

Planung Veloroute Münster-Senden

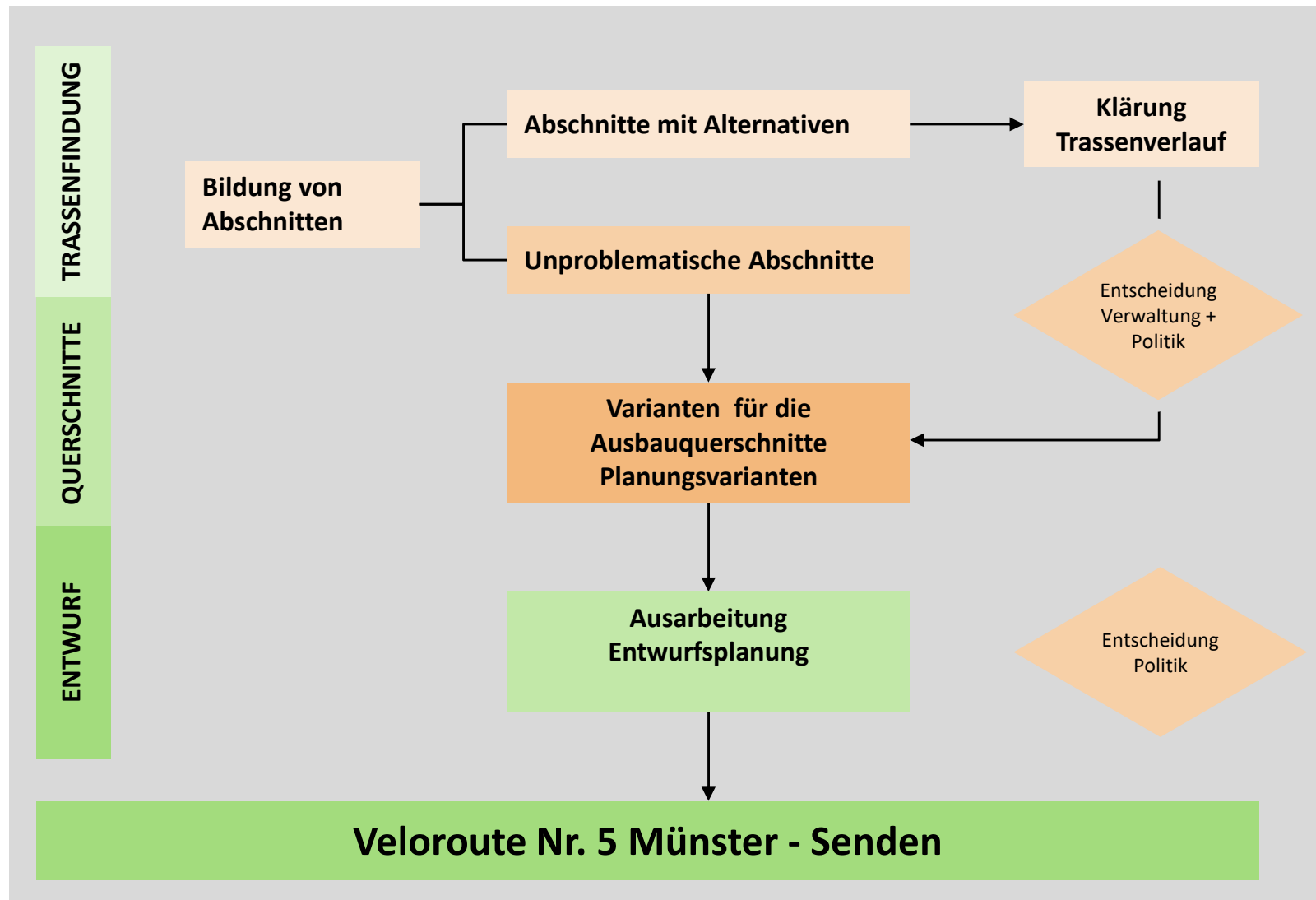
Trassenfindung & erste Planungen

Bezirksvertretung



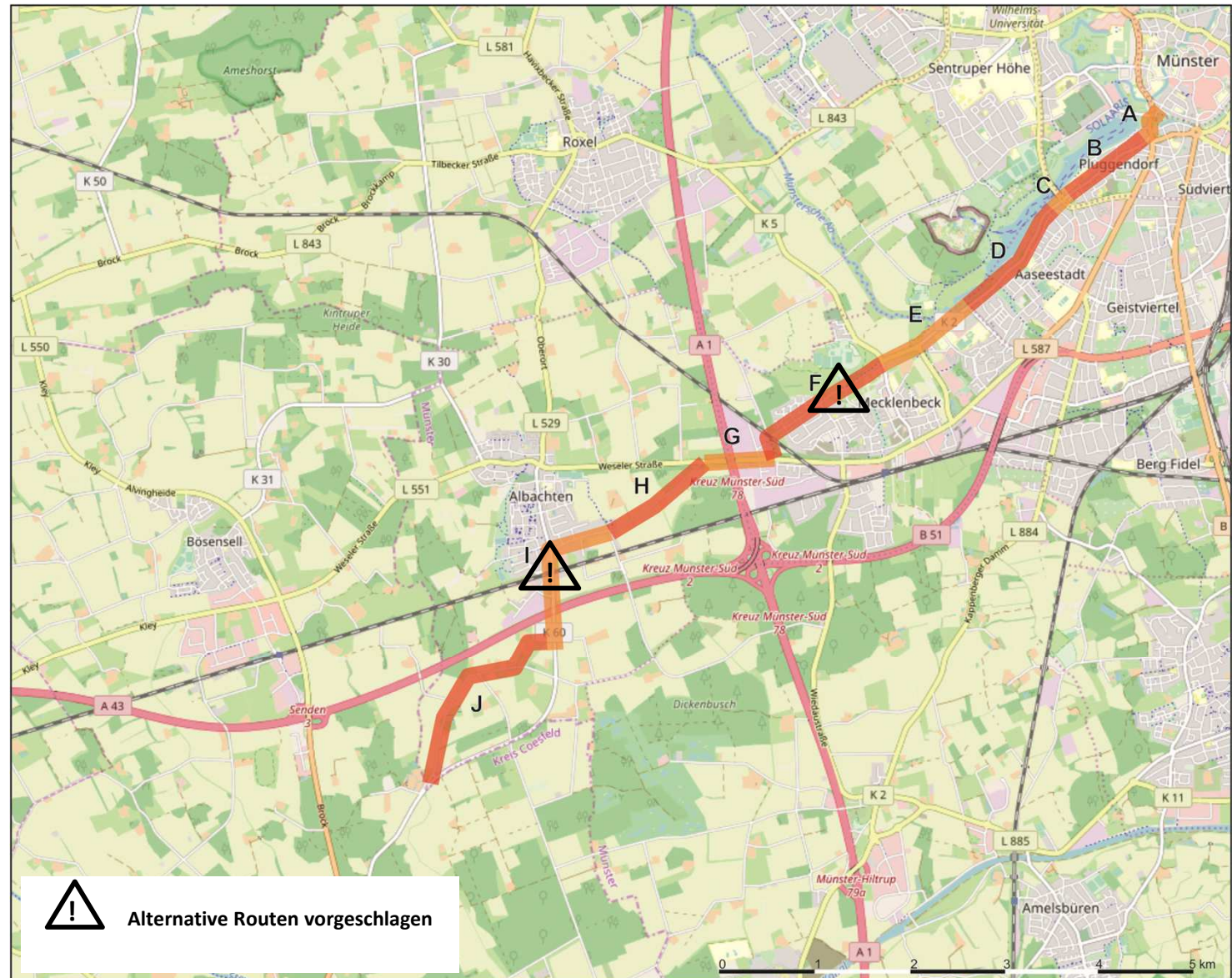


Ablaufschema Planungsverfahren



Abschnitte

- Abschnitt A:**
Weseler Str. zwischen Knotenpunkt Adenauerallee / Aegidiistraße und Bismarckallee
- Abschnitt B:**
Bismarckallee zwischen Weseler Str. und Unterführung Kardinal-von-Galen-Ring
- Abschnitt C:**
Bereich Unterführung / Brücke Kardinal-von-Galen-Ring
- Abschnitt D:**
Mecklenbecker Str. zwischen Brücke Kardinal-von-Galen-Ring bis Boeselagerstraße
- Abschnitt E:**
Mecklenbecker Str. zwischen Boeselagerstraße und Dingbängerweg
- Abschnitt F (Trassenalternativen):**
Stadtteil Mecklenbeck einschließlich Zur Landwehr bis Weseler Str.
- Abschnitt G:**
Weseler Str. zwischen Zur Landwehr und Sendener Stiege
- Abschnitt H:**
Sendener Stiege bis Vogelsang
- Abschnitt I (Trassenalternativen):**
Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues
- Abschnitt J (teilweise Trassenalternative):** Niederort



Grundlage Synoptische Bewertung möglicher Alternativtrassen

- Die Alternativen sind im direkten Vergleich je Abschnitt zu bewerten
- Vorgaben der Bewertungskriterien sind von der Verwaltung vorgegeben, um alle Velorouten gleichermaßen zu bewerten

