

**Variantenvergleich Veloroute 2**  
Vergleichskriterien zur Variantenbewertung

Anlage 7 zur V/0650/2020

Variante 1	Abschnitt 1		Abschnitt 2		Abschnitt 3		Abschnitt 4	
<b>Gesamtstreckenlänge [km]</b>	8,6							
<b>Streckencharakteristika</b>								
Streckenlänge [km]	2,83		0,85		0,72		2,2	
Anzahl Knotenpunkte	0		1		1		2	
Umfeld	landwirtschaftliche Fläche		dörfliche Bebauung		landwirtschaftliche Fläche / Gewerbe		landwirtschaftliche Fläche	
Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung
<b>Nutzungspotential</b>	ausgebaute Verbindung der Stadt Altenberge mit Münster-Nienberge	++	breite Ortsdurchfahrt für Radverkehr	+	Verbindungsfunktion Nienberge - Münster	+	Verbindungsfunktion Nienberge - Münster	+
<b>Reisezeit</b>								
Direktheit der Route	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++
Anzahl der Halte	kein Halt	++	KP mit wenig Verkehrsbelastung, Radverkehr auf Anforderung	+	Kreisverkehr mit Aufpflasterungen zur Vorfahrt für Radverkehr	++	Halt an übergeordneten Bundesstraße, Vorfahrt an Vorfahrtsgeregelten KP	o
<b>Sicherheit</b>								
Verkehrssicherheit	gem. Geh- und Radweg (außerorts), Sicherheitstrennstreifen gemäß Richtlinie, keine Parkvorgänge	++	einseitig Parkvorgänge über RFS, Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen, Standardbreiten sind im Radverkehr eingehalten	+	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsradverkehr	++	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsradverkehr für im Verlauf zunehmenden Radverkehr	+
Soziale Sicherheit	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	angebaute, beleuchtete Ortsdurchfahrt	++	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-
<b>Realisierbarkeit</b>								
Umsetzbarkeit	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+	einseitiger Wegfall der Parkstände, teilweise Reduzierung Gehwege auf 2,00m (Mindestmaß)	+	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+
Kostenaufwand	Verbreiterung und Deckensanierung, ggf. Ankauf von Flächen	-	geringfügige Verbreiterung der Gehwege und Parkstreifen, Apshaltung RFS	o	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf	-	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf	-
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-	

Variante 1	Abschnitt 5	Abschnitt 6	Abschnitt 7	Abschnitt 8
<b>Streckencharakteristika</b>				
Streckenlänge	0,37	0,49	0,91	0,18
Anzahl Knotenpunkte	2	0	2	3
Umfeld	landwirtschaftliche Fläche	gewerbliche Bebauung	städtische Bebauung mit Einzelhandel	städtische Bebauung mit Einzelhandel

Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung
------------------------------------	-------------	-----------	-------------	-----------	-------------	-----------	-------------	-----------

<b>Nutzungspotential</b>	Veloroute tangiert Industrie- / Verwaltungsbereiche	+	tangiert Universität im nördlichen Bereich	+	Innenstadtlage, angrenzende Wohnbebauung	++	Innenstadtlage, angrenzende Wohnbebauung	++
<b>Reisezeit</b>								
Direktheit der Route	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++	geradliniger Gesamtverlauf	++
Anzahl der Halte	Koordinierung RV möglich, ansonsten auf Anforderung	++	Koordinierung RV möglich, ansonsten auf Anforderung	+	Bevorrechtigung am Johann-Krane-Weg durch LSA oder baulich, Yorkring ist bevorrechtigt	-	Untergeordnet am beiden KP aufgrund Knotenpunktgröße, Koordinierung ggf. möglich	-
<b>Sicherheit</b>								
Verkehrssicherheit	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, gemeinsamer Geh-/ Radweg Einrichtung Radverkehr für im Verlauf zunehmenden Radverkehr	++	einseitige Parkvorgänge möglich, Zufahrten zu Hinterhöfen / Parkplätzen	+	einseitige Parkvorgänge möglich, Zufahrten zu Hinterhöfen	+	einseitige Parkvorgänge möglich, Zufahrten zu Hinterhöfen	+
Soziale Sicherheit	beleuchtet, in zweiter Streckenhälfte Gebäude und Geschäfte	+	soziale Sicherheit gegeben wegen Innenstadtnähe und Bebauung	++	soziale Sicherheit gegeben wegen Innenstadtnähe und Bebauung	++	soziale Sicherheit gegeben wegen Innenstadtnähe und Bebauung	++
<b>Realisierbarkeit</b>								
Umsetzbarkeit	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	++	Straßenquerschnitt ausreichend, teilweise bauliche Anpassungen	+	Straßenquerschnitt ausreichend, teilweise bauliche Anpassungen	+	Straßenquerschnitt ausreichend, teilweise bauliche Anpassungen	+
Kostenaufwand	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf	o	Umbau Parkstreifen, Markierung, ggf. Deckensanierung	o	Umbau Parkstreifen, Markierung, ggf. Deckensanierung	o	Umbau Parkstreifen, Markierung, ggf. Deckensanierung	o
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-	

