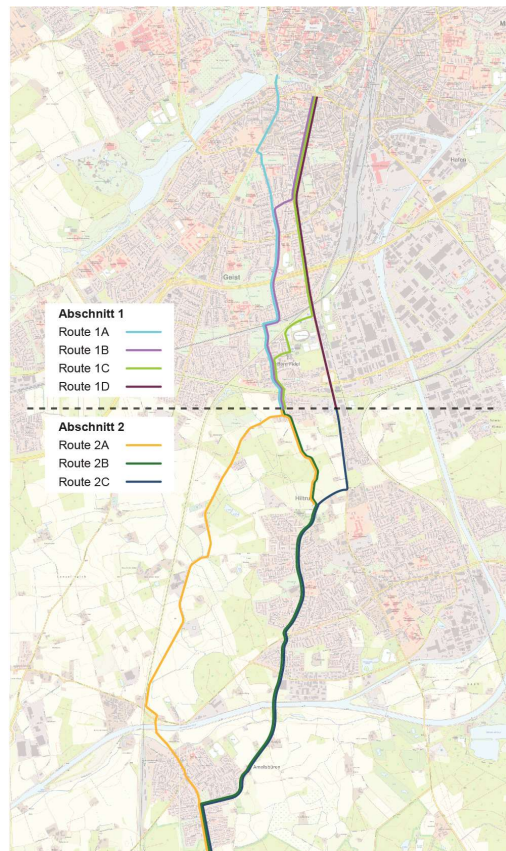


MÜNSTER VELOROUTE 7
ROUTENOPTIONEN + EVALUATIONSMATRIX

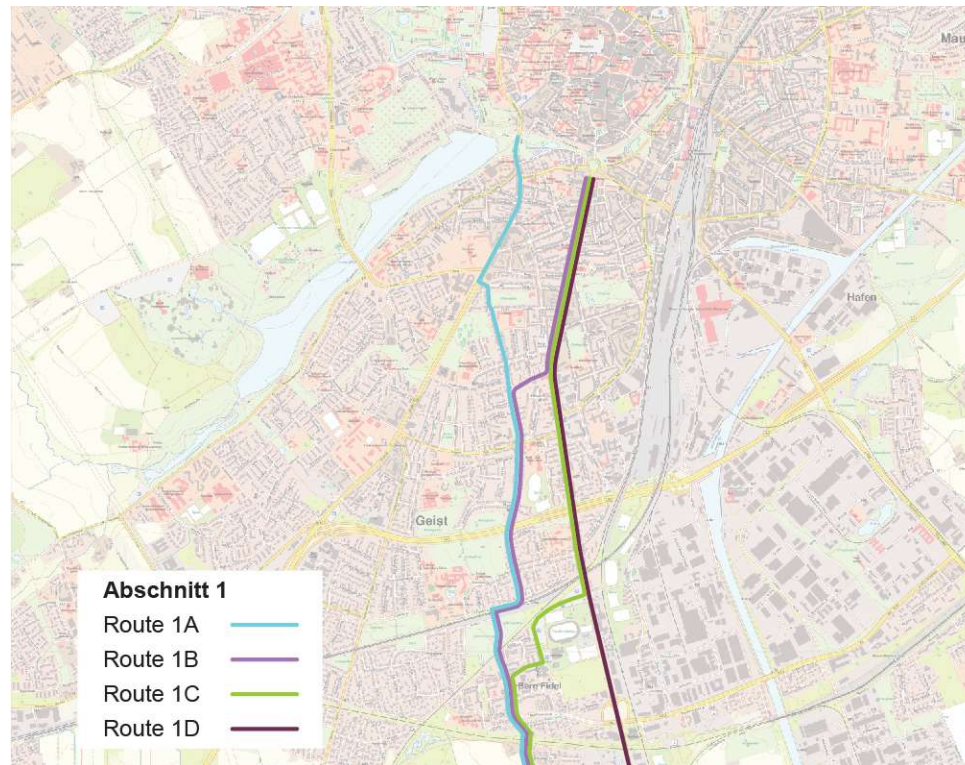
MÄRZ 2020

PLAN • DESIGN • LEARN

VELOROUTE MÜNSTER 7: ÜBERSICHTSKARTE



Abschnitt 1



Route 1A



MOBYCON.COM

<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotential	++	Führt durch dicht besiedelte Wohn- und Geschäftsgebiete
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 1 sind in etwa gleich lang
Halte	+	Erst einige Halte an LSA auf der Weseler Straße, danach ist die Priorisierung des Radverkehrs in Wohngebieten möglich
Verkehrssicherheit	+	Großteil der Route ist 30er-Zone, abgesehen von der Weseler Straße
Soziale Sicherheit	+	Führt durch Wohn- und Geschäftsgebiete
Machbarkeit	-	Hürden sind Parkplatzänderungen für die Fahrradstraße und große Kreuzungen auf der Weseler Straße. Darüber hinaus müssen evtl. Bäume für den Brückenneubau entfernt werden
Kosten	0	Route durch Wohngebiete und Anpassung der Weseler Straße sind weniger teuer, aber eine neue Brücke wäre ein großer Kostenfaktor



Route 1B



MOBYCON.COM

<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotential	++	Führt durch dicht besiedelte Wohn- und Geschäftsgebiete
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 1 sind in etwa gleich lang
Halte	++	Sehr wenige Halte
Verkehrssicherheit	++	30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten Route
Soziale Sicherheit	++	Führt durch dicht besiedelte Wohn- und Geschäftsgebiete, inklusive dem instandgesetzten Teil der Hammer Straße
Machbarkeit	-	Hürden sind Parkplatzänderungen für die Fahrradstraße , langfristige Änderungen der Hammer Straße und die evtl. Entfernung von Bäumen für den Brückenneubau
Kosten	-	Die Verbesserung der Hammer Straße und der Brückenneubau kosten verhältnismäßig viel, Strecken durch Wohngebiete sollten wenig kosten



