

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Spliethoff
 Telefon: 492-7213
 Spliethoff@stadt-muenster.de

Betrifft

Veloroute 8 Thierstraße - Sachstand und Ausblick

Beratungsfolge

06.05.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Bericht
28.05.2026	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Bericht

Bericht:

Bestandssituation

Die Thierstraße ist Teil der Veloroute 8 Ascheberg-Münster und stellt im Radverkehrsnetz eine Verbindung zwischen Amelsbüren und Berg Fidel sowie weiter in Richtung Innenstadt dar.

Der Trassenbeschluss als Veloroute steht auch im Zusammenhang mit verschiedenen Entwicklungen und Veränderungen der Radverkehrsinfrastruktur rund um Amelsbüren. Durch den neuen Radweg an der K 10 wird die Radwegeverbindung von Ottmarsbocholt nach Amelsbüren gestärkt. Auf Höhe der Kanalbrücke Amelsbüren ist die Veloroute an die fahrradfreundlich ausgebaute Kanalpromenade angebunden. Die Radinfrastruktur entlang der parallel verlaufenden L 884 Kappenberger Damm ist unterdimensioniert und sanierungsbedürftig.

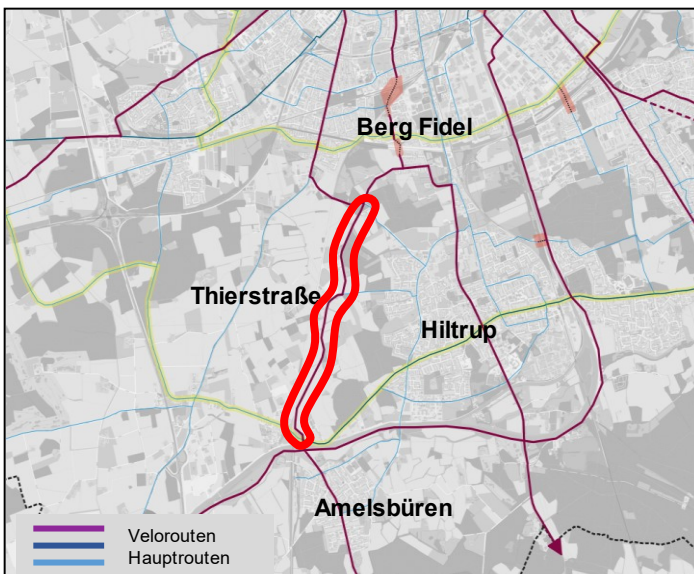


Abb. 1: Lage der Thierstraße (rot umrandet) im Stadtgebiet und im Fahrradnetz 2.0

Die Thierstraße stellt aber auch als ländlicher Verbindungsweg zwischen Amelsbüren und Berg Fidel auch eine beliebte Verbindung für den Kfz-Verkehr dar, um die Ampelkreuzungen auf dem Kappenberger Damm sowie entlang der Meesenstiege in Hilstrup-West zu umgehen. Neben dem Kfz-Durchgangsverkehr wird die Strecke durch ortstypischen landwirtschaftlichen Verkehr und durch Schwerlastverkehr des ansässigen Ziegeleiwertes Janinhoff befahren. Nutzungseinschränkungen (z. B. Anlieger-frei-Regelungen) gibt es aktuell nicht.

Die Fahrbahn ist im gesamten Streckenverlauf lediglich rund 4,40 Meter breit, die Banketten sind für den Begegnungsfall zusätzlich befestigt (Breite mit Bankette 5,20 m). Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, es gibt keine separierten Radverkehrsanlagen.

Verkehrliche Situation und Planungsanlass

Im Laufe des Jahres 2024 wurden durch die Verwaltung mehrere Zählungen durchgeführt, um Erkenntnisse über die durchschnittliche Verkehrsbelastung zu gewinnen. Neben diesen Daten steht zudem ein aktuelles Verkehrsgutachten zur Verfügung, welches im Rahmen der Erarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 650 „Amelsbüren – Thierstraße / Haus Getter / Bahnstrecke Lünen – Münster“ erstellt wurde, für das ebenfalls Erhebungen durchgeführt wurden. Das Gutachten beurteilt die Verträglichkeit der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten betrieblichen Anpassungen auf dem Ziegeleigelände sowohl für den Status quo der Thierstraße als auch für den Planfall „Fahrradstraße“.

Die vorliegenden Zählungen weisen im südlichen Abschnitt (vgl. Abb. 2) zwischen Amelsbürener Straße und Abzweig Burgwall in der Spitzenstunde durchschnittlich 186 Kfz/h, im nördlichen Abschnitt zwischen Burgwall und Hünenburg/Grafschaft etwa 100 Kfz/h aus. Die ermittelte durchschnittliche Verkehrsbelastung liegt bei rund 1.500 Kfz/24 Stunden. Der Schwerverkehrsanteil war in den verschiedenen Zählungen trotz des ansässigen Industriebetriebes mit 2,5-4% der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ca. 40 LKW/Tag) vergleichsweise niedrig. Zudem fällt auf, dass der Schwerverkehr überwiegend außerhalb der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden auftritt. Infolge bevorstehender Umbaumaßnahmen auf dem Ziegeleigelände wird für einen Übergangszeitraum von circa zwei Jahren ein zusätzliches, betriebsbedingtes Schwerverkehrsaufkommen von 5 LKW/Tag erwartet. Diese geringe Zunahme kann jedoch aufgrund ihres temporären Charakters bei der Beurteilung der Verträglichkeit der Verkehrsbelastung unbeachtet bleiben.