Bewertungskriterien			
++	sehr gut	gering	keine Kosten
+	gut	akzeptabel	geringe Kosten
o	o.k.	vertretbar	vertretbare Kosten
-	schlecht	erheblich	hohe Kosten
--	sehr schlecht	abzulehnen	erhebliche Kosten

## Variantenvergleich Veloroute 2

Vergleichskriterien zur Variantenbewertung

Variante 2	Abschnitt 1		Abschnitt 2		Abschnitt 3		Abschnitt 4	
<b>Gesamtstreckenlänge [km]</b>	9,4							
<b>Streckencharakteristika</b>								
Streckenlänge [km]	2,83		0,85		0,72		2,85	
Anzahl Knotenpunkte	0		1		1		0	
Umfeld	landwirtschaftliche Fläche		Bebauung		landwirtschaftliche Fläche / Gewerbe		landwirtschaftliche Fläche	
Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung
<b>Nutzungspotential</b>	ausgebaute Verbindung der Stadt Altenberge mit Münster-Nienberge	++	breite Ortsdurchfahrt für Radverkehr	++	Verbindungsfunktion Nienberge - Münster	+	Verbindung Nienberge mit Bebauung entlang Horstmarer Landweg	+
<b>Reisezeit</b>								
Direktheit der Route	geradlinig	++	geradlinig	++	geradlinig	++	umwegig	--
Anzahl der Halte	kein Halt	++	KP mit wenig Verkehrsbelastung, Radverkehr auf Anforderung	+	Kreisverkehr mit Aufpflasterungen zur Vorfahrt für Radverkehr	++	Kreisverkehr mit Aufpflasterungen zur Vorfahrt für Radverkehr	++
<b>Sicherheit</b>								
Verkehrssicherheit	gem. Geh- und Radweg (außerorts), Sicherheitstrennstreifen gemäß Richtlinie, keine Parkvorgänge	++	keine Parkvorgänge über Radweg, Abbindung der angrenzenden Straßen, Zufahrten Privatgrundstücke, Verbreiterung der Gehwege	++	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, einseitiger Zweirichtungsradweg (oder. Breiter gem. Geh- und Radweg)	++	einseitig, gemeinsamer Geh- / Radweg in Mindestmaß, keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, Sichthindernis Autobahnbrücke	+
Soziale Sicherheit	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	angebaute Ortsdurchfahrt	++	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-
<b>Realisierbarkeit</b>								
Umsetzbarkeit	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+	Umbau des Seitenraums	-	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+	Baumfällungen, Grundstücksankauf, Flächenversiegelung, barriereunfreie Autobahnüberquerung mit Engstelle für Radverkehr	--
Kostenaufwand	Verbreiterung und Deckensanierung, ggf. Ankauf von Flächen	-	Umbau des Seitenraums, Beibehaltung des Straßenquerschnitts	o	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf	-	große Verschiebung des Straßenquerschnitts erforderlich, Flächenankauf, Bauwerk	--
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-	

## Variantenvergleich Veloroute 2

Vergleichskriterien zur Variantenbewertung

Variante 2	Abschnitt 5		Abschnitt 6		Abschnitt 7		Abschnitt 8	
<b>Streckencharakteristika</b>								
Streckenlänge	0,54		0,59		0,88		0,18	
Anzahl Knotenpunkte	1		2		2		2	
Umfeld	einseitige Wohnbebauung		Universität		Wohnbebauung		Wohnbebauung	
Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung

<b>Nutzungspotential</b>	Erschließung der Universität und der angrenzenden Wohnbebauung	++	Führung durch die Universität / Campi	++	Durchquerung eines Wohnquartiers mit Unversitätsanbindung	++	Verbindung Wohngebiete, Universität mit Innenstadt	++
<b>Reisezeit</b>								
Direktheit der Route	geradlinig	++	abknickende Führung	-	geradlinig Orléan-Ring: keine Bevorrechtigung,	++	geradlinig	++
Anzahl der Halte	vorfahrtgeregelt, Bevorrechtigung Radverkehr möglich	+	Bevorrechtigung Radverkehr auf Anforderung möglich	o	Bevorrechtigung Einsteinstraße durch Signalisierung möglich	o	Untergeordnet am beiden KP aufgrund Knotenpunktgröße, Koordinierung ggf. möglich	-
<b>Sicherheit</b>								
Verkehrssicherheit	ausreichender Sicherheitsabstand zur Parkständen, erforderliche Breite gegeben	++	Herstellen breiter Gehwege, keine Parkvorgänge, breite RFS	++	ausreichender Sicherheitsabstand zur Parkständen, erforderliche Breite Fahrradstraße gegeben	++	Herstellen breiter Gehwege, Breite RFS, Hauptverkehrsstraße mit hoher Verkehrsbelastung	+
Soziale Sicherheit	einseitig entlang von Wohnbebauung, beleuchtet	++	Durchfahrt Universität, Innerortslage	++	Wohnquartiersdurchfahrt, beleuchtet	++	Innenstadtlage	++
<b>Realisierbarkeit</b>								
Umsetzbarkeit	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++	Reduzierung der Fahrstreifen wegen niedriger Verkehrsbelastung möglich	++	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++
Kostenaufwand	gering: Markierung	+	gering: Markierung	+	gering: Markierung	+	Umbau Seitenräume	o
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-	

Bewertungskriterien			
++	sehr gut	gering	keine Kosten
+	gut	akzeptabel	geringe Kosten
o	o.k.	vertretbar	vertretbare Kosten
-	schlecht	erheblich	hohe Kosten
--	sehr schlecht	abzulehnen	erhebliche Kosten

## Variantenvergleich Veloroute 2

Vergleichskriterien zur Variantenbewertung

Variante 3		Abschnitt 1		Abschnitt 2		Abschnitt 3		Abschnitt 4	
<b>Gesamtstreckenlänge [km]</b>	<b>9,3</b>								
<b>Streckencharakteristika</b>									
Streckenlänge [km]		2,83		0,85		0,72		2,67	
Anzahl Knotenpunkte		0		1		1		3	
Umfeld		landwirtschaftliche Fläche		Bebauung		landwirtschaftliche Fläche / Gewerbe		landwirtschaftliche Fläche	
Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	
<b>Nutzungspotential</b>	ausgebaute Verbindung der Stadt Altenberge mit Münster-Nienberge	++	breite Ortsdurchfahrt für Radverkehr	++	Verbindungsfunktion Nienberge Münster	+	Anbindung Steinfurter Straße an Bebauung entlang des Wasserwegs, Verbindung Tennisclub	+	
<b>Reisezeit</b>									
Direktheit der Route	geradlinig	++	geradlinig	++	geradlinig	++	leicht abknickende Führung	o	
Anzahl der Halte	kein Halt	++	KP mit wenig Verkehrsbelastung, Radverkehr auf Anforderung	+	Kreisverkehr mit Aufpflasterungen zur Vorfahrt für Radverkehr	++	Querung B54 planfrei möglich, Vorfahrtregelung durch Fahrradstraße	++	
<b>Sicherheit</b>									
Verkehrssicherheit	gem. Geh- und Radweg (außerorts), Sicherheitstrennstreifen gemäß Richtlinie, keine Parkvorgänge	++	keine Parkvorgänge über Radweg, Abbindung der angrenzenden Straßen, Zufahrten Privatgrundstücke, Verbreiterung der Gehwege	++	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, einseitiger Zweirichtungsrادweg (oder. Breiter gem. Geh- und Radweg)	++	keine Parkvorgänge, ausreichender Sicherheitstrennstreifen, einseitiger Zweirichtungsrادweg (oder. Breiter gem. Geh- und Radweg), im weiteren Verlauf eigenständiger Geh-/Radweg und/oder Fahrradstraße	++	
Soziale Sicherheit	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	angebaute Ortsdurchfahrt	++	außerorts, anbaufrei, beleuchtet	-	Außerortscharakter, beleuchtet, teilweise Bebauung	o	
<b>Realisierbarkeit</b>									
Umsetzbarkeit	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	+	Umbau des Seitenraums	-	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen	-	geringfügige Erweiterung des bestehenden Geh- / Radwegs (außerhalb des Bestandsquerschnitts), Verbreiterung Sicherheitstrennstreifen, ggf. Flächenankauf, kompletter Neubau	--	
Kostenaufwand	Verbreiterung und Deckensanierung, ggf. Ankauf von Flächen	-	Umbau des Seitenraums, Beibehaltung des Straßenquerschnitts	o	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf	-	Verbreiterung und ggf. Deckensanierung, ggf. Flächenankauf, Bauwerk	--	
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-		