Route 1C



MOBYCON.COM

<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotential	+	Führt durch dicht besiedelte Wohn- und Geschäftsgebiete
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 1 sind in etwa gleich lang
Halte	--	Einige Halte an Kreuzungen mit LSA auf der Hammer Straße
Verkehrssicherheit	0	Die instandgesetzte Hammer Straße wird 30er Zone sein, der Rest der B54 wird aber mit 50 km/h befahren und hat Kreuzungen mit viel Autoverkehr
Soziale Sicherheit	-	Führt durch einen Mix aus Wohngebieten, Geschäfts- und kleinen Industriegebieten
Machbarkeit	-	Verbesserung der Radwege an der Hammer Straße und an großen Kreuzungen sind Herausforderungen; einfache Verkehrsberuhigung in Berg Fidel
Kosten	-	Tiefgreifende Veränderungen der Hammer Straße und einigen großen Kreuzungen, leicht gemildert durch Führung durch Wohngebiete und teils auf vorhandener Infrastruktur



Route 1D



<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotential	0	Führt durch einige Wohngebiete bevor sie durch Industriegebiet führt
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 1 sind in etwa gleich lang
Halte	--	Hat von allen Optionen die Meisten Halte, alle an Hammer Straße/B54; Viele von diesen an Kreuzungen mit LSA, was die Verzögerung steigert
Verkehrssicherheit	-	Die instandgesetzte Hammer Straße wird 30er Zone sein, der Rest der B54 wird aber mit 50 km/h befahren und hat Kreuzungen mit viel Autoverkehr
Soziale Sicherheit	--	Nach der nördlichen Hammer Straße mit viel Kleingewerbe, führt die Route später an Industriegebiet vorbei
Machbarkeit	-	Verbesserung der Fahrradinfrastruktur auf der Hammer Straße/B54 und großen Kreuzungen sind Herausforderungen
Kosten	--	Tiefgreifende Veränderungen der Hammer Straße und einigen großen Kreuzungen