- Folgende Kriterien wurden angesetzt:
 - Nutzungspotential
Anbindungen an öffentlichen Einrichtungen, Integrationen von Siedlungen/Wohngebieten, Aufwertung von Zentren der Stadtteile...
 - Reisezeit
Unterteilung in Direktheit/Umwegigkeit und die Anzahl der Halte, die der Radfahrer im Verlauf der ausgebauten Veloroute hat
 - Sicherheit
Unterteilung in Verkehrssicherheit (mögliche Führungsformen, ein- und ausparkender Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr...) und soziale Sicherheit (Tunnel, Beleuchtung...)
 - Realisierbarkeit
Unterteilung in Umsetzbarkeit (In wie weit kann der bisherige Straßenquerschnitt verändert werden, Wasserschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Eingriff in Grünbereiche/Bäume) und in Kostenaufwand (mit welchen Umbaukosten ist zu rechnen)
 - K.O. Kriterium (falls vorhanden)
(z.B. kann die ganzjährige Befahrbarkeit aufgrund eines Überflutungsgebiets nicht gewährleistet werden.)

- Die Bewertungskriterien erfolgen ohne Gewichtungen
- Die Bewertung erfolgt von „-- sehr schlecht“ bis „++ sehr gut“
- Die Gesamtbewertung für ein Kriterium ergibt sich aus der Summe der beiden Unterkriterien und wird immer abgerundet.

