



Amt für Mobilität und Tiefbau

30.07.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Grimm

Telefon: 492-6600

Grimm@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Veloroute Münster-Senden über Albachten: Routenführung

Beratungsfolge

18.08.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
20.08.2020	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
25.08.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Dem Verlauf der Veloroute Münster-Senden über den Stadtteil Albachten (Aegidiistraße – Weseler Straße – Bismarckallee – Mecklenbecker Straße – Zur Landwehr – Weseler Straße – Sendener Stiege – Osthofstraße – Tweehues – Niederort – Anschlussstelle Osthofstraße) wird auf der Grundlage des Prüfergebnisses vom Juli 2020 (Anlage 1 bis 4) zugestimmt.

Begründung:

Die Münsteraner/innen erledigen täglich 727.000 Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn und lediglich 296.000 Wege mit dem Kfz. Noch einmal die gleiche Anzahl an Kfz-Fahrten erfolgen allerdings durch Auswärtige, Besucher wie Pendler. Hier setzt das Veloroutenkonzept an, das die Stadt Münster gemeinsam mit ihren Umlandkommunen in der Stadtregion und in enger Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern erarbeitet haben. Dabei wurden 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 *StadtVerkehr* beauftragt Routenvarianten zu erarbeiten und diese zu bewerten. Die Anlage 4 stellt das Prüfergebnis des Planungsbüros dar.

Prüfergebnis:

Auf Grundlage, der durch die Stadtverwaltung vorgegebenen Randbedingungen, hat das Planungsbüro die Strecke zwischen der Promenade und dem, mit der Gemeinde Senden abgestimmten Anschlusspunkt auf der Osthofstraße in zehn Abschnitte (A bis J) unterteilt.

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 A und B (Promenade bis Kardinal-von-Galen-Ring)

Die Verbindung zwischen der Promenade und der Bismarckallee soll mittelfristig durch den „Flyover Aegidiitor“ (V/0156/2020) erfolgen. Eine kurzfristige Lösung stellt die Verbesserung des Bestandes von der Aegidiistraße über die Weseler Straße in die Bismarckallee dar. Die Bismarckallee wird derzeit den Qualitätsstandards für Fahrradstraßen entsprechend angepasst und umgebaut (V/0151/2019).

Abschnitt C (Knotenpunkt Kardinal-von-Galen-Ring/Mecklenbecker Str.)

Für den Abschnitt C schlägt das Planungsbüro zwei Varianten vor:

- Variante 1: Von der Bismarckallee kommend, schwenkt die Veloroute nach rechts um auf das Niveau des Gehweges entlang des Aasees. Nach einer parallel und baulich getrennten Führung unterhalb der Tormin-Brücke, orientiert sich die Veloroute wieder am Bestand der Mecklenbecker Straße.
- Variante 2: Diese Variante folgt der Bismarckallee bis zum Ende und quert den Knotenpunkt Kardinal-von-Galen-Ring/Mecklenbecker Straße.

Die Umlegung der B54 auf den Ring erfordert einen flüssigen Verkehrsfluss. Aus diesem Grund ist eine ausgiebige Grünphase für den Kfz-Verkehr in dieser Fahrbeziehung erforderlich. Die Veloroute würde in der Variante 2 diesen Querschnitt kreuzen und eine entsprechend lange Rotphase bekommen. Die Variante 1 verursacht kein Halten, ist aber durch die Höhenabwicklung kraftaufwendiger. Unterhalb der Tormin-Brücke ist der Freizeit-Fußverkehr stets von den Radfahrenden baulich zu trennen. Es soll nicht die Möglichkeit bestehen weiter entlang des Aasee-Ufers fahren zu können. In den weiteren Planungsphasen sind zu dieser Variante genauere Untersuchungen und Abstimmungen unterschiedlicher Behörden und Fachämter durchzuführen. Aus diesem Grund werden vorerst beide Varianten weiter verfolgt. Eine entsprechende Beschluss-Vorlage wird zu diesem Abschnitt zu gegebener Zeit vorgelegt.

Abschnitt D und E (Mecklenbecker Straße bis zum Kreisverkehr Fritz-Stricker-Straße)

In diesem Abschnitt sind keine Varianten gegenübergestellt worden. Die Veloroute verläuft entlang der Mecklenbecker Straße bis zum Kreisverkehr an der Fritz-Stricker-Straße.

Abschnitt F (Kreisverkehr Fritz-Stricker-Straße bis Weseler Straße)

Für den Abschnitt F schlägt das Planungsbüro drei Varianten vor:

- Variante 1 folgt weiter der Mecklenbecker Straße und quert weiter westlich die DB-Strecke nach Coesfeld. Über den gemeinsamen Geh- und Radweg am Rand des Gewerbegebiets „An der Hansalinie“ schließt die Route wieder an die Weseler Straße an.
- Variante 1a beinhaltet eine Unterführung am Bahnübergang der DB-Strecke nach Coesfeld. Der Routenverlauf ist der Gleiche wie bei Variante 1.
- Variante 2 quert die Fritz-Stricker-Straße über die Geh- und Radwegbrücke Schlautbogen und folgt der Schlautstiege, die nach dem Dingbängerweg in die Straße Am Hof Hesselmann übergeht. Die beiden Straßen sind als Fahrradstraße ausgewiesen. Vom Westenkamp biegt die Route in den Meckmannweg ab und schließt anschließend an die Weseler Straße an.
- Variante 3 folgt weiter der Mecklenbecker Straße, biegt in den Meckmannweg ab und schließt dann an die Weseler Straße an.