Insgesamt lässt sich ein in mehreren Zählungen ermitteltes, durchschnittliches Radverkehrsaufkommen von ca. 190 Radfahrenden pro Tag ableiten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist seit Winter 2023/24 durchgehend auf 50 km/h begrenzt, davor wechselten sie abschnittsweise zwischen 50 und 70 km/h. Seitdem führt die Polizei regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durch und ahndet eine Vielzahl an Geschwindigkeitsverstößen. Trotz der intensiven Kontrollen lassen die Messungen kaum eine Verringerung des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus erkennen. Die V85 (d. h. die Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird), lag in den letzten drei Messung jeweils bei über 70 km/h.

Das subjektive Sicherheitsempfinden im Radverkehr ist durch die nachweislich häufig auftretenden Geschwindigkeitsüberschreitungen in Verbindung mit der relativ geringen Ausbaubreite der Fahrbahn sowie den damit verbundenen, nicht ausreichenden Überholabständen beeinträchtigt. Auffällige Unfalllagen, insb. mit Radverkehrsbeteiligung, sind jedoch nicht bekannt.

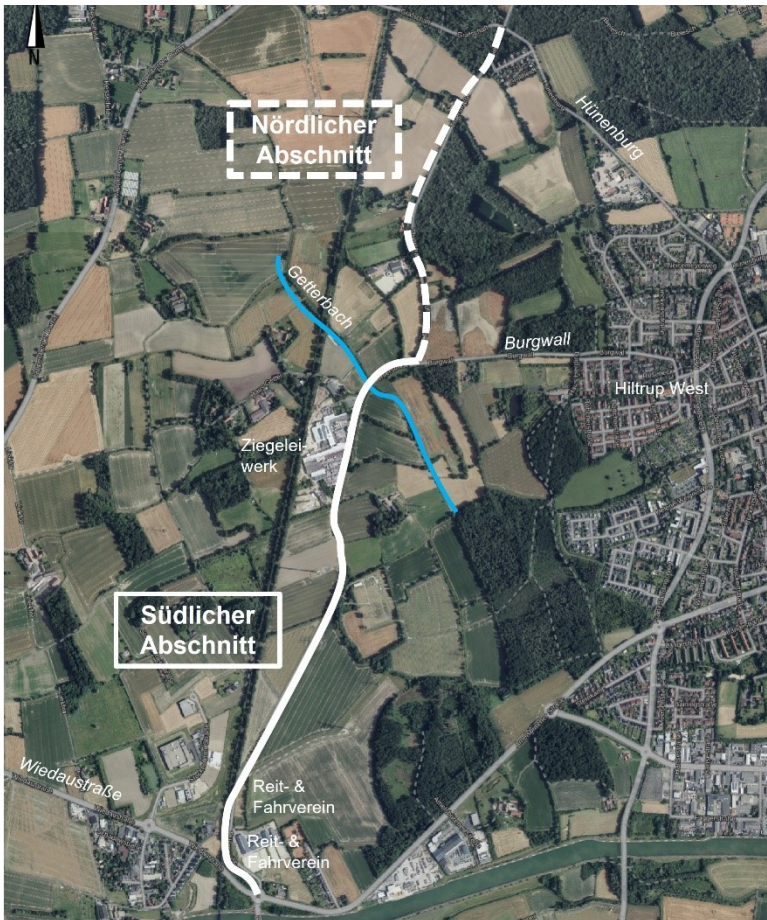


Abb. 2: Übersicht Thierstraße und Abschnitte

Die Radverkehrssituation entlang der Thierstraße zwischen Amelsbüren und dem Vennheideweg ist immer wieder Thema in der politischen und öffentlichen Debatte. Aus Politik und Öffentlichkeit kamen in den letzten Jahren immer wieder Forderungen nach verkehrlichen Maßnahmen an der Thierstraße auf. Ausgehend von der ursprünglichen Forderung nach einem straßenbegleitenden Geh-/Radweges entlang der gesamten Thierstraße (vgl. z. B. A-H/0008/2019) wurden auch alternative Führungsformen (Fahrradstraße, provisorische Pop-Up-Bikelane) für den Radverkehr diskutiert (vgl. A-H/0006/2023). Zuletzt haben die Vorlagen zum Fahrradnetz 2.0 (V/0492/2023, V/0456/2024) eine ausführliche Variantendiskussion möglicher Führungsformen für den Radverkehr in Aussicht gestellt.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h wurde auf Grundlage des Antrages A-H/0006/2023 im Winter 2023/24 umgesetzt, die seinerzeit ebenfalls beantragte Einrichtung einer separierten Radverkehrsspur (Pop-Up-Bike-Lane) ist aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnittes nicht möglich.

