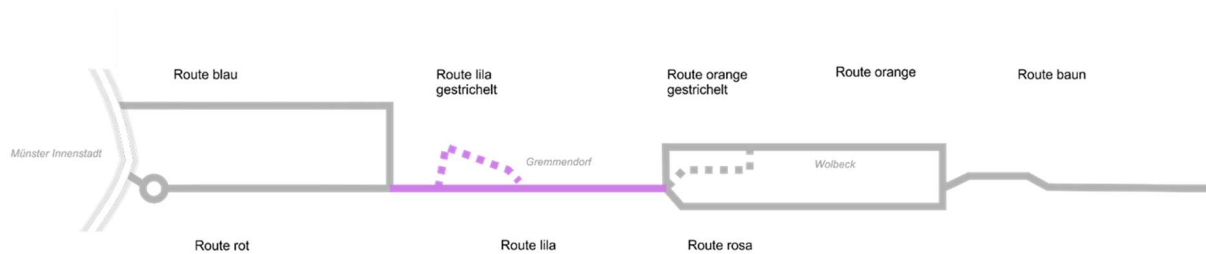


		Route rot		Route blau	
Bewertungskriterien		Ludgerikreisel bis Heumannsweg		Salzstraße bis Albersloher Weg	
Nutzungspotenzial		0		+	
Reisezeit	Direktheit	++	+	+	+
	Halte	+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	++	+
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	0	-	+	+
	Kostenaufwand	--		+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

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

*** K.O.-Kriterium:**
im Bereich der Brücke wird eine Bauwerkserneuerung erforderlich, um die geforderte Radwegbreite für Velorouten zu gewährleisten

Bewertungsmatrix **Route lila** vs. **Route lila gestrichelt**

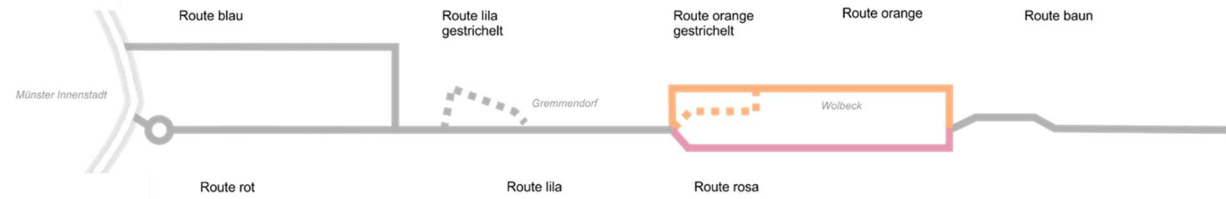


		Route lila		Route lila gestrichelt	
Bewertungskriterien		Albersloher Weg bis Angelmodder Weg		Albersloher Weg bis Angelmodder Weg über Gremmendorfer Weg	
Nutzungspotenzial		+		+	
Reisezeit	Direktheit	0	-	0	0
	Halte	-		0	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	0	0
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit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

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

***Hinweis:**
Route lila enthält Engstelle
(1,7 m breit auf ca. 80 m)

Bewertungsmatrix **Route orange** vs. **Route rosa**

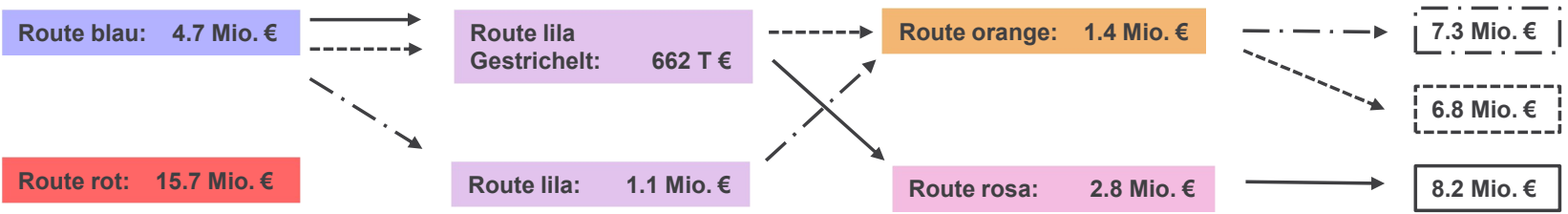
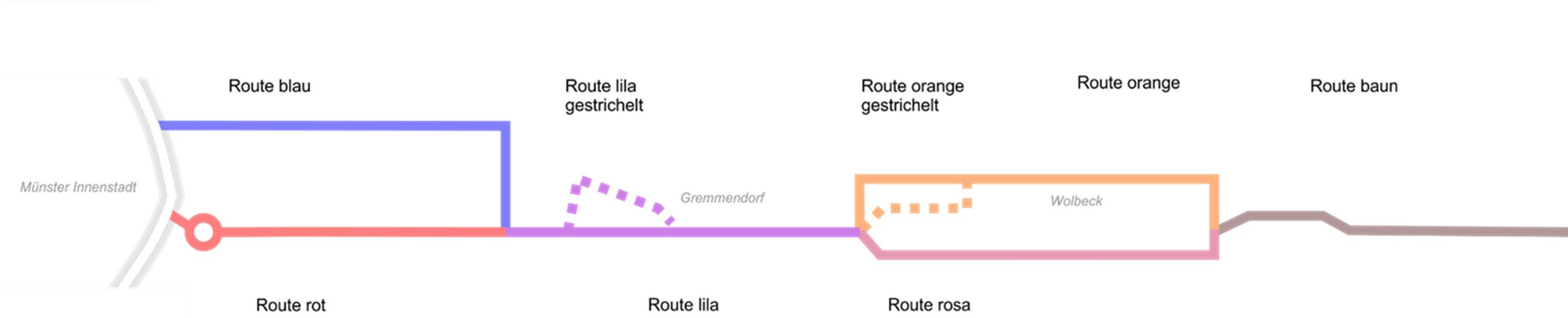


		Route orange		Route rosa	
Bewertungskriterien		Alter Postweg bis Telgter Straße		Angelstraße bis Hofstraße	
Nutzungspotenzial		-		+	
Reisezeit	Direktheit	0	0	+	0
	Halte	+		0	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	-	0
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	--	-
	Kostenaufwand	+		0	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

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

***Hinweis:**
Verlauf über Privatweg

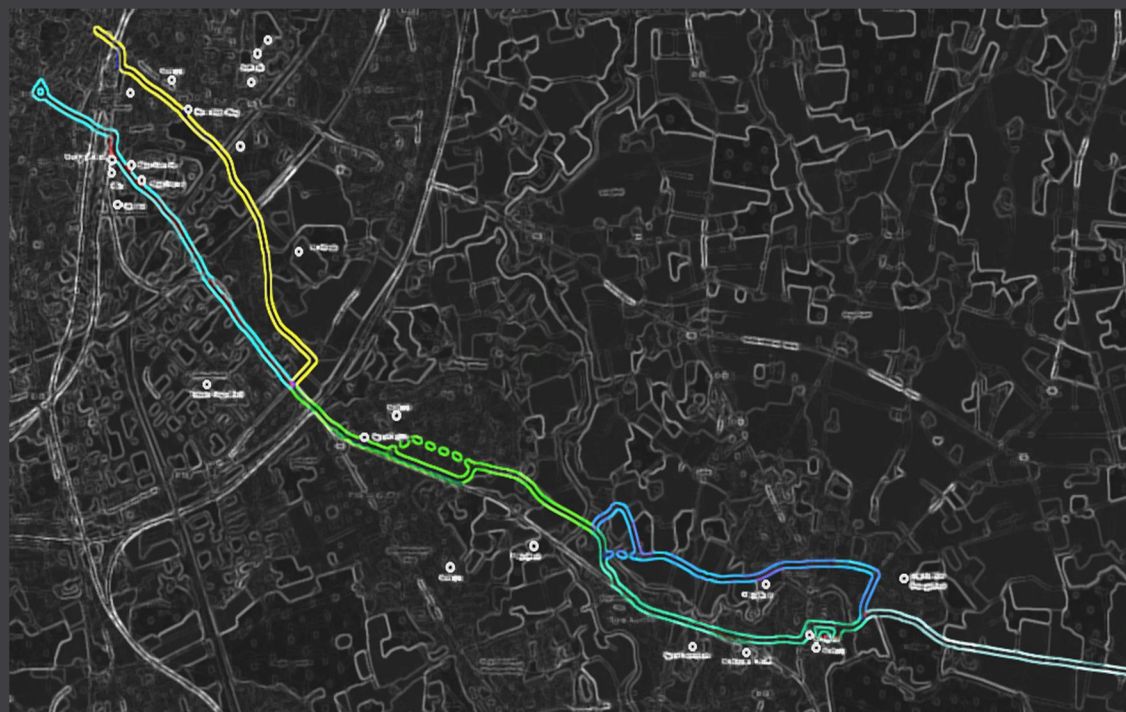
Geschätzte Baukosten/ Kostenschätzung der Routen



Bei den hier dargestellten Kosten, handelt es sich um überschläglich ermittelte Schätzkosten.

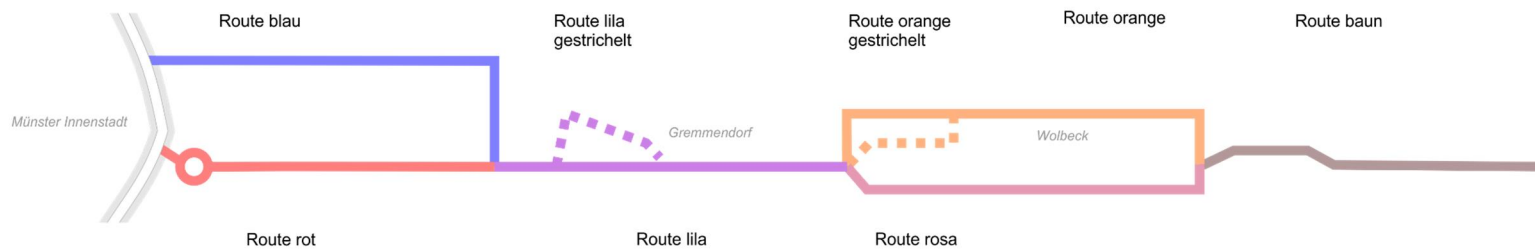
VELOROUTE 9 ANHANG*

DETAILBETRACHTUNG



* Anhang dient der Dokumentation der Lph 2 „Vorplanung“ für den gesamten Streckenverlauf der Veloroute 9

Veloroute 9 – Systemskizze & Erläuterung



Route rot: Ludgerikreisel über Hafenstraße, Albersloher Weg bis zum Knotenpunkt Heumannsweg

Route blau: Salzstraße via Wolbecker Straße, Bremer Platz, Schillerstraße, Lütkenbecker Weg, Lindberghweg auf den Heumannsweg bis zum Albersloher Weg

Route lila: Albersloher Weg bis Gremmendorfer Weg, weiterer Verlauf parallel der Bahnstrecke bis Altehof und via Angelmodder Weg bis zur Angelstraße

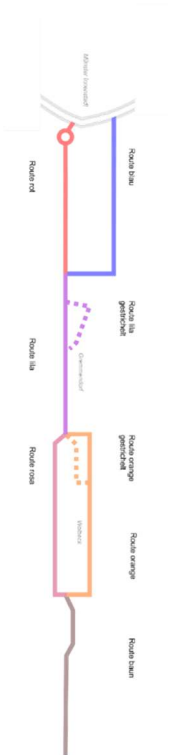
Route lila gestrichelt: Routenvariante über Gremmendorfer Weg und Angelmodder Weg

Route orange: Alter Postweg via Eschstraße, Am Borggarten und Telgter Straße

Route rosa: Angelstraße via „Am Angelkamp“, Am Berler Kamp bis zur Kreuzung am Steintor und über die Hofstraße bis Alverskirchner Straße

Veloroute 9 - Gliederung Detailbetrachtung

Route rot

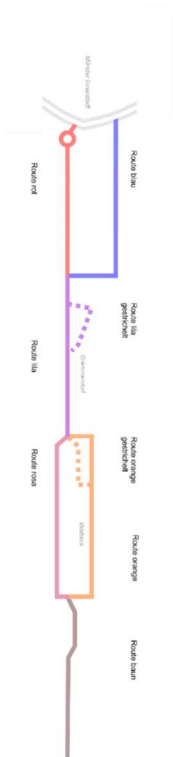


- **Teilabschnitt 1: Ludgerikreisel/ Hafenstraße:**
 - Variante 1: Fahrrad-Boulevard
 - Variante 2a: Ab in die Mitte
 - Variante 2b: Alternative - Ab in die Mitte
- **Teilabschnitt 2: Hafenstraße zur Mitte:**
 - Variante 1: Fahrrad-Boulevard
 - Variante 2: Ab in die Mitte

Route blau

- **Teilabschnitt 1: Salzstraße**
- **Teilabschnitt 2: Wolbecker Straße**
- **Teilabschnitt 3 & 4: Schillerstraße**
- **Teilabschnitt 5: Schillerstraßenbrücke:**
- **Teilabschnitt 6: Heumannstraße:**
 - Variante 1 : VR9 östlich des Kreisverkehrs
 - Variante 2 : VR9 über den Kreisverkehr

Veloroute 9 - Gliederung Detailbetrachtung



Route lila

- **Teilabschnitt 1: Haltepunkt Gremmendorf**
- **Teilabschnitt 2: Gremmendorfer Weg / Altenhof:**
 - Variante 1: mit Engstelle
 - Variante 2: ohne Engstelle mit Grunderwerb

Route lila gestrichelt

- **Teilabschnitt 1: Angelmodder Weg**

Route lila

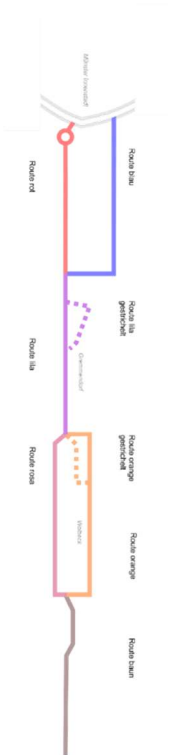
- **Teilabschnitt 3: Angelmodder Weg – außerorts**

Route rosa

- **Teilabschnitt 1: Angelstraße**
- **Teilabschnitt 2: Am Berler Kamp**
- **Teilabschnitt 3: Chancen am Schloss**

Veloroute 9 - Gliederung Detailbetrachtung

Route orange



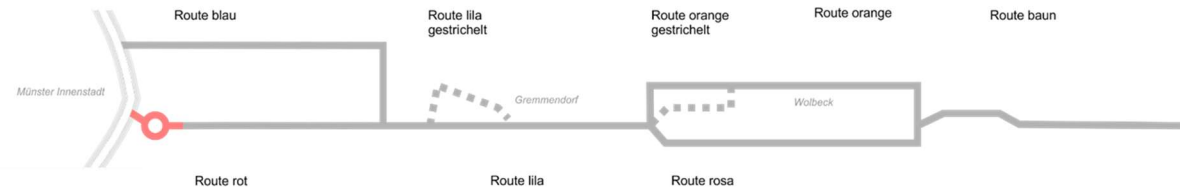
- **Teilabschnitt 1: Varianten im Feld**
 - Variante 1 (rot)
 - Variante 2 (blau)
 - Variante 3 (grün)
 - Variante 4 (violett)
- **Teilabschnitt 2: Eschstraße**
- **Teilabschnitt 3: Eschstraße / Münsterstraße**
- **Teilabschnitt 4: Am Borggarten**
 - Variante 1: Flott über den Kreis
 - Variante 2: Beispiel Alicante
- **Teilabschnitt 5: Telgter Straße:**
 - Variante 1: Trennung von Fuß- und Radweg
 - Variante 2: halbseitige Fahrradstraße

Route braun

- **Teilabschnitt 1: Telgter Straße**
 - Variante 1: Trennung von Fuß- und Radweg
 - Variante 2: halbseitige Fahrradstraße

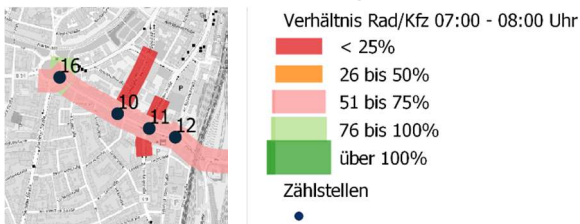
Route rot - Teilabschnitt 1

Variante 1: Ludgerikreisel/ Hafenstraße



Beschreibung

- Kreisverkehr südlich der Promenade
- Außendurchmesser ca. 85m
- Veloroute 9 kommt über die Hafenstraße von Osten, Führung über Kreisel zur Promenade (Norden)
- Hafenstraße im autogerechten Ausbau



VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

Idee

- „Fahrrad-Boulevard“

Konzept

- Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nordseite (4,0 m)
- Trennung Rad / Kfz durch Grünstreifen (Sicherheitstrennstreifen)
- Trennung Rad / Fußgänger durch Abstellrichtungen und Pflanzgruben zulasten der PKW Parkstände
- Abgetrennte Zufahrt Promenade (6,0 m)



Alternative

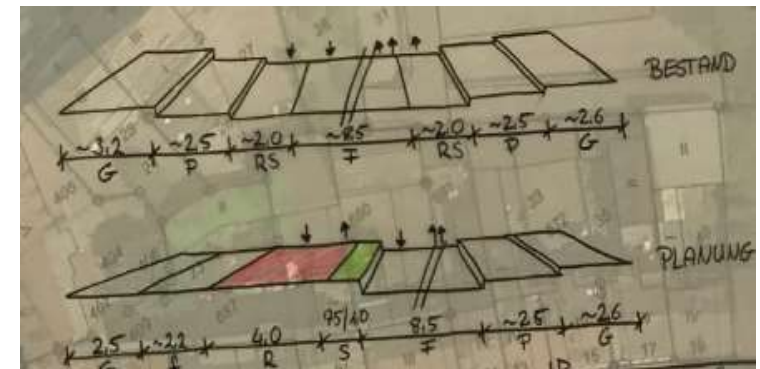
- Zweiseitiger 1-Richtungs-RW
- 2-Richtungs-RW in Fahrbahnmitte

Merkmale

- Rückbau Fahrspuren am Kreisverkehr
- Wegfall PKW Parkstände
- Abstellrichtung Fahrrad
- Abstimmung Straßenbehörde

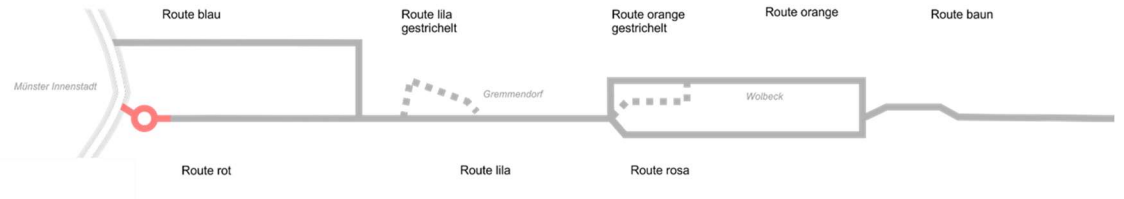
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 352.000 € (Querschnittsänderung, grundhafter Eingriff)



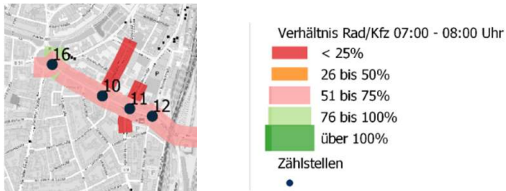
Route rot - Teilabschnitt 1

Variante 2a: Ludgerikreisel/ Hafenstraße



Beschreibung

- Kreisel südlich der Promenade
- Außendurchmesser ca. 85 m
- Veloroute 9 kommt über die Hafenstraße aus Osten, führt über Kreisel zur Promenade (Norden)
- Hafenstraße im autogerechten Ausbau



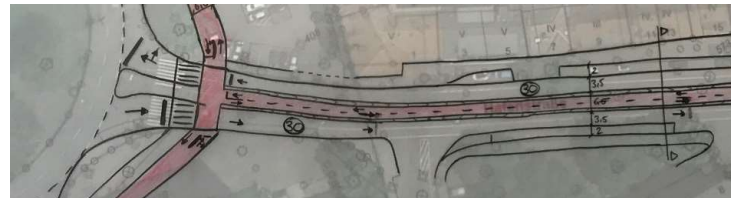
VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

Idee

- „Ab in die Mitte“

Konzept

- Präsenz Radfahrende im Straßenraum → Verlegung 2-Richtungs-RW in die Mitte
- „Grüne Welle“ für Radfahrende durch smarte Bodenindikatoren
- Umsetzungsbeispiel: Alicante



Alternative

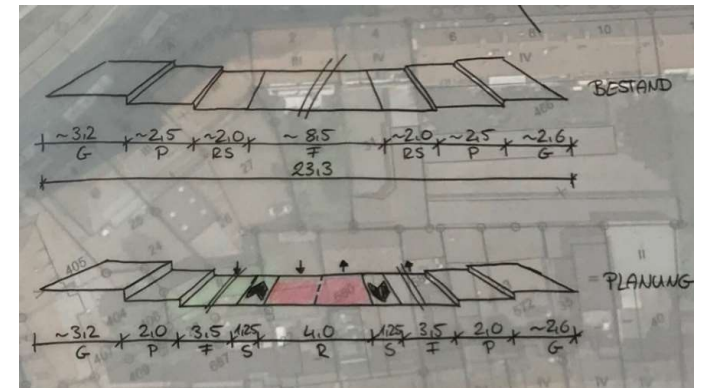
- Einseitiger 2-Richtungs-RW

Merkmale

- Rückbau Fahrspuren
- Zustimmung Straßenbehörden
- Tempo 30 / Bodenschwellen
- Schnittstellen nach außen

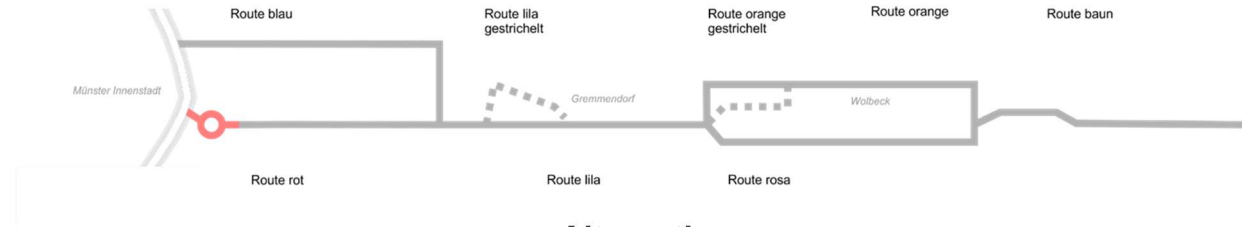
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 201.000 € (Markierungsarbeiten)



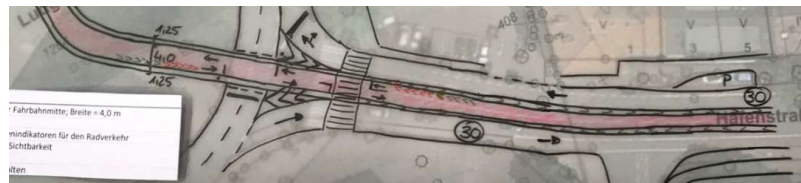
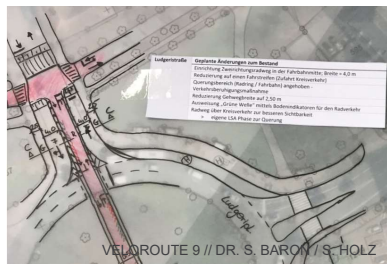
Route rot - Teilabschnitt 1

Variante 2b: Ludgerikreisel/Hafenstraße



Beschreibung

- Kreisel südlich der Promenade
- Außendurchmesser ca. 85 m
- Veloroute 9 kommt über die Hafenstraße aus Osten, führt über Kreisel zur Promenade (Norden)
- Hafenstraße im autogerechten Ausbau



Idee

- Alternative „Ab in die Mitte“

Konzept

- Präsenz Radfahrende im Straßenraum → Verlegung 2-richtungs-RW in die Mitte
- „Grüne Welle“ für Radfahrende durch smarte Bodenindikatoren
- Umsetzungsbeispiel: Alicante
- Querung Rad über Kreisverkehr mit Anschluss an die Promenade
- Rad = vorfahrtsberechtig
- Ausweisung Tempo 30

Alternative

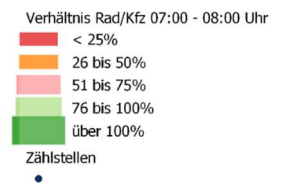
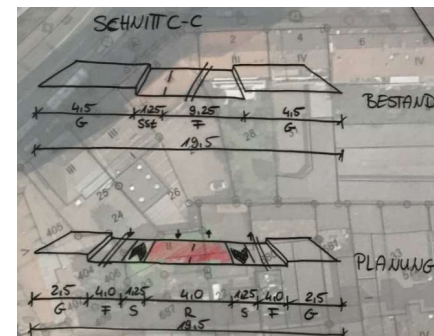
- Einseitiger 2-Richtungs-RW

Merkposten

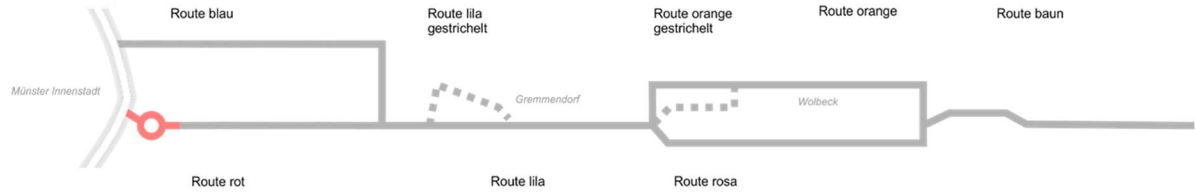
- Rückbau Fahrspuren
- Zustimmung Straßenbehörden
- Tempo 30 / Bodenschwellen
- Schnittstellen nach außen
- Querung Kreisverkehr
- Eigene LSA für Radverkehr
- Grüne Welle

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 475.000 € (Markierungsarbeiten und grundhafter Eingriff)



Route rot – Teilabschnitt 1: Variantenvergleich

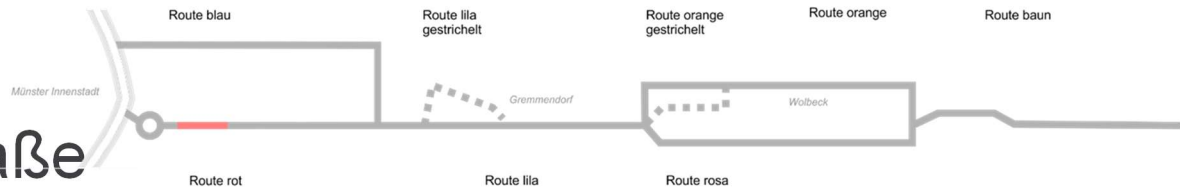


		Teilabschnitt 1: Ludgerikreisel / Hafenstraße					
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2a		Variante 2b	
Nutzungspotenzial		+		+		+	
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	+	++	++
	Halte	+		+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	+	0	+	0
	Soziale Sicherheit	0		0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	0	+	+	+	0
	Kostenaufwand	0		+		-	
Gesamtergebnis		3		3		3	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

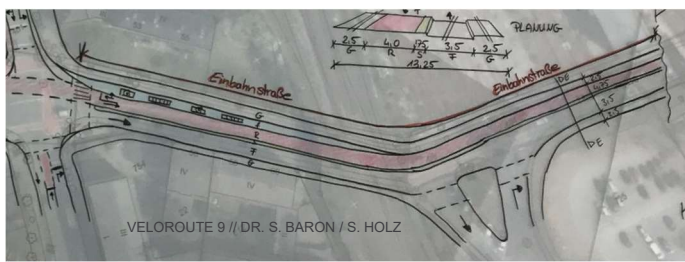
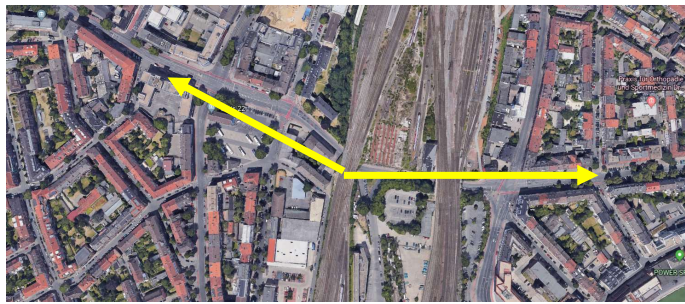
Route rot - Teilabschnitt 2

Variante 1: Hafenstraße bis KP Albersloher Weg / Bremer Straße



Beschreibung

- Eisenbahnunterführungen der Hafenstraße
- Querschnittsbreite ca. 15,70 m
- Radwege im Seitenraum (1,0 m bzw. 1,20 m)

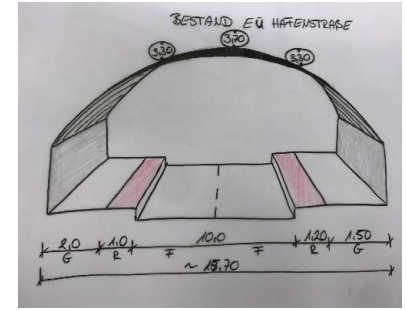
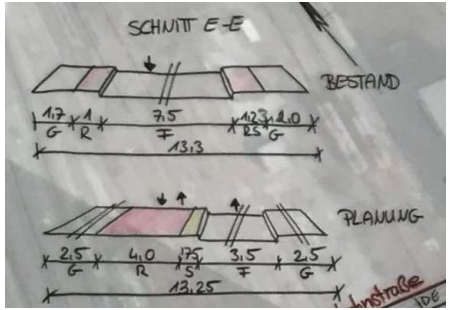


Idee

• Weiterführung „Fahrrad-Boulevard“

Konzept

- Erhaltung Bestandsbreite QS → nur neue Anordnung der Querschnitselemente
- Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nordseite (4,0 m)
- Trennung Rad / Kfz durch Grünstreifen (Sicherheitstrennstreifen)
- Ggf. Trennung Rad / Fußgänger durch Abstellereinrichtungen und Pflanzgruben
- Hafenstraße im Bereich der Unterführung zur Einbahnstraße umfunktionieren

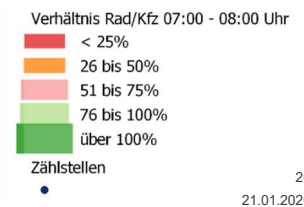


Merkmale

- Einbahnstraße Gleisvorfeld
- Netzverteilung Kfz
- Erhaltung Bestandsbauwerk
- Rückbau Fahrspuren
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Ausweichrouten

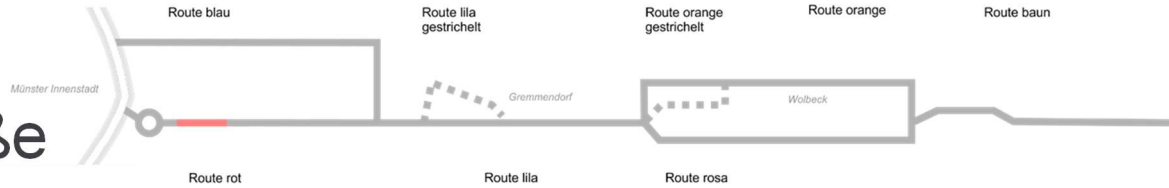
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 141.000 € (Querschnittsanpassung mit teilweise grundhaften Eingriff)



Route rot - Teilabschnitt 2

Variante 2: Hafenstraße bis KP Albersloher Weg / Bremer Straße



Beschreibung

- Eisenbahnunterführungen der Hafenstraße
- Querschnittsbreite ca. 14,30 m
- Radwege im Seitenraum (1,0 m bzw. 1,20 m)



Idee

- Weiterführung „Ab in die Mitte“

Konzept

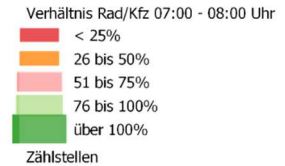
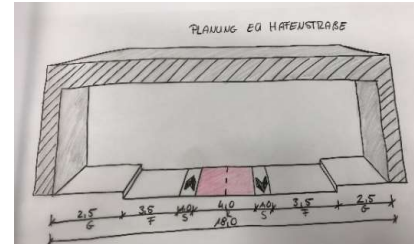
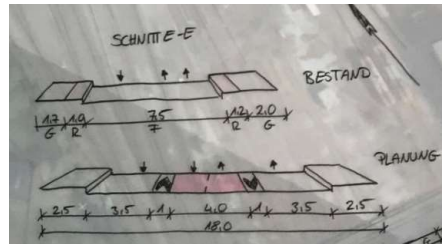
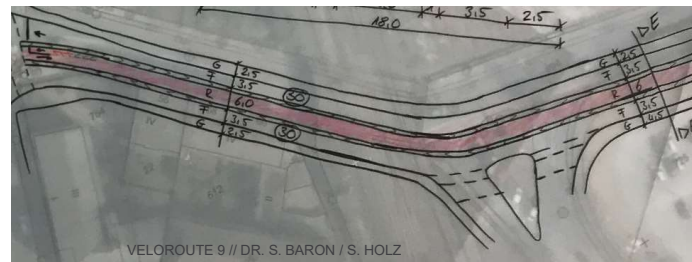
- Verbreiterung des QS um ca. 5,30 m
- Zweirichtungsradweg in Fahrbahnmitte (4,0 m)
- Ausweisung Tempo 30
- Neue EÜ- Bauwerke im Bereich der Unterführung