- Bei der Gesamtbewertung werden die Teilbewertung addiert.
 - entspricht -2
 - entspricht -1
 - 0 entspricht 0
 - + entspricht 1
 - ++ entspricht 2



1. Stufe: Trassenverläufe

Abschnitt A (Trassenalternativen)

Bereich Weseler Str. zwischen Knotenpunkt Adenauerallee /Aegidiistraße / Bismarckallee

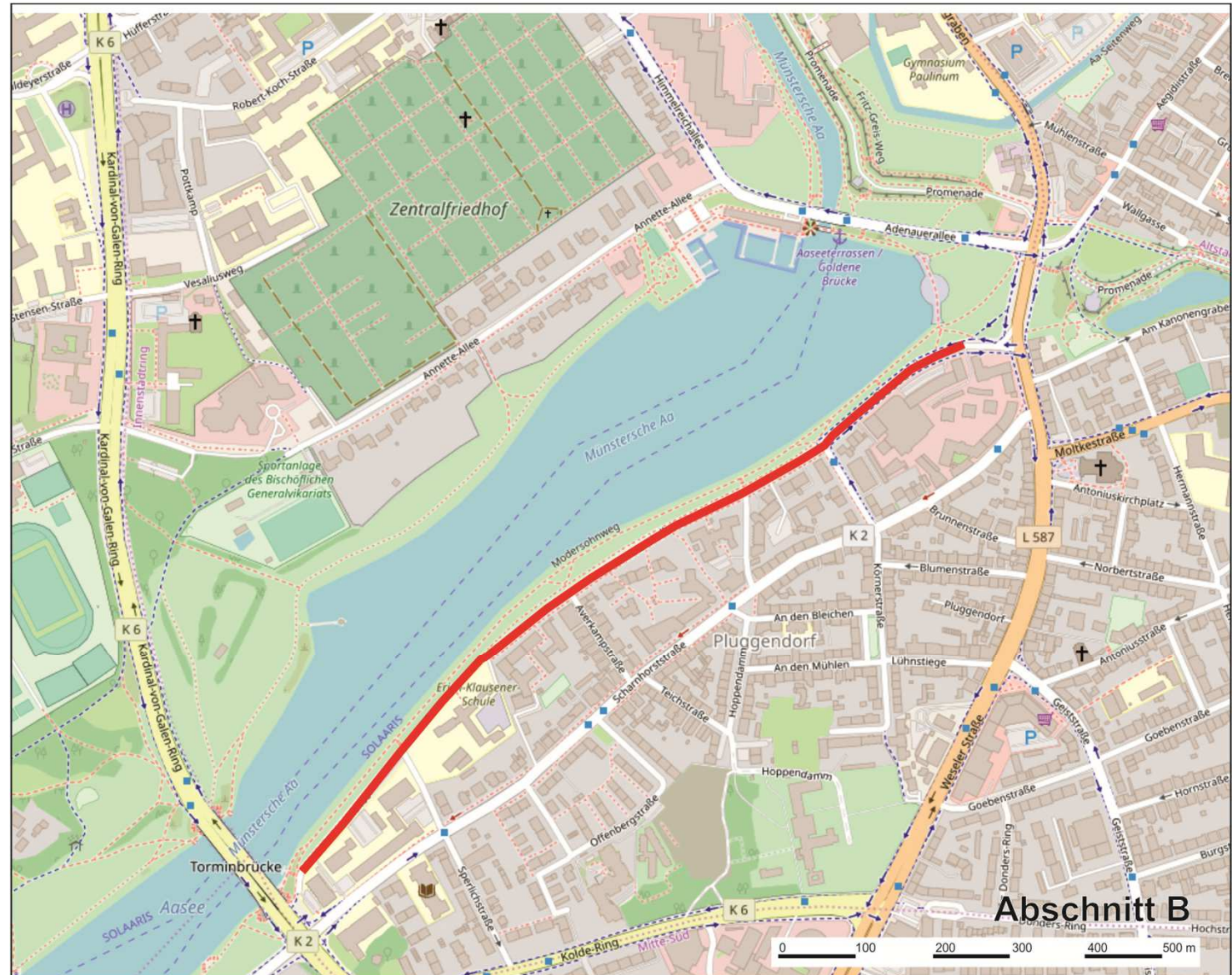
- Länge: ca. 0,3 km
- DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) Wert:
ca. 25.000 (Weseler Str.)



Abschnitt B (bereits in Realisierung)

Bismarckallee zwischen Weseler Str. und Unterführung Kardinal-von-Galen-Ring

- Länge ca. 1,2Kkm
- DTV Wert: ca. 20.000 (Kardinal-von-Galen Ring)
- Neugestaltung der Bismarckallee (Bestehende Planungen liegen bereits vor)
- Rückbau der Nebenanlagen in Zukunft angedacht
- Ausbau zur Fahrradstraße (Breite 4,00-4,65m)
- Größere bauliche Anpassungen im Bereich Erich-Klausener-Realschule, hier wird der bestehende Radweg verbreitert



Abschnitt C (Trassenalternativen)

Kardinal-von-Galen-Ring/Mecklenbecker Str.