Planungsansätze und -perspektiven

Im Rahmen der Beschlussfassung zum Umsetzungskonzept des Fahrradnetzes 2.0 (vgl. V/0456/2024, S. 5) wurde die Verwaltung beauftragt, zwei verschiedene Planungsansätze zur Verbesserung der Radverkehrssituation auf der Thierstraße im Rahmen einer Variantendiskussion zu prüfen. Aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Rahmenbedingungen werden der nördliche und der südliche Abschnitt im Folgenden getrennt betrachtet:

Nördlicher Abschnitt zwischen Hünenburg/Grafschaft und Burgwall

Der nördliche Abschnitt zwischen den Einmündungen Hünenburg/Grafschaft und Burgwall verläuft über weite Teile unmittelbar durch ein Waldstück. Für die Errichtung eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges in diesem Abschnitt wären massive Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Zudem ist die Kfz-Verkehrsbelastung auf diesem

Teilabschnitt gering, sodass der naturräumliche Eingriff und finanzielle Aufwand zur Errichtung eines Geh-/Radweges nicht angemessen erscheinen. Darüber hinaus besitzt die Thierstraße aufgrund ihrer Länge und der nicht vorhandenen, fußläufig sinnvoll erreichbaren Ziel-Beziehungen im Umfeld praktisch keine Bedeutung für den Fußverkehr. Der Planungsansatz Geh-/Radweg wird für den nördlichen Abschnitt daher nicht weiter konkretisiert.

Analog zur Empfehlung des Maßnahmenkatalogs zur Umsetzung des Fahrradnetz 2.0 wäre eine Lösung, die Thierstraße im nördlichen Abschnitt zwischen Hünenburg/Grafschaft und Burgwall als Fahrradstraße Basis auszuweisen. Nach den Qualitätsstandards für Fahrradstraßen der Stadt Münster würde der rund 1,3 km lange Abschnitt dafür neben der bestehenden, weißen Fahrbahnrandmarkierung eine zusätzliche, rote Fahrbahnrandmarkierung sowie in regelmäßigen Abständen Fahrrad-Piktogramme erhalten, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf den Radverkehr zu lenken (Prinzipskizze s. Abb. 3). Die geschätzten Kosten für Markierung und Beschilderung belaufen sich auf rund 65.000 €.

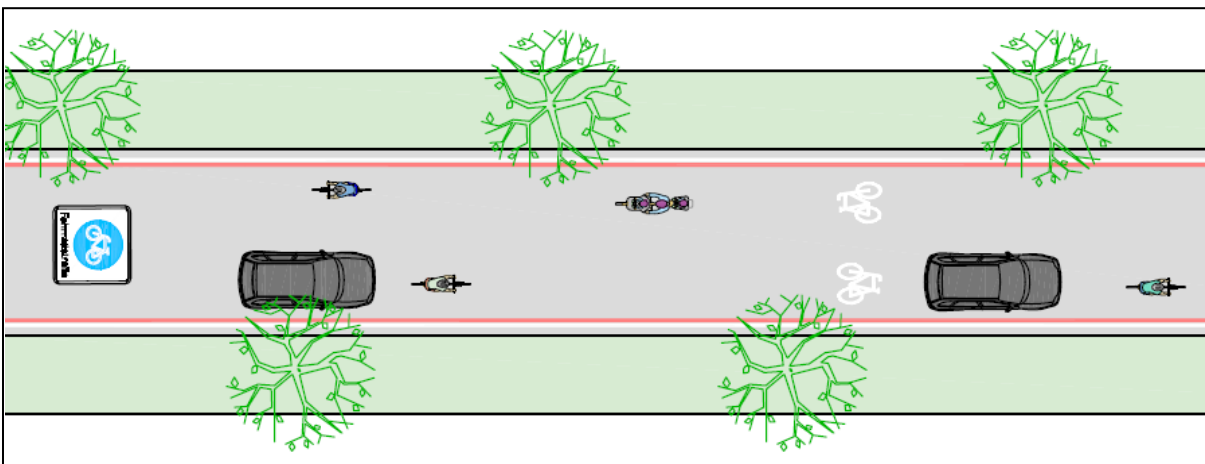


Abb. 3: Prinzipskizze Fahrradstraße Basis (außerorts, mit Kfz-Freigabe)

Durch die Ausweisung als Fahrradstraße würde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt von 50 auf 30 km/h reduziert. Um die Verkehrsbelastung im Fahrradstraßen-Abschnitt zu reduzieren, könnte zudem ein Kfz-Durchfahrtsverbot (VZ 260) mit Anliegerfreigabe angeordnet werden, sodass der Abschnitt nur noch durch ansässige Gewerbetreibende, Anwohnende und deren Besuchende sowie den landwirtschaftlichen Verkehr befahren werden dürfte.