Anhand der in der Anlage 2 dargestellten Auflistung der angewandten Bewertungskriterien lassen sich die nachfolgenden Bewertungsmatrizen besser nachvollziehen. 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.

Entsprechend der Bewertungsmatrix für die Veloroute ergibt sich folgende Ergebnis:

		Variante 1		Variante 1a		Variante 2		Variante 3	
Bewertungskriterien		Mecklenbecker Straße + Bahnübergang		Mecklenbecker Straße + Unterführung		Schlautbogen und Schlautstiege		Mecklenbecker Straße + Meckmannweg	
Nutzungspotential		++		++		+		0	
Reisezeit	Direktheit	++	+	++	++	-	-	-	-
	Halte	+		++	++	-	-	-	-
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	++	0	-	0	-	0
	Soziale Sicherheit	+		--		+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	++	+	-	--	+	+	+	+
	Kostenaufwand	+		--		+		+	
Gesamtergebnis		5		2		1		0	

Das Planungsbüro empfiehlt die Variante 1 mit einem beschränkten Bahnübergang.

Der Bahnübergang an der Mecklenbecker Straßen / Zur Landwehr soll laut Aussage der DB Netze bis 2024 erneuert werden.

Abschnitt G und H (Weseler Straße bis Vogelsang)

Die Veloroute folgt der Weseler Straße, unterquert die Bundesautobahn A1 und biegt anschließend in die Sendener Stiege ab.

Abschnitt I (Vogelsang bis Niederort)

Für den Abschnitt I schlägt das Planungsbüro drei Varianten vor:

- Variante 1 folgt weiter der Sendener Stiege bis zur Osthofstraße. Anschließend führt die Route entlang der Osthofstraße über die DB-Strecke nach Essen und über die Bundesautobahn A43. Hinter der Autobahn biegt die Route auf die Straße Tweehues ab. Nach der Straße Tweehues folgt die Route der Straße Niederort.
- Variante 2 biegt von der Sendener Stiege in die Straße Vogelsang ab und überquert die DB-Strecke nach Essen und die Bundesautobahn A43. Nach der Autobahn folgt die Route einem landwirtschaftlichen Weg, der über Privatgrundstücke verläuft und auf Höhe der Straße Tweehues an die Osthofstraße anschließt. Bei dieser Variante ist Grunderwerb und/oder ein Gestattungsvertrag erforderlich. Die Verwaltung würde nach Beschluss dieser Routenführung mit den betroffenen Grundstückseigentümern kurzfristig in Kontakt treten.
- Variante 3 biegt von der Sendener Stiege in die Straße Vogelsang ab und überquert die DB-Strecke nach Essen und die Bundesautobahn A43. Anschließend biegt die Veloroute in die Straße Niederort ab und überquert die Osthofstraße.

Entsprechend der Bewertungsmatrix für die Veloroute ergibt sich folgende Ergebnis:

		Variante 1		Variante 2		Variante 3	
Bewertungskriterien		Osthofstraße		Ventrup		Niederort	
Nutzungspotential		++		+		+	
Reisezeit	Direktheit	++	++	0	+	-	0
	Halte	++		+		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	+	+	0	+	0
	Soziale Sicherheit	+		0		0	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	--	-	0	+	+
	Kostenaufwand	--		+		+	
Gesamtergebnis		3		2		2	

Das Planungsbüro empfiehlt die Variante 1 über die Sendener Stiege, Osthofstraße, Tweehues und Niederort. Auch aus Sicht der Verwaltung ist eine direkte Anbindung von Albachten an die Veloroute zwingend erforderlich.

Abschnitt J (Niederort bis Anschlussstelle Osthofstraße (K60))

Die Veloroute folgt der Straße Niederort bis zum Haus Ruhr und der Anschlussstelle zum Radweg der Gemeinde Senden an der Osthofstraße.

Im Zuge der Veröffentlichung sind vermehrt Anregungen eingegangen, vermehrt aus der Bürgerschaft von Senden, die die Alternativroute über Vogelsang, Niederort, Sandweg und Alte Viehstraße vorschlagen. Der Übergabepunkt ist mit der Gemeinde Senden und dem Kreis Coesfeld an der K 60 verabredet und steht auch von dort nicht zur Diskussion.

Fazit:

Nach der Bewertung des Planungsbüros und im Rahmen der von der Stadt Münster vorgegebenen Randbedingungen wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen:

Aegidiistraße – Weseler Straße – Bismarckallee – Mecklenbecker Straße – Zur Landwehr – Weseler Straße – Sendener Stiege – Osthofstraße – Tweehues – Niederort – Anschlussstelle Osthofstraße

I. V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Planungsbereich

Anlage 2: Bewertungskriterien

Anlage 3: Übersicht Vorzugsvariante

Anlage 4: Prüfergebnis StadtVerkehr