## Variantenvergleich Veloroute 2

Vergleichskriterien zur Variantenbewertung

Variante 3	Abschnitt 5		Abschnitt 6		Abschnitt 7		Abschnitt 8	
<b>Streckencharakteristika</b>								
Streckenlänge	0,54		0,59		0,88		0,18	
Anzahl Knotenpunkte	0		2		2		2	
Umfeld	einseitige Wohnbebauung		Universität		Wohnbebauung		Wohnbebauung	
Zielfelder und Bewertungskriterien	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung	Erläuterung	Bewertung

<b>Nutzungspotential</b>	Erschließung der Universität und der angrenzenden Wohnbebauung	++	Führung durch die Universität / Campi	++	Durchquerung eines Wohnquartiers mit Unversitätsanbindung	++	Verbindung Wohngebiete, Universität mit Innenstadt	++
<b>Reisezeit</b>								
Direktheit der Route	geradlinig	++	abknickende Führung	-	geradlinig Orléan-Ring: keine Bevorrechtigung,	++	geradlinig	++
Anzahl der Halte	vorfahrtgeregelt, Bevorrechtigung Radverkehr möglich	+	Bevorrechtigung Radverkehr auf Anforderung möglich	o	Bevorrechtigung Einsteinstraße durch Signalisierung möglich	o	Untergeordnet am beiden KP aufgrund Knotenpunktgröße, Koordinierung ggf. möglich	-
<b>Sicherheit</b>								
Verkehrssicherheit	ausreichender Sicherheitsabstand zur Parkständen, erforderliche Breite gegeben	++	Herstellen breiter Gehwege, keine Parkvorgänge, breite RFS	++	ausreichender Sicherheitsabstand zur Parkständen, erforderliche Breite Fahrradstraße gegeben	++	Herstellen breiter Gehwege, Breite RFS, Hauptverkehrsstraße mit hoher Verkehrsbelastung	+
Soziale Sicherheit	einseitig entlang von Wohnbebauung, beleuchtet	++	Durchfahrt Universität, Innerortslage,	++	Wohnquartiersdurchfahrt, beleuchtet	++	Innenstadtlage	++
<b>Realisierbarkeit</b>								
Umsetzbarkeit	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++	Reduzierung der Fahrstreifen wegen niedriger Verkehrsbelastung möglich	++	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++	durch Querschnitt und Verkehrsbelastung möglich	++
Kostenaufwand	gering: Markierung	+	gering: Markierung	+	gering: Markierung	+	Umbau Seitenräume	o
<b>K.O. Kriterium</b>	-		-		-		-	

Bewertungskriterien			
++	sehr gut	gering	keine Kosten
+	gut	akzeptabel	geringe Kosten
o	o.k.	vertretbar	vertretbare Kosten
-	schlecht	erheblich	hohe Kosten
--	sehr schlecht	abzulehnen	erhebliche Kosten