Die Verbindung zwischen Amelsbüren und Hiltrup West über den Burgwall bliebe von diesem Durchfahrtsverbot unberührt und weiterhin befahrbar.

Auf Fahrradstraßen darf Kfz-Verkehr gemäß der Straßenverkehrsordnung nur ausnahmsweise – z. B. in Form von Anlieger-Freigaben – zugelassen werden. Reine Durchgangsverkehr sollen möglichst verhindert werden. Als mildestes Mittel zur Einschränkung der Durchgangsverkehr wäre für den nördlichen Abschnitt der Thierstraße die beschriebene Beschränkung auf Anliegerverkehr denkbar. Hierdurch wären lediglich Durchfahrten untersagt, die Erreichbarkeit der anliegenden Ackerflächen, Betriebe und Wohngebäude bliebe jedoch uneingeschränkt möglich.

Südlicher Abschnitt zwischen Burgwall und Amelsbürener Straße

Planungsansatz Gemeinsamer Geh- und Radweg Der ursprüngliche Planungsansatz für die Thierstraße sieht vor, im südlichen Abschnitt einen durchgehenden, straßenbegleitenden Geh-/Radweg zwischen der Einmündung Burgwall und dem Kreisverkehr Amelsbürener Straße zu errichten. Im nördlichen Abschnitt würde dieser dann an die oben dargestellte Fahrradstraße Basis anschließen (vgl. Abb. 4).

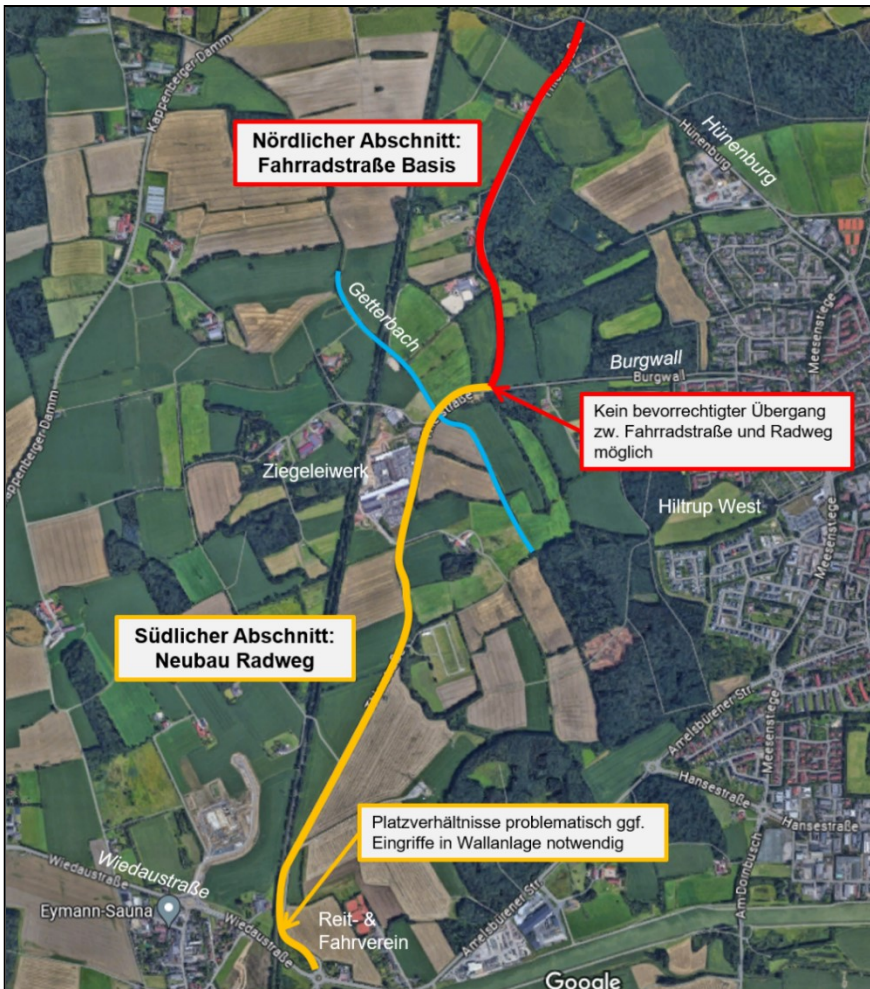


Abb. 4: Planungsansatz Geh-/Radweg im südlichen Abschnitt, Fahrradstraße Basis im nördlichen Abschnitt

Zur Umsetzung des Geh-/Radweges müssten nach derzeitigem Stand Grunderwerbsverhandlungen mit fünf Eigentümer/innen geführt werden. Die zusätzliche Flächenversiegelung zum Bau des Geh-/Radweges betriebe sich auf rund 11.000 m² und würde überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen betreffen. Zudem wären Eingriffe in die bestehende Waldfläche im Bereich des Umspannwerkes notwendig. Hier wären ca. 1.600 m² Waldfläche mit mindestens 40 zu fallenden Bäumen betroffen. Zur Querung des Getterbaches müsste ein zusätzliches Brückenbauwerk errichtet werden. Im weiteren Verlauf müssten zwei vorhandene Grabenquerungen verbreitert sowie rund 120 m Straßenbegleitgraben verrohrt werden. Zu prüfen ist noch, ob auf Höhe des Reit- und Fahrvereins 1876 Amelsbüren zusätzlich Eingriffe in den vorhandenen Erdwall notwendig sind.