Merkposten

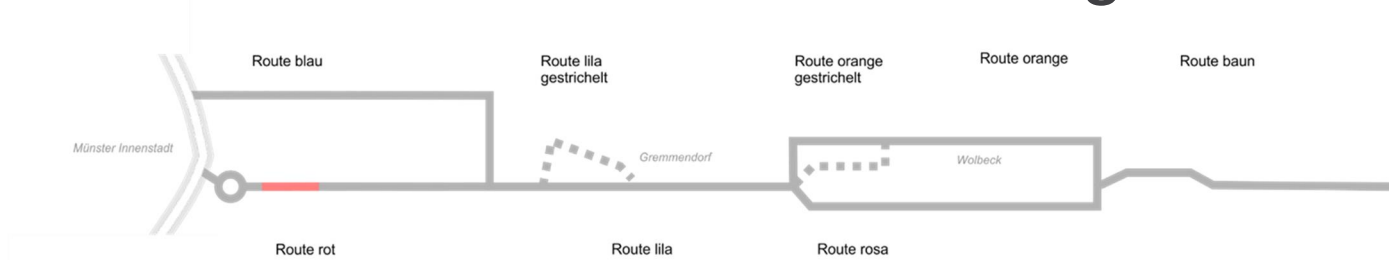
- Querschnittsverbreiterung
- Bauwerkserneuerung Eisenbahnunterführung
- Zustimmung Straßenbehörden
- Rückbau Fahrspuren
- Schnittstellen nach außen
- Ausweichrouten

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 15.500.000 € (Querschnittsanpassung und Bauwerke neu)



Route rot – Teilabschnitt 2: Variantenvergleich

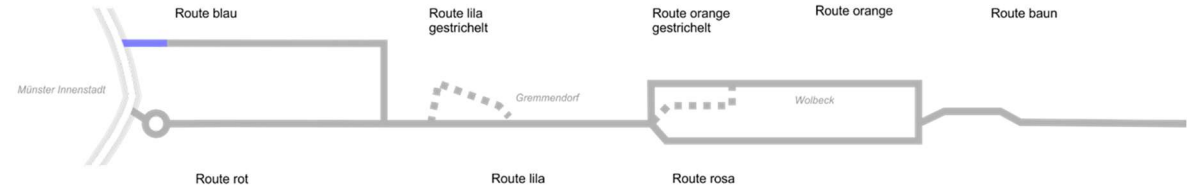


		Teilabschnitt 2: Hafenstraße bis KP Albersloher Weg / Bremer Straße			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Nutzungspotenzial		0		0	
Reisezeit	Direktheit	0	+	0	+
	Halte	+		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	+	0
	Soziale Sicherheit	-		-	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	--	--
	Kostenaufwand	+		--	
Gesamtergebnis		3*		-1**	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

K.O.-Kriterium:
 * Variante 1:
 Querschnittsreduzierung für MIV
 derzeit nicht umsetzbar
 ** Variante 2:
 setzt ein Erneuerung des
 Brückenbauwerkes voraus

Route blau - Teilabschnitt 1 Salzstraße



Beschreibung

- Anbindung Wolbecker Straße an die Promenade über die Salzstraße
- Heute Fahrbahnparken beidseitig auf gepflasterter Fahrbahn
- Breiter Fahrbahnquerschnitt -> Unübersichtlichkeit und Unklarheit

Idee

- „Klarheit durch Definition“

Konzept

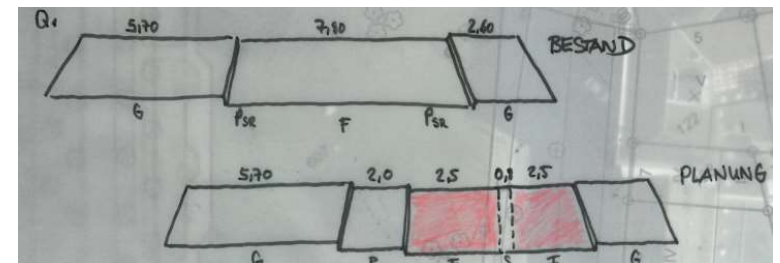
- Deutliche Markierung der Fahrbahn für Radfahrer
- Einrichtung eines Sicherheitstrennstreifen mittig
- Einrichtung alternierendes Parken

Merkposten

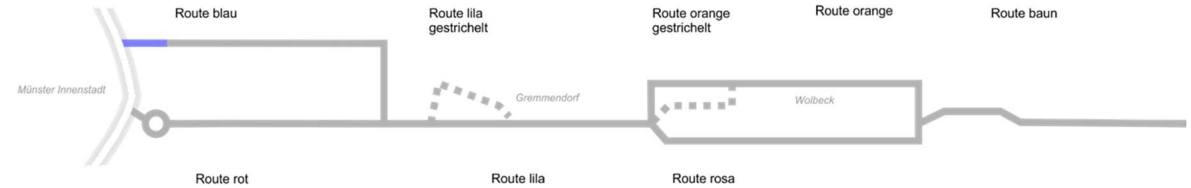
- Änderung Fahrbahnbelag,
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 26.000 € (hauptsächlich Markierungsarbeiten)



Route blau - Teilabschnitt 2 Wolbecker Straße



Beschreibung

- Abschnitt Wolbecker Straße östlich des Servatiiplatzes
- Querschnittsbreite ca. 21,4 m, Engstelle bei Gleisunterführung ca. 9,60 m
- Heute beidseitige Radfahrstreifen
- Veloroute 9 kommt über den Bremer Platz aus Süden über die Wolbecker Str. - Servatiiplatz - Salzstraße zur Promenade

Idee

- **Einseitiger Zweirichtungsradweg**

Zusätzliche Empfehlung

- Einrichtung einer **Umweltspur** (Kfz-Verbot, Linienverkehr frei) sowie eines 3,0 m breiten Zweirichtungsradweges

Merkposten

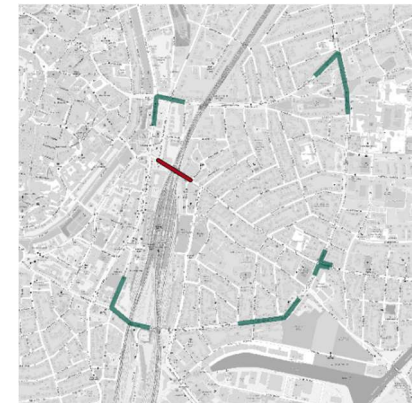
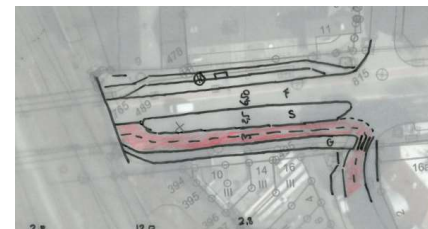
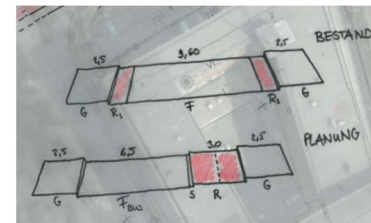
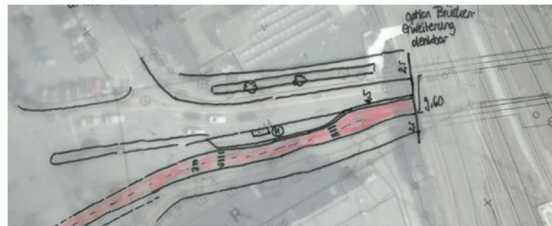
- Änderung Fahrbahn, Einrichtung Radweg
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Ausweichrouten

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 350.000 €
(Querschnittsanpassung mit grundhaftem Eingriff)

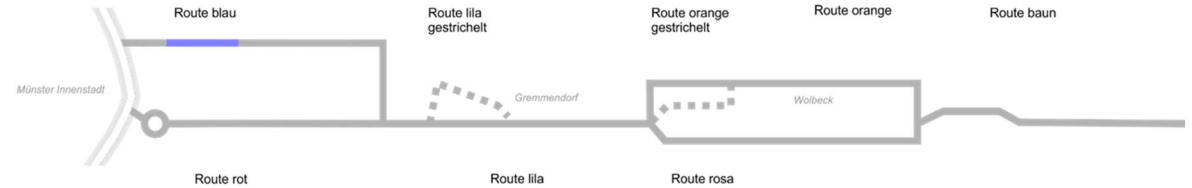


VELOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ



Route blau - Teilabschnitt 3

Schillerstraße – Anlieger frei



Beschreibung

- Schillerstraße verbindet den Bremer Platz mit dem Lütkenbecker Weg
- Ausgewiesene Fahrradstraße, hoher Parkdruck
- Nutzung als Kfz-Schleichweg

Idee

- „Fahrradstraße Anlieger frei“

Konzept

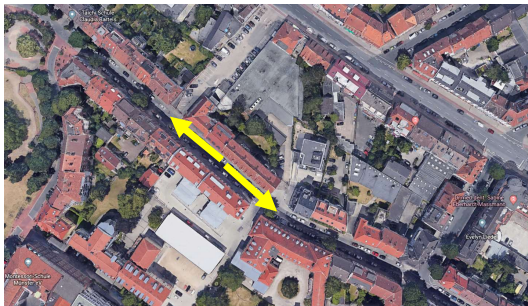
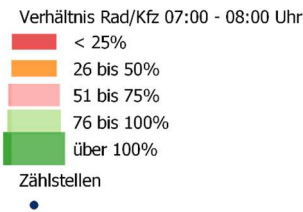
- Reduzierung auf Fahrbahnbreiten von 4,50 m
- Seitenraumverbreiterung
- Zusätzliche Ausweisung der Fahrradstraße „Anwohner frei“
- Auflösung Senkrecht- und Schrägparken
- Ggf. Einrichtung alternierendes Parken
- Anrampungen in Knotenpunkten

Merkmale

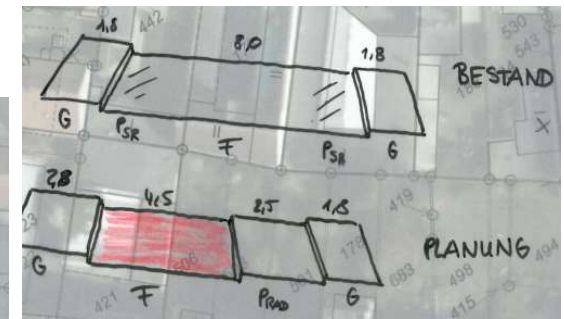
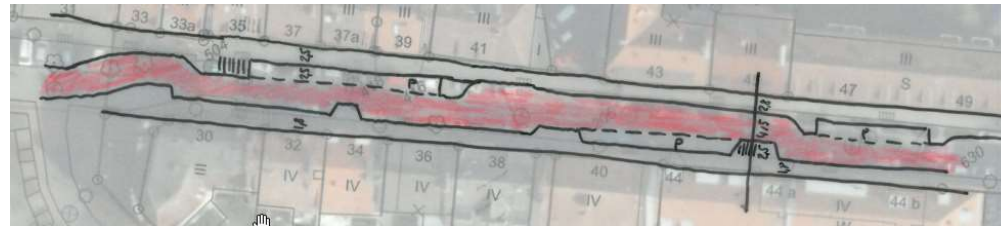
- Querschnittsanpassungen
- Markierung und Einfärbung Asphalt
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Idee Quartiersgarage

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 2.130.000 €
(Querschnittsanpassung mit grundhaftem Eingriff)

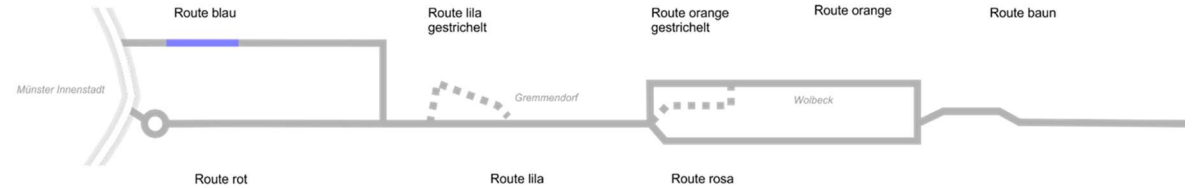


VELOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ



Route blau - Teilabschnitt 4

Schillerstraße - Anlieger frei



Beschreibung

- Schillerstraße verbindet den Bremer Platz mit dem Lütkenbecker Weg
- Ausgewiesene Fahrradstraße, hoher Parkdruck
- Nutzung als Kfz-Schleichweg

Idee

- „Fahradstraße Anlieger frei“

Konzept

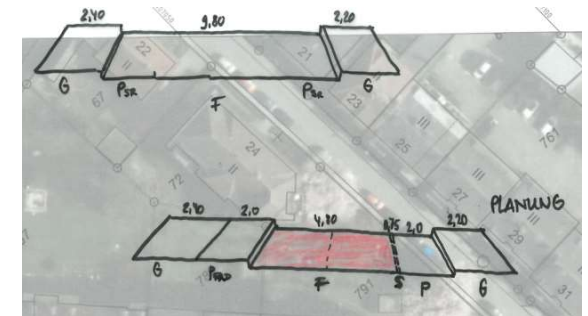
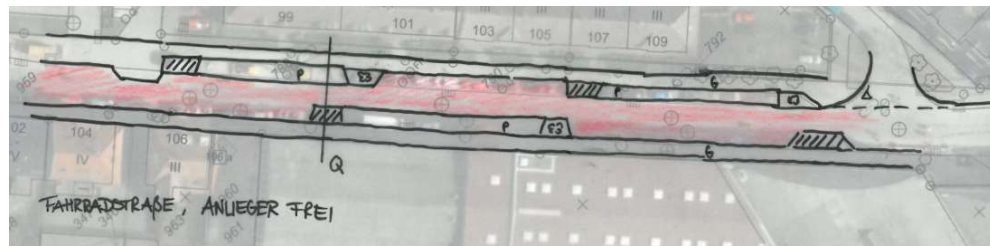
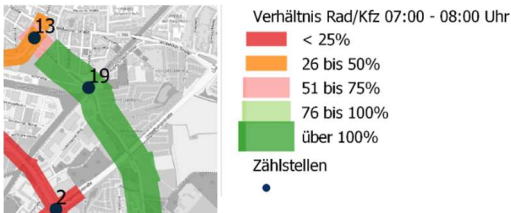
- Zusätzliche Ausweisung der Fahrradstraße „Anwohner frei“
- Ggf. Einrichtung alternierendes Parken
- Fahrbahnverengung (Breite 4,50 m), Seitenraumverbreiterung

Merkmale

- Markierung und Einfärbung Asphalt
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Idee Quartiersgarage

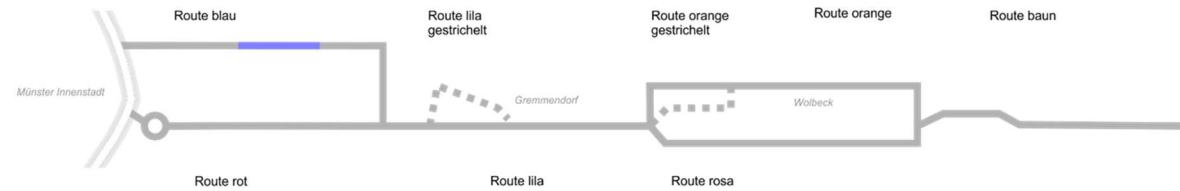
Randbedingungen / Schätzung

- in den Kosten von TA 3 erfasst



Route blau - Teilabschnitt 5

Schillerstraßenbrücke



Beschreibung

- Brücke über den Kanal – Schillerstraße
- Querschnittsbreite ca. 11,60 m
- Veloroute 9 führt hier von Schillerstraße über die Brücke auf den Lütkenbecker Weg
- Ausgewiesene Fahrradstraße, Kfz frei

Idee

- „Autofrei über den Kanal“ (Variante 1: autofrei)

Konzept

- Kfz-Verbot für Abschnitt Schillerstr./Ewaldstraße bis August-Schepers-Straße
- Schaffen eines Mittelstreifens