Abschnitt 1: Matrix



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

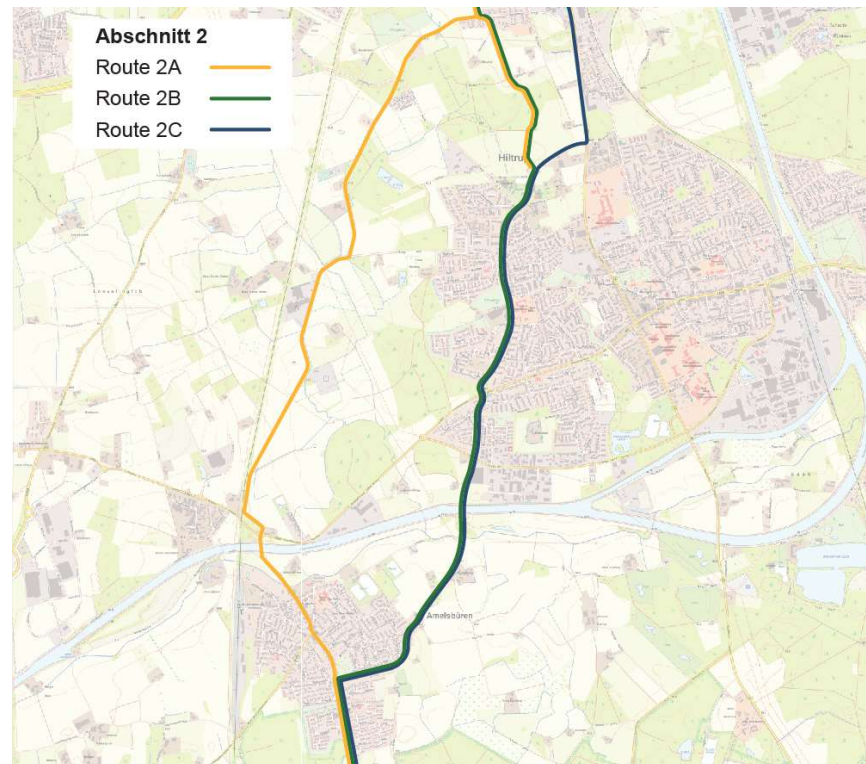
		Route blau (1A)		Route lila (1B)		Route grün (1C)		Route braun (1D)	
Bewertungskriterien		Aegidiistraße bis Vennheideweg		Ludgerikreisel bis Vennheideweg		Ludgerikreisel über Am Berg Fidel		Ludgerikreisel über B54	
Nutzungspotential		++		++		+		0	
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	+	+	-	+	-
	Halte	+		++		--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

Fazit

Route 1B, welche die zukünftig neugestaltete Hammer Straße einbezieht, ist die beste Option durch hohe Punktzahl in Sicherheit, Direktheit und Nutzungspotenzial. Route 1A ist für die nächsten Jahre eine schneller umsetzbare Option und deshalb vorerst zu präferieren.



Abschnitt 2



Route 2A



MOBYCON.COM

<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotential	-	Führt durch dünn besiedeltes Gebiet und das Zentrum von Amelsbüren
Direktheit	0	Alle Routen in Abschnitt 2 sind gleich bis ähnlich lang; 2A ist etwa 100m länger
Halte	+	Fast keine Halte
Verkehrssicherheit	++	Geschwindigkeit überall 30 km/h oder weniger
Soziale Sicherheit	-	Führt fast gänzlich durch ländliche Gebiete, was nachts ein Unsicherheitsgefühl verursachen kann
Machbarkeit	+	Wenig Hindernisse, die ländliche Straße teils für den Kraftverkehr zu sperren und dort liefernden LkW-Verkehr zu beruhigen; in Amelsbüren etwas mehr Aufwand
Kosten	0	Kleinere Verkehrsumleitungen und Verkehrsberuhigungen im ländlichen Gebiet, Verbesserungen im Zentrum von Amelsbüren



Route 2B



<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotenzial	-	Führt durch Wohn- und Gewerbegebiete
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 2 sind gleich bis ähnlich lang
Halte	+	Wenige Stopps in Hilstrup, die Kreuzungen mit LSA auf der B54 werden allerdings auf dem neuen gemeinsamen Geh- und Radweg umgangen
Verkehrssicherheit	++	Teil der Route in Hilstrup 50 km/h, an Geh- und Radweg sowie Amelsbüren 30km/h
Soziale Sicherheit	-	Führt durch ländliche Gebiete und Wohngebiete
Machbarkeit	+	Wenig Hürden für das Projekt: Existierenden Weg asphaltieren und vorhandene Infrastruktur ggf. ausbauen
Kosten	0	Umbauen von Radweg sowie Geh- und Radweg; signifikante Verbesserungen von Kreuzungen in Hilstrup; Asphaltierung