Der Geh-/Radweg würde entsprechend der Standards für Velorouten in Münster in einer Breite von mindestens 3,00 m ausgeführt. Die prognostizierten Baukosten lägen bei rund 1,5 Mio. € inklusive der notwendiger Begleitarbeiten (Grabenverrohrung und -durchlässe sowie Geh-/Radweg-Brückenbauwerk). Hinzu kämen noch nicht abschätzbare Kosten für den Grunderwerb, die notwendigen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Waldeingriff und die zusätzliche Flächenversiegelung sowie für den ggf. notwendigen Eingriff in den Erdwall auf Höhe des Reit- und Fahrvereins. Die Bau- und Grunderwerbskosten würden nach aktueller Förderkulisse mit 80-90% durch die Bezirksregierung gefördert. Ein Baubeginn wäre frühestens 2029 möglich – unter der Annahme, dass die Grunderwerbsverhandlungen erfolgreich und zügig verlaufen würden.

Planungsansatz Fahrradstraße Basis

Dieser Planungsansatz sieht vor, im südlichen Abschnitt ebenfalls eine Fahrradstraße Basis nach gleichem Standard wie im nördlichen Abschnitt einzurichten (vgl. Abb. 5). Der Abschnitt würden dazu analog zum nördlichen Abschnitt ebenfalls eine rote Fahrbahnrandmarkierung neben der bestehenden, weißen Fahrbahnrandmarkierung erhalten und in regelmäßigen Abständen mit Fahrrad-Piktogrammen ausgestattet werden. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit würde durch die Ausweisung als Fahrradstraße auf gesamter Länge der Thierstraße von 50 auf 30 km/h reduziert.