Alternative

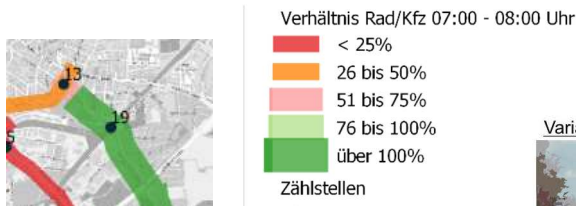
- Variante 2: Fahrradstraße über Brücke (Variante 2: nicht autofrei)

Merkposten

- Ummarkierung und Änderungen Oberbau
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Ausweichrouten

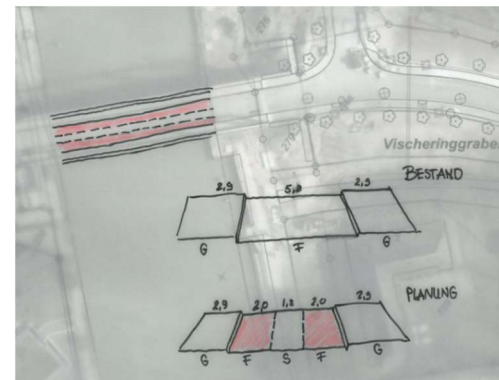
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 7.750 € (Markierungsarbeiten)
- Lütkenbecker Weg: ca. 2.043.000 € (grundhafter Ausbau)

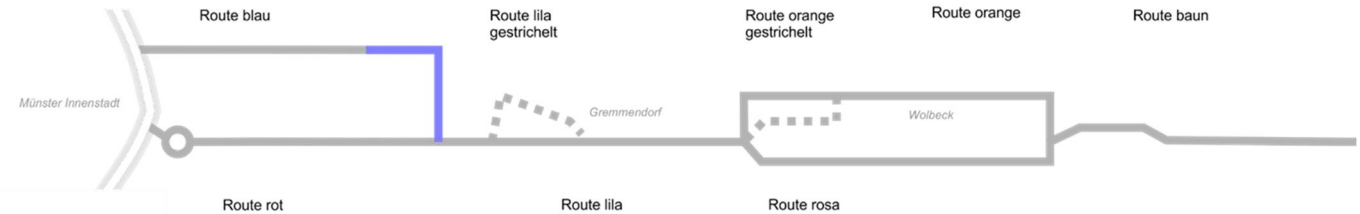


VELOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

Variante:



Route blau – Teilabschnitt 5: Variantenvergleich

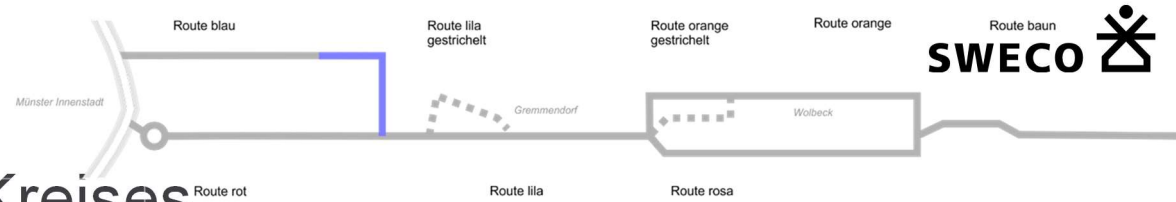


		Teilabschnitt 5: Schillerstraßenbrücke			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Nutzungspotenzial		++		++	
Reisezeit	Direktheit	++	++	++	+
	Halte	++		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	++	+	+
	Soziale Sicherheit	++		++	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	+	+
	Kostenaufwand	+		+	
Gesamtergebnis		7		5	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

Route blau - Teilabschnitt 6

Variante 1: Veloroute östlich des Kreises



Beschreibung

- Parallel zur Bahntrasse verläuft der bestehende Zweirichtungsradweg
- Die Fahrbahnrichtung-Norden des Heumannswegs hat 2 Fahrstreifen
- Zwei Querungen auf dem Heumannsweg (südlich mit LSA und nördlich ohne LSA)

Idee

- „Vorfahrt dem Radverkehr“

Konzept

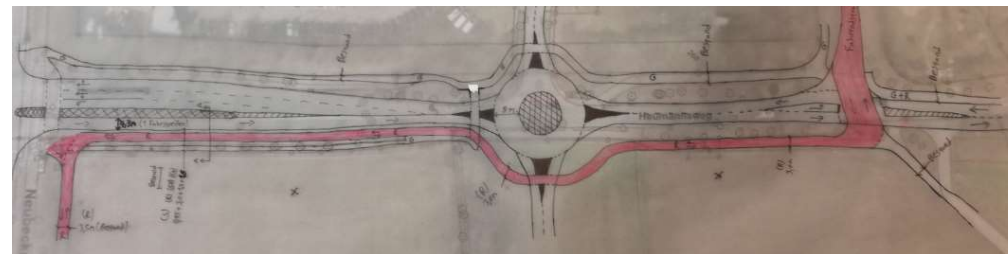
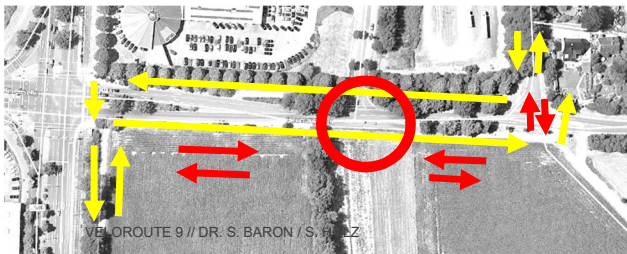
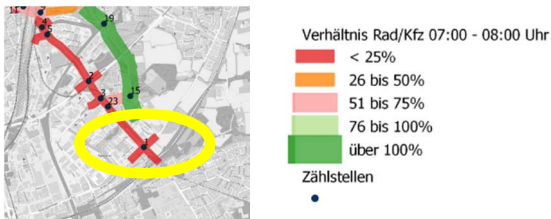
- Vorfahrtsberechtigter Querung des Heumannsweges von der Fahrradstraße aus
- Zweirichtungsradweg 3 m breit mit seitlichem Gehweg 1,5 m breit

Merkmale

- Teilrückbau der Fahrbahn (am KP Heumannsweg / Albersloher Weg)
- Bestehenden Radweg verbreitern
- Zustimmung Straßenbehörden

Randbedingungen / Schätzung

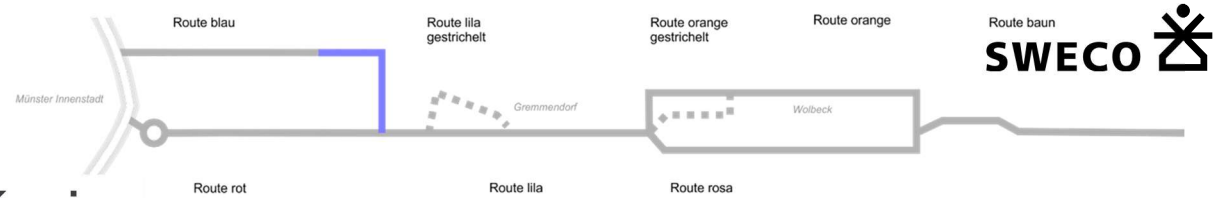
- Heumannsweg: ca. 152.000 € (grundhafter Ausbau)



Legende
 R = Fahrbahn
 G = Gehweg
 GF = Grünfläche
 S = Seitenstreifen
 F = Fahrrad

Route blau - Teilabschnitt 6

Variante 2: Beim Heumannsweg über den Kreis



Beschreibung

- Parallel zur Bahntrasse verläuft der bestehende Zweirichtungsradweg
- Auf beiden Seiten des Heumannswegs liegen Radverkehrsanlagen (ca. 1,5 m breit)
- Zwei Querungen auf dem Heumannsweg (südlich mit LSA und nördlich ohne LSA)

Idee

- „Flott über den Kreis“

Konzept

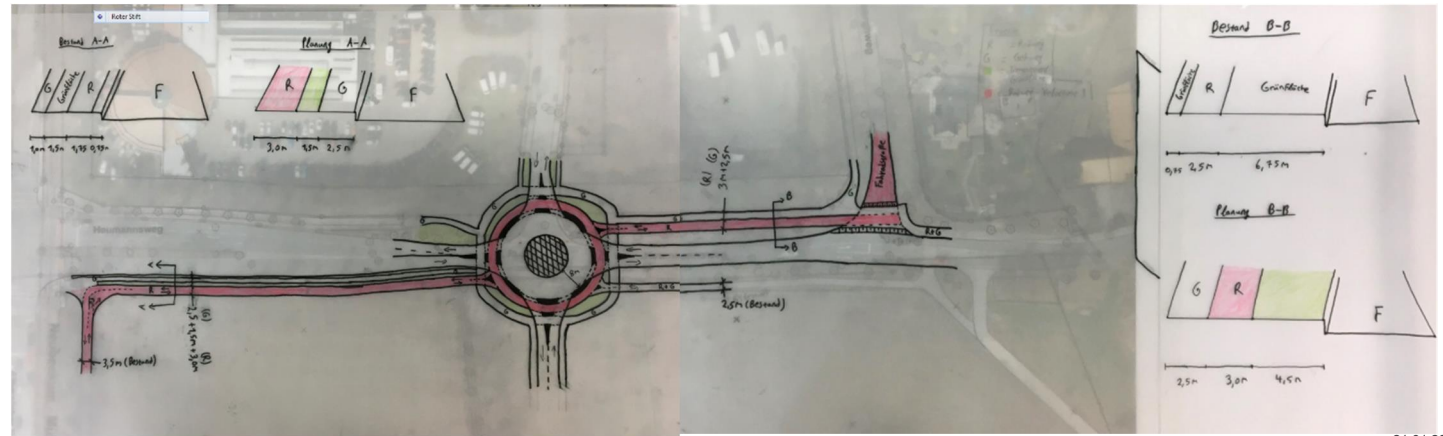
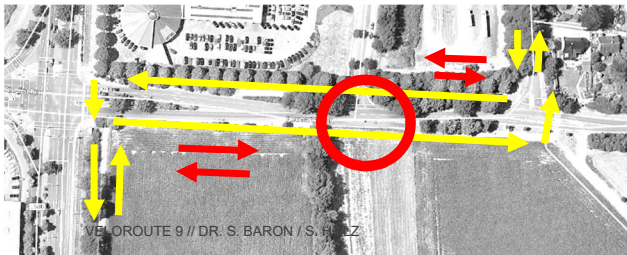
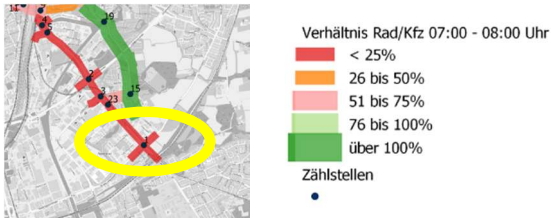
- Einen Zweirichtungsradweg 3 m breit mit seitlichen Gehweg 2,5 m breit schaffen
- Eine Querung mittels Kreisverkehrs erfolgt

Merkmale

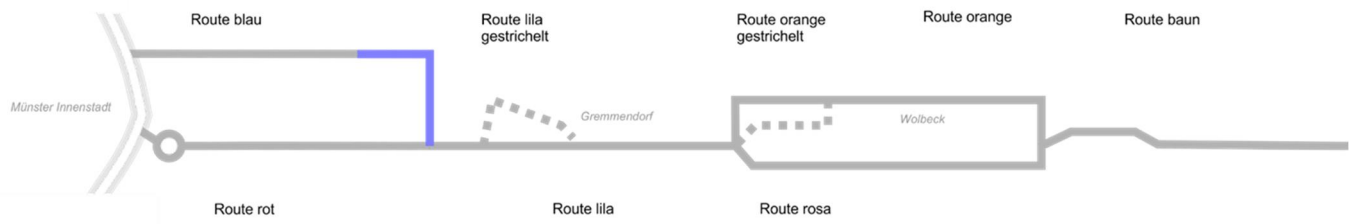
- Rückbau Gehweg und teilweise Grunderwerb
- Zustimmung Straßenbehörden
- Neuer Kreisverkehr

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 151.000 € (Grundhaft)



Route blau – Teilabschnitt 6: Variantenvergleich

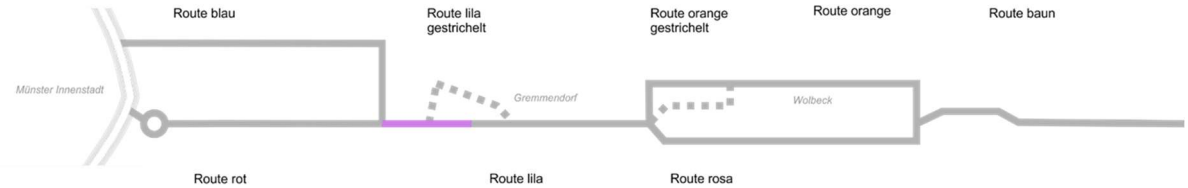


		Teilabschnitt 6: Heumannsweg			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Nutzungspotenzial		+		+	
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	+
	Halte	+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	0	-	-
	Soziale Sicherheit	0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	+	+
	Kostenaufwand	+		+	
Gesamtergebnis		3		2	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

Route lila - Teilabschnitt 1

Haltepunkt Gremmendorf



Beschreibung

- Nördlich der Bahntrasse liegt der bestehende Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m
- Querung erfolgt mittels LSA
- Radweg verläuft hinter den Parkständen (Senkrechtaufstellung (Konfliktpunkte))
- Geplanter HP Gremmendorf

Idee

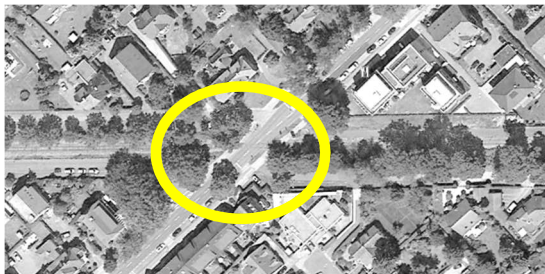
- „Zug um Zug“

Konzept

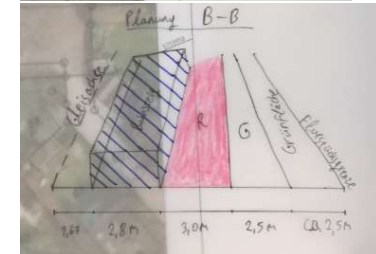
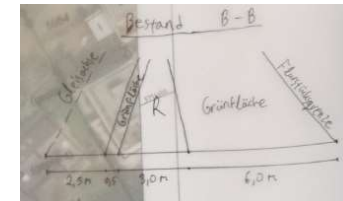
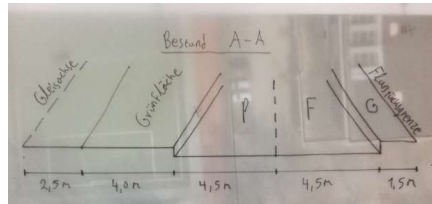
- Radweg vor der Parkfläche mit 50° Aufstellwinkel, Fahrgasse hinter der Parkfläche 3,5 m breit (Einrichtungsverkehr)
- Keine Unfallgefahr für Radverkehr mehr
- Querung parallel zur Bahntrasse (mind. 4,5 m von Gleisachse)

Vorteil

- Fahrräder nutzen u.a. die gleiche Phase der LSA mit dem Zug – Konzept „Fahrrad so schnell wie Zug“
- Ausweisung „Grüne Welle“ mittels Bodenindikatoren für den Radverkehr
- **Randbedingungen / Schätzung**
- Ca. 210.000 € (Grundhaft)

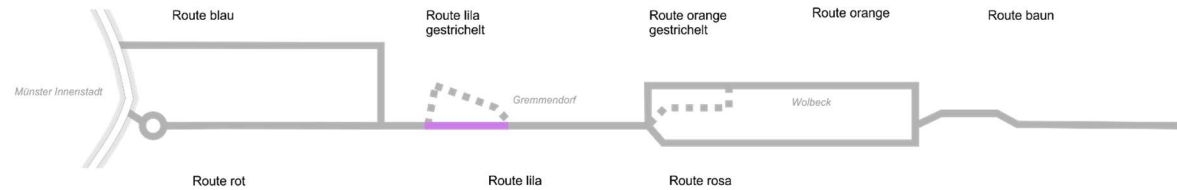


VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ



Route lila - Teilabschnitt 2

Variante 1: Gremmendorfer Weg



Beschreibung

- Nördlich der Bahntrasse in Gremmendorf liegt ein bestehender gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m breit (Engstelle ca. 1,7 m)
- Abstand von Gleisachse 7,5 m