Veloroute führt über den Kardinal von Galen Ring“

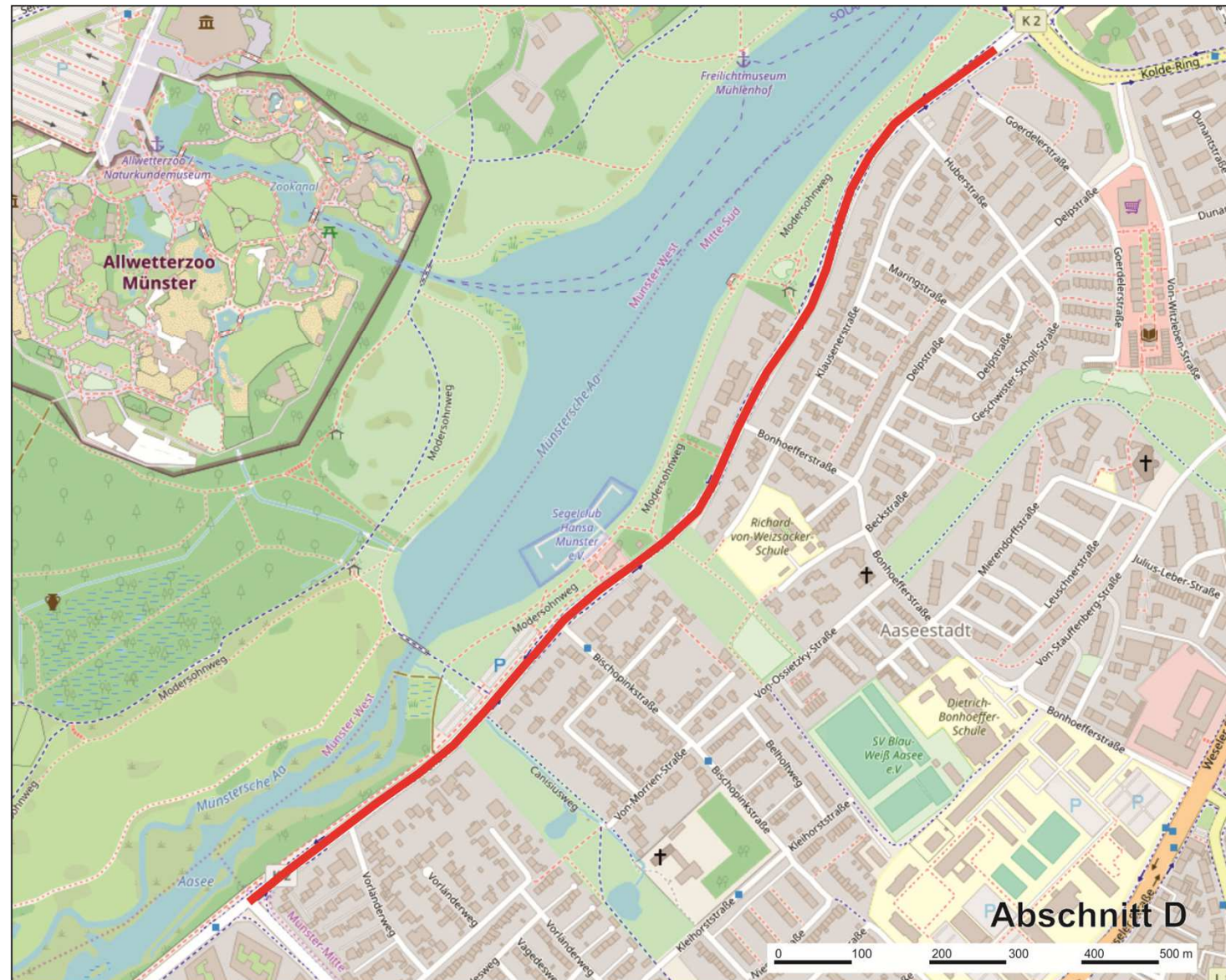
- Länge: ca. 0,2 km
- DTV Wert:
ca. 20.000 (Kardinal-von-Galen Ring)
ca. 10.000 (Mecklenbecker Str.)



