



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-Ascheberg: Routenführung

Beratungsfolge

13.08.2020	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
18.08.2020	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
18.08.2020	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
25.08.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Dem Verlauf der Veloroute Münster-Ascheberg über den Stadtteil Amelsbüren wird auf der Grundlage des Prüfergebnisses vom Juli 2020 (Anlage 1 bis 4) zugestimmt.

- Kurzfristig: Aegidiistraße – Weseler Straße – Prinz-Eugen-Straße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg – Thierstraße – Davertstraße
- Langfristig: Ludgeristraße – Ludgerikreisverkehr – Hammer Straße – Wörthstraße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg – Thierstraße – Davertstraße

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 Ent-

wicklungsziel "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 *mobycon* beauftragt Routenvarianten zu erarbeiten und diese zu bewerten. Die Anlage 4 stellt das Prüfergebnis des Planungsbüros dar.

Prüfergebnis:

Das Planungsbüro *mobycon* hat die Veloroute Münster-Ascheberg über Amelsbüren in drei Abschnitte unterteilt. Im ersten Abschnitt werden vier Routenvarianten mit zwei unterschiedlichen Übergabepunkten miteinander verglichen. Je nach Übergabepunkt ergeben sich in dem darauf folgenden Abschnitt eine oder zwei Varianten. Zwischen Münster-Amelsbüren und dem Übergabepunkt zum Kreis Coesfeld erstreckt sich nur eine mögliche Routenführung. 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 Vennheideweg in Berg Fidel. In diesem Bereich hat das Planungsbüro vier Routenvarianten herausgearbeitet und in dem Übersichtsplan blau, lila, grün und braun dargestellt. Die Route blau, beginnt auf der Aegidiistraße und verläuft über die Weseler Straße, entlang der Prinz-Eugen-Straße, Weißenburgstraße und Elsässer Straße bis zur Querung der Umgehungsstraße. Im weiteren Verlauf geht die Route in die Werlandstraße sowie anschließend in den Duesbergweg über, quert die Bahntrasse und verläuft durch den Sternbusch Park, parallele zur Ter-Borch-Straße bis zum Elsa-Brändström-Weg. Anders als die Route blau beginnen die Routen lila, grün und braun auf der Ludgeristraße und verlaufen über den Ludgerikreisverkehr in die Hammer Straße. Die Route lila biegt auf Höhe der Geiststraße in die Wörthstraße ab und folgt ab der Weißenburgstraße dem gleichen Routenverlauf wie Route blau. Der beschränkte Bahnübergang am Duesbergweg stellt lediglich eine kurzfristige Lösung dar, auf langfristige Sicht soll ein neues Brückenbauwerk über die Bahntrasse errichtet werden. Die Routen grün und braun verlaufen gemeinsam auf der Hammer Straße bis zum Knotenpunkt Hammer Straße/Am Berg Fidel, ab dort an folgt die Route grün den Straßen Am Berg Fidel und Drachterstraße bis zum Elsa-Brändström-Weg. Dem Streckenverlauf der B54 folgt die Route braun.

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.

Bewertungsmatrix Route blau vs. Route lila vs. Route grün vs. Route braun

		Route blau (1A)	Route lila (1B)	Route grün (1C)	Route braun (1D)
Bewertungskriterien		Aegidiistraße bis Vennheideweg	Ludgerikreisel bis Vennheideweg	Ludgerikreisel über Am Berg Fidel	Ludgerikreisel über B54
Nutzungspotential		++	++	+	0
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	-
	Halte	+	++	--	-
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	++	0	-
	Soziale Sicherheit	+	++	-	--
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	-	-	-
	Kostenaufwand	0	-	-	--
Gesamtbewertung		3	4	-2	-5

Die Bewertungsmatrix zeigt, dass sich die Routen blau und lila in der Bewertung von den anderen beiden Routen abheben. Besonders in der Kategorie Nutzungspotential können die beiden besagten Routen überzeugen und sehr gute Bewertungen erlangen. Lediglich in dem Fazit der Kategorie Sicherheit weisen die beiden Routen Unterschiede auf. Somit kommt das Planungsbüro mobycon zu dem Prüfergebnis, dass die Route, die erst über die Hammer Straße und im weiteren Verlauf durch den Sternbusch führt, die geeignetste Routenvariante ist.

Da sich die Hammer Straße, zwischen Ludgerikreisverkehr und Geiststraße, in einem langfristigen Planungsprozess befindet, schlägt das Planungsbüro vor, kurzfristig die Route blau zu verfolgen und im Zuge der Hammer Straße auf die Route lila umzuschwenken. Durch diese zweistufige Vorgehensweise wird zunächst kurzfristig eine gute Routenführung umgesetzt, die langfristig durch eine noch geringfügig bessere Route ersetzt bzw. ergänzt werden kann. Für diese Vorgehensweise spricht ebenfalls, dass die Weseler Straße Teil einer weiteren Veloroute (nach Senden) ist und es empfehlenswert ist, die Radfahrrachse Prinz-Eugen-Straße und Weißenburgstraße unabhängig von der Velorouten-Planung als Fahrradstraßen auszubauen. Demnach entstehen keine erheblichen Mehrkosten.

Aus der Bürgerbeteiligung geht die folgende Alternativroute hervor: von der Werlandstraße über ein neues Brückenbauwerk in die Straße Am Berg Fidel, folgt dem weiteren Verlauf bis zur Bahntrasse, über ein weiteres Brückenbauwerk in den Elsa-Brändström-Weg und endet an dem Vennheideweg.

Das Planungsbüro kommt zu dem Ergebnis, dass diese eine geeignete Alternative darstellt und gleichermaßen wie die Route blau im weiteren Planungsprozess genauer geprüft werden soll.