Idee

- „Radverkehr entlang der Bahn“

Konzept

- Verknüpfung Veloroute mit Haltepunkt Gremmendorf
- Attraktivität Pendlerstrecken steigern/ Bedeutung erste/letzte Meile
- zusätzlichen Radweg 3 m breit südlich des bestehenden Radweges bauen
- Anschluss an den bestehenden Radweg im Osten – Engstelle 1,7 m breit

Randbedingungen / Schätzung

- ca. 700.000 € (grundhafter Ausbau)

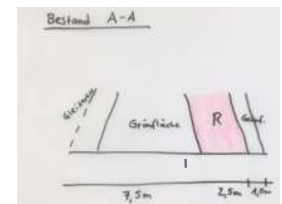
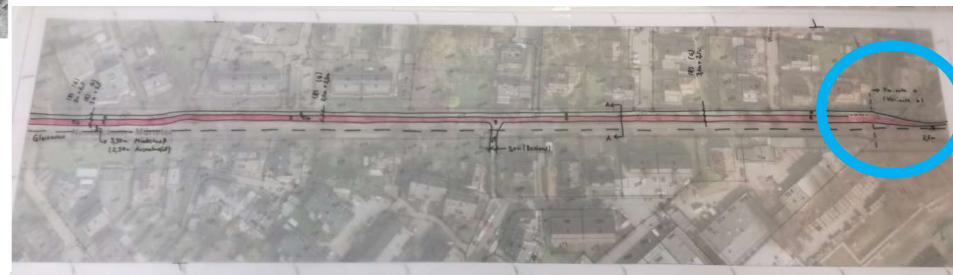
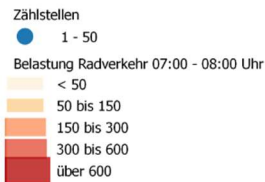
Merkmale

- Notwendigkeit eines Gehwegs
- *zukünftige Fußgängerverkehr wird höher sein (HP Gremmendorf)*
- *Nutzung im direkten Umfeld: Wohnen sowie im Osten Gewerbe*
- *Anwohner als auch Mitarbeiter sollen Richtung Haltepunkt laufen*
- Möblierung / Abstellanlagen entlang der Bahntrasse



Bahnhaltspunkt

Engstelle

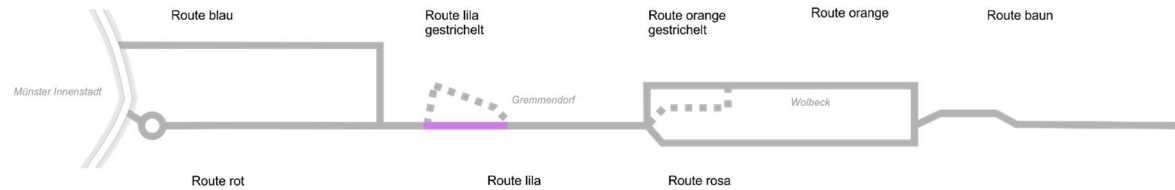


Route lila - Teilabschnitt 2

Variante 2: Gremmendorfer Weg / Altehof

Beschreibung

- Radweg ca. 1,7 m breit
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Abstand 2,5 m von der Gleisachse im Süden
- Im Norden direkt am Radwegrand liegt die Flurstücksgrenze



Idee

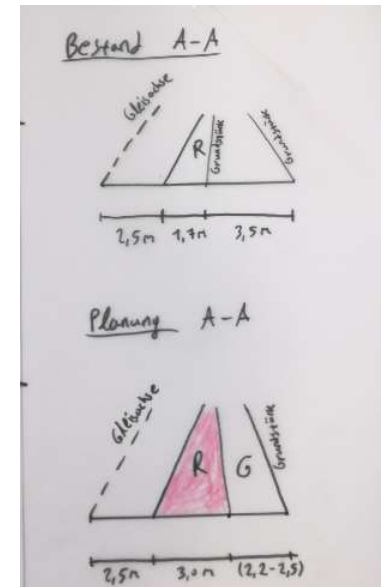
- „Fußgänger von Fahrräder abtrennen“

Konzept

- Grunderwerb
- Wenn ja, bestehenden Radweg auf 3 m verbreitern
- Gehweg 2,5 m
- Teil des Gehwegs als Zufahrt des Grundstücks nutzen
- Ausweisung der Altehof-Straße als Fahrradstraße

Merkmale

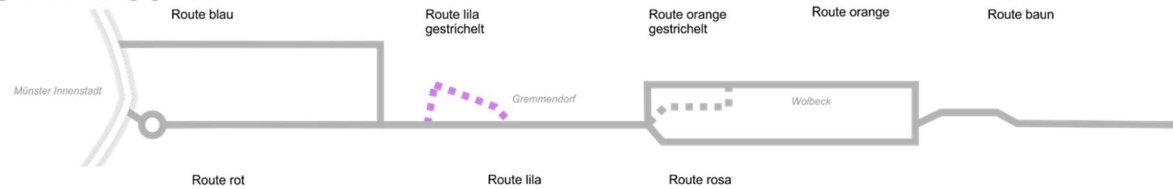
- Zustimmung für den Grunderwerb
- Randbedingungen / Schätzung**
- Ca. 740.000 € (Grundhaft)



VELOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

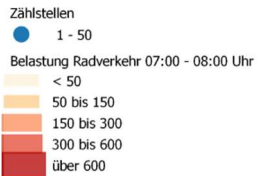
Route lila gestrichelt - Teilabschnitt 1

Angelmodder Weg – innerorts



Beschreibung

- Angelmodder Weg beidseitig:
 - Radverkehrsanlagen (ca. 1,5 m breit)
 - Gehwege (ca. 1,5 m breit)
- Im Bereich der Bushaltestellen:
 - Engstellen mit einer Breite von ca. 4 m für Radverkehr, Fußgängerverkehr und Wartebereich der Haltestelle



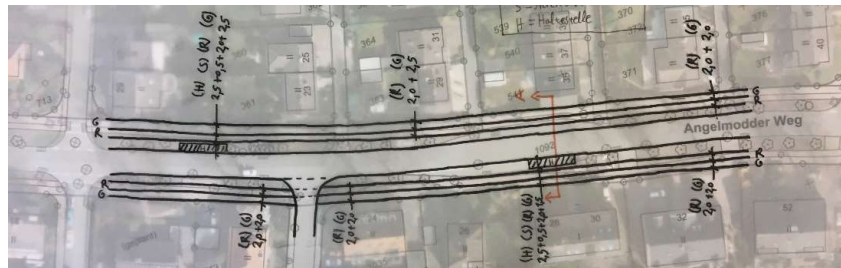
VELOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

Idee

„Platz für Fahrräder und Fußgänger“

Konzept

- Freie Strecke: Reduzierung der Grünflächen / Entfall von Bäumen für Radverkehr
- Im Bereich der Bushaltestelle „Pirolweg“:
 - Haltestellenkap (Haltestellen in der Lage versetzt)
 - Beidseitiger Einrichtungsradweg 2,0 m breit
 - Gehweg mind. 1,5 m breit
 - Wartebereich für die Bushaltestelle 2,5 m
 - Trennstreifen zwischen dem Radweg und der Haltestelle 0,5 m

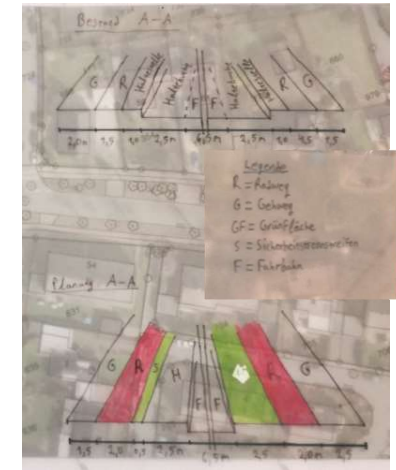


Merkmale

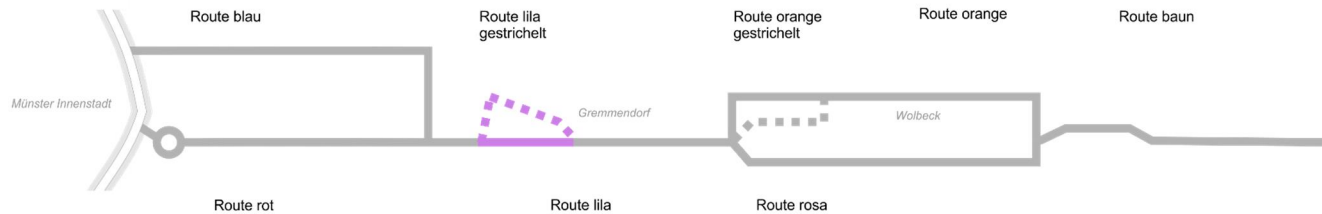
- Reduzierung Grünstreifen (ggf. Entfall von Bäumen)
- Rückbau Bushaldebuchten
- Zustimmung Straßenbehörden

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 250.000 €
 (Querschnittsänderung)



Route lila / lila gestrichelt – Teilabschnitt 2 / Teilabschnitt 1: Variantenvergleich



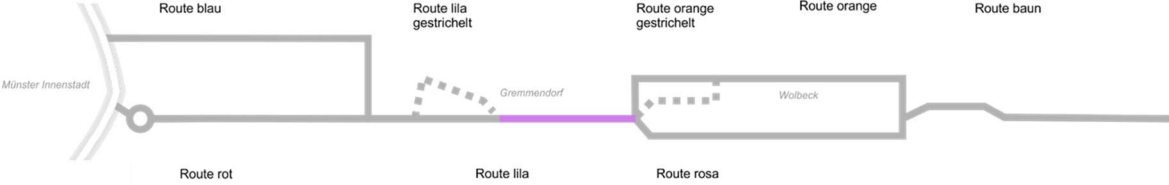
		Teilabschnitt 2				Teilabschnitt 1	
Bewertungskriterien		Route lila - Var.1		Route lila - Var.2		Route lila gestrichelt	
Nutzungspotenzial		+		+		+	
Reisezeit	Direktheit	0	-	0	0	0	0
	Halte	--		+			
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	+	+	0	0
	Soziale Sicherheit	+		+			
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	-	-	-	-
	Kostenaufwand	+		-		0	
Gesamtergebnis		2		1*		0	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

* Hinweis: ggf. Grunderwerb nicht möglich

Route lila - Teilabschnitt 3

Angelmodder Weg - außerorts



Beschreibung

- Zweirichtungsradweg ca. 2,5 m breit
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radweg verläuft vor dem Haltestellenhäuschen (Konfliktpunkte)

Idee

- „weniger Konfliktpunkte – höhere Sicherheit“

Konzept

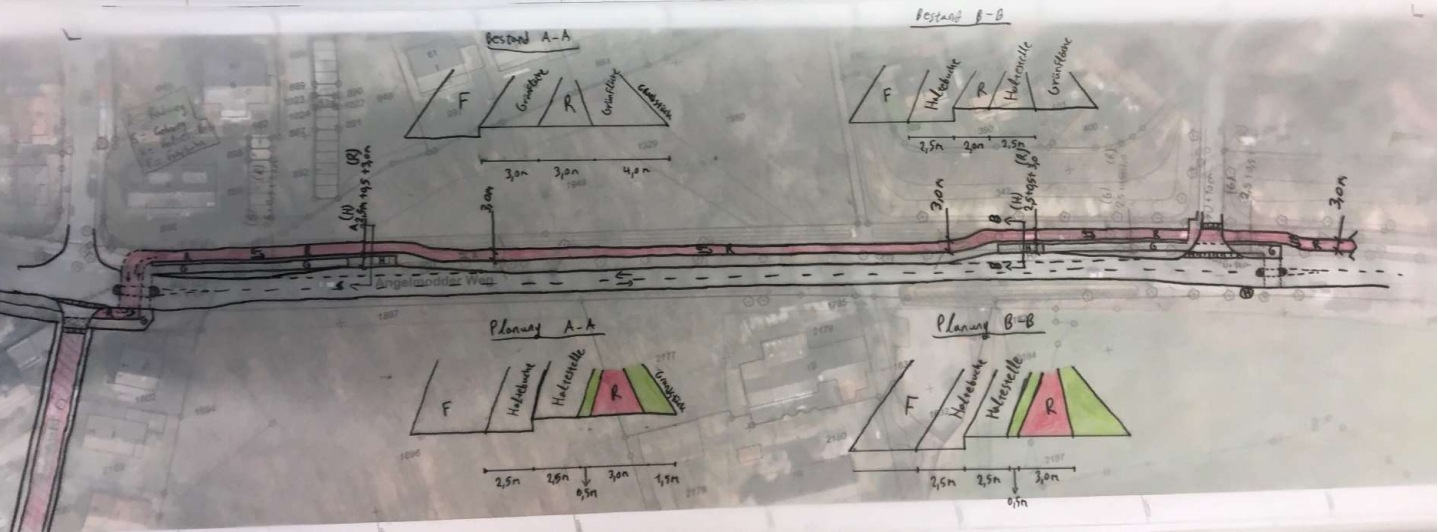
- Erste Haltestelle:
 - Versatz der Haltestelle nach Westen für sichere Querung
 - Bushaltebucht bauen
 - Führung des Radweges (3,0 m) hinter der Haltestelle
 - Trennstreifen 0,5 m
- Zweite Haltestelle:
 - Warthäuschen versetzen
 - Führung des Radweges (3,0 m) hinter der Haltestelle
 - Trennstreifen 0,5 m
- Asphaltanrampungen in den Einmündungen

Merkposten

- Zustimmung Straßenbehörden

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 204.000 € (Querschnittsänderung)



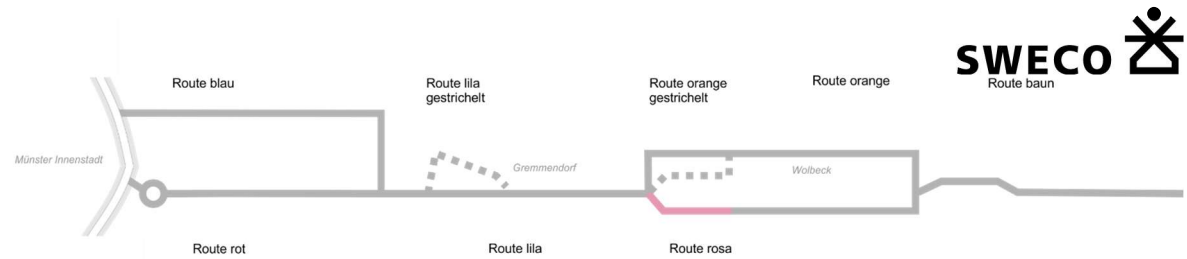
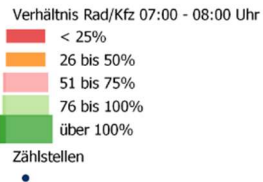
VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ

Route rosa - Teilabschnitt 1

Angelstraße

Beschreibung

- Angelstraße beidseitig:
 - Geh- und Radweg zusammen auf je 2,50 m
 - alternierende Parkstände / Baumstandorte
- Bestehende Fahrbahnbreite ca. 6,50 m

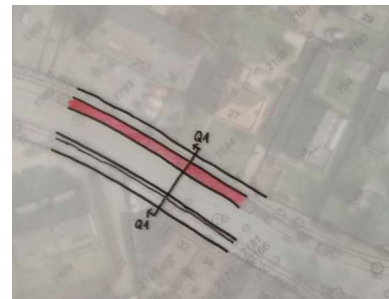


Idee

„Platz für den Radverkehr“

Konzept

- Umgestaltung des Straßenquerschnittes
- Wegfall von Parkständen, sodass Umsetzung einseitiger Zweirichtungsradweg möglich
- Wegfall der Baumreihen (beidseitig) für den Radweg

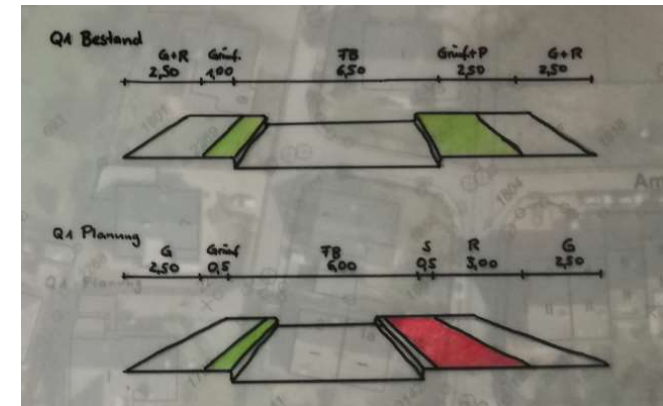


Merkmale

- Reduzierung Grünstreifen
- Wegfall mehrerer Baumgruppen
- Zustimmung Straßenbehörden