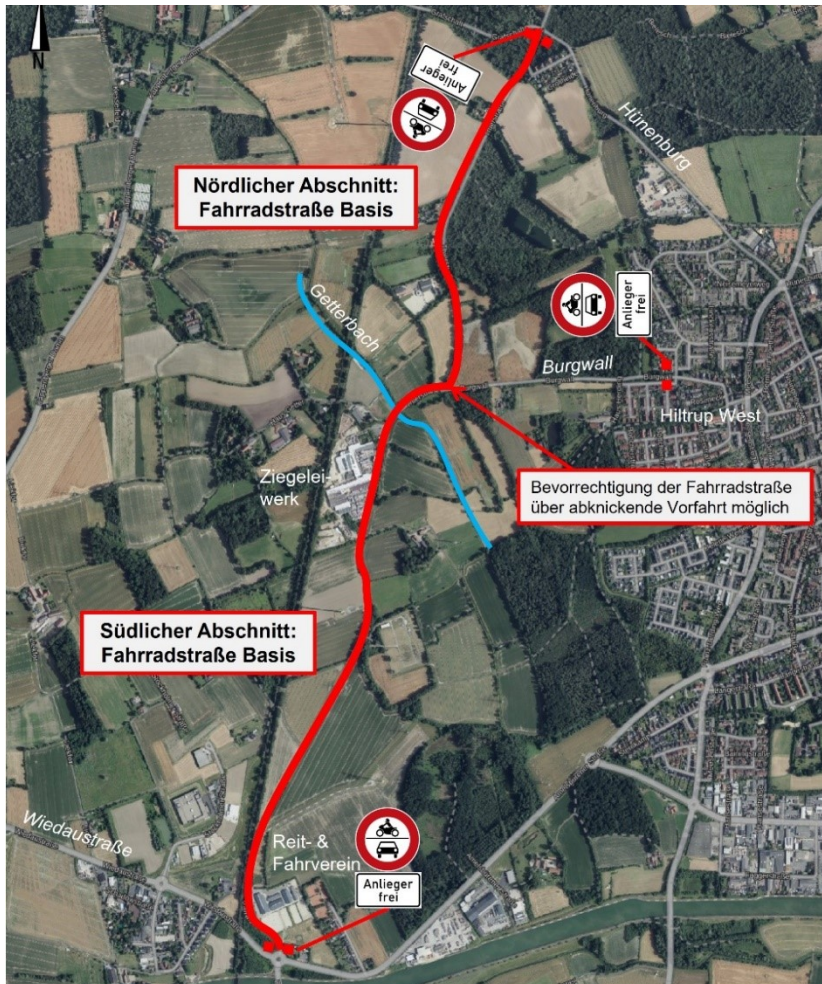


Abb. 5: Planungsansatz Fahrradstraße Basis im nördlichen und südlichen Abschnitt

Um die Belastung mit Kfz-Durchgangsverkehr auf der Fahrradstraße zu reduzieren, wäre eine Sperrung der gesamten Thierstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr zu erwägen. Auch hier wäre als mildeste Variante zunächst eine beschilderte Beschränkung auf Anliegerverkehre denkbar. So blieben alle Ackerflächen, Betriebe und Wohngebäude an der Thierstraße uneingeschränkt erreichbar – nur der reine Durchgangsverkehr wäre untersagt. Während der Vollsperrung des Kappenberger Dammes im November 2024 wurde bereits für drei Wochen eine Anlieger-frei-Regelung auf der Thierstraße als Begleitmaßnahme umgesetzt. Verkehrszählungen während dieser Zeit haben eine relevante Reduktion der Verkehrsbelastung (mindestens -200 Kfz/Tag) gezeigt, sodass zunächst kein weitergehender Eingriff mit stärkeren Auswirkungen auf die Anliegerverkehre (z. B. bauliche Durchfahrtsperre) als notwendig erachtet wird.

Falls ein beschildertes Kfz-Durchfahrtsverbot für Nicht-Anlieger nicht die gewünschte Wirkung zeigen sollte, wäre als zweite Stufe zur Unterbindung des gesamten Kfz-Durchgangsverkehrs die Einrichtung eines modalen Filters möglich, beispielsweise in einem Teilabschnitt nördlich des Ziegeleiwerkes vorgesehen. In diesem Sperrbereich wären dann neben dem Radverkehr nur noch Einsatzfahrzeuge und landwirtschaftliche Verkehre erlaubt. Vor der Einrichtung eines ggf. auch baulich angelegten mo-

dalen Filters müssten etwaige Anforderungen der Anlieger (insb. Ziegeleiwerk und landwirtschaftliche Betriebe) jedoch noch detailliert abgefragt und besonders berücksichtigt werden.

Die prognostizierten Gesamtkosten für die Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Basis im südlichen Abschnitt lägen bei rund 110.000 €. Grunderwerb wäre nicht notwendig. Die rote Begleitmarkierung ist derzeit nicht förderfähig, die übrigen Gestaltungselemente würden nach aktueller Förderkulisse mit 80-90% durch die Bezirksregierung gefördert. Die Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Basis könnte verhältnismäßig kurzfristig erfolgen, unter Idealbedingungen noch in Herbst 2026, spätestens jedoch zum Frühjahr 2027.

Stufenweise Umsetzung als mögliche Realisierungsvariante

Mit Blick auf die anhaltende Debatte um die Zukunft der Thierstraße in Politik und Öffentlichkeit wird darauf hingewiesen, dass auch eine stufenweise Umsetzung denkbar wäre und zunächst nur die Fahrradstraße Basis im nördlichen Bereich zwischen Hünenburg/Grafschaft und Burgwall umzusetzen, um die Tauglichkeit des Instrumentes „Fahrradstraße“ für die Thierstraße zu erproben (vgl. Abb. 6, S. 8).



Abb. 6: Variante 3 – Fahrradstraße Basis zunächst nur im nördlichen Abschnitt, südlich vorerst Bestandsführung (Mischverkehr)

Die Planungen für den südlichen Abschnitt könnten zunächst pausieren und dann auf Grundlage von örtlichen Erfahrungen, verkehrliche Erhebungen und fachliche Verkehrsbeobachtungen aus dem bereits realisierten Abschnitt beurteilt wird, ob sich die Notwendigkeit für eine Umplanung des zweiten Abschnittes überhaupt ergibt.

Die stufenweise Umsetzung böte den Vorteil des geringeren finanziellen Risikos (bzw. einer längeren Streckung der finanziellen Belastung) und die Möglichkeit, die weitere Planung anhand der realen Erfahrungen und Beobachtungen vor Ort bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können.

Nachteilig wäre hingegen, dass so zunächst nur auf einen Teilbereich des Veloroutenabschnittes eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden kann und die Umsetzung auf dem für den übrigen (südlichen) Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen würde – hier würde vorerst weiter Tempo 50 gelten und der Radverkehr im unregelmäßigem Mischverkehr geführt werden. Zudem würden die Kosten für die getrennt umgesetzte Fahrradstraßen-Markierung der beiden Abschnitte (nördlicher Abschnitt kurzfristig, südlicher später im Anschluss) voraussichtlich geringfügig höher ausfallen als bei der gemeinsamen Umsetzung in Variante 2.

Auswirkungen einer Anliegerregelung auf den Kfz- und Alternativen für den Radverkehr

Im Falle der Umsetzung einer Anliegerregelung im Zuge der Fahrradstraßen Basis (in jedem Abschnitt) steht die Thierstraße nicht länger für die Kfz-Durchgangsverkehr zur Verfügung, die sich heute über die Thierstraße (in Verbindung mit angrenzenden Straßen) in Richtung Kappenberger Damm, Westfalenstraße/Hammer Straße und Meesenstiege bewegen.