Langfristig:

Ludgeristraße – Ludgerikreisverkehr – Hammer Straße – Wörthstraße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg

Kurzfristig:

Aegidiistraße – Weseler Straße – Prinz-Eugen-Straße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg

Abschnitt 2:

Abschnitt 2 erstreckt sich vom Vennheideweg bis hinter den Stadtteil Münster-Amelsbüren. Aus der Bewertung des ersten Abschnitts ergibt sich der Übergabepunkt an dem Knotenpunkt Elsa-Brändström-Weg/Vennheideweg. Der Vollständigkeit halber wird die Route dunkelblau (Fortführung von Route braun) in der Bewertung berücksichtigt. Dennoch kann diese bei einer besseren Bewertung aufgrund eines anderen Übergabepunktes nicht als Vorzugsvariante genannt werden.

Die Route gelb verläuft ab dem Knotenpunkt Elsa-Brändström-Weg/Vennheideweg über den Vennheideweg Richtung Westen, wo dieser in die Thierstraße übergeht. Entlang der Davertstraße führt die Route durch den Ortskern von Münster-Amelsbüren. Um den Stadtteil Münster-Hiltrup bei dieser Routenvariante besser an die Veloroute anzubinden, ist ein Bypass von dem Vennheideweg, über den Bielesch und die Westfalenstraße zur Meesenstiege geplant (Abweichung zur Plandarstellung in den 4 Anlagen). Dieser Bypass ist ein Bestandteil der Route dunkelgrün, die entlang der Meesenstiege, der Straße Am Dornbusch verläuft und in Münster-Amelsbüren an die Davertstraße anschließt. Die Route dunkelblau beginnt an dem Übergabepunkt auf der B54 und biegt an dem Knotenpunkt Westfalenstraße/Meesenstiege in die Meesenstiege ab und folgt dem Routenverlauf der Route dunkelgrün.

Bewertungsmatrix Route gelb vs. Route dunkelgrün vs. Route dunkelblau

		Route gelb (2A)		Route dunkelgrün (2B)		Route dunkelblau (2C)	
Bewertungskriterien		Thierstraße		Meesenstiege		Westfalenstraße über Meesenstiege	
Nutzungspotential		-		+		+	
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	0	+	0
	Halte	+		0		-	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	0	0	0	-	-
	Soziale Sicherheit	-		0		-	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	0	-	-	-	-
	Kostenaufwand	0		-		-	
Gesamtbewertung		0		0		-1	

Die Gesamtbewertung zeigt, dass die Route gelb und die Route dunkelgrün gleich bewertet sind. Dennoch weisen beide Routen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf. Die Route dunkelgrün hat ein höheres Nutzungspotential, da sie zentraler durch den Stadtteil geführt wird. Dies zieht den Nachteil mit sich, dass oft gehalten werden muss und die Verkehrssicherheit geringer ist. Mithilfe von baulichen Maßnahmen kann der motorisierte Fahrverkehr auf der Thierstraße (Route gelb) reduziert und die Verkehrssicherheit erheblich erhöht werden. Alternativ ist ein separat geführter Geh- und Radweg zu prüfen, welcher erheblichen Grunderwerb erfordert. Entsprechende Gespräche werden zeitnah mit den Eigentümern geführt. Die Route gelb tangiert den Stadtteil Hiltrup und hat somit für die Hiltruper ein geringeres Nutzungspotential. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass eine weitere Veloroute (Veloroute 8 nach Drensteinfurt) die Ortsmitte an die Promenade anbindet. Darüber hinaus befindet sich der Ausbau der Kanalpromenade bereits im Ausbau und sorgt ebenfalls für eine gute Verbindung zwischen Münster-Hiltrup und der Innenstadt. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und der weiteren Möglichkeiten Hiltrup an die Innenstadt anzubinden, schlägt das Planungsbüro die Route gelb als Vorzugsvariante vor.

Vennheideweg – Thierstraße – Davertstraße.

Im weiteren Planungsprozess werden die Betroffenen (Anwohner, Gewerbetreibende, Politik) insbesondere bei der Gestaltung der Ortsdurchfahrt Amelsbüren umfassend beteiligt. Die Planung wird mit dem Gestaltungskonzept Ortsmitte Münster-Amelsbüren (V/0363/2020) abgestimmt.

Abschnitt 3:

In diesem Abschnitt gibt es lediglich eine direkte Verbindung vom Ortsausgang Amelsbüren entlang der Davertstraße bis zur Stadtgrenze. Parallel zur Fahrbahn verläuft bereits heute ein Geh- und Radweg für beide Richtungen. Der letzte Abschnitt zur Stadtgrenze befindet sich derzeit in der Planung und wird vom Kreis Coesfeld im Rahmen der Weiterführung auf Coesfelder Kreisgebiet bis zum Daverthauptweg mitgebaut.

Fazit:

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

Kurzfristig:

Aegidiistraße – Weseler Straße – Prinz-Eugen-Straße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg – Thierstraße – Davertstraße.

Langfristig:

Ludgeristraße – Ludgerikreisverkehr – Hammer Straße – Wörthstraße – Weißenburgstraße – Elsässer Straße - Werlandstraße – Sternbusch Park – Am Berg Fidel – über die Bahntrasse – Elsa-Brändström-Weg – Vennheideweg – Thierstraße – Davertstraße.

I. V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Übersicht Planungsbereich

Anlage 2: Bewertungskriterien

Anlage 3: Übersicht Vorzugsvariante

Anlage 4: Kerninhalte der Variantenprüfung mobycon