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 1.300.000 €
(Querschnittsanpassung mit grundhaftem Ausbau)

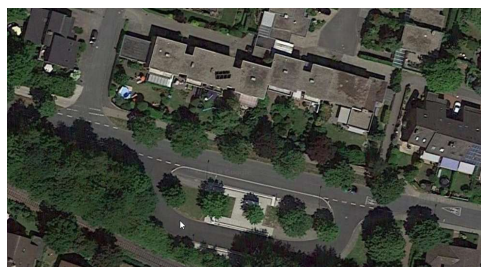
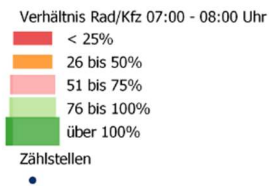


Route rosa - Teilabschnitt 2

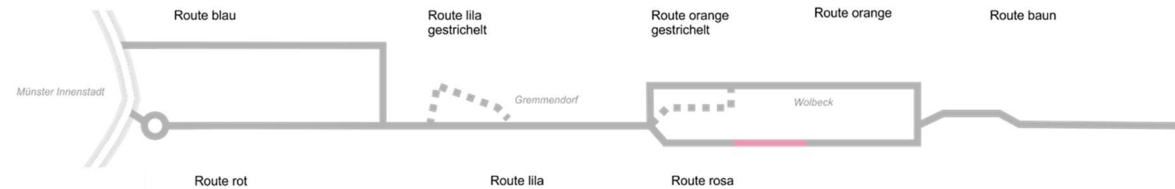
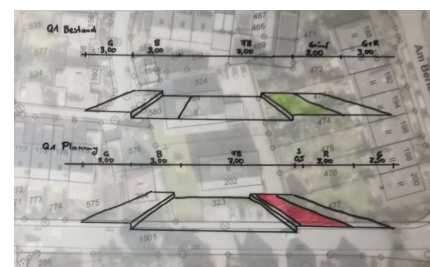
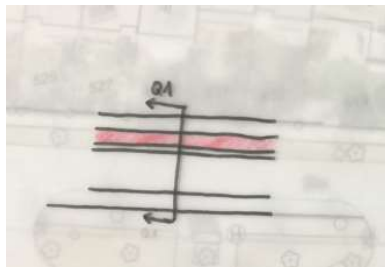
Am Berler Kamp

Beschreibung

- Querschnittsaufweitung im Bereich der Bushaltestelle
- Infolge der Aufweitung vorhandene Grünfläche
- Geh- und Radweg zusammengeführt (beidseitig) je 3,00 m



VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ



Idee

„Platz für den Radverkehr“

Konzept

- Verwendung des Grünstreifens für eigenständig geführten Zweirichtungsradweg (hierfür notwendige Fällung mehrerer Baumreihen)

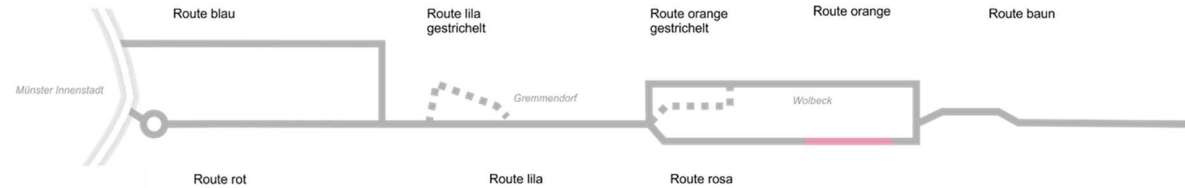
Merkposten

- Neugestaltung des Querschnitts
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Nach Osten kritische Querschnittsbreite aufgrund von Bebauung und Parken im Straßenraum
- 3,00 m Zweirichtungsradweg zw. Bushaltestelle und KV nicht möglich ohne Eingriffe in das übergeordnete Netz

Randbedingungen / Schätzung
Ca. 800.000 € (grundhafter Ausbau)

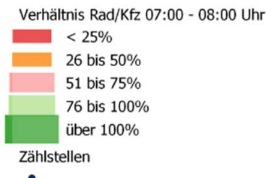
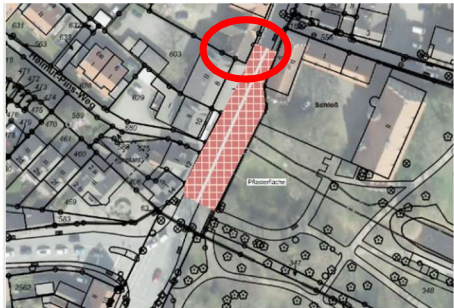
Route rosa - Teilabschnitt 3

Chance am Schloss



Beschreibung

- Wolbeck „Am Steintor“
- Infolge der dichten Bebauung kommt es insbesondere im Bereich des Schlosses zu einer Engstelle



Idee

- „Eingang zum Schlosspark“

Konzept

- Aufwertung Ortskern
- Verwendung von verschiedenen Fahrbahnbelägen (Pflaster; ggf. Prägeasphalt) als „Miniplatz“
- Mischverkehrsfläche auf rd. 100 bis 150 m / verkehrsberuhigt
- Querneigung zur Mitte → Entwässerung über eine Rinne

Alternative

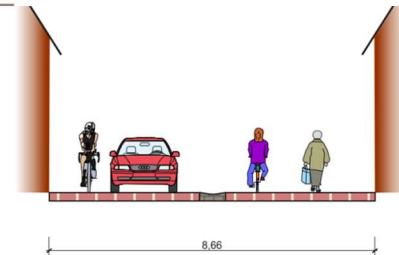
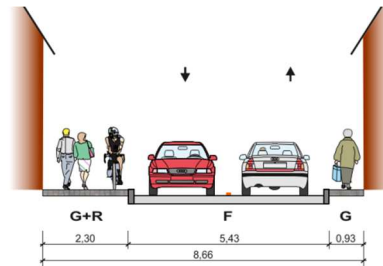
- Nutzung der Hof- oder Drostenhofstraße
- weiträumige Umfahrung nördlich um Wolbeck

Merkposten

- Neugestaltung des Querschnitts
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen (Funktionen – Bus, Klassifizierung, ..)

Randbedingungen / Schätzung

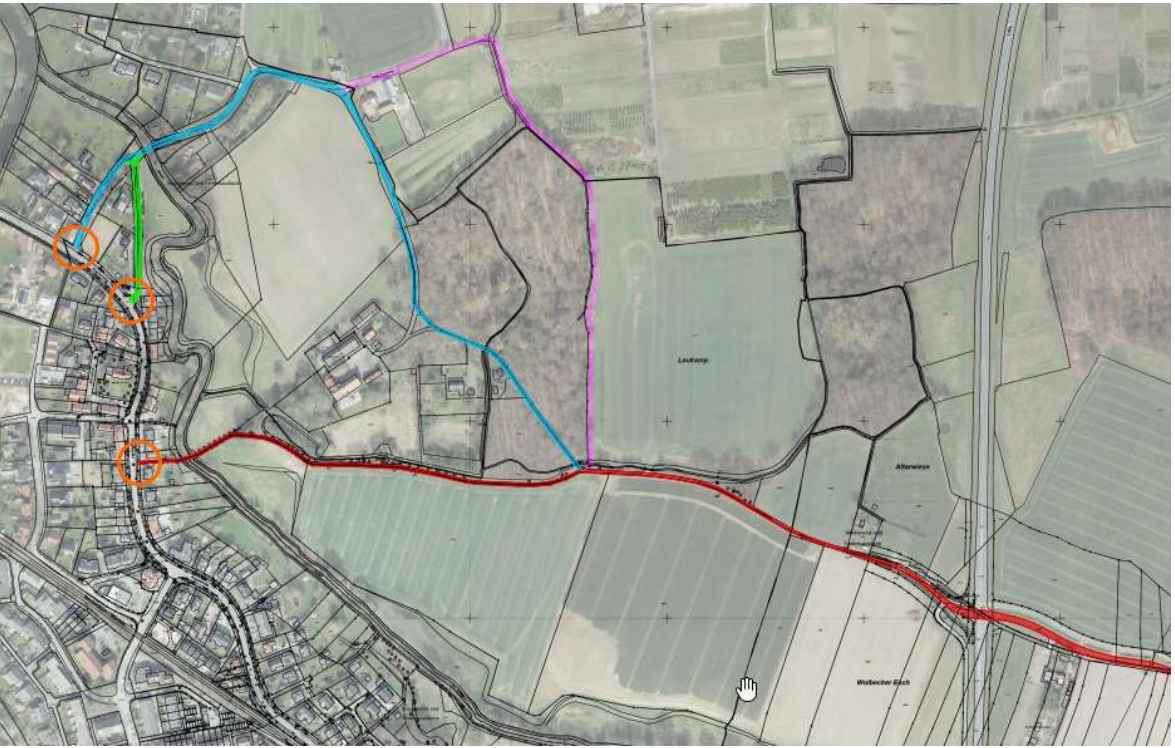
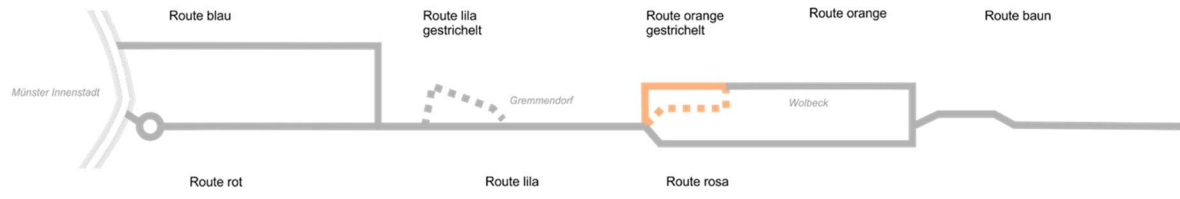
- Ca. 700.000 € grundhafter Ausbau)







Route orange - Teilabschnitt 1


Beschreibung:

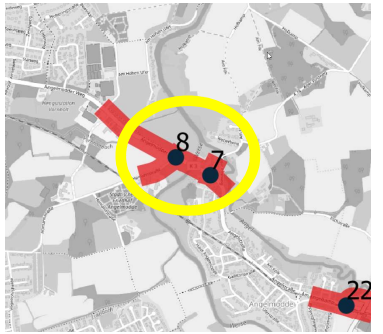
Im nördlichen Bereich gibt es mehrere Möglichkeiten den Radweg zu führen (im Bereich des Waldgebietes und des Restaurants Hoffschulte)








Legende:

-  1.Variante
-  2.Variante
-  3.Variante
-  4. Variante


 mögliche Konfliktpunkte



Verhältnis Rad/Kfz 07:00 - 08:00 Uhr

-  < 25%
-  26 bis 50%
-  51 bis 75%
-  76 bis 100%
-  über 100%

Zählstellen

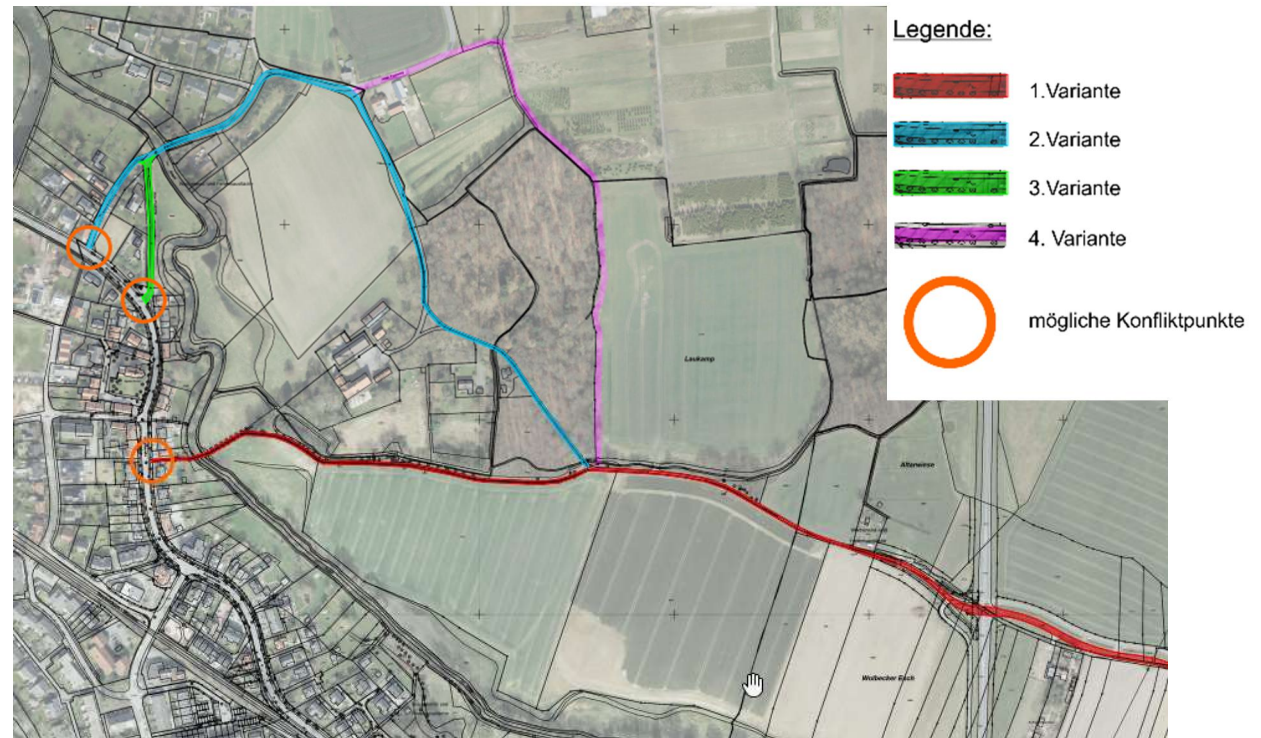
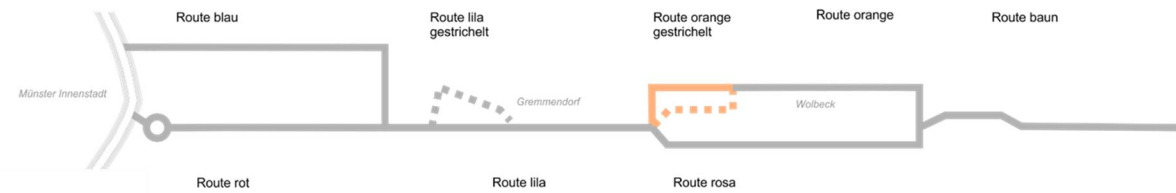
- 

Route orange - Teilabschnitt 1

Variante 1 (rot)

Beschreibung:

- Von Osten her kommend Verlauf durch die Felder (Querung der L 585)
- An der Abzweigung verläuft die Route weiter südlich vom Restaurant Hofschulte und des bestehenden Waldgebietes
- Die Route quer die Angel über ein bestehendes Bauwerk und schließt im Folgenden an die Angelstraße an
 - Vorhandene Engstelle (Breite 2,50 m)
 - kein Zweirichtungsradweg möglich
 - Verbreiterung nicht möglich aufgrund von beidseitiger Bebauung
- **Randbedingungen / Schätzung**
- Ca. 419.000 € (grundhaft)

