



Amt für Mobilität und Tiefbau

30.07.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Veloroute Münster-Everswinkel: Routenführung

Beratungsfolge

18.08.2020	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
18.08.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
25.08.2020	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 Juli 2020 (Anlage 1 bis 3) zugestimmt.

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

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 14 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. Die Anlage 3 stellt die Kerninhalte der Variantenprüfung dar.

Prüfergebnis:

Das Planungsbüro SWECO hat die Veloroute Münster-Everswinkel über Wolbeck in vier Abschnitte unterteilt. Drei dieser Abschnitte gliedern sich in 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.

Die außergewöhnliche Situation bedingt durch die Corona-Pandemie erforderte alternative Angebote zur Einbeziehung der Bürgerschaft, der Fachverbände und Politik in die Planungsprozesse der Velorouten. Die vorgesehene Art der Beteiligung der Politik (in Form einer gemeinsamen Befahrung der Trassenvarianten) und der Bürgerschaft (Anliegerversammlung) waren aufgrund dieser Situation nicht möglich. Als alternative Möglichkeit zur Partizipation wurde auf der Internetseite des Amtes für Mobilität und Tiefbau der derzeitige Planungsstand der unterschiedlichen Velorouten veröffentlicht. Sollte keine Möglichkeit bestehen, die Unterlagen digital abrufen, konnten diese vom Amt für Mobilität und Tiefbau auf Anfrage postalisch zur Verfügung gestellt werden. Angeregt wurden zudem selbstständige Trassenbefahrungen, um sich einen besseren Eindruck der jeweiligen Örtlichkeiten machen zu können. Für Rückfragen zum Routenverlauf, zu ersten Analyseergebnissen und Planungsideen wurden die Kontaktdaten der zuständigen Mitarbeitenden im Amt für Mobilität und Tiefbau benannt. Die Bürgerschaft sowie die Verbände wurden über diese Möglichkeiten postalisch und über die Presse informiert. Diese Möglichkeiten der Beteiligung wurden vielfach in Anspruch genommen. Die eingegangenen Anmerkungen sind in diesem Prüfergebnis eingearbeitet und berücksichtigt worden.

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.

Zum besseren Verständnis sind die Bewertungskriterien Nutzungspotential, Reisezeit, Sicherheit und Realisierbarkeit in der Anlage 3 Folie 6 näher beschrieben. Darüber hinaus sind dort unter anderem die Anforderungen für die jeweiligen Bewertungen aufgezeigt. **Die Kategorien Reisezeit, Sicherheit und Realisierbarkeit unterteilen sich jeweils in zwei Unterkategorien mit eigenen Bewertungen. Die Gesamtbewertung einer Kategorie ergibt sich aus dem abgerundeten Durchschnittswert der beiden Unterkategorien. Die Bewertungen der Kategorien Nutzungspotenzial, Reisezeit, Sicherheit, Realisierbarkeit werden für das Gesamtergebnis einer Variante addiert und für ein besseres Verständnis als Ziffer dargestellt.**

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. 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 Angelmodder Weg bis zum Knotenpunkt Angelmodder Weg/Alter Postweg. Im Mittelteil dieses Abschnittes ergeben sich zwei Alternativen, diese sind im Übersichtsplan (Anlage 3 Folie 3) 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 Bahnhof der WLE an und führt über die Straße „Altehof“ bis zum Angelmodder Weg. Die Route lila gestrichelt folgt stattdessen dem Gremmendorfer Weg und biegt in den Angelmodder Weg ab.

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	
Nutzungspotential		+		+	
Reisezeit	Direktheit	0	-	0	0
	Halte	-		0	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	0	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. 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

		Route orange		Route rosa	
Bewertungskriterien		Alter Postweg bis Telgter Straße		Angelstraße bis Hofstraße	
Nutzungspotential		-		+	
Reisezeit	Direktheit	0	0	+	0
	Halte	+		0	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	-	0
	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.

Aus der Bürgerbeteiligung geht die alternative Routenführung von der Straße Am Borggarten über die Telgter Straße Richtung Norden in den Wirtschaftsweg „Berdel“ hervor. Dieser zusätzlichen Variante wird von der Verwaltung als kurzfristige Lösung zugestimmt und im Planungsprozess weiter verfolgt. Sobald die Grundstücksverhandlungen an der Alverskirchener Straße abgeschlossen sind, wird die Veloroute auf ihre Ursprungsrouten verlegt.

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.

Dieser Abschnitt wird in der kurzfristigen Lösung durch den Abschnitt „Berdel“ ersetzt.

Fazit:

Nach Auswertung der einzelnen Abschnitte wird folgende Routenführung vorgeschlagen:

Langfristig:

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

Kurzfristig:

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

I. V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A
Anlage 1: Übersicht Planungsbereich
Anlage 2: Übersicht Vorzugsvariante
Anlage 3: Kerninhalte der Variantenprüfung SWECO