Abschnitt D

Mecklenbecker Str. zwischen Brücke Kardinal-von-Galen-Ring bis Boeselagerstraße

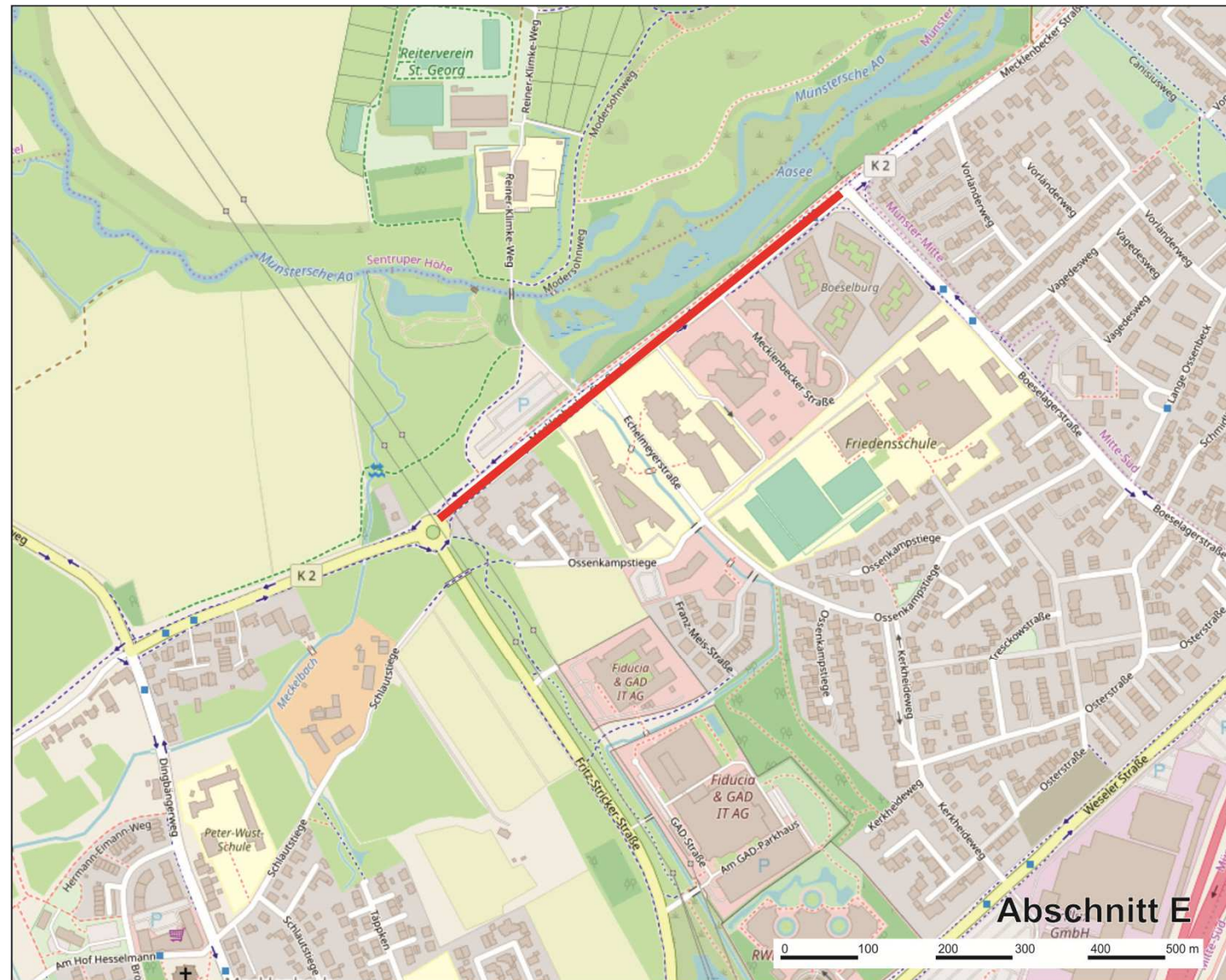
- Länge: ca. 1,5km
- Fahrbahnreduzierung auf 6,50m



Abschnitt E

Mecklenbecker Str. zwischen Boeselagerstraße und Dingbängerweg

- Länge: ca. 0,65km
- *Fahrbahnreduzierung auf 6,50m*



Abschnitt F mit Alternativrouten

Stadtteil Mecklenbeck einschließlich Zur Landwehr bis Weseler Str.

- DTV: Mecklenbecker Str.
östl. des Dingbänger Weges: ca. 10.400
westl. des Dingbänger Weges: ca. 3.600

Alternative 1 (ca. 2,1 km)

über die Mecklenbecker Str. bis zum Bahnübergang mit Drängelgitter und weiter über Zur Landwehr auf die Weseler Str.

- kürzester Weg, direkt und gradlinig
- Teilstück Dingbängerweg bis Ortseingang Mecklenbeck genügend Fläche für getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- wenige Knotenpunkte zu überwinden (Vorfahrt Radfahrer)
- Ab Stadtteil Mecklenbeck Führung des Radfahrers auf Fahrradstraße
- Umbau Drängelgitter zu Schranke (Wartezeit je Zugdurchfahrt ca. 1 Minute, Taktung 30 Min.
Alternative (V 1a):
Bau einer barrierefreien Unterführung weiter südlich der Bahnleiße
Rampenlänge ca. 100m je Seite (barrierefrei), allerdings nicht sehr nutzerfreundlich für Radfahrer



Abschnitt F mit Alternativrouten

Stadtteil Mecklenbeck einschließlich Zur Landwehr bis Weseler Str.

Alternative 2 (2,5 km)

am Kreisverkehr in die Schlaustiege, über Am Hof Hesselmann, Westenkamp in den Meckmannweg und auf die Weseler Str.

- ausgebaute Fahrradstraße auf Teilstück bis Knotenpunkt Meckmannweg / Westenkamp
- Mehrere Knotenpunkte zu überwinden
- Mögliche Ausbaubreiten Weseler Straße unklar

Alternative 3 (2,6 km)

Teilstück Mecklenbecker Str. über Meckmannweg auf die Weseler Str. über anderen Bahnübergang

- Teilstück Dingbängerweg bis Ortseingang Mecklenbeck genügend Fläche für getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr



Abschnitt F Synoptische Bewertung

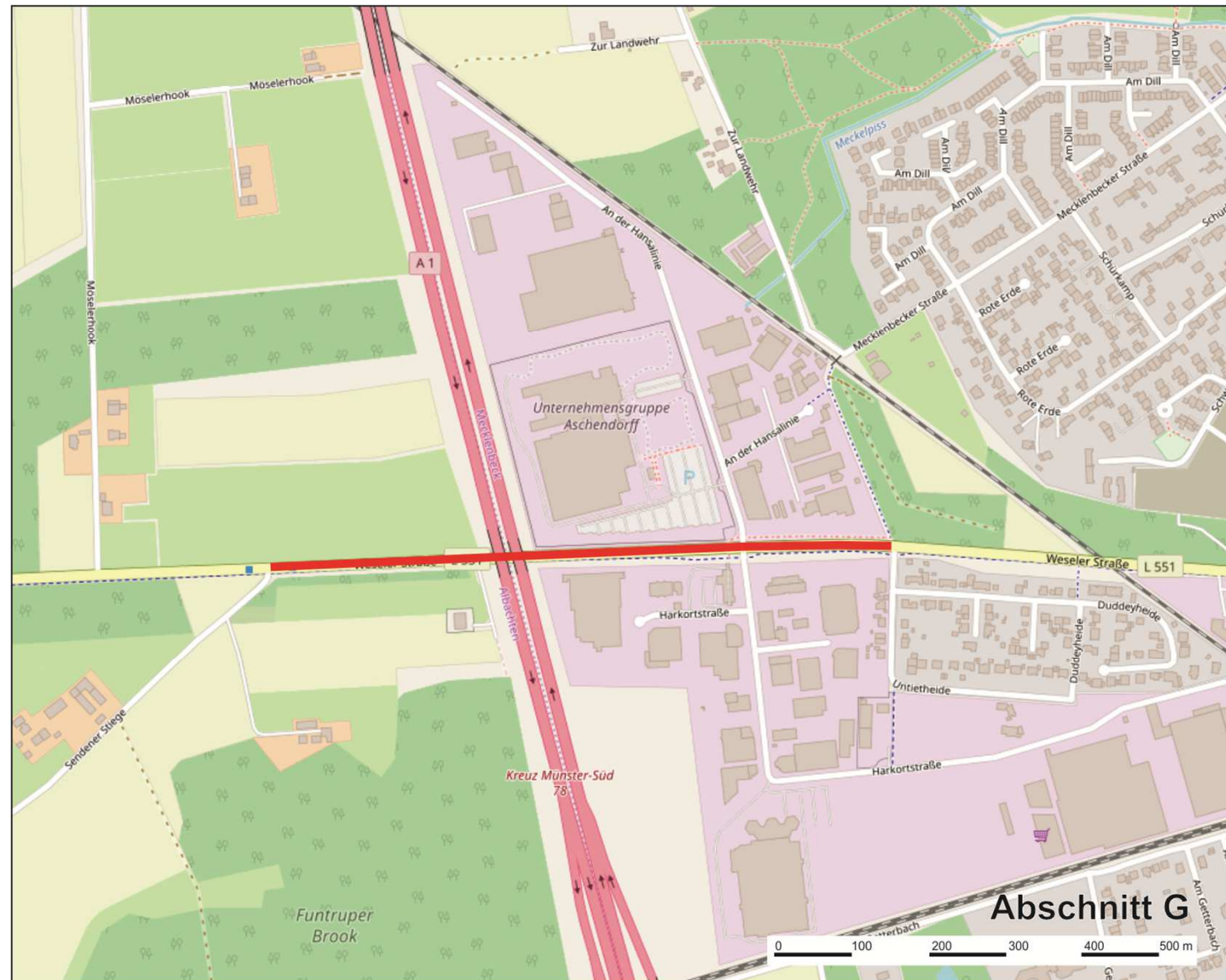
	Abschnitt F			
	Stadtteil Mecklenbeck einschließlich Zur Landwehr bis Weseler Str.			
Bewertungskriterien	Alternative 1 Mecklenburger Str. / Weseler Straße	Alternative 1a Mecklenburger Str. / Weseler Straße mit Unterführung	Alternative 2 Schlaufstiege, Westenkamp, Meckmannstraße	Alternative 3 Mecklenbecker Straße, Meckmannweg, Weseler Straße
Nutzungspotential	++	++	+	0
Reisezeit	+	++	-	-
Direktheit	++	++	-	-
Halte	+	++	-	-
Sicherheit	+	0	0	0
Verkehrssicherheit	+	++	-	-
Soziale Sicherheit	+	--	+	+
Realisierbarkeit	+	-	+	+
Umsetzbarkeit	++	-	+	+
Kostenaufwand	+	--	+	+
Gesamtergebnis	5	2	1	0

Empfehlung Alternative 1 mit beschränktem Bahnübergang

Abschnitt G

Weseler Str. zwischen Zur Landwehr und Sendener Stiege

- DTV: Weseler Str. ca. 12.500 Kfz/24h
- Weseler Straße in Baulast Landesbetrieb Straßenbau NRW (ab Ende Ortsdurchfahrt)
- Länge: ca. 0,8 km
- Ausbau zum gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit min. 3,00m, nur südliche Seite wirtschaftlich realisierbar
- Sicherheitstrennstreifen von 1,75m
- Teilweise nur eine zur Verfügung stehende Breite von ca. 4,00m
- ➔ Teilweise muss die Böschung (Entwässerungsgraben) baulich in Anspruch genommen werden
- ➔ Zukünftige Entwässerung muss geklärt werden
- Alternative Routenführung nicht möglich