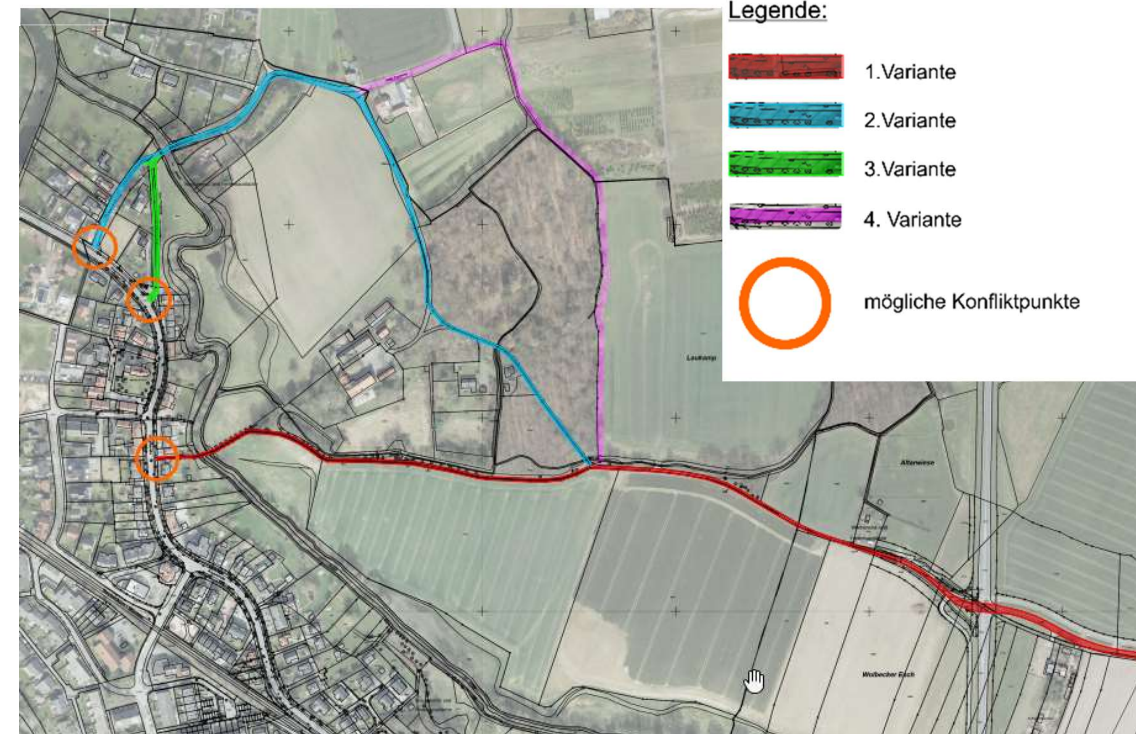
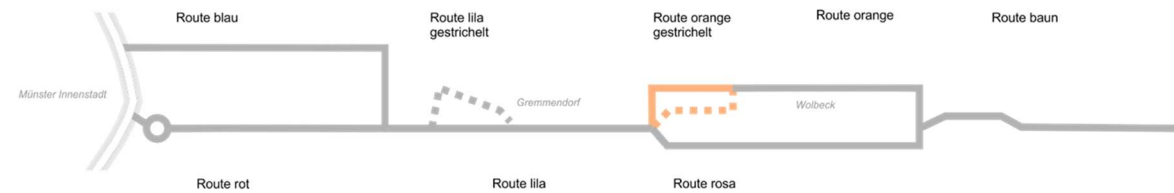


Route orange - Teilabschnitt 1

Variante 2 (blau)

Beschreibung:

- Von Osten her kommend Verlauf durch die Felder
- An der Abzweigung knickt die Route nordwestlich ab und verläuft durch das vorhandene Waldstück
- Übergang von der immer noch benannten „Eschstraße“ in den „Alten Postweg“
- Im Folgenden nach Westen abknickend und auf ein bestehendes Wohngebiet zulaufend
 - ausreichende Breite vorhanden
- Danach dem westlicher Abzweig folgend, schließt diese Variante an dem Angelmodder Weg
 - im Bereich des westlichen Abzweiges gilt es ggf. das wechselseitige Parken einzuschränken
 - hier gilt es am Ende den Anschluss auszubauen, sodass ein sicheres Abbiegen in den Angelmodder Weg für den Radverkehr möglich ist
- **Randbedingungen / Schätzung**
- Ca. 419.000 € (grundhaft)

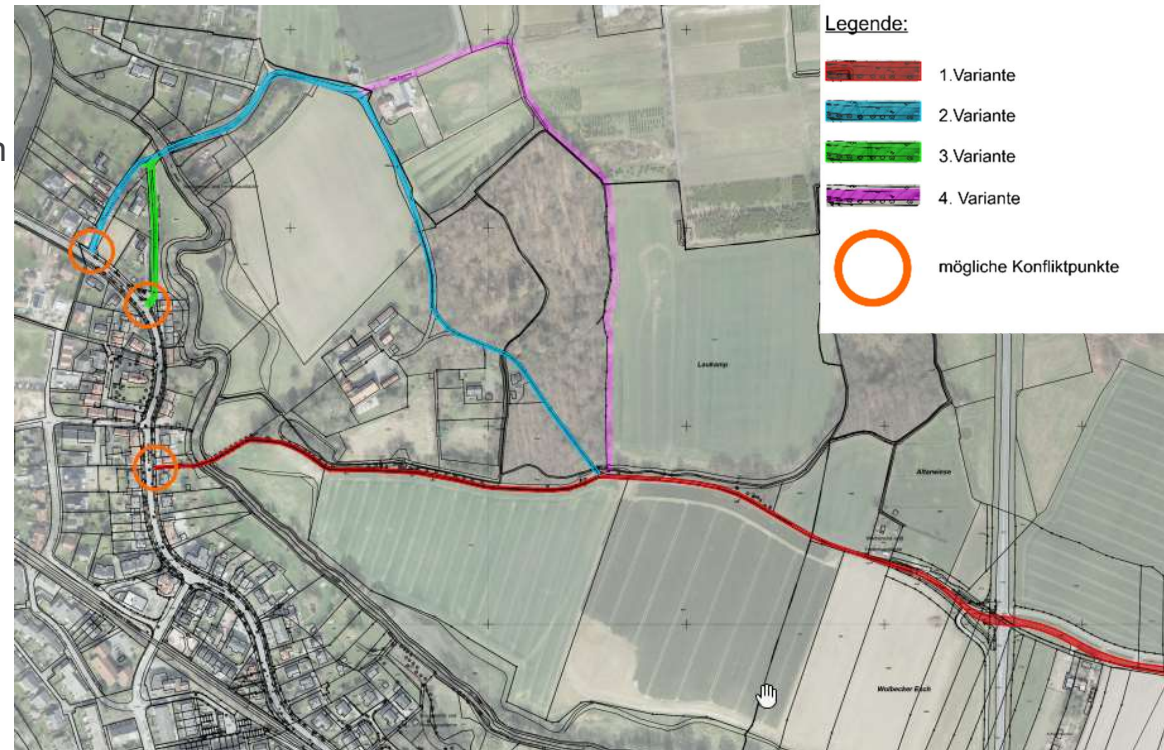
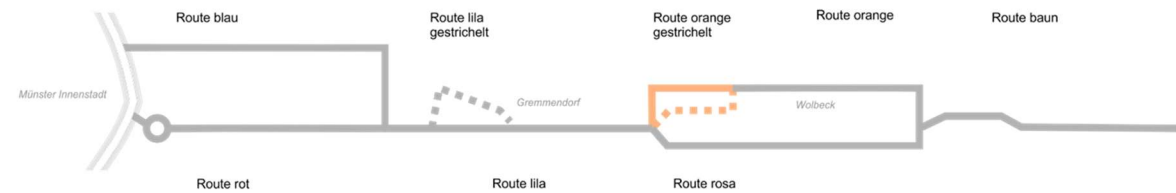


Route orange - Teilabschnitt 1

Variante 3 (grün)

Beschreibung:

- Von Osten her kommend Verlauf durch die Felder
- An der Abzweigung knickt die Route nordwestlich ab und verläuft durch das vorhandene Waldstück
- Übergang von der immer noch benannten „Eschstraße“ in den „Alter Postweg“
- Im Folgenden nach Westen abknickend und Übergang in Variante 2
 - ausreichende Breite vorhanden
- Danach dem östlichen Abzweig folgend, schließt diese Variante an dem Angelmodder Weg
 - im Bereich des östlichen Abzweiges gilt es ggf. das wechselseitige Parken einzuschränken
 - Vorteil im Vgl. zur blauen Variante ist, dass der Anschluss infolge der Bebauung einen sicheren Anschluss an den Angelmodder
- **Randbedingungen / Schätzung**
- Ca. 419.000 € (grundhaft)

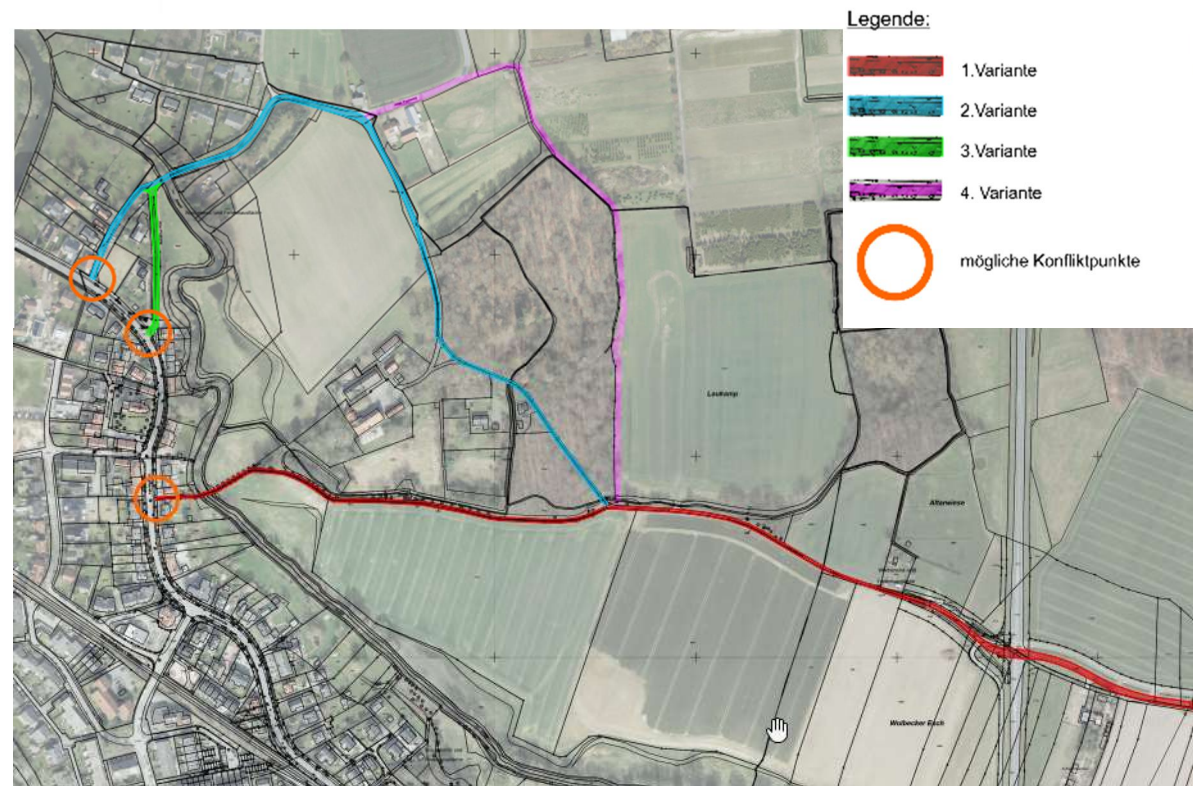
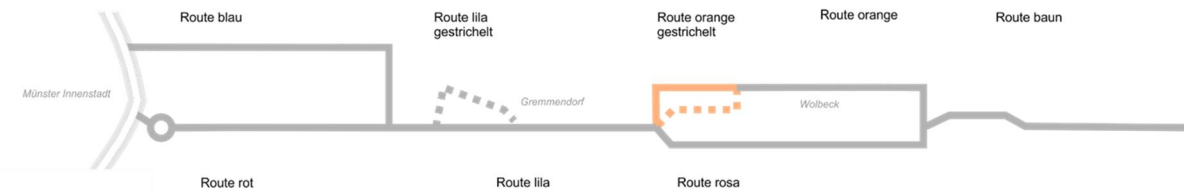


Route orange - Teilabschnitt 1

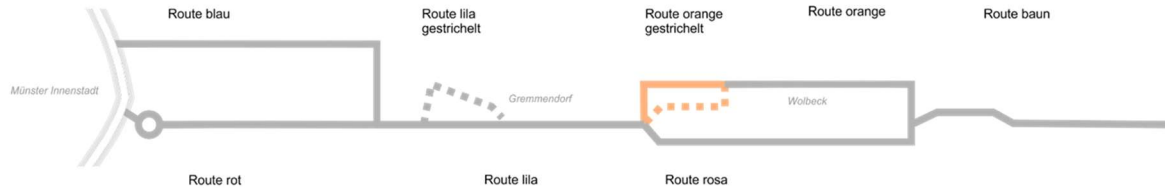
Variante 4 (violett)

Beschreibung:

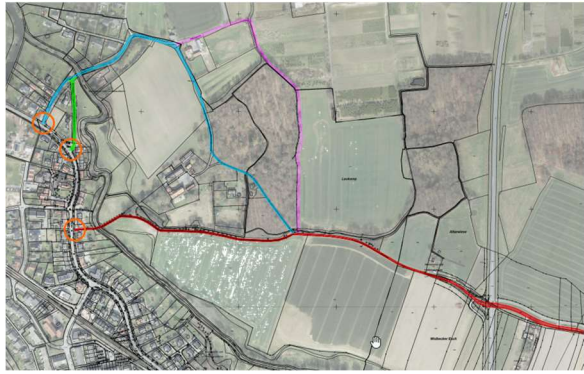
- Von Osten her kommend Verlauf durch die Felder
 - Vor dem Waldstück knickt die Route nach Norden ab (neuer Weg erforderlich) und verläuft östlich des bestehenden Waldgebietes
 - hier Grunderwerb erforderlich (Querung mehrerer Felder)
 - Anschluss an den von Norden kommenden „Alter Postweg“
 - Im Folgenden nach Westen abknickend und Übergang in Variante 2
 - ausreichende Breite vorhanden
 - Danach entweder östlicher oder westlicher Abzweig als mögliche Folgeroute und als Anschluss an Angelmodder Weg
-
- **Randbedingungen / Schätzung**
 - Ca. 433.000 € (grundhaft)



Route orange – Teilabschnitt 1: Variantenvergleich



		Teilabschnitt 1: Führung des Radweges im Feld							
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4	
Nutzungspotenzial		+		+		+		+	
Reisezeit	Direktheit	+	0	0	+	0	+	0	+
	Halte	-		++		++		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	0	++	+	++	+	++	+
	Soziale Sicherheit	0		0		0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	-	0	0	0	0	+	+
	Kostenaufwand	-		+		+		+	
Gesamtergebnis		0		3*		3		4	



++ sehr gut; + gut; 0=okay;
 - = schlecht; -- = sehr schlecht

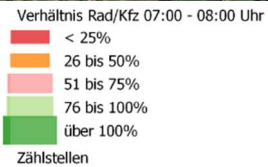
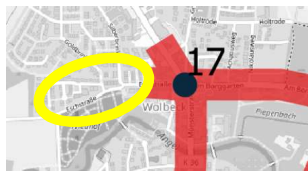
* K.O.-Kriterium: verläuft über eine Privatstraße

Route orange - Teilabschnitt 2

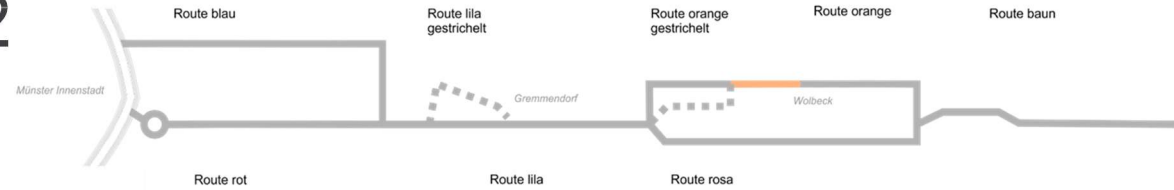
Eschstraße

Beschreibung

- Ortsausgang von Wolbeck, Vorlauf nördlich zum Friedhof
- Halbseitige Bebauung vorhanden
- Zurzeit Verlauf des Radweges auf der Straße
- Mischverkehrsnutzung u.a. durch landwirt. Verkehr



VELOOROUTE 9 // DR. S. BARON / S. HOLZ



Idee

„freie Fahrt“

Konzept

- Zweirichtungsradweg nördlich der bestehende Straße → durch Grünstreifen getrennt
- Trennung vom Mischverkehr

Merkmale

- Grunderwerb erforderlich
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen

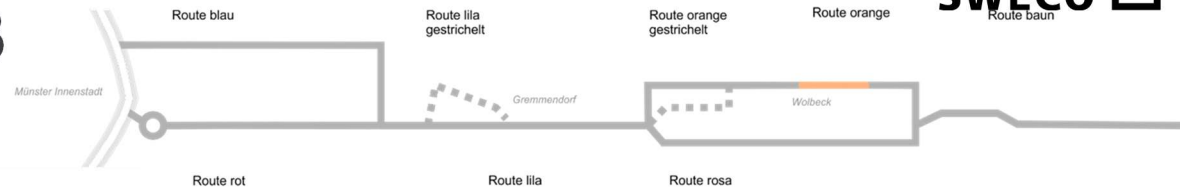
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 243.000 € (Neuherstellung Radweg)



Route orange - Teilabschnitt 3

Eschstraße / Münsterstraße



Beschreibung:

- Zw. Knotenpunkt Münsterstraße und Silberbrink
- Bestehender Bereich mit Begegnungsverkehr
- Halbseitige Parkstände alternierend
- Bestehender Rad- und Gehweg (je Richtung getrennt)

Idee:

„Quer über die Kreuzung“

Konzept

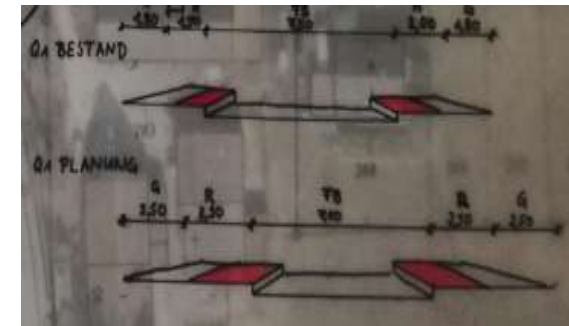
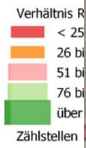
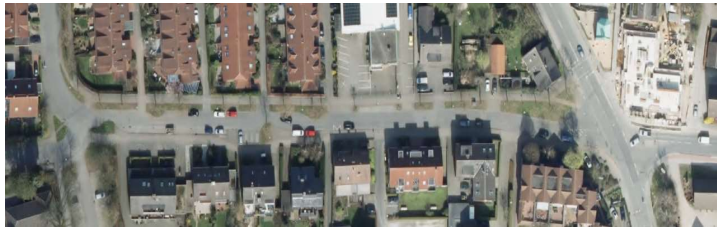
- Neuordnung der bestehenden Flächen → sicheres Ausfahren der Grundstück, sowie sicheres Befahren des Radweges
- Zweirichtungsradweg, der an der Kreuzung aufgeteilt wird
- Neuordnung der Parkstände

Merkmale

- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Querschnittsverbreiterung
- Für Knotenpunkt Planungsunterlagen Münster

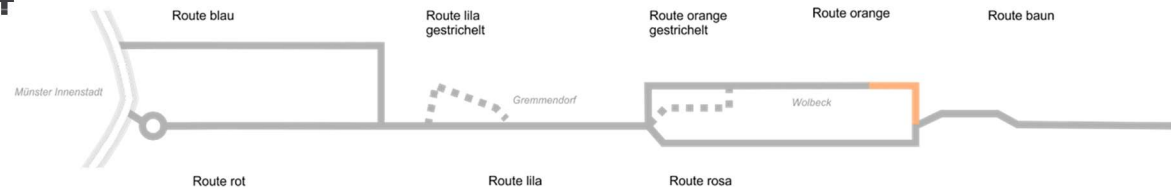
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 220.000 € (Querschnittsanpassung mit grundhaftem Ausbau)



Route orange - Teilabschnitt 4

Variante 1: Am Borggarten



Beschreibung

- Knotenpunkt Telgter Straße und Am Borggarten
- Zurzeit normale Vorfahrtsregelung
- Rad- und Gehweg zurzeit zusammen geführt auf der rechten Seite
- Keine Zwischeninsel für Strom der vom Am Borggarten kommt

Idee

„Flott über den Kreis“

Konzept

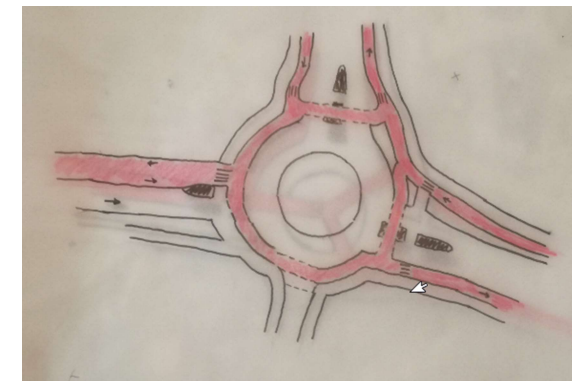
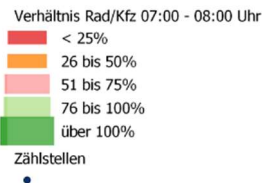
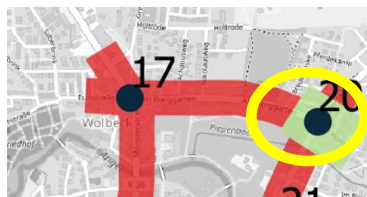
- Sichere abgesetzte Führung des Radweges am Knotenpunkt
- Trennung von Geh- und Radweg jeweils eine Fahrspur

Merkmale

- Grunderwerb erforderlich
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen

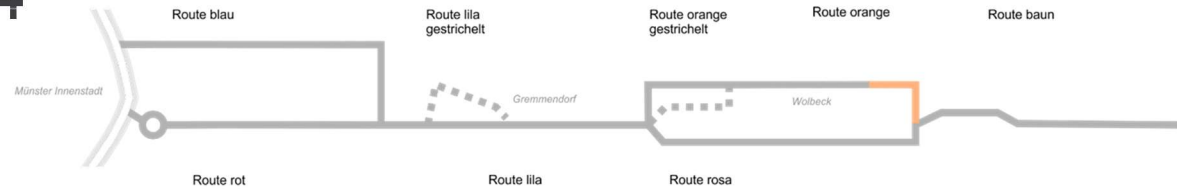
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 350.000 € (grundhafter Ausbau)



Route orange - Teilabschnitt 4

Variante 2: Am Borggarten



Beschreibung

- Knotenpunkt Telgter Straße und Am Borggarten
- Zurzeit normale Vorfahrtsregelung
- Rad- und Gehweg zurzeit zusammen geführt auf der rechten Seite
- Keine Zwischeninsel für Strom der vom Am Borggarten kommt

Idee

„Beispiel Alicante“

Konzept

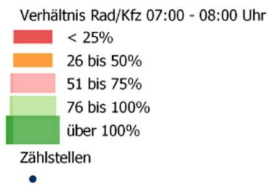
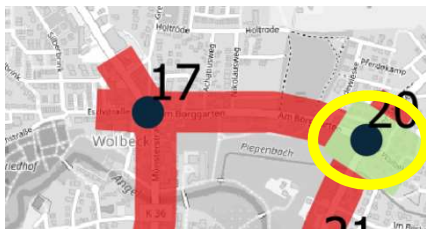
- Halbseitige Fahrradstraße mit Zweirichtungsradweg (Telgter Straße)
- Einbahnstraßenregelung
- Führung des Radweges über den Kreisverkehr
- Einrichtungsradschwergewicht für jede Richtung

Merkmale

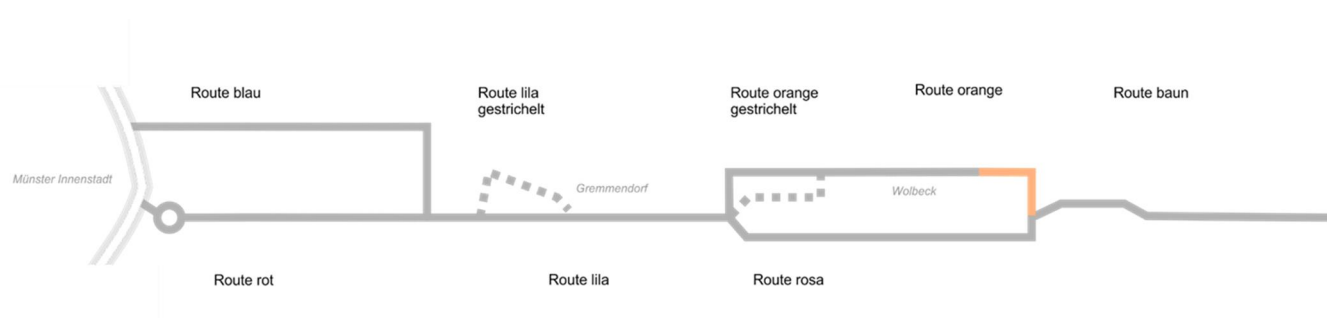
- Grunderwerb erforderlich
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 400.000 € (grundhafter Ausbau)



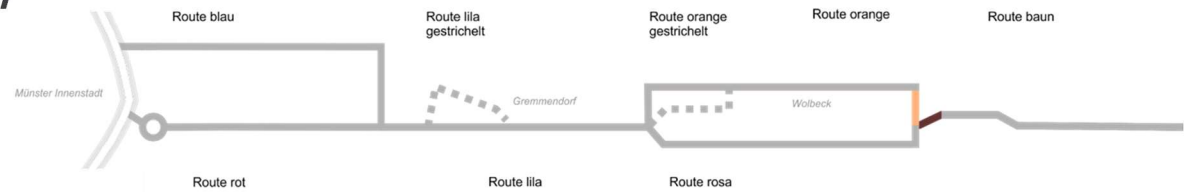
Route orange - Teilabschnitt 4: Variantenvergleich



		Teilabschnitt 4: Am Borggarten			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Nutzungspotenzial		0		0	
Reisezeit	Direktheit	+	+	++	++
	Halte	+		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	+	0
	Soziale Sicherheit	0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	-	-
	Kostenaufwand	0		0	
Gesamtergebnis		3		1	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

Route orange Teilabschnitt 5 / Route braun Teilabschnitt 1 Variante 1: Telgter Straße



Beschreibung

- Knotenpunkt Alverskircher Str. und Am Borggarten
- Bestehender Rad- und Gehweg zusammen geführt auf der rechten Seite → Telgter Str.
nördl. der Straße → von Alverskircher Str.
- Halbseitige Bebauung

Idee

„Trennung von Fuß- und Radweg“

Konzept

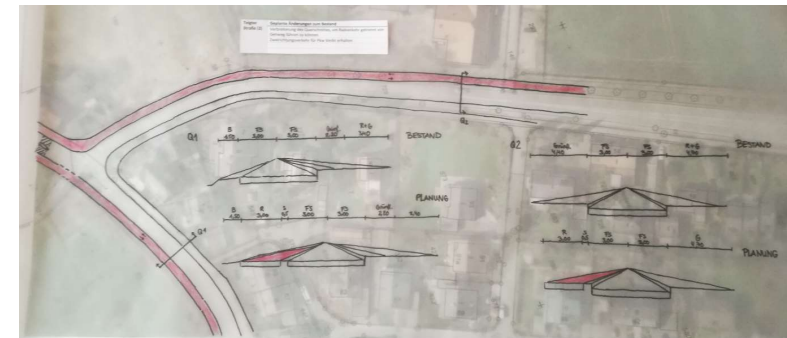
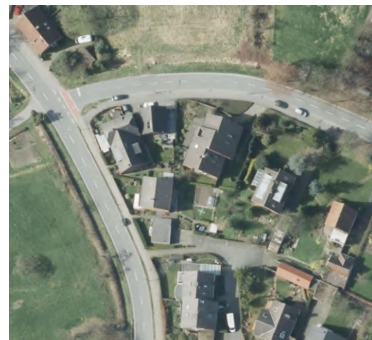
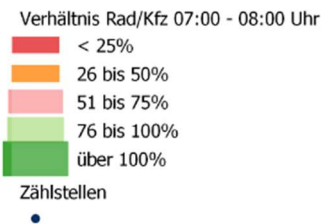
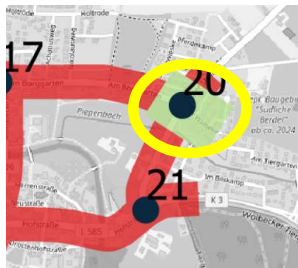
- Führung des Radweges südlich der Alverskircher Str.
- In Telgter Str. Führung des Radweges auf der linken Seite

Merkposten

- Grunderwerb erforderlich
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Querschnittsverbreiterung

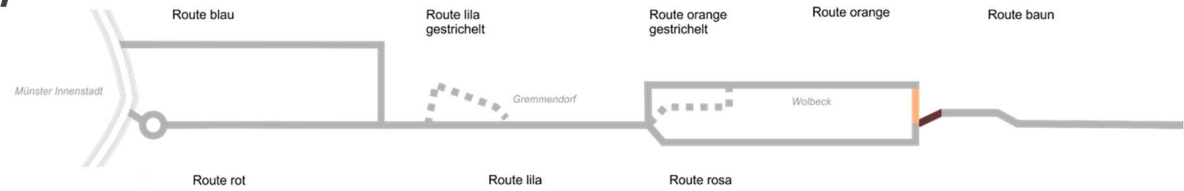
Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 192.000 € (Neuherstellung Radweg)



Route orange Teilabschnitt 5 / Route braun Teilabschnitt 1

Variante 2: Telgter Straße



Beschreibung

- Knotenpunkt Alverskircher Str. und Am Borggarten
- Bestehender Rad- und Gehweg zusammen geführt auf der rechten Seite → Telgter Str.
- nördl. der Straße → von Alverskircher Str.
- Halbseitige Bebauung

Idee

„halbseitige Fahrradstraße“

Konzept

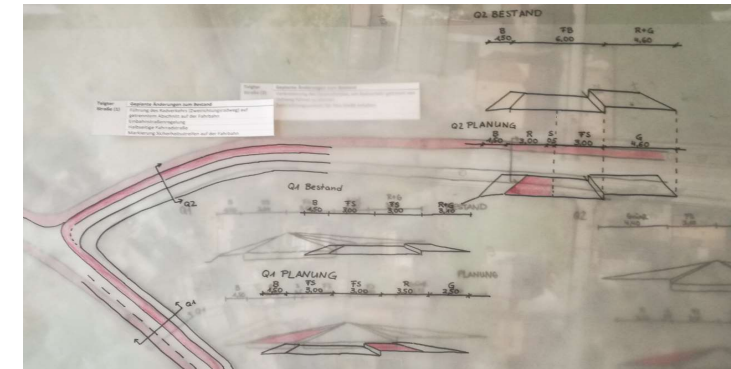
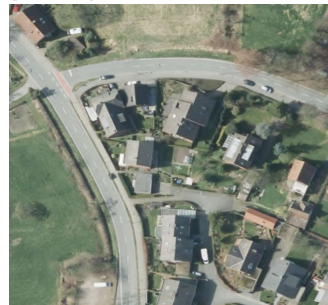
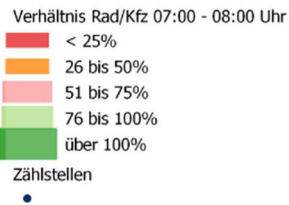
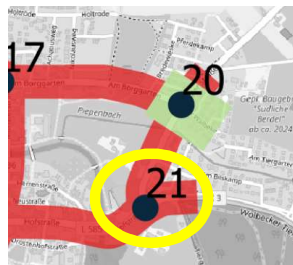
- Halbseitige Fahrradstraße mit Zweirichtungsradweg (Telgter Straße)
- Einbahnstraßenregelung
- Führung des Radweges über den Kreisverkehr
- Einrichtungsradweg für jede Richtung

Merkmale

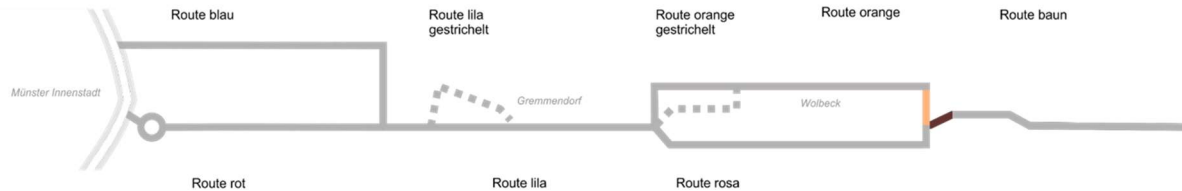
- Zustimmung Straßenbehörden
- Schnittstellen nach außen
- Ausweichrouten (wg. Einbahnstraßenregelung)
- Querschnittsverbreiterung
- **Route braun** * siehe nächste Folie

Randbedingungen / Schätzung

- Ca. 53.000 € (Markierungsarbeiten)



Route orange / Route braun – Teilabschnitt 5 / Teilabschnitt 1: Variantenvergleich



		Teilabschnitt 5 / Teilabschnitt 1 Telgter Straße			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Nutzungspotenzial		0		0	
Reisezeit	Direktheit	0	0	+	+
	Halte	0		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	0	+	+
	Soziale Sicherheit	0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	+	0	0
	Kostenaufwand	0		0	
Gesamtergebnis		1*		2	

++ sehr gut; + gut; 0=okay;
- = schlecht; -- = sehr schlecht

K.O.-Kriterium: notwendiger Grunderwerb

***Route braun:** für Einhaltung des Veloroutenstandards wären Eingriffe in das Waldgebiet Tiergarten erforderlich, die als nicht umsetzungsfähig angesehen werden. Es wird auf die bestehende Planung der Stadt Münster für diesen Bereich verwiesen.

SWECO