Im umliegenden Verkehrsnetz stehen jedoch mehrere Alternativrouten zur Verfügung, die – im Gegensatz zur Thierstraße – sämtlich Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes sind und die zusätzliche Verkehrsmengen aufnehmen könnten – und ihrer Funktion nach auch sollen. In Richtung Weseler Straße können statt der Thierstraße die Wiedaustraße und der Kappenberger Damm (beides Landesstraßen) genutzt werden. In Richtung Hammer Straße kann alternativ für die Amelsbürener Straße (Landesstraße), die Meesenstiege (Kreisstraße) und/oder die Westfalenstraße (Bundesstraße) gefahren werden. Die Alternativrouten sind ergänzend in Anlage 1 dargestellt.

Zum Vergleich der Alternativrouten wurden die Umweg-Entfernungen und Fahrtzeit-Zuwächse für den Kfz-Durchgangsverkehr verglichen (Ermittlungszeitpunkt der durchschnittlichen Fahrzeiten an verschiedenen Tagen zu Hauptverkehrszeiten). Als Startpunkt für die Betrachtung wurde der Ortsausgang Amelsbüren auf der Davertstraße gewählt. Als Zielpunkt für die verschiedenen Streckenprüfungen wurde jeweils der erste gemeinsame Wegpunkt zwischen der Bestandsstrecke über die Thierstraße und der Alternativroute gewählt, konkret die Kreuzungen Kappenberger Damm/Grafschaft und Bielesch/Hammer Straße. Zusätzlich wurden die Strecken von Amelsbüren zum Nahversorgungszentrum an der Meesenstiege und zum Herz-Jesu-Krankenhaus betrachtet.

Der Streckenvergleich für Kfz zeigt, dass auf die beiden Alternativrouten in Richtung Hammer Straße / Innenstadt 0,2 bis 0,6 km kürzer als die Bestandsroute über die Thierstraße sind. Durch die Ampelanlagen verringert sich die Durchschnittsgeschwindigkeit etwas, der Fahrtzeit-Zuwachs liegt durchschnittlich bei etwa einer Minute. Gleiches gilt für die Alternativroute zum Nahversorgungszentrum an der Meesenstiege, die sogar 1,3 km kürzer und eine Minute schneller als die Route über die Thierstraße ist. Die Alternativroute zum Herz-Jesu-Krankenhaus ist 0,1 km kürzer und etwa gleich schnell. In Richtung Weseler Straße beträgt die Umweg-Distanz rund 0,7 km, jedoch ist die Durchschnittsgeschwindigkeit hier höher, sodass sich die Fahrtzeit bei dieser Routenwahl ebenfalls um lediglich rund eine Minute verlängert (siehe Anlage 1).

Für den Radverkehr stehen grundsätzlich die gleichen Alternativrouten wie für den Kfz-Verkehr zur Verfügung, jedoch sind hier distanzbedingt die Fahrtzeitverluste entsprechend etwas höher. Zusätzlich berücksichtigen muss man jedoch, dass die Alternativrouten teilweise unkomfortable und ausbauwürdige Radinfrastrukturen aufweisen – beispielsweise in Teilbereichen des Kappenberger Dammes oder der Meesenstiege. Sie können aus dem Blickwinkel des Radverkehrs somit nicht als gleichwertige Alternative eingestuft werden.

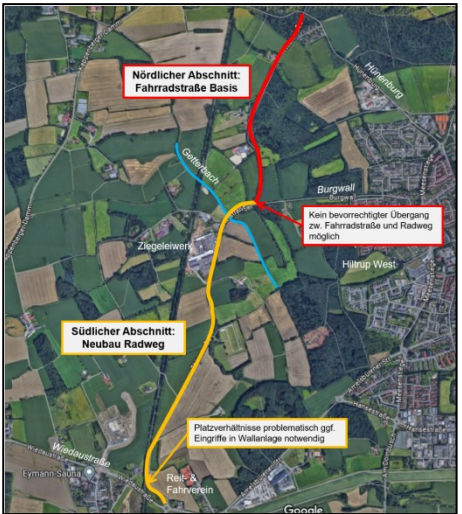


Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kanalpromenade kommen für den Radverkehr in Fahrtrichtung Innenstadt ab Amelsbüren grundsätzlich auch großräumigere Alternativrouten entlang des Dortmund-Ems-Kanals bis zum Albersloher Weg oder zur Schillerstraße in Betracht. Jedoch sind diese Routen 3,6 bis 4,0 km länger und die Fahrtzeit mit dem Rad nimmt um 10-12 Minuten zu – sie stellen also ebenfalls keine gleichwertige Alternative für den Radverkehr da.

Die Thierstraße sowohl über den Trassenbeschluss der Veloroute 8 als auch über den Beschluss des Fahrradnetzes 2.0 der höchsten Netzkategorie im Münsteraner Fahrradnetz zugeordnet. Sie soll ent-

sprechend als Hauptachse für den Radverkehrs entwickelt und mit einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden. Das definierte Hauptverkehrsnetz für den Kfz-Verkehr verläuft nicht über die Thierstraße, sondern über die Alternativtrassen Wiedastraße / Kappenberger Damm und Amelsbürener Straße / Westfalenstraße.