Abschnitt G

Abschnitt H

Sendener Stiege bis Vogelsang

- DTV: ca. 1.000 Kfz/24h
- Länge: ca. 1,2 km
- Ausbau zu einer Fahrradstraße
- Je nach Routenwahl in Abschnitt I
➔ möglicher Ausbau der Fahrradstraße bis Niederort (s. Alternative 3 im Abschnitt I)
- Durchgängige Fahrbahnbreite von 4,25m



Abschnitt I ursprünglicher Trassenverlauf

Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues

Alternative 1

- Sendener Stiege, Osthofstraße über Tweehues in Niederort (ursprüngliche Trassenführung)
- *Länge: ca. 2,2 km*
- DTV: Osthofstraße ca. 5.000 Kfz/24h
- Ausbau zu einer Fahrradstraße bis K 60 Osthofstraße
- Verbreitung der Brückenbauwerke (Schienenstraße und A43) um je ca. 5m notwendig (derzeit Radweg beidseitig 1,40m +)
Derzeitige Gesamtbreite ca. 11,00m
- Verbreitung Dammlage um ca. 5,00m notwendig (im unteren Bereich dann 10m). Derzeitige Breite ca. 11,00m

Allerdings:

- Sehr kostenintensiver und langwieriger Umbau der Brücken und der Dammlage notwendig



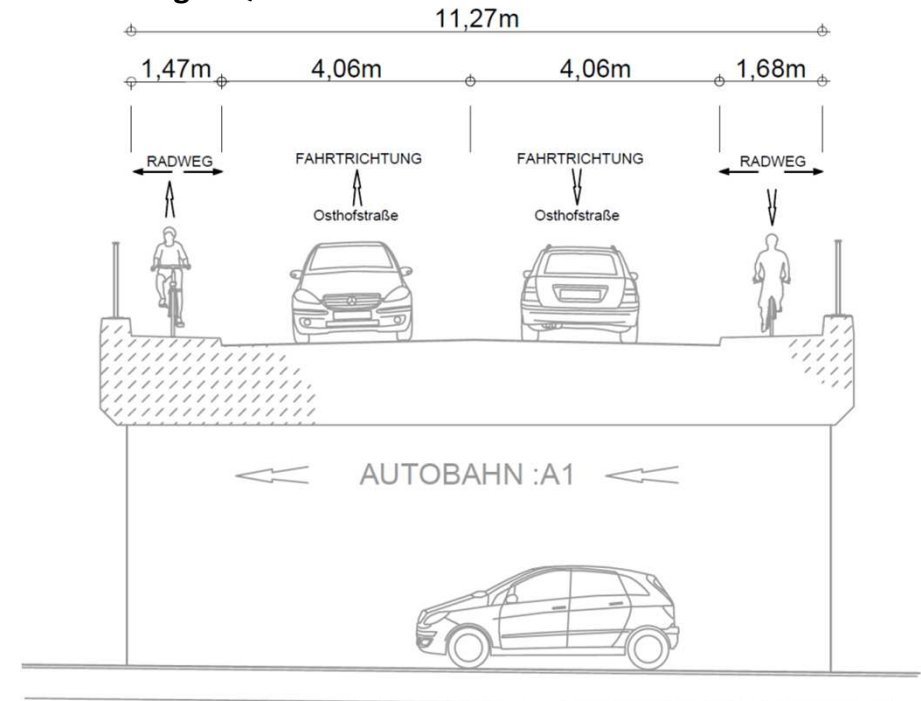
Abschnitt I ursprünglicher Trassenverlauf

Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues BESTAND

- Radweg / Gehweg im Bestand nur max. 1,70m breit, ohne Schutzstreifen
- Es fehlen für ausreichend breite Radwege (Veloroutenstandard, Sicherheitsabstände etc.) mind. 5m! Umsetzbar nur mit massiven Umbauten (Brücke, Dammverbreiterung)



Heutiger Querschnitt



Mögliche Variante

Temporeduzierung von 70 auf 50km/h

- Fahrbahnreduzierung auf 3,50m
- Verbreiterung des Radweges auf 2,10m ohne Schutzstreifen
- Abstimmung mit Landesbetrieb Straßenbau NRW notwendig
- Aber: Weiterhin keine regelkonformen Radwege möglich!

Abschnitt I

Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues

Alternative 2 (2,6 km)

Vogelsang, landwirtschaftlicher Weg (Bernhard Wilhelmer), Ventrup in Tweehues

- Ausbau zu einer Fahrradstraße bis K 60 Osthofstraße über Grundstück landwirtschaftlichen Betrieb
- wenig Verkehr

Allerdings:

- Private Grundstückskäufe notwendig
- Neubau Straße / Radweg notwendig

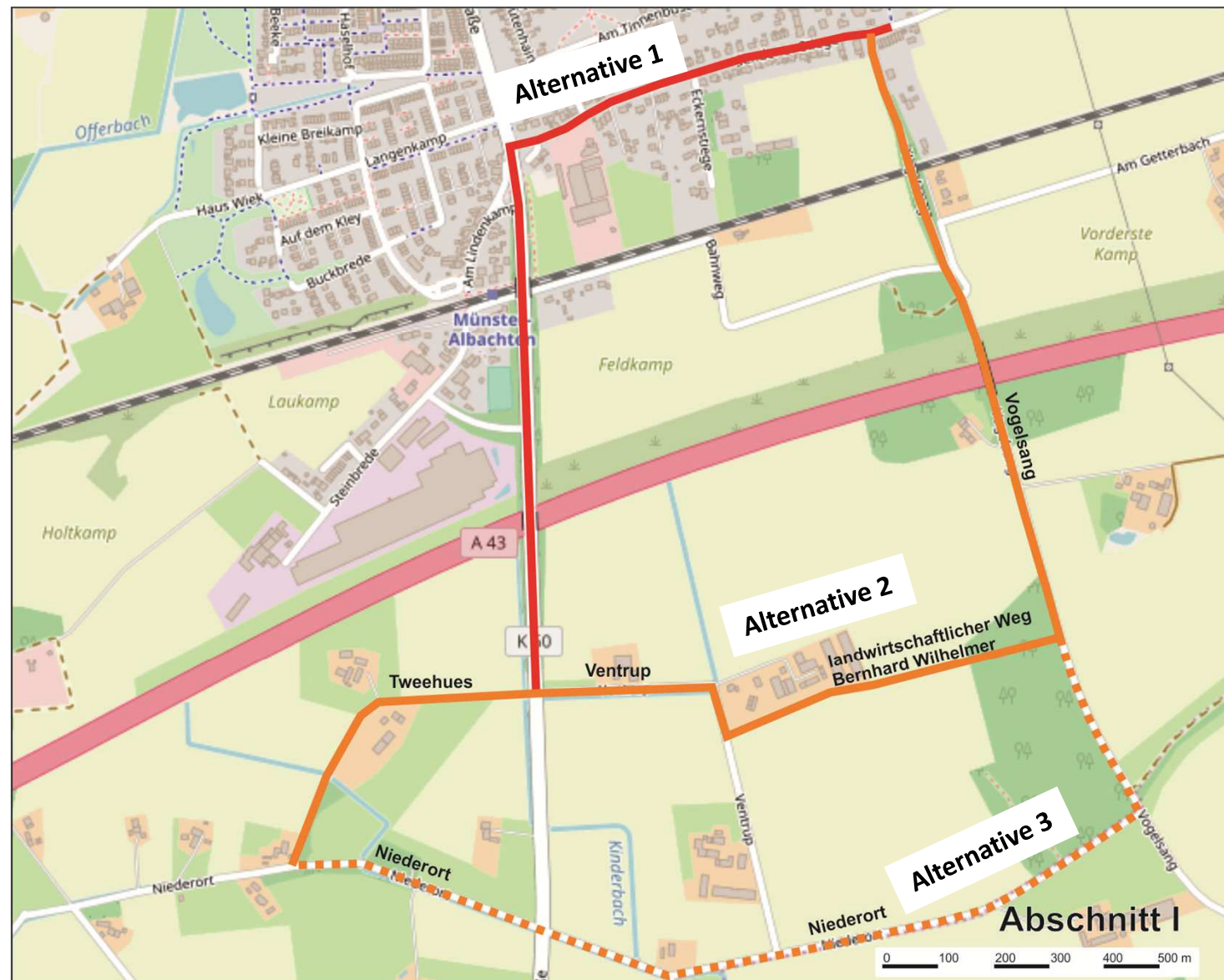
Alternative 3 (3 km)

Vogelsang, Niederort über Osthofstraße in Niederort

- Wirtschaftsweg belassen mit Fahrbahnrandmarkierung
- wenig Verkehr
- keine Grundstückskäufe notwendig
- Sofort verfügbar und umsetzbar

Allerdings:

- Längste Strecke



Abschnitt I Synoptische Bewertung

	Abschnitt I		
	Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues		
Bewertungskriterien	Alternative 1 Sendener Stiege ab Vogelsang, Osthofstraße bis Tweehues	Alternative 2 Vogelsang, landwirtschaftlicher Weg, Ventrup	Alternative 3 Vogelsang, Niederort über Osthofstraße in Niederort
Nutzungspotential	++	+	+
Reisezeit	++	0	0
Direktheit	++	0	-
Halte	++	+	+
Sicherheit	+	0	0
Verkehrssicherheit	++	+	+
Soziale Sicherheit	+	0	0
Realisierbarkeit	--	0	+
Umsetzbarkeit	-	-	+
Kostenaufwand	--	+	+
Gesamtergebnis	3	1	2

Empfehlung Alternative 1

Abschnitt J

Niederort

- Straßenverlauf wird nicht als Fahrradstraße ausgebaut sondern bleibt aufgrund der zu geringen Anzahl an Radverkehr als landwirtschaftlicher Weg bestehen
- In dem Abschnitt ist kaum KFZ Verkehr vorhanden
- Fahrbahnbreite Abschnitt J1 zwischen 3,00 -3,15m
 → Aufweitung der Fahrbahnbreite auf 4,00m
 → durchgehende Randmarkierung Schmalstrich 12 cm
- Fahrbahnbreite Abschnitt J2 zwischen 5,50 – 6,00m
 → teilweise Erneuerung der Fahrbahndecke
 → Erneuerung der Sicherheitstrennstreifen von 0,25cm

Keine Alternativroute oder Variantenbetrachtung möglich / notwendig



Abschnitt J

büro stadVerkehr

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Dipl.-Ing. Alexander Denzer
E-Mail: denzer@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 12

Dipl.-Geogr. Céline Gettmann
E-Mail: gettmann@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 21