Route 2C



MOBYCON.COM

<i>Kategorie</i>	<i>Score</i>	<i>Erklärung</i>
Nutzungspotenzial	+	Führt durch Wohn- und Gewerbegebiete
Direktheit	+	Alle Routen in Abschnitt 2 sind gleich bis ähnlich lang
Halte	o	Meiste Halte in Abschnitt 2, da viele LSA auf dem Weg
Verkehrssicherheit	o	Verläuft größtenteils an Hauptverkehrsstraßen mit 50 km/h
Soziale Sicherheit	o	Industriegebiet mit viel Autoverkehr an Hammer Straße, verbindet Wohngebiete und ländliche Gebiete via Hilstrup und Amelsbüren
Machbarkeit	-	Verbesserungen an Infrastruktur an Industriegebiet und im ländlichen Raum ähnlich 2B
Kosten	-	Verbesserungen von Fahrradinfrastruktur (Radweg sowie Geh- und Radweg), größere Kreuzungsumbauten in Hilstrup sowie auf B54



Abschnitt 2: Matrix



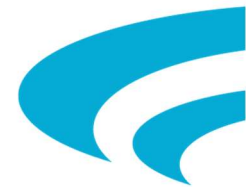
MOBYCON.COM

Bewertungsmatrix Route gelb vs. Route dunkelgrün vs. Route dunkelblau

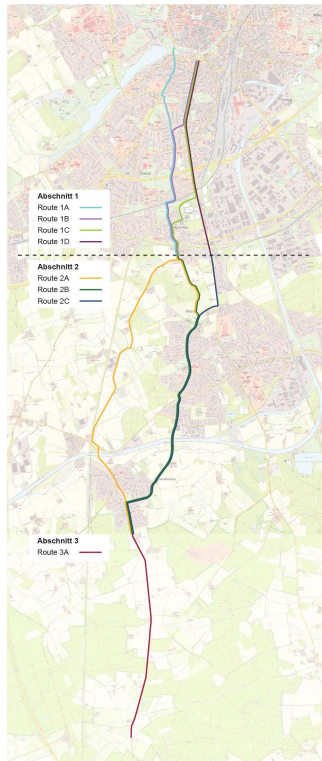
		Route gelb (2A)		Route dunkelgrün (2B)		Route dunkelblau (2C)	
Bewertungskriterien		Thierstraße		Meesenstiege		Westfalenstraße über Meesenstiege	
Nutzungspotential		-		+		+	
Reisezeit	Direktheit	+	+	+	0	+	0
	Halte	+		0		-	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++	0	0	0	-	-
	Soziale Sicherheit	-		0		-	
Realisierbarkeit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

Fazit

Route 2A ist die am höchsten bewertete Route aufgrund von guter Verkehrssicherheit und Direktheit – sie könnte eine beliebte ländliche Verbindung werden. Route 2B ist eine weitere attraktive Option, da sie die B54 umgeht und nicht viele Halte hinzufügt.



Abschnitt 3



MOBYCON.COM



Teil 3 der Veloroute 7 verbindet Amelsbüren mit Davensburg. Die Route führt weiter durch Wohngebiete von Amelsbüren, hauptsächlich entlang der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege auf beiden Seiten der Straße. Dieser Abschnitt hat im Allgemeinen einen hohen Standard, erfordert jedoch einige Sanierungsarbeiten an den Einmündungen, um den Vorrang des Radweges zu verstärken und die Sicherheit zu gewährleisten. An der Kreuzung Wildenkamp/Emmerweg gibt es einen Kreisverkehr mit Vorrang für Fußgänger und Fahrräder, der wahrscheinlich einige zusätzliche Verbesserungen erfordern wird.

Da die Route Amelsbüren verlässt und ländlicher wird, wird sie auf der Westseite der Straße zu einem Zweirichtungsrادweg. Dieser Übergang wird wahrscheinlich einige Verbesserungen erfordern, um sicherzustellen, dass die Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad sicher queren können. Die Route verläuft weiterhin entlang der Davertstraße und ist im Allgemeinen von guter Qualität und wird nur wenige Verbesserungen erfordern, mit Ausnahme einiger Nebenstraßenübergänge und Maßnahmen zu Schutz- und Sichtbarkeit, dort wo der Radweg an Grundstücksgrenzen verläuft.

Dieser Abschnitt der Route ist überwiegend ländlich geprägt und daher ist die soziale Sicherheit geringer als bei einer gut geplanten städtischen Route. Sie bietet dennoch eine attraktive und sichere Verbindung zwischen den Städten. Die Route ist direkt und erfordert keine oder nur minimale Unterbrechungen oder Verzögerungen für Radfahrende.