Umsetzungsvarianten für die Gesamtstrecke

Nach Betrachtung der verschiedenen Planungsansätze für den nördlichen und südlichen Streckenabschnitt sowie der Abwägung ihrer Eignung lassen sich drei mögliche Umsetzungsvarianten bilden:

Variante 1 Nördlich: Fahrradstraße Basis Südlich: Geh-/Radweg	Variante 2 Nördlich: Fahrradstraße Basis Südlich: Fahrradstraße Basis	Variante 3 Nördlich: Fahrradstr. Basis Südlich: Bestand (Mischverkehr)
		

Die Varianten 2 und 3 (Fahrradstraße) ist aufgrund des geringeren baulichen Aufwandes und nicht notwendiger Grunderwerbsverhandlungen vergleichsweise kurzfristig umsetzbar (Umsetzung ggf. noch in 2026, spätestens Anfang 2027). Variante 1 (Geh-/Radweg) erfordert aufgrund des deutlich höheren Planungsaufwandes und notwendiger Grunderwerbsverhandlungen erheblich längere Planungszeiten (Baubeginn frühestens 2029 realistisch, erfolgreiche und zügige Grunderwerbsverhandlungen vorausgesetzt).

Die Baukostenschätzung fällt für die Variante 1 mit mindestens 1,6 Mio. € deutlich höher als für die Variante 2 (110.000 €) und die Variante 3 (70.000 €) aus. Hinzu kommen bei Variante 1 noch die Kosten für den notwendigen Grunderwerb, den erforderlichen ökologischen Ausgleich und für den ggf. notwendigen Eingriff in den Erdwall auf Höhe des Reit- und Fahrvereins. Beide Varianten werden voraussichtlich mit 80-90% durch die Bezirksregierung gefördert.

Neben den finanziellen Aufwendungen müssten bei Umsetzung der Variante 1 rund 11.000 m² landwirtschaftliche Flächen versiegelt und rund 1.600 m² Waldfläche gerodet (> 40 Bäume) und versiegelt werden. Daneben müssen weitere Eingriffe in den Naturraum (Grabenverrohrung) erfolgen. Die Varianten 2 und 3 verursacht keine zusätzliche Flächenversiegelung und keine relevanten Eingriffe in den bestehenden Landschaftsraum entlang der Thierstraße.

Die abgestufte Variante 3 böte den Vorteil des geringeren finanziellen Risikos (bzw. einer längeren Streckung der finanziellen Belastung) und die Möglichkeit, die weitere Planung anhand der realen Erfahrungen und Beobachtungen vor Ort bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können. Nachteilig wäre jedoch, dass so zunächst nur auf einen Teilbereich des Veloroutenabschnittes eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden kann und die Umsetzung auf dem für den übrigen (südlichen) Streckenabschnitt erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen würde – hier würde vorerst weiter Tempo 50 gelten und der Radverkehr im unregelmäßigen Mischverkehr geführt werden.

In Tabelle 2 werden die Vergleichsergebnisse aller Umsetzungsvarianten zusammengefasst:

	Variante 1 Nördlich Fahrradstraße Basis Südlich Geh-/Radweg	Variante 2 Nördlich & südlich Fahrradstraße Basis	Variante 3 Stufenweise Umsetzung zunächst nur nördlich Fahrradstr.
Finanzieller Aufwand (beide Abschnitte)	1,6 Mio. € + x	170.000 €	70.000 €
Zeitliche Perspektive	Baubeginn frühestens 2029	Umsetzung spätestens 2027	Umsetzung spätestens 2027
Flächenversiegelung	11.000 m ² Ackerfläche 1.600 m ² Waldfläche	Keine	Keine
Führungsform im Radverkehr	Wechselnd: - Fahrradstraße (Kfz nur Anlieger) - getrennte Führung (Kfz am Übergang bevorzugt)	Fahrradstraße (Kfz nur Anlieger)	wechselnd: - Fahrradstraße (Kfz nur Anlieger) - Mischverkehr (Tempo 50)
Durchgängigkeit der Radverkehrsführung	durchgängig	durchgängig	nicht durchgängig
Einschränkungen für Kfz-Anliegerverkehre	- nördliche Anlieger: keine Einschränkungen - südliche Anlieger: keine Durchfahrt zur Grafschaft	- Erreichbarkeit in allen Richtungen gegeben - Zeitverluste wg. Tempo 30 ca. 3 min auf ganzer Strecke	- nördliche Anlieger: keine Einschränkungen - südliche Anlieger: keine Durchfahrt zur Grafschaft
Einschränkungen für Kfz-Durchgangs- verkehre	- Grafschaft <-> Burgwall: untersagt - Burgwall <-> Amelsbüren.: uneingeschränkt	Grafschaft <-> Burgwall: untersagt Burgwall <-> Amelsbüren: untersagt	Grafschaft <-> Burgwall: untersagt Burgwall <-> Amelsbüren: uneingeschränkt

Tab. 2: Übersicht über alle Umsetzungsvarianten

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtsplan Umweg-Distanzen und Fahrzeit-Zuwächse bei Sperrung der
Tierstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr