



Ergebnisbericht

Machbarkeitsstudie F35+ zwischen Münster und Hamm

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Str. 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Pia Lesch (Stadtplanerin AKNW, M.Sc.)

Hannes van der Heyden (M.Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Auftraggeber:

Kreis Warendorf

Waldenburger Str. 2

48231 Warendorf



GEMEINDE ASCHEBERG
Ascheberg · Herbern · Davensberg



Im Verbund mit:

Kreis Coesfeld

Stadt Münster

Gemeinde Ascheberg

Stadt Drensteinfurt

Stadt Hamm

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Ergebnisberichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Zielsetzung	5
1.2	Erarbeitungsprozess	6
2	Ausgangslage	8
2.1	Hintergrund und Rahmen	8
2.2	Potenzialabschätzung	13
2.3	Qualitätsstandards	16
3	Variantenbewertung	18
3.1	Variantenentwicklung	18
3.2	Bewertungsraster	22
3.3	Ergebnisse der Variantenbewertung	25
3.3.1	Variante 1 Münster – Ascheberg – Hamm	26
3.3.2	Variante 2 Münster – Drensteinfurt – Hamm (über B 54 und K 21)	28
3.3.3	Variante 5 Münster – Drensteinfurt – Hamm (östlich der Bahn)	30
3.3.4	Variante 6 Münster – Drensteinfurt – Walstedde – Hamm (über B 63)	32
3.4	Gegenüberstellung der Variantenbewertung	34
4	Weitere Umsetzung	37
4.1	Gestaltung des F35+	37
4.2	Weitere Umsetzungsschritte	38
5	Fazit	40
6	Anlagen	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick zur Zeitplanung und Arbeitsschritte	7
Abbildung 2: Schematische Darstellung des Routenverlaufes des Radschnellwegs F35, des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und räumliche Einbettung der aktuellen Machbarkeitsstudie in diese Konzeptionen	8
Abbildung 3: Eindrücke vom F35 zwischen Enschede und Hengelo	9
Abbildung 4: Auszug aus der landesweiten Potenzialanalyse zum Radverkehr NRW und dem Initialvorschlag des Landes zum landesweiten Radvorrangnetz (Stand: 2022; basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH)	12
Abbildung 5: Verlauf des Radschnellwegs Ruhr zwischen Dortmund und Hamm	13
Abbildung 6: Anzahl Pendelnder insgesamt zwischen den Projektkommunen (2024)	14
Abbildung 7: Radverkehrsanteil nach Wegelänge im Untersuchungsgebiet (Bestand und Potenzial)	15
Abbildung 8: Potenzielle Anzahl Berufspendelnder mit dem Fahrrad im Querschnitt, Einzelverbindungen	15
Abbildung 9: Potenzielle Anzahl Berufspendelnder mit dem Fahrrad im Querschnitt, Aufsummiert auf jeweilige Kommunalverbindung	15
Abbildung 10: Übersichtskarte zu den 4 Varianten	21
Abbildung 11: Bewertung der Anzahl der Einwohnenden im Einzugsbereich der unterschiedlichen Varianten	24
Abbildung 12: Markierung einer Veloroute in Dortmund	38
Abbildung 13: Prinzipdarstellung der nächsten Planungsschritte	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht von Führungsformen und jeweiligen Breitenstandards nach H RSV	17
Tabelle 2: Bewertungsraster	23
Tabelle 3: Bewertung der Variante 1	27
Tabelle 4: Bewertung der Variante 2	29
Tabelle 5: Bewertung der Variante 5	31
Tabelle 6: Bewertung der Variante 6	33
Tabelle 7: Gegenüberstellung der Bewertungen der 4 Varianten	34

1 Einleitung

Der Radverkehr gewinnt als Bestandteil einer nachhaltigen und leistungsfähigen Mobilität zunehmend an Bedeutung. Insbesondere für mittlere und längere Alltagswege bieten hochwertige, direkte und sichere Radverbindungen ein großes Potenzial, um Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu erzielen. Mit dem wachsenden Anteil von Pedelecs steigt zudem die Nutzungsbereitschaft längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Vor diesem Hintergrund werden landesweit Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Velorouten untersucht und umgesetzt, um Städte und Regionen besser miteinander zu verknüpfen und den Radverkehr als eigenständige Verkehrsalternative zu stärken.

Im westfälischen Raum besteht mit der Machbarkeitsstudie zum bereits untersuchten Radschnellweg F35 zwischen Zwolle (NL) und Münster eine Planung für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die perspektivisch über Münster hinaus weiterentwickelt werden soll. Mit dem Projekt **F35+** wird untersucht, ob und unter welchen Voraussetzungen eine hochwertige Radverkehrsverbindung zwischen **Münster und Hamm** realisierbar ist. Die Verbindung würde wichtige Kommunen miteinander verknüpfen und zugleich die Anbindung an weitere überregionale Achsen – wie den RS 1 oder perspektivisch weitere überregionale Radverbindungen wie den OWL 2.0 – ermöglichen.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde im Auftrag des **Kreises Warendorf** in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern **Kreis Coesfeld**, den **Städten Münster, Hamm, Drensteinfurt** sowie der **Gemeinde Ascheberg** erarbeitet. Sie dient als fachliche Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung, um das weitere Vorgehen zur Entwicklung einer hochwertigen Radverkehrsverbindung zwischen Münster und Hamm sachgerecht bewerten zu können.

1.1 Zielsetzung

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, die **Umsetzbarkeit und Ausgestaltungsmöglichkeiten** einer hochwertigen Radverkehrsverbindung im Korridor Münster – Hamm systematisch zu untersuchen. Dabei steht nicht die Festlegung auf eine bestimmte Lösung im Vordergrund, sondern eine **ergebnisoffene Prüfung** unterschiedlicher Linienführungen und Qualitätsstandards.

Im Einzelnen verfolgt die Machbarkeitsstudie folgende Ziele:

- Identifikation und Beschreibung **möglicher Trassenvarianten** für eine durchgängige Radverbindung zwischen Münster und Hamm,
- Prüfung der **technischen, räumlichen, rechtlichen und planerischen Machbarkeit** dieser Varianten,
- Abschätzung des **Radverkehrspotenzials** auf Grundlage der Pendlerbeziehungen und bestehender Mobilitätsdaten,
- Einordnung der Varianten im Hinblick auf unterschiedliche **Qualitätsstandards** (z. B. ERA-Standard, Velorouten-Standard, Radvorrangrouten-Standard),

- Darstellung des **erforderlichen Umsetzungsaufwands**, relevanter Herausforderungen und möglicher Konflikte,
- Ableitung einer **fachlich begründeten Bewertung und Empfehlung** für das weitere Vorgehen.

Die Studie soll transparent aufzeigen, unter welchen Rahmenbedingungen eine Umsetzung realistisch erscheint, wo Einschränkungen bestehen und welche Abhängigkeiten – etwa von politischen Entscheidungen, Förderkulissen oder planerischen Voraussetzungen – zu berücksichtigen sind. Damit bildet sie eine belastbare Grundlage für strategische Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum.

1.2 Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte in einem **mehrstufigen, partizipativen Prozess**, der die beteiligten Kommunen und Fachbehörden eng einbezogen hat. Ziel war es, vorhandenes Wissen zu bündeln, lokale Rahmenbedingungen frühzeitig zu berücksichtigen und die Ergebnisse gemeinsam mit den Projektpartnern zu entwickeln und zu diskutieren.

Zu Beginn des Projekts fand ein **Auftakttermin (Kick-off)** statt, in dem Hintergrund, Zielsetzung, methodisches Vorgehen und der zeitliche Ablauf der Machbarkeitsstudie abgestimmt wurden. Darauf aufbauend wurden vorhandene Konzepte, Planungen und Netze ausgewertet und erste Trassenkorridore definiert.

Die Entwicklung und Überprüfung der Trassenvarianten erfolgte im Rahmen mehrerer **projektbegleitender Arbeitskreistermine**, getrennt nach einem nördlichen und einem südlichen Abschnitt des Untersuchungsraums. In diesen Terminen wurden:

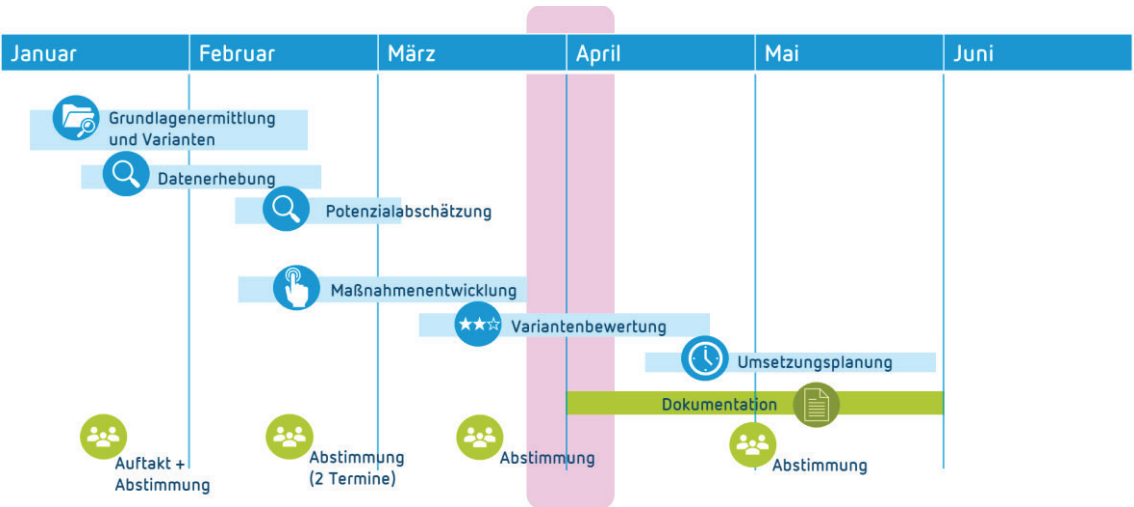
- mögliche Varianten vorgestellt, ergänzt und angepasst,
- bestehende Infrastruktur und planerische Rahmenbedingungen diskutiert,
- Umsetzungshemmnisse, Konflikte und Chancen benannt,
- unterschiedliche Qualitätsstandards und deren Realisierbarkeit erörtert.

Parallel dazu wurde eine **Potenzialabschätzung** auf Grundlage der Pendlerverflechtungen durchgeführt, um die Nachfrage und Einordnung der Verbindung abschätzen zu können. Die Ergebnisse dieser Analyse bildeten eine wichtige fachliche Grundlage für die Diskussion der anzustrebenden Ausbaustandards.

Auf Basis der abgestimmten Varianten wurden anschließend **Maßnahmenansätze**, eine **variantenspezifische Bewertung** sowie Hinweise zur **schrittweisen Umsetzung** erarbeitet. Die Ergebnisse wurden kontinuierlich den Projektpartnern gespiegelt und weiterentwickelt.

Der vorliegende Ergebnisbericht fasst die Erkenntnisse aus diesem Prozess zusammen, dokumentiert die wesentlichen Abwägungen und stellt die fachlichen Grundlagen für die abschließende Bewertung und Empfehlung dar.

Abbildung 1: Überblick zur Zeitplanung und Arbeitsschritte



Quelle: eigene Darstellung

2 Ausgangslage

Die nachfolgende Ausgangslage beschreibt die wesentlichen **inhaltlichen, räumlichen und strategischen Rahmenbedingungen**, vor deren Hintergrund die Machbarkeitsstudie zum F35+ erarbeitet wurde. Sie ordnet das Projekt in bestehende regionale, landesweite und grenzüberschreitende Planungen ein und schafft damit die Grundlage für die spätere Variantenbewertung und Maßnahmenentwicklung.

2.1 Hintergrund und Rahmen

Die Entwicklung des F35+ zwischen Münster und Hamm erfolgt nicht im luftleeren Raum, sondern ist in eine Vielzahl bestehender regionaler, landesweiter und grenzüberschreitender Planungen eingebettet. Für die Bewertung der Machbarkeit und der weiteren Perspektiven des Projekts ist es daher erforderlich, den übergeordneten Kontext zu betrachten, in dem der F35+ verortet ist (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Schematische Darstellung des Routenverlauf des Radschnellwegs F35, des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und räumliche Einbettung der aktuellen Machbarkeitsstudie in diese Konzeptionen



Quelle: eigene Darstellung

Fietssnelweg F35

Die Überlegungen zum Fietssnelweg F35 in den Niederlanden reichen bereits bis in die späten 2000er-Jahre zurück. Ein erster Masterplan für die F35-Trasse wurde 2009 im Rahmen des Regionalen Mobilitätsplans der Regio Twente erarbeitet und 2013 fortgeschrieben. Ziel war es, eine durchgehend hochwertige, sichere und möglichst konfliktarme Radverkehrsverbindung durch die Region Twente zu schaffen, die insbesondere für Alltags- und Berufsverkehre attraktiv ist. Die Federführung für Planung und Umsetzung liegt seither bei der Provinz Overijssel in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden.

Der F35 ist als Fietssnelweg konzipiert und verläuft grob parallel zur Autobahn A35 sowie abschnittsweise entlang von Bahntrassen. Im Endausbau ist der F35 rund 60 bis 62 km lang und verbindet die Städte Zwolle – Nijverdal – Almelo – Borne – Hengelo – Enschede, ergänzt um Zweige von Almelo nach Vriezenveen sowie von Enschede nach Oldenzaal. Bereits realisierte Abschnitte zeichnen sich durch durchgängiges rotes Asphaltband, großzügige Regelbreiten von rund 4,00 m, geringe Anzahl an Kreuzungen sowie zahlreiche höhenfreie Querungen aus und gelten landesweit als Referenz für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur.

Abbildung 3: Eindrücke vom F35 zwischen Enschede und Hengelo



Quelle: Planersocietät

Große Teile der Strecke – insbesondere zwischen Nijverdal, Almelo, Hengelo und Enschede – sind bereits fertiggestellt und intensiv genutzt. In einzelnen Ortsdurchfahrten und Randlagen befinden sich Abschnitte weiterhin in Planung oder im Ausbau. Seit 2024/2025 werden zudem neue Teilstücke, insbesondere im Stadtgebiet Enschede, realisiert, um die Route lückenlos bis zur deutsch-niederländischen Grenze bei Glanerbrug weiterzuführen. Der vollständige niederländische Abschnitt des F35 soll nach aktueller Planung bis 2030 abgeschlossen sein.

Der F35 gilt damit als eines der ältesten, kontinuierlich weiterentwickelten Radschnellwegprojekte in den Niederlanden und stellt eine wichtige Referenz für die Konzeption des Fahrradkorridors Zwolle – Enschede – Münster sowie für die Übertragung des Qualitätsanspruchs auf deutsche Planungen dar.

Mit dem Masterplan Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster liegt seit 2021 eine umfassende grenzüberschreitende konzeptionelle Grundlage für eine leistungsfähige Radverkehrsverbindung zwischen der Provinz Overijssel (NL) und dem Münsterland vor. Der Masterplan wurde im Rahmen einer deutsch-niederländischen Kooperation unter Federführung der EUREGIO erarbeitet und verfolgt das Ziel, eine durchgängige, sichere und komfortable Fahrradverbindung zwischen den Städten Zwolle, Enschede und Münster zu schaffen. Er bildet damit einen zentralen Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur im grenzüberschreitenden Raum.

Der Masterplan beschreibt den F35 als Rückgrat des Fahrradkorridors und zeichnet perspektivisch eine Verlängerung der Verbindung bis Münster nach. Dabei wird der gesamte Korridor in sechs Streckenabschnitte gegliedert, wobei der Abschnitt Altenberge – Münster ausdrücklich als Teil des Gesamtkonzepts dargestellt ist. Der Masterplan versteht sich bewusst als strategischer Rahmen und nicht als abschließende Festlegung konkreter Trassenführungen im deutschen Abschnitt.

Velorouten der Stadtregion Münster

Ein wichtiger Bezugspunkt für die Entwicklung des F35+ sind die Velorouten der Stadtregion Münster. Mit dem Veloroutennetz verfolgt die Stadtregion bereits seit mehreren Jahren das Ziel, hochwertige, sichere und möglichst direkte Radverbindungen zwischen der Münsteraner Kernstadt und den umliegenden Kommunen zu schaffen. Das Netz umfasst mehrere Radialverbindungen, die zentrale Stadtteile, Siedlungsschwerpunkte sowie die Innenstadt miteinander verknüpfen und ausdrücklich auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet sind.

Einzelne Velorouten sind bereits weitgehend umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung, weitere Streckenabschnitte sind planerisch vorbereitet. Dabei kommen unterschiedliche Führungsformen zum Einsatz, darunter eigenständige Radwege und Fahrradstraßen. Die Velorouten zeichnen sich insgesamt durch einen hohen Qualitätsanspruch in Bezug auf Breiten, Oberflächenqualität und Vorrangregelungen aus und haben sich in Münster bereits als prägendes Element der Radverkehrsinfrastruktur etabliert.

Für den F35+ ist das bestehende Veloroutennetz von besonderer Bedeutung, da es sowohl Netzanschlüsse im Stadtgebiet Münster bietet als auch Überschneidungen und Abwägungsbedarfe mit bestehenden oder geplanten Velorouten entstehen können. Der F35+ ergänzt diese Strukturen um eine überregionale Nord-Ost-Verbindung und knüpft damit an die strategischen Zielsetzungen der Stadt Münster bzw. der Städteregion an, den Radverkehr auch auf längeren Alltagsdistanzen weiter zu stärken und qualitativ hochwertig auszubauen.

Im südlichen und südöstlichen Münsterland sind zwei Velorouten für die Machbarkeitsstudie von besonderer Relevanz für den F35+: Die Veloroute Ascheberg – Münster (über Amelsbüren) sowie die Veloroute Drensteinfurt – Münster. Beide Routen sind Bestandteil des stadtreionalen Veloroutennetzes und verbinden Münster radial mit den jeweiligen Umlandkommunen.

Die Veloroute Ascheberg – Münster ist abschnittsweise bereits umgesetzt beziehungsweise befindet sich in der Umsetzung. Insbesondere im Bereich Ascheberg an der Amelsbürener Straße wurde ein langer Abschnitt neu gebaut. Weitere Abschnitte – insbesondere im Übergangsbereich zwischen Stadtgebiet Münster und der Gemeinde Ascheberg – befinden sich in Planung oder Vorbereitung. Die Route verläuft überwiegend über Amelsbüren und ist klar auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Die Veloroute Drensteinfurt – Münster wird ebenso schrittweise geplant und ausgebaut.

Für den F35+ sind diese beiden Velorouten insbesondere deshalb relevant, weil es in Teilen des Untersuchungsraums zu räumlichen Überschneidungen oder Parallelführungen kommen kann. Während die Velorouten in erster Linie eine radiale Anbindung Münsters an das Umland verfolgen, ergänzt der F35+ diese Struktur um eine überregionale Nord-Ost-Verbindung. Während die Velorouten in erster Linie eine radiale Anbindung Münsters an das Umland verfolgen, stellt der F35+ eine überregionale Nord-Ost-Verbindung dar. In der weiteren Planung ist daher zu prüfen, wo Synergien genutzt werden können.

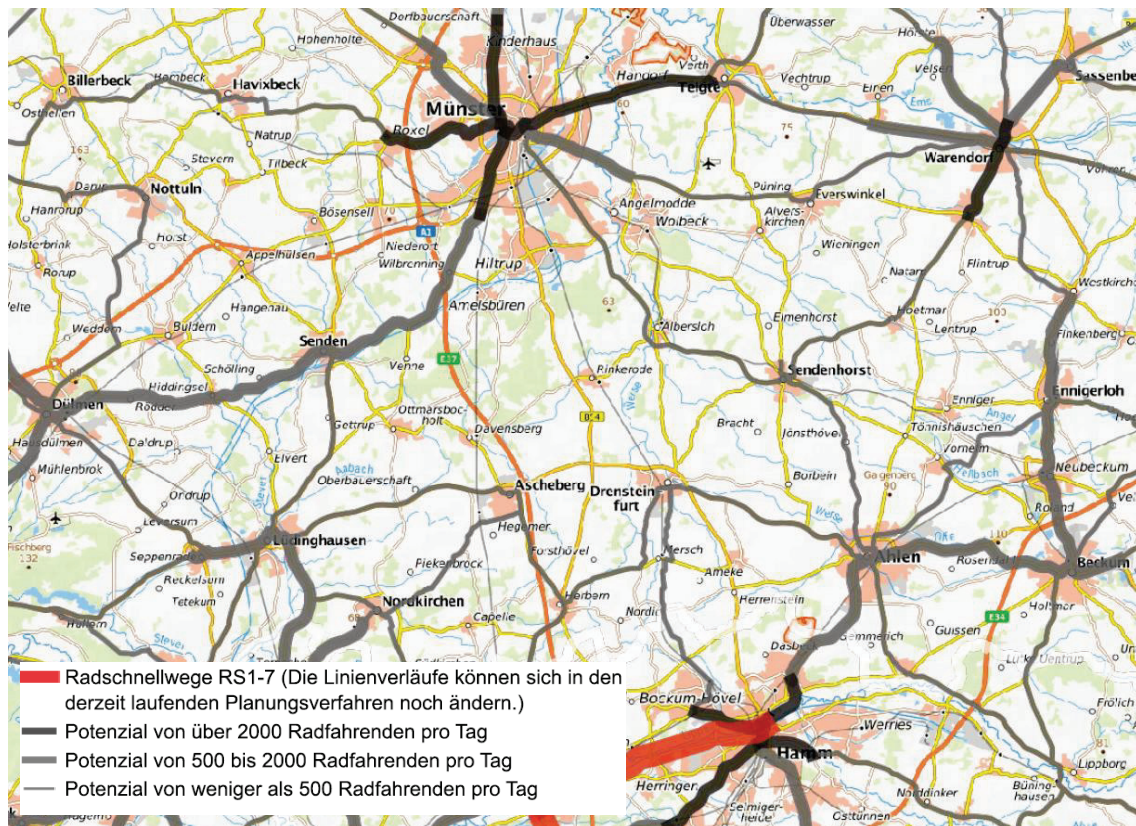
Auch in den Kreisen Warendorf und Coesfeld wurden im Rahmen der kreisweiten Radverkehrskonzepte Velorouten konzipiert, auf die im Rahmen der Variantenentwicklung Bezug genommen wurde.

Landesweites Radvorrangnetz und Radschnellweg Ruhr (RS1)

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum F35+ zwischen Münster und Hamm baut inhaltlich auf diesen Überlegungen auf und erweitert sie um eine regionale Perspektive innerhalb Nordrhein-Westfalens. Während der Masterplan die grenzüberschreitende Achse Zwolle – Enschede – Münster fokussiert, setzt der F35+ an der Promenade in Münster an und untersucht die Möglichkeiten einer hochwertigen Weiterführung der Verbindung bis zur Adenauerallee in Hamm. Der F35+ schließt damit eine bislang noch nicht untersuchte Lücke im überregionalen Radverkehrsnetz und stärkt zugleich die Vernetzung zwischen dem Münsterland und dem östlichen Ruhrgebiet.

Parallel wird auf Landesebene in Nordrhein-Westfalen derzeit ein landesweites Radvorrangnetz entwickelt. Dieses Netz bündelt Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und weitere bedeutende Radachsen und dient als fachliche Grundlage für Priorisierung, Standardisierung und Förderung. Für den Korridor Münster – Hamm sind einzelne Verbindungen bereits in dem Initialvorschlag des Radvorrangnetzes vorhanden (siehe Abbildung 4), weitere Verbindungen wurden im Rahmen der Kommunalbeteiligung neu aufgenommen (z. B. die Verbindung zwischen Drensteinfurt und Münster) oder im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung für Radschnellverbindungen geprüft (z. B. die Verbindung zwischen Hamm und Drensteinfurt). Die endgültige Festlegung des Netzes steht derzeit noch aus.

Abbildung 4: Auszug aus der landesweiten Potenzialanalyse zum Radverkehr NRW und dem Initialvorschlag des Landes zum landesweiten Radvorrangnetz (Stand: 2022; basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH)

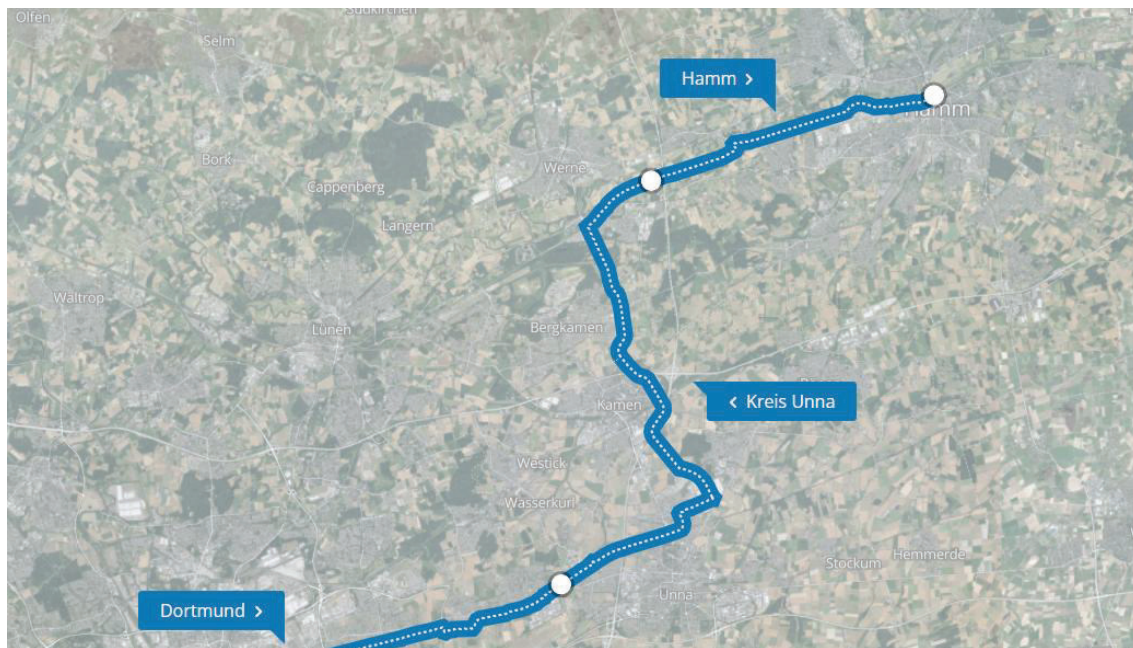


Quelle: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

In den Abstimmungen mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde deutlich, dass die Förderfähigkeit von Radverkehrsmaßnahmen künftig maßgeblich an die Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz gekoppelt ist. Fördervoraussetzung ist zudem die Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der Vorgaben der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Ein Ausbaustandard oberhalb der Festlegungen des Radvorrangnetzes ist grundsätzlich nicht förderfähig. Gleichzeitig sind bei Bestandsstrecken bedarfs- und ortsangepasste Ausbaulösungen sowie reduzierte Standards möglich, sofern diese fachlich begründet und mit der Bewilligungsbehörde abgestimmt werden.

Ein weiterer wichtiger überregionaler Bezugspunkt ist der Radschnellweg Ruhr (RS1), der als bedeutendstes Radschnellwegprojekt in Nordrhein-Westfalen eine leistungsfähige Ost-West-Achse durch das Ruhrgebiet bildet. Der RS1 ist Bestandteil des landesweiten Radvorrangnetzes und verbindet perspektivisch auf rund 100 Kilometern die Städte von Duisburg über Essen, Bochum und Dortmund bis nach Hamm. Große Teile des westlichen Abschnitts befinden sich bereits im Bau oder Betrieb, während östliche Abschnitte weiterhin geplant werden. Dem Ausbau des Radschnellweges bis Hamm kommt in der Gesamtkonzeption eine besondere Rolle als Übergangspunkt zwischen Ruhrgebiet und Münsterland zu.

Abbildung 5: Verlauf des Radschnellwegs Ruhr zwischen Dortmund und Hamm



Quelle: Auszug aus dem Projektatlas von Straßen.NRW¹

Vor diesem Hintergrund gewinnt der F35+ eine zusätzliche strategische Bedeutung: Als hochwertige Verbindung zwischen Münster und Hamm kann er langfristig eine Schnittstelle zwischen dem Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster und dem Radschnellweg Ruhr bilden. Damit würde eine durchgängige, überregionale Radverkehrsachse entstehen, die weit über den unmittelbaren Untersuchungsraum hinauswirkt und Münsterland, Ruhrgebiet und perspektivisch auch den grenzüberschreitenden Raum miteinander verbindet.

2.2 Potenzialabschätzung

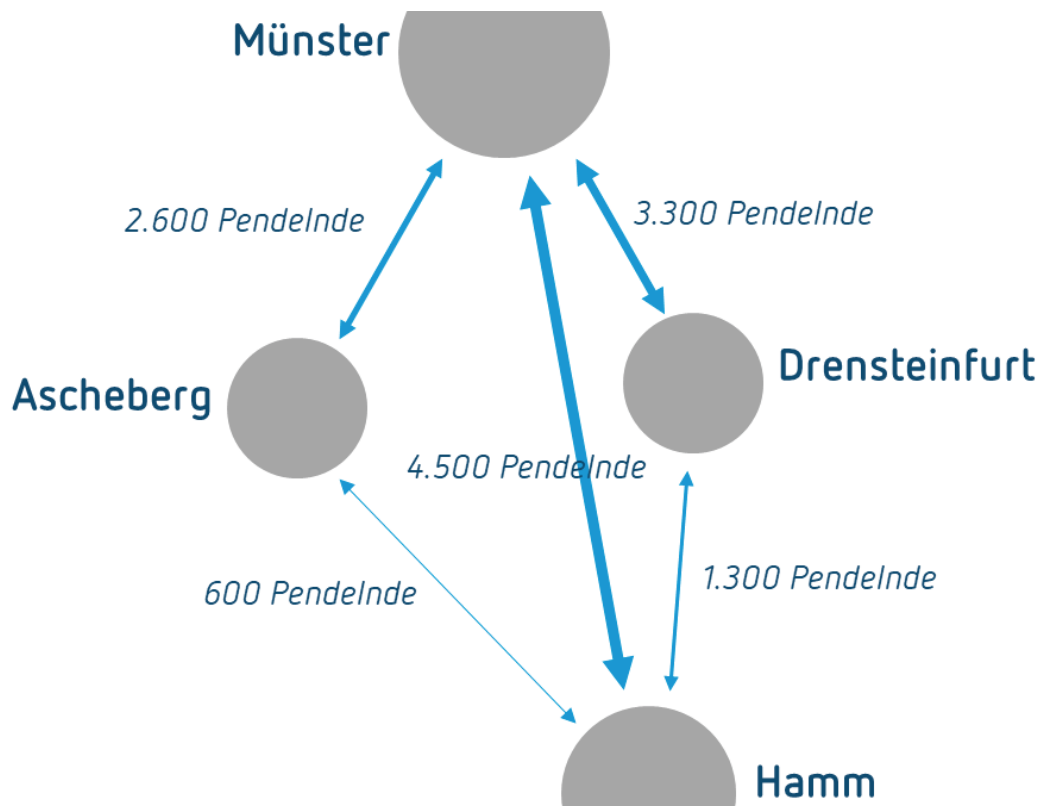
Die Potenzialabschätzung für den F35+ bildet eine zentrale Grundlage für die Einordnung der Verbindung Münster – Hamm. Sie basiert auf einer Kombination aus Pendlerdaten des Pendleratlases Deutschlands (siehe Abbildung 6) sowie aktuellen Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der Kreise Warendorf und Coesfeld sowie der Stadt Münster. Ziel war es, das zu erwartende Radverkehrspotenzial im Korridor realistisch abzuschätzen und damit eine sachliche Grundlage für die Wahl eines angemessenen Qualitätsstandards zu schaffen.

Die Berechnung orientiert sich an der Methodik der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Dabei wurde angenommen, dass durch den Ausbau einer hochwertigen Radverkehrsverbindung eine Verbesserung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit erzielt werden kann, wodurch insbesondere bei mittleren und längeren Wegelängen ein höherer Radverkehrsanteil zu erwarten ist. Ergänzend wurden auf Grundlage der Haushaltsbefragungen des Kreises Warendorf, des Kreises Coesfeld und der Stadt Münster Annahmen zur

¹ <https://strassenrw.projectatlas.app/rs1/streckenkarte>

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads im Berufsverkehr getroffen. Krankheitstage und Urlaubszeiten wurden berücksichtigt.

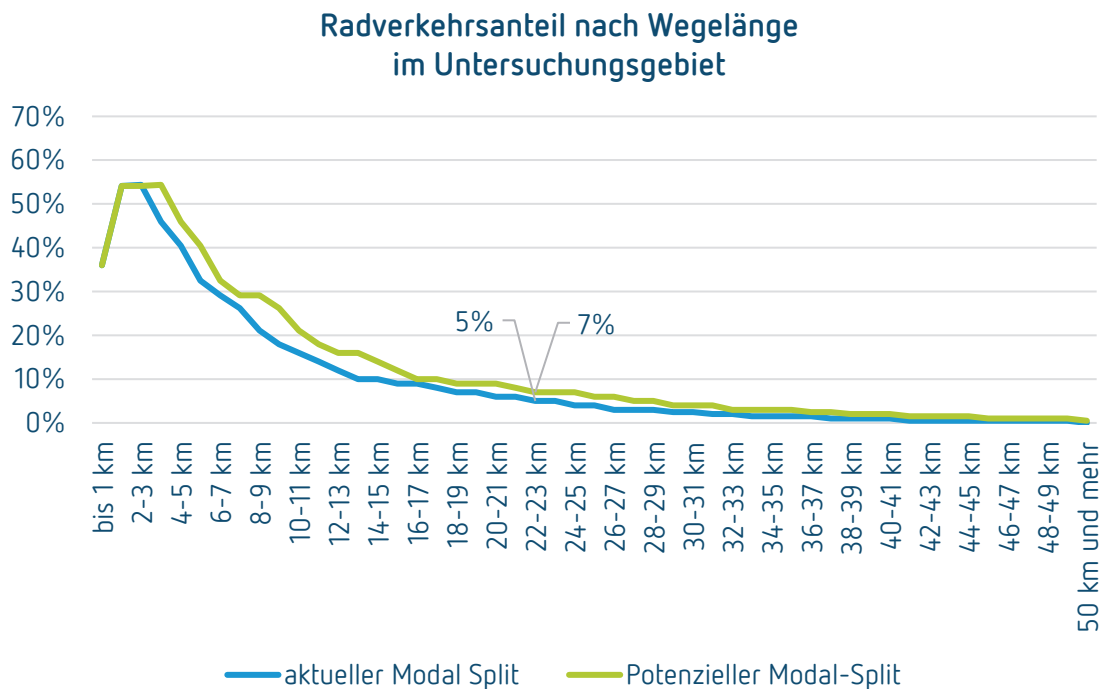
Abbildung 6: Anzahl Pendelnder insgesamt zwischen den Projektkommunen (2024)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten Pendleratlas Deutschland

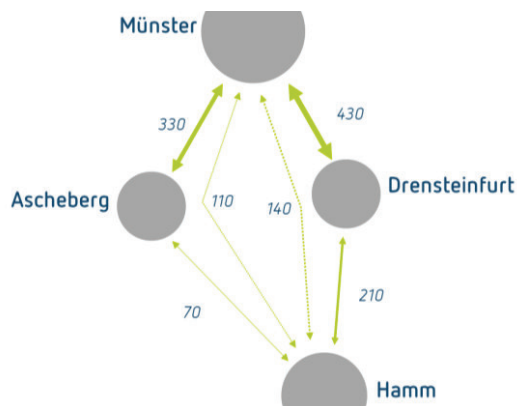
Im Untersuchungsraum besteht bereits heute ein hoher Radverkehrsanteil, insbesondere bei kurzen und mittleren Wegelängen. Durch die höher angenommenen Reisegeschwindigkeiten erhöhen sich die angenommenen Radverkehrsanteile. Beispielsweise wird bei einer Wegelänge von 22-23 km von einem Radverkehrsanteil von 7 % statt 5 % ausgegangen (siehe Abbildung 7). Gleichzeitig lassen die Pendlerverflechtungen zwischen Münster, Hamm und den dazwischenliegenden Kommunen erkennen, dass ein relevantes Nachfragepotenzial für eine überörtliche Radverkehrsverbindung vorhanden ist. Die abschätzende Berechnung der potenziellen Radpendelnden im Querschnitt ergibt, dass auf dem Korridor Münster – Hamm überwiegend ein Potenzial bei den Pendelnden zwischen 180 und 570 Radfahrten pro Tag im Querschnitt erreicht wird (siehe Abbildung 8 und Abbildung 9).

Abbildung 7: Radverkehrsanteil nach Weglänge im Untersuchungsgebiet (Bestand und Potenzial)



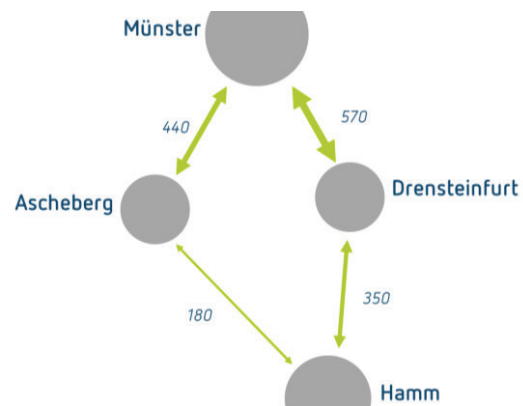
Quelle: Eigene Berechnung auf Datengrundlage der HHB des Kreises Warendorf (2023), des Kreises Coesfeld (2022) und der Stadt Münster (2022)

Abbildung 8: Potenzielle Anzahl Berufspendelnder mit dem Fahrrad im Querschnitt, Einzelverbindungen



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung

Abbildung 9: Potenzielle Anzahl Berufspendelnder mit dem Fahrrad im Querschnitt, Aufsummiert auf jeweilige Kommunalverbindung



Quelle: eigene Darstellung und Berechnung

Für eine Radschnellverbindung werden nach H RSV mindestens 2.000 Radfahrten pro Tag und für Radvorrangrouten 500 Radfahrten pro Tag benötigt. Mit dem berechneten Potenzial wird das nach H RSV erforderliche Potenzial für eine Radschnellverbindung nicht erreicht, das Mindestpotenzial für eine hochwertige Radvorrangroute jedoch insbesondere zwischen Münster und Drensteinfurt deutlich überschritten. Auch zwischen Drensteinfurt und Hamm werden potenziell allein durch Pendelnde 350 Fahrten im Querschnitt entstehen. Weitere Nutzungszwecke wie Bildung und Freizeit sind zu erwarten, sodass auch hier ein Potenzial von mind. 500 Radfahrten täglich im

Querschnitt bei einer attraktiven, gut ausgebauten Radverbindung gesehen wird. Im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans wird aktuell (April 2026) die Verbindung zwischen Drensteinfurt und Hamm als Radschnellverbindung geprüft, die Ergebnisse stehen hier noch aus.

Die Potenzialabschätzung bestätigt somit, dass eine hochwertige, durchgängige Radverkehrsverbindung im Korridor fachlich sinnvoll ist, gleichzeitig aber eine Einordnung unterhalb des Radschnellwegstandards sachgerecht erscheint.

2.3 Qualitätsstandards

Auf Grundlage der Ergebnisse der Potenzialabschätzung und in Abstimmung mit den Projektpartnern wurde für den F35+ die Einordnung als **Radvorrangroute** weiterverfolgt. Diese Entscheidung stellt einen fachlich fundierten Kompromiss zwischen dem ermittelten Nachfragepotenzial, dem angestrebten Qualitätsanspruch sowie den realistischen Umsetzungs- und Förderbedingungen dar. Der Standard der Radvorrangroute ermöglicht eine hochwertige, sichere und direkte Radverkehrsführung, ohne die Anforderungen eines Radschnellwegs anzusetzen, dessen notwendiges Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum nicht erreicht wird.

Im Untersuchungsraum bestehen bereits etablierte Qualitätsstandards für den Radverkehr, insbesondere durch die Velorouten der Stadtregion Münster. Diese wurden von den beteiligten Kommunen gemeinschaftlich entwickelt und haben das Ziel, auch überörtliche Alltagsverbindungen mit einem hohen Qualitätsanspruch umzusetzen. Charakteristisch sind hierbei unter anderem großzügige Breiten, hochwertige Oberflächen, eine klare Priorisierung des Radverkehrs sowie möglichst direkte und verständliche Routenführungen. Die Velorouten haben sich in der Praxis bewährt und stellen im Münsterland einen wichtigen Bezugspunkt für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur dar.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde geprüft, inwieweit diese regionalen Standards auf den F35+ übertragbar sind. Dabei zeigte sich, dass die Veloroutenstandards der Stadtregion Münster in weiten Teilen inhaltlich mit den Anforderungen der Radvorrangrouten nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) vergleichbar sind. Insbesondere hinsichtlich der angestrebten Führungsformen, der Breitenanforderungen und des Qualitätsanspruchs bewegen sich beide Standards auf einem ähnlichen Niveau. Gleichzeitig handelt es sich bei den Velorouten um einen regional definierten Standard, der sich je nach Kreis und Stadt unterscheiden kann und der nicht unmittelbar als förderrechtliche Referenz auf Landesebene herangezogen wird.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Förderfähigkeit, der vorgesehenen Einbindung des F35+ in das landesweite Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalens sowie der Abstimmungen mit dem zuständigen Ministerium wurde daher entschieden, die Machbarkeitsstudie auf Grundlage der H RSV vorzunehmen. Die H RSV bilden den aktuellen Stand der Technik, sind landesweit anerkannt und stellen die maßgebliche fachliche Grundlage für die Förderung entsprechender Vorhaben dar. Ein Ausbaustandard oberhalb der Festlegungen des Radvorrangnetzes ist demnach grundsätzlich nicht förderfähig, während bedarfs- oder ortsangepasste Lösungen im Bestand in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde möglich sind.

Die Qualitätsanforderungen für Radvorrangrouten umfassen unter anderem eine hohe Direktheit, eine möglichst eigenständige Führung, großzügige Breiten sowie eine klare Priorisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten. Je nach Führungsform gelten unterschiedliche Mindestbreiten, beispielsweise für eigenständige Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen inner- und außerorts (siehe Tabelle 1). Diese Regelmaße dienen als Zielstandard und werden abschnittsweise unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Gegebenheiten, Nutzungskonflikte und Umsetzbarkeit angewendet.

Tabelle 1: Übersicht von Führungsformen und jeweiligen Breitenstandards nach H RSV (FGSV 2021)

Führungsformen und Breiten	
selbstständige Führungen	
Getrennter Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr	3,00 m Rad
Gemeinsamer Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr	4,00 m (in Ausnahmefällen)
Führungen innerorts	
Getrennter Rad-/Gehweg im Einrichtungsverkehr (Hauptverkehrsstraße)	2,50 m
Getrennter Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr (Hauptverkehrsstraße)	3,00 m
Gemeinsamer Rad-/Gehweg im Einrichtungsverkehr (Hauptverkehrsstraße)	3,00 m (in Ausnahmefällen)
Radfahrstreifen (Hauptverkehrsstraße)	2,75 m
Schutzstreifen (Hauptverkehrsstraße)	2,00 m (in Ausnahmefällen)
Fahrradstraße (Nebenstraßen)	4,60 m
Mischverkehr Tempo 30	4,70 m (bis 1.500 Kfz/Tag)
Mischverkehr Tempo 20	4,00 m (bis 2.500 Kfz/Tag)
Führungen außerorts	
Mischverkehr Tempo 50	5,00 m (bis 1.500 Kfz/Tag)
Weg mit forst- und landwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr	4,50 m
Gemeinsamer Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr (Hauptverkehrsstraße)	3,50 m (bei max. 40 Zufußgehenden/h)
Fahrradstraße (Nebenstraßen)	4,75 m

Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2021 (H RSV)

Insgesamt bildet der gewählte Qualitätsstandard der Radvorrangroute nach H RSV einen belastbaren und förderfähigen Rahmen für die weitere Variantenbewertung und Maßnahmenentwicklung. Gleichzeitig ermöglicht er die hohen Qualitätsansprüche der Velorouten der Stadtregion Münster inhaltlich aufzugreifen und innerhalb eines landesweit anerkannten Regelwerks umzusetzen.

3 Variantenbewertung

Die Variantenbewertung bildet den Kern der Machbarkeitsstudie zum F35+. Ziel dieses Kapitels ist es, die im Projektverlauf entwickelten Trassenvarianten nachvollziehbar zu vergleichen und deren Stärken, Schwächen sowie Umsetzungsbedingungen systematisch herauszuarbeiten. Die Bewertung dient damit als fachliche Grundlage für die Ableitung von Empfehlungen zum weiteren Vorgehen, ohne eine politische Entscheidung vorwegzunehmen.

Grundlage der Variantenbewertung sind sowohl die Ergebnisse der Potenzialabschätzung als auch die im Arbeitsprozess identifizierten räumlichen, technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Bewertung erfolgte anhand eines gemeinsam mit den Projektpartnern abgestimmten Bewertungsrasters, das quantitative und qualitative Kriterien miteinander verbindet und die unterschiedlichen Zielsetzungen des Projektes berücksichtigt.

Die Varianten sind als planerische Ausgangsoptionen zu verstehen. Eine spätere Vorplanung kann abschnittsweise Elemente unterschiedlicher Varianten kombinieren, um fachliche, rechtliche oder organisatorische Rahmenbedingungen bestmöglich zu berücksichtigen.

3.1 Variantenentwicklung

Die Entwicklung der Trassenvarianten für den F35+ erfolgte in einem **iterativen und dialogorientierten Prozess**, der eng mit den Projektpartnern abgestimmt wurde. Ziel war es, realistische und fachlich belastbare Varianten zu erarbeiten, die den Untersuchungsraum Münster – Hamm vollständig abdecken und zugleich unterschiedliche räumliche und funktionale Ansätze abbilden.

Ausgangspunkt der Variantenentwicklung waren bestehende Planungen und Konzepte der beteiligten Städte und Kreise, darunter kommunale Radverkehrsnetze, priorisierte Maßnahmenprogramme sowie bereits untersuchte Trassenverläufe. Diese bestehenden Überlegungen wurden überlagert, ergänzt und gutachterlich geprüft. Ergänzend wurden neue Linienführungen entwickelt, insbesondere dort, wo bestehende Planungen Lücken aufwiesen oder bekannte Zielkonflikte bestanden.

Bei der Entwicklung der Varianten wurden insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

- Anschlussfähigkeit an bestehende und geplante Radverkehrsnetze,
- Direktheit der Verbindung und Umwegfaktoren,
- räumliche Restriktionen wie enge Querschnitte, Zwangspunkte oder Schutzgebiete,
- technische Machbarkeit der angestrebten Qualitätsstandards,
- Einbindung wichtiger Quell- und Zielpunkte wie Ortszentren, Bahnhöfe und Schulstandorte.

Die Varianten wurden abschnittsweise betrachtet und fortlaufend angepasst. In mehreren Arbeitskreisterminen wurden einzelne Routenverläufe diskutiert, ergänzt oder verworfen, wenn sich

deutliche Umsetzungshemmnisse abzeichneten. Das Ergebnis dieses Prozesses sind sechs Varianten, die unterschiedliche Schwerpunkte hinsichtlich Direktheit, Umsetzbarkeit und Erschließungswirkung setzen. Zwei der ursprünglich sechs Varianten (Variante 3 und 4) wurden im Vorhinein aufgrund einer nachteiligen Führung in Drensteinfurt aus der Bewertung herausgenommen.

Die vier übrigen Varianten (Varianten 1, 2, 5 und 6) beginnen in Münster an der Promenade an verschiedenen Punkten und enden in Hamm an der Fahrrad-Promenade im Bereich der Adenauerallee. Die Endpunkte sind Anknüpfungspunkte an die weiteren Velorouten und den F35 in Münster sowie den RS1 in Hamm. Zwischen diesen Endpunkten verlaufen die Varianten unterschiedlich (siehe Abbildung 10).

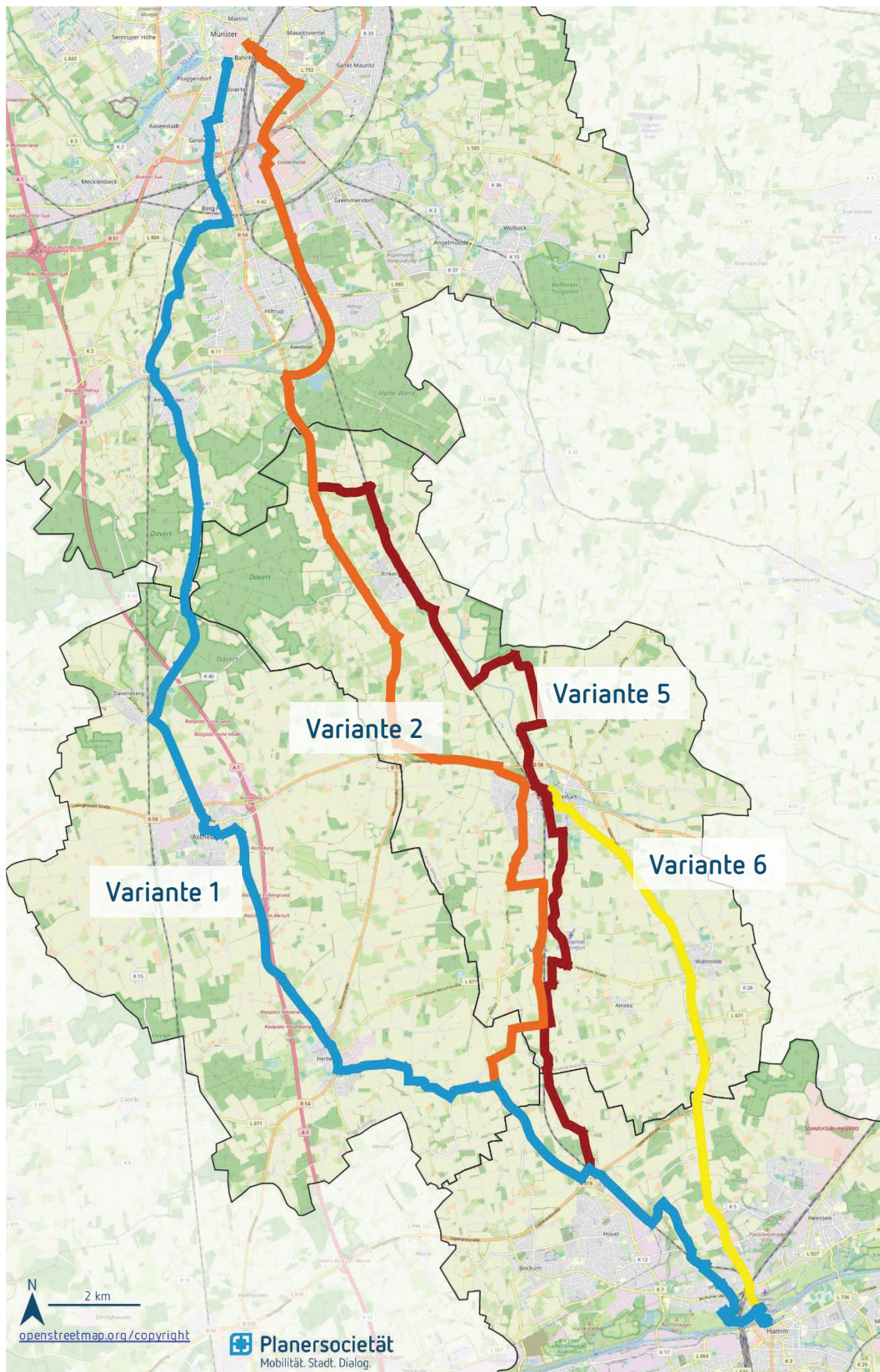
Variante 1 verläuft vom Zentrum der Stadt Münster über Amelsbüren, Davensberg, Ascheberg und Herbern bis in das Stadtgebiet Hamm. Ausgehend vom Ludgerikreisel in Münster folgt die Variante zunächst der Hammer Straße (K 6) als innerstädtische Hauptverkehrsstraße. Ab der Wörthstraße wechselt der Verlauf in das Nebenstraßennetz des Geistviertels und führt weiter in südlicher Richtung zum Stadtteil Berg Fidel. Südlich von Berg Fidel biegt die Route in den Vennheideweg ein und verläuft anschließend über die Thierstraße bis nach Amelsbüren. Ab Amelsbüren folgt die Variante der Davertstraße / Amelsbürener Straße (K 39) in den östlichen Siedlungsbereich von Davensberg. Von dort führt sie weiter über die Davensberger Straße (L 844) in Richtung des Zentrums von Ascheberg. Der weitere Verlauf erfolgt entlang der L 844 über Herbern, bevor die Route dort auf die Rankenstraße (K 56) und anschließend auf die Nordick-Hammer-Straße (K 21) in östlicher Richtung führt. Die Variante folgt der K 21 / K 7 bis zum Bereich Barkerfeld und quert dort die Bahnstrecke auf die östliche Seite. Über bestehende Nebenstraßen, wie den Klostermühlenweg, und Wirtschaftswege verläuft sie anschließend parallel zu den Gleisanlagen über den Grundhövelweg weiter in südlicher Richtung. Am Großen Sandweg wechselt die Route die Seite der Bahnstrecke und führt über den Nordenheideweg, Sudetenweg und Bänklerweg in südlicher Richtung in den bestehenden Grünbereich nördlich der Lippe. Über diesen Grünbereich erfolgt schließlich die Erschließung der Lippebrücke an der Münsterstraße (B 63) sowie der Anschluss an die Fahrrad-Promenade im Bereich der Adenauerallee und an das übrige Radnetz von Hamm.

Variante 2 verläuft vom Zentrum der Stadt Münster über die Kanalpromenade, Drensteinfurt und Mersch in das Stadtgebiet von Hamm und hier entlang des Ortsteils Hövel in das Zentrum von Hamm. Die Variante beginnt an der Salzstraße im Zentrum von Münster. Von dort verläuft sie zunächst kurzzeitig über die Wolbecker Straße (L 793) in stadtauswärtiger Richtung. Im Bereich des Bremer Platzes wechselt die Route in das umliegende Nebenstraßennetz und führt über die Schillerstraße weiter nach Süden. Über die Schillerstraße erreicht die Variante die Kanalpromenade, der sie in Richtung Süden bis zur Westfalenstraße (B 54) folgt. Anschließend verläuft der Trassenkorridor entlang der Westfalenstraße in südlicher Richtung, vorbei an Rinkerode, bis zum Abzweig zur Straße Eickenbeck / Ossenbeck. Über die B 58 schwenkt die Variante auf die Konrad-Adenauer-Straße (K 21) und führt über diese weiter nach Süden durch das Stadtgebiet von Drensteinfurt. In einzelnen Abschnitten werden dabei parallel verlaufende Wirtschaftswege genutzt, sodass der Routenverlauf teilweise westlich parallel der Bahnstrecke geführt wird und unter anderem durch den Ortsteil Mersch verläuft. Im weiteren Verlauf erreicht die Variante erneut die Nordick-Hammer-Straße (K 21) und folgt ab diesem Punkt dem gleichen Trassenverlauf wie Variante 1 über u. a. den Klostermühlenweg und den Grundhövelweg in Richtung Hamm.

Variante 5 verläuft vom Zentrum der Stadt Münster über die Kanalpromenade nach Süden. Anschließend führt sie überwiegend östlich parallel der Bahnstrecke Münster – Hamm über Rinkerode und Drensteinfurt bis in das Stadtgebiet Hamm. Die Variante beginnt ebenfalls an der Salzstraße im Zentrum von Münster und folgt zunächst dem gleichen Trassenverlauf wie Variante 2. Sie verläuft stadtauswärts über die Wolbecker Straße (L 793), den Bremer Platz, das angrenzende Nebenstraßennetz und weiter über die Schillerstraße zur Kanalpromenade, der sie bis zur Westfalenstraße (B 54) folgt. Ab der Bushaltestelle Freisfeld weicht Variante 5 vom Verlauf der Variante 2 ab und biegt in östliche Richtung ab. Hinter der Bahnüberführung verläuft die Route östlich der Bahngleise über bestehende Nebenstraßen weiter nach Süden. Der Trassenverlauf führt durch Rinkerode und setzt sich über Nebenstraßen und Wirtschaftswege parallel zur Bahnstrecke fort. Über den Grentruer Weg erreicht die Variante das Stadtgebiet von Drensteinfurt. Dort verläuft sie innerorts über die Landsberg- und die Josefstraße sowie die Goethe- und Heesterstraße durch die Stadt. Südlich von Drensteinfurt folgt die Route weiterhin überwiegend Nebenstraßen und Wirtschaftswegen, die parallel östlich der Gleisanlagen liegen, darunter dem Merscher Weg und dem Klostermühlenweg. An der Bahnunterführung Barkerfeld treffen die Varianten 1, 2 und 5 aufeinander. Ab diesem Punkt folgt Variante 5 dem gleichen Trassenverlauf wie Variante 1 und 2 über u. a. den Klostermühlenweg und den Grundhövelweg in Richtung Hamm.

Variante 6 verläuft vom Zentrum der Stadt Münster über die Kanalpromenade nach Süden. Anschließend führt sie überwiegend östlich parallel der Bahnstrecke Münster – Hamm über Rinkerode und Drensteinfurt bis in das Stadtgebiet Hamm, wobei sie ab Drensteinfurt überwiegend einem geradlinigen Verlauf entlang der Bundesstraße B 63 folgt. Variante 6 beginnt an der Salzstraße in Münster und folgt zunächst dem gleichen Trassenverlauf wie Variante 2 und 5. Sie verläuft stadtauswärts über die Wolbecker Straße (L 793), den Bremer Platz, das angrenzende Nebenstraßennetz sowie über die Schillerstraße zur Kanalpromenade, der sie bis zur Westfalenstraße (B 54) folgt. Im weiteren Verlauf führt die Route ostwärts, auf östlicher Seite der Bahngleise, über bestehende Nebenstraßen und Wirtschaftswege an Rinkerode vorbei und weiter nach Drensteinfurt. Bis zur Bahnhofstraße in Drensteinfurt entspricht der Verlauf dem der Variante 5. Ab dort folgt Variante 6 der Bahnhofstraße und anschließend der Mühlenstraße über den Markt. Über die Hammer Straße und die Kleiststraße wird die Bundesstraße B 63 erreicht, über die sie bis Hamm verläuft. Entlang der B 63 führt die Variante über Walstedde und durch die außerörtlichen und innerörtlichen Abschnitte Hamms, wo die Trasse als Münsterstraße weitergeführt wird. Die Münsterstraße führt schließlich auf die Lippebrücke und stellt damit den Anschluss an die Fahrrad-Promenade in Hamm her.

Abbildung 10: Übersichtskarte zu den 4 Varianten



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: [OSM-Beitragende 2026](https://openstreetmap.org/copyright)

3.2 Bewertungsraster

Zur vergleichenden Bewertung der Trassenvarianten wurde ein einheitliches Bewertungsraster angewendet, das gemeinsam mit den Projektpartnern abgestimmt wurde. Ziel des Rasters ist es, die Varianten transparent, nachvollziehbar und vergleichbar zu bewerten und sowohl verkehrliche als auch planerische Aspekte angemessen zu berücksichtigen.

Das Bewertungsraster gliedert sich in drei Hauptkategorien:

- Realisierbarkeit und Attraktivität
- Handlungsaufwand
- Erschließungswirkung

Innerhalb dieser Kategorien wurden mehrere Einzelparameter definiert. Zur Kategorie „Realisierbarkeit und Attraktivität“ zählen unter anderem die Umsetzbarkeit des angestrebten Qualitätsstandards, die Direktheit der Verbindung, potenzielle Nutzungskonflikte sowie Aspekte der sozialen Sicherheit. Der „Handlungsaufwand“ umfasst insbesondere den baulichen Aufwand zur Herstellung des Standards, erforderliche Ingenieurbauwerke, Eingriffe in Umweltbelange sowie den voraussichtlich notwendigen Flächenerwerb. Die Kategorie „Erschließungswirkung“ berücksichtigt das Ergebnis der Potenzialabschätzung sowie die Anbindung von Einwohnenden, Schulstandorten, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen und Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hierfür wurde ein Bezugsraum von 1 km um den Verlauf des F35+ betrachtet (siehe als Beispiel für die Bewertung der Anzahl der Einwohnenden Abbildung 11).

Die drei Hauptkategorien wurden unterschiedlich gewichtet, um ihrer jeweiligen Bedeutung im Planungsprozess Rechnung zu tragen. Die Gewichtung erfolgte wie folgt:

- Realisierbarkeit und Attraktivität: 45 %
- Handlungsaufwand: 30 %
- Erschließungswirkung: 25 %

Auch innerhalb der Kategorien wurden die einzelnen Parameter unterschiedlich gewichtet, um zentrale Zielgrößen wie die Umsetzbarkeit des Qualitätsstandards und das ermittelte Radverkehrspotenzial stärker zu berücksichtigen. Die Bewertung erfolgte qualitativ-quantitativ auf Grundlage der vorliegenden Daten, gutachterlichen Einschätzungen und der im Arbeitsprozess gewonnenen Erkenntnisse.

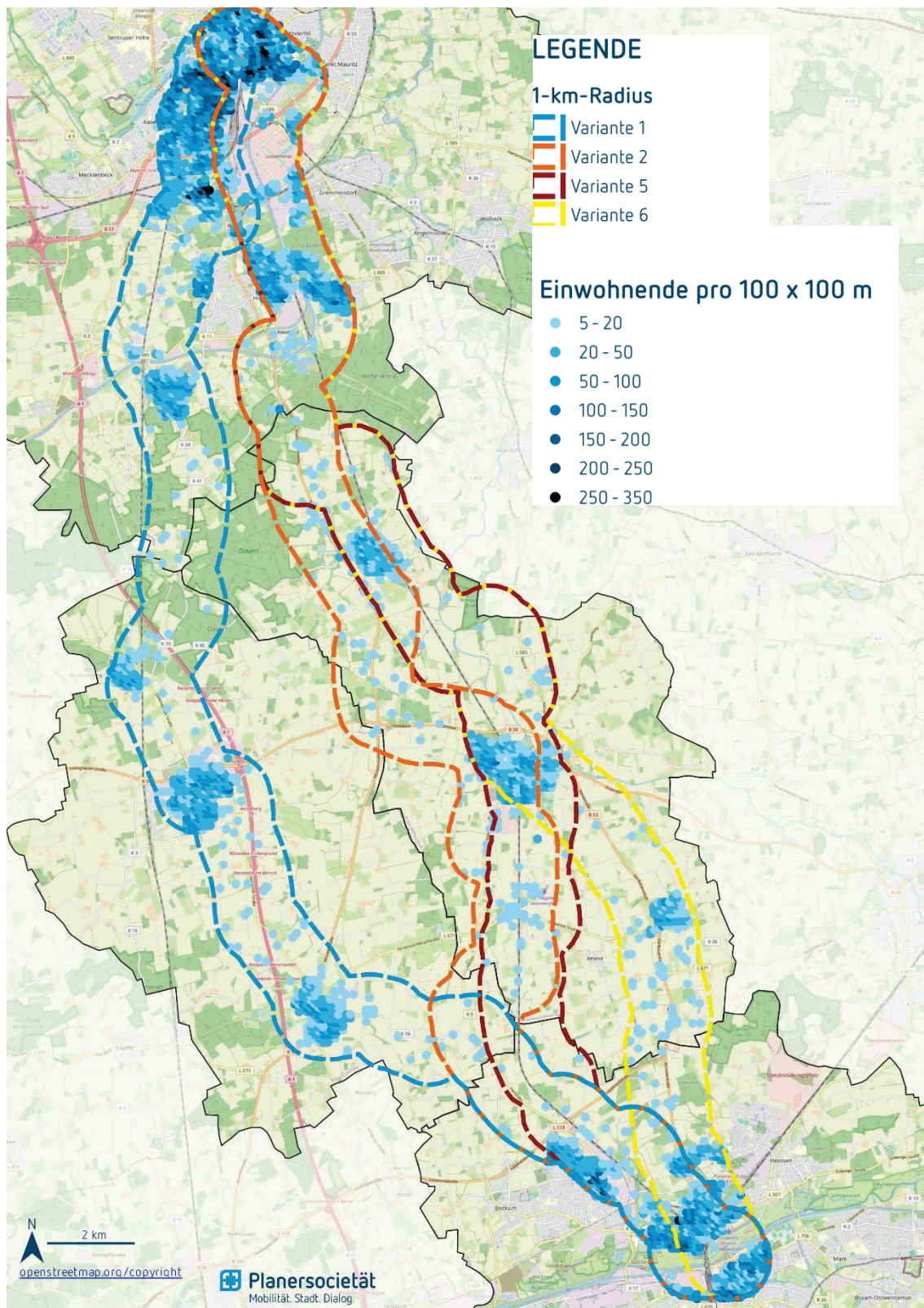
Tabelle 2: Bewertungsraster

Kriterium	Kurzbeschreibung
Realisierbarkeit und Attraktivität (45% der Gesamtbewertung)	
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	Erreichung der angestrebten Breiten des Radvorrangrouten-Standards nach H RSV in Prozent
Direktheit	Umfwegfaktor im Vergleich zur kürzesten, nutzbaren Verbindung
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	Strecken, auf denen weiterhin mit Konflikten gerechnet werden muss (insb. schmale gemeinsame Wege, Mischverkehr)
Fehlende soziale Sicherheit	Strecken, die außerorts auf Wirtschaftswegen und wenig genutzten Gemeindestraßen verlaufen
Steigung	Summe an Höhenmetern, die zurückgelegt werden müssen
Nutzbarkeit für S-Pedelec	Strecken außerorts ohne enge Kurvenradien und Strecken innerorts
Handlungsaufwand (30 % der Gesamtbewertung)	
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	Grobkostenschätzung für die Herstellung der Streckenabschnitte sowie Ingenieursbauwerke und größeren plangleichen Knotenpunkten ohne Planungskosten und Mehrwertsteuer
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plan-gleich)	Anzahl an Ingenieursbauwerken und größeren plangleichen Knotenpunkten, die einen zusätzlichen planerischen Aufwand erfordern
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	Strecken, die durch Naturschutzgebiete etc. führen
Erforderlicher Flächenerwerb	Strecken, bei denen voraussichtlich Flächenerwerb notwendig wird
Erschließungsqualität (25 % der Gesamtbewertung)	
Ergebnis Potenzialabschätzung	Anzahl Pendelnde mit dem Fahrrad im Querschnitt ²
Schulstandorte	Anzahl weiterführender Schulen oder berufsbildender Schulen in 1 km-Buffer
Einwohnende	Anzahl Einwohnende ³ in 1 km-Buffer
Arbeitsplätze	Abschätzung der Arbeitsplätze anhand großer Arbeitgebendenstandorte/Gewerbegebiete in 1 km-Buffer
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	Anzahl SPNV-Haltepunkte und für Schnellbuslinien relevante Haltestellen in 1 km-Buffer
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	Anzahl touristischer Punkte und wichtiger Freizeiteinrichtungen (z. B. Kino, Bibliothek) in 1 km-Buffer

² Siehe Kapitel 2.2

³ Quelle: Zensus-Datenbank: Einwohnende im 100x100m-Raster (Gebietsstand: 15.05.2022)

Abbildung 11: Bewertung der Anzahl der Einwohnenden im Einzugsbereich der unterschiedlichen Varianten



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der Zensus-Datenbank: Einwohnende im 100x100m-Raster (Gebietsstand: 15.05.2022); Kartengrundlage: [OSM-Beitragende 2026](#)

3.3 Ergebnisse der Variantenbewertung

Auf Basis des beschriebenen Bewertungsrasters wurden die entwickelten Varianten systematisch gegenübergestellt. Ziel der Bewertung war es nicht, eine Variante rein rechnerisch „zu ermitteln“, sondern die jeweiligen Stärken, Schwächen und Rahmenbedingungen der einzelnen Varianten sichtbar zu machen.

Die Ergebnisse der Variantenbewertung werden im Folgenden in variantenspezifischen Steckbriefen dargestellt. Diese fassen die jeweilige Trassenführung, die zentralen Bewertungsergebnisse sowie wesentliche Chancen und Hemmnisse übersichtlich zusammen. Ergänzt werden die Steckbriefe durch eine zusammenfassende qualitative Einordnung der Varianten im Vergleich, aus der sich Hinweise für eine mögliche Priorisierung oder für weitere Vertiefungen ergeben.

Die Variantenbewertung bildet damit die Grundlage für die Ableitung von Empfehlungen zum weiteren Vorgehen und zum möglichen Umgang mit den untersuchten Trassenoptionen im Anschluss an die Machbarkeitsstudie.

3.3.1 Variante 1 | Münster – Ascheberg – Hamm

Beschreibung der Variante

Variante 1 verläuft von Münster über die Stadtteile Berg Fidel und Amelsbüren in Richtung Ascheberg. Über Davensberg, den Ortskern von Ascheberg und Herbern führt die Variante entlang der Bahnstrecke Münster – Hamm nach Hamm.

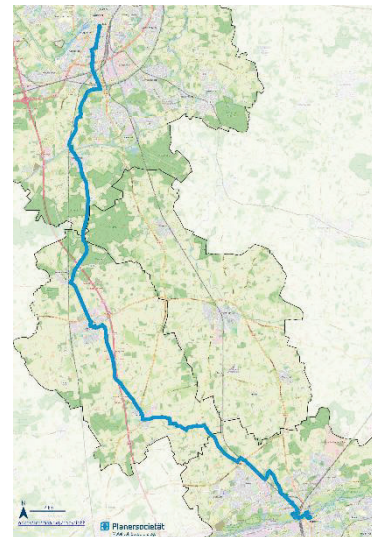
Besonderheiten und Herausforderungen der Variante 1 lassen sich insbesondere im Stadtgebiet von Münster finden. Zur Standardisierung gibt es im Bereich der Hammer Straße (B 54) und des Ludgerikreisels einen Umbaubedarf, bei dem starke Umverteilungen der Flächen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr notwendig werden. Weiter südlich sind zudem mehrere Brückenbauwerke über Gleiskörper neu zu bauen, wodurch die Kosten für diese Variante deutlich steigen.

Grundsätzlich gibt es einen hohen Aus- und Neubaubedarf entlang eines großen Teils der Strecke, bei dem zusätzlich ein vergleichsweise großer Teil Grunderwerb notwendig wird.

Variante 1 hat neben einem großen Handlungsaufwand viele Abschnitte, bei denen der Radvorrangrouten-Standard nicht erreicht wird. Ein Beispiel hierfür ist die Davertstraße (K 10 / K 39) in Münster Amelsbüren. Die Kreisstraße verfügt über geringe Platzverhältnisse und ein hohes Kfz-Aufkommen, weshalb eine eigene Radinfrastruktur wie Radfahrstreifen oder auch eine Fahrradstraße nicht eingerichtet werden können.

Insgesamt schneidet die Variante 1 aufgrund des großen Handlungsaufwands sowie der geringeren Realisierbarkeit und Attraktivität schlechter ab. Bei überdurchschnittlich vielen Einzelparametern wie dem finanziellen Aufwand und der Potenzialabschätzung erhält die Variante eine negative Bewertung. In einzelnen Parametern wie den Einwohnenden oder der sozialen Sicherheit schneidet die Variante dennoch besser ab.

Übersichtskarte



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: [OSM-Beitragende 2026](#)

Streckenlänge	44,9 km	Neubau	5,9 km (13 %)
Ortslage	innerorts: 14,2 km (32 %) außerorts: 30,7 km (68 %)	Ausbau	17,9 km (40 %)
Streckencharakteristik	Selbstständig geführt: 2,4 km (5 %) an/auf Hauptverkehrsstraßen: 26,9 km (60 %) auf Nebenstraßen: 15,6 km (35 %)	Umbau von Straßenräumen	1,1 km (3 %)
Grobkosschätzung	Herstellung der Strecken: 8,1 Mio. € Ingenieurbauwerke und große Knotenpunkte: 6,7 Mio. €	Einrichtung/Anpassung von Fahrradstraßen/ Markierungen	8,4 km (38 %)

Tabelle 3: Bewertung der Variante 1

Realisierbarkeit und Attraktivität		
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	89%	0
Direktheit	1,16	0
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	27%	-
Fehlende soziale Sicherheit	23%	+
Steigung	193 m	-
Nutzbarkeit für S-Pedelec	90%	+
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	14,8 Mio. €	-
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plangleich)	11 Stück	-
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	2%	0
Erforderlicher Flächenerwerb	16%	-
Erschließungspotenzial		
Ergebnis Potenzialabschätzung	310 (180-440)	-
Schulstandorte	7 Stück	+
Einwohnende	100.000	+
Arbeitsplätze	Mittlere Anzahl an Arbeitsplätzen	0
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	5 Stück	0
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	33 Stück	0

3.3.2 Variante 2 | Münster – Drensteinfurt – Hamm (über B 54 und K 21)

Beschreibung der Variante

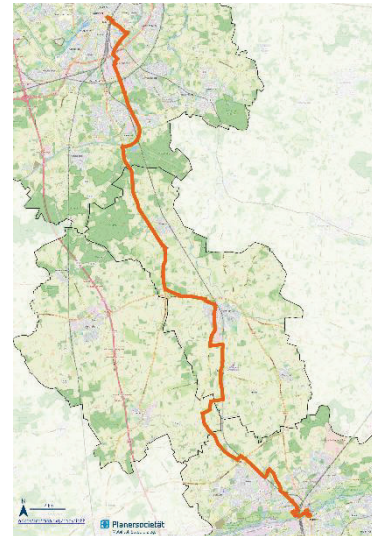
Variante 2 verläuft von Münster über die Kanalpromenade und die B 54 nach Drensteinfurt. Über die K 21 und Nebenstraßen, die hauptsächlich westlich der Bahnstrecke Münster – Hamm liegen, erreicht die Variante Hamm.

Eine Besonderheit und Herausforderung dieser Variante ist die Konrad-Adenauer-Straße (K 21) in Drensteinfurt. Hier müsste zur Standarderfüllung einer Radvorrangroute der Charakter der Straße verändert werden und ein Großteil des begleitenden Straßengrüns inklusive Straßenbäume für Radinfrastruktur umgenutzt werden. Hierzu gibt es mehrere Möglichkeiten, wie die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs auf westlicher Seite, die Einrichtung von Einrichtungsradwegen auf beiden Seiten oder den Ausbau der bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwege auf beiden Seiten. Ein Umbau ist in naher Zukunft unrealistisch.

Durch die Nutzung der Kanalpromenade und weiterer Abschnitte in Münster, die bereits den Radvorrangroutenstandard erreichen, wird der Handlungsaufwand reduziert. An vielen Hauptverkehrsstraßen ist dennoch ein Ausbau der bestehenden Radinfrastruktur notwendig. Eine Ausnahme besteht südlich von Drensteinfurt. In diesem Fall wird von der Kreisstraße auf bestehende Wirtschaftswege ausgewichen, die zu Fahrradstraßen außerorts mit Freigabe für den Anliegerverkehr umgewidmet werden sollen, um den angestrebten Standard zu erreichen.

Die Variante 2 schneidet bei keinem der Einzelparameter negativ ab. Die Variante erhält in allen Hauptkategorien eine hohe Punktzahl, weshalb ihre Gesamtpunktzahl am höchsten ist. Positiv stehen die geringen Nutzungskonflikte mit Fuß- und Kfz-Verkehr sowie der finanzielle Aufwand an Strecken und Knoten hervor.

Übersichtskarte



Quelle: eigene Darstellung; Karten-
grundlage: [OSM-Beitragende 2026](#)

Streckenlänge	44,7 km	Neubau	1,4 km (3 %)
Ortslage	innerorts: 15,3 km (34 %) außerorts: 29,4 km (66 %)	Ausbau	18,1 km (41 %)
Streckencharakteristik	Selbstständig geführt: 9,9 km (22 %) an/auf Hauptverkehrsstraßen: 18,4 km (41 %) auf Nebenstraßen: 16,3 km (36 %)	Umbau von Straßenräumen	0,5 km (1 %)
Grobkosschätzung	Herstellung der Strecken: 5,9 Mio. € Ingenieurbauwerke und große Knotenpunkte: 1,2 Mio. €	Einrichtung/Anpassung von Fahrradstraßen/ Markierungen	14,9 km (33 %)

Tabelle 4: Bewertung der Variante 2

Realisierbarkeit und Attraktivität		
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	93%	+
Direktheit	1,16	o
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	5%	+
Fehlende soziale Sicherheit	37%	o
Steigung	114 m	+
Nutzbarkeit für S-Pedelec	74%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	7,1 Mio. €	+
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plangleich)	6 Stück	+
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	4%	o
Erschließungspotenzial		
Ergebnis Potenzialabschätzung	400 (310-480)	o
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	90.000	o
Arbeitsplätze	Große Anzahl an Arbeitsplätzen	+
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	7 Stück	+
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	34 Stück	o

3.3.3 Variante 5 | Münster – Drensteinfurt – Hamm (östlich der Bahn)

Beschreibung der Variante

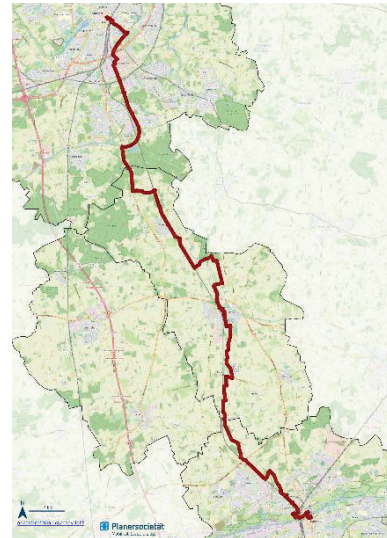
Variante 5 verläuft von Münster über die Kanalpromenade und die B 54 nach Drensteinfurt. Vor Drensteinfurt wechselt die Strecke auf die Ostseite der Bahnstrecke. Auf dieser Seite der Bahnstrecke führt die Variante parallel dazu bis nach Hamm.

Variante 5 nutzt zum größten Teil das Nebenstraßennetz. Insbesondere außerorts werden Nebenstraßen und Wirtschaftswegen für den Verlauf eingeplant. Auf einem Großteil davon können Fahrradstraßen eingerichtet werden. Da dies eine kostengünstige und einfache Maßnahme ist, ist der Handlungsaufwand geringer als bei anderen Varianten. Hinzu kommt, dass wie bei Variante 2 viele Streckenabschnitte in Münster bereits den Standard der Radvorrangroute erreichen.

Durch Drensteinfurt führt diese Route über u. a. die Goethe- und die Josefstraße. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf dieser Achse mit Freigabe für den Kfz-Verkehr entsteht ein nur geringer Bau- und Anpassungsbedarf. Zudem wird der Kfz-Verkehr durch die Freigabe nur gering eingeschränkt.

Variante 5 erreicht bei der Bewertung ähnlich wie Variante 2 eine hohe Gesamtpunktzahl. Insbesondere beim Handlungsaufwand schneidet die Variante sehr gut ab. Hier wird die Höchstpunktzahl erzielt. Bei der Realisierbarkeit und der Attraktivität wird dagegen eine geringere Punktzahl erreicht, was u. a. an der fehlenden sozialen Sicherheit liegt.

Übersichtskarte



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: [OSM-Beitragende 2026](#)

Streckenlänge	45,1 km	Neubau	0 km (0 %)
Ortslage	innerorts: 15,6 km (34 %) außerorts: 29,6 km (66 %)	Ausbau	6,6 km (15 %)
Streckencharakteristik	Selbstständig geführt: 9,8 km (22 %) an/auf Hauptverkehrsstraßen: 3,9 km (9 %) auf Nebenstraßen: 31,4 km (70 %)	Umbau von Straßenräumen	0,3 km (1 %)
Grobkosschätzung	Herstellung der Strecken: 5,0 Mio. € Ingenieurbauwerke und große Knotenpunkte: 1,1 Mio. €	Einrichtung/Anpassung von Fahrradstraßen/Markierungen	29,1 km (65 %)

Tabelle 5: Bewertung der Variante 5

Realisierbarkeit und Attraktivität		
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	97%	+
Direktheit	1,17	o
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	15%	o
Fehlende soziale Sicherheit	64%	-
Steigung	131 m	o
Nutzbarkeit für S-Pedelec	77%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	6,1 Mio. €	+
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plangleich)	6 Stück	+
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	1%	+
Erschließungspotenzial		
Ergebnis Potenzialabschätzung	460 (350-570)	o
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	91.000	o
Arbeitsplätze	Große Anzahl an Arbeitsplätzen	+
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	7 Stück	+
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	37 Stück	o

3.3.4 Variante 6 | Münster – Drensteinfurt – Walstedde – Hamm (über B 63)

Beschreibung der Variante

Variante 6 führt von Münster über die Kanalpromenade und die B 54 nach Drensteinfurt. Vor Drensteinfurt wechselt die Strecke auf die Ostseite der Bahnstrecke. Von Drensteinfurt verläuft die Variante entlang der B 63 über Walstedde nach Hamm.

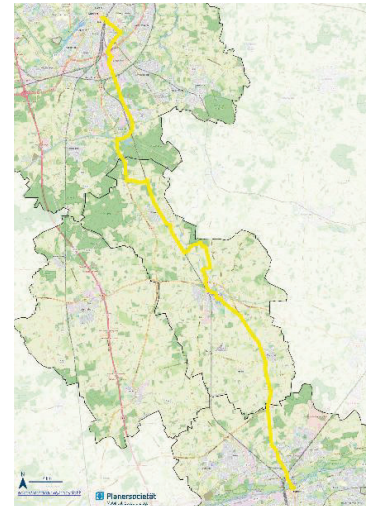
Insbesondere der Abschnitt der B 63 im Stadtgebiet von Hamm bedarf einem Straßenumbau, der je nach Abschnitt den Seitenraum inklusive Grünstreifen und Parkständen oder auch die Fahrbahn umfasst. Hier ist mit einer starken Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs zu rechnen.

Eine weitere Herausforderung ist der Abschnitt der B 63 zwischen Drensteinfurt und Walstedde. Laut Straßen.NRW gibt es in dem Bereich Flächenprobleme, weshalb der Bau eines Radwegs hier bisher nicht erfolgt und in den kommenden Jahren auch nicht geplant ist.

In Drensteinfurt führt die Strecke über die Hammer Straße, den Markt und die Mühlenstraße. Dieser Abschnitt ist im Bestand als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf den Fußverkehr ausgerichtet. In diesem Abschnitt wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt und die Tempo-20-Zone bleibt bestehen.

Insgesamt erzielt Variante 6 eine leicht niedrigere Punktzahl als Variante 2 und 5. Bei den Hauptkategorien Realisierbarkeit und Attraktivität sowie Erschließungsqualität erreicht sie jeweils im Vergleich zu den anderen Varianten die höchste Punktzahl. Bei dem Handlungsaufwand liegt die Variante jedoch weit hinter den Varianten 2 und 5. Einzelparameter, die bei der Variante positiv hervorstechen, sind die Direktheit und das abgeschätzte Potenzial.

Übersichtskarte



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: [OSM-Beitragende 2026](#)

Streckenlänge	41,0 km	Neubau	3,4 km (8 %)
Ortslage	innerorts: 15,2 km (37 %) außerorts: 25,8 km (63 %)	Ausbau	10,5 km (26 %)
Streckencharakteristik	Selbstständig geführt: 8,2 km (20%) an/auf Hauptverkehrsstraßen: 15,4 km (38 %) auf Nebenstraßen: 17,4 km (43 %)	Umbau von Straßenräumen	2,6 km (6 %)
Grobkostenschätzung	Herstellung der Strecken: 7,1 Mio. € Ingenieurbauwerke und große Knotenpunkte: 1,4 Mio. €	Einrichtung/Anpassung von Fahrradstraßen/ Markierungen	15,4 km (38 %)

Tabelle 6: Bewertung der Variante 6

Realisierbarkeit und Attraktivität		
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	93%	+
Direktheit	1,06	+
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	10%	+
Fehlende soziale Sicherheit	35%	o
Steigung	131 m	o
Nutzbarkeit für S-Pedelec	77%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	8,5 Mio. €	o
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plangleich)	8 Stück	o
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	6%	o
Erschließungspotenzial		
Ergebnis Potenzialabschätzung	540 (470-605)	+
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	84.000	-
Arbeitsplätze	Große Anzahl an Arbeitsplätzen	+
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	5 Stück	o
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	41 Stück	+

3.4 Gegenüberstellung der Variantenbewertung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden vier Trassenvarianten detailliert untersucht und anhand eines einheitlichen Bewertungsrasters miteinander verglichen. Ziel der Gegenüberstellung ist es, die jeweiligen Stärken, Schwächen und planerischen Konsequenzen der Varianten transparent darzustellen und eine fachliche Einordnung jenseits einzelner Kennwerte zu ermöglichen.

Die Bewertung erfolgte entlang der drei Hauptkategorien Realisierbarkeit und Attraktivität, Handlungsaufwand sowie Erschließungsqualität. Innerhalb dieser Kategorien wurden mehrere Einzelkriterien betrachtet und gewichtet. Die nachfolgende Gegenüberstellung fasst die Ergebnisse zusammen und ordnet sie qualitativ ein.

Tabelle 7: Gegenüberstellung der Bewertungen der 4 Varianten

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 5	Variante 6
Realisierbarkeit & Attraktivität	0,95	1,65	1,30	1,70
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	0	+	+	+
Direktheit	0	0	0	+
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	-	+	0	+
Fehlende soziale Sicherheit	+	0	-	0
Steigung	-	+	0	0
Nutzbarkeit für S-Pedelec	+	0	0	0
Handlungsaufwand	0,25	1,80	2,00	1,25
Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards	-	+	+	0
Aufwand für größere Querungen (planfrei/plangleich)	-	+	+	0
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0	+	+	+
Erforderlicher Flächenerwerb	-	0	+	0
Erschließungsqualität	1,20	1,45	1,45	1,50
Ergebnis Potenzialabschätzung	-	0	0	+
Schulstandorte	+	+	+	+
Einwohnende	+	0	0	-
Arbeitsplätze	0	+	+	+
Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	0	+	+	0
Freizeit- / touristische Einrichtungen	0	0	0	+
Gesamtpunktzahl (gewichtet)	0,80	1,65	1,55	1,52

In der Gesamtschau erreichen die Varianten 2, 5 und 6 deutlich höhere Bewertungsergebnisse als Variante 1. Variante 2 weist mit einem Gesamtwert von 1,65 die höchste Punktzahl auf, gefolgt von Variante 5 (1,55) und Variante 6 (1,52). Variante 1 liegt mit 0,80 deutlich darunter und bildet das Schlusslicht der Bewertung.

Die Bewertungsergebnisse verdeutlichen, dass insbesondere Varianten mit hoher Umsetzbarkeit des angestrebten Standards, moderatem baulichen Aufwand und guter Einbindung in bestehende Strukturen insgesamt besser abschneiden als Varianten mit umfangreichen Neubauanteilen und hohem Flächenbedarf.

Realisierbarkeit und Attraktivität

Hinsichtlich der Realisierbarkeit und Attraktivität schneiden die Varianten 2, 5 und 6 durchweg positiv ab. Sie ermöglichen auf großen Teilen der Strecke eine Umsetzung des angestrebten Radvorrangroutenstandards in Bezug auf die Wegebreiten. Diese Varianten weisen günstige Werte in Bezug auf Direktheit, Steigung und Nutzbarkeit für schnelle Fahrräder (z. B. Pedelects) auf. Besonders hervorzuheben ist Variante 6, die in dieser Kategorie den höchsten Wert erreicht und sich durch eine sehr direkte Linienführung auszeichnet.

Variante 1 hingegen zeigt in dieser Kategorie deutliche Defizite. Die geringe Direktheit, hohe Steigungen und ein erhöhter Anteil an Nutzungskonflikten führen dazu, dass diese Variante insgesamt deutlich schlechter bewertet wird. Auch aus Sicht der Alltagstauglichkeit ergibt sich für Variante 1 kein überzeugendes Gesamtbild.

Handlungsaufwand

Der Handlungsaufwand stellt ein wesentliches Differenzierungsmerkmal zwischen den Varianten dar. Variante 5 erreicht hier den höchsten Wert (2,00), da sie mit geringem baulichem Aufwand, wenigen Ingenieursbauwerken und minimalem Flächenerwerb umsetzbar ist. Auch Variante 2 schneidet mit 1,80 sehr gut ab und weist ebenfalls einen moderaten Umsetzungsaufwand auf.

Variante 6 liegt mit einem mittleren Wert (1,25) im oberen Bereich, zeigt jedoch punktuell erhöhte Anforderungen, insbesondere durch notwendige Neubaumaßnahmen an der B 63 sowie Umbaumaßnahmen auf der Münsterstraße in Hamm. Variante 1 weist mit 0,25 den mit Abstand höchsten Handlungsaufwand auf (umfangreiche Neubauabschnitte, zahlreiche Ingenieurbauwerke sowie ein hoher Flächenbedarf).

Erschließungsqualität

Bei der Erschließungsqualität zeigt sich ein differenziertes Bild. Variante 6 erreicht hier den höchsten Wert (1,50), insbesondere aufgrund des sehr hohen ermittelten Radverkehrspotenzials, da diese Variante eine kürzere Gesamtstrecke und damit einen höheren potenziellen Radverkehrsanteil (siehe Abbildung 7) aufweist. Variante 2 und Variante 5 liegen mit jeweils 1,45 ebenfalls auf hohem Niveau und erschließen zahlreiche Flächen mit Einwohnende, Arbeitsplätze sowie relevante Schul- und Freizeitstandorte.

Variante 1 schneidet auch in dieser Kategorie am schlechtesten ab. Zwar werden einzelne Siedlungsbereiche gut erschlossen (hier insbesondere in Münster), insgesamt bleibt das Potenzial jedoch deutlich hinter den anderen Varianten zurück.

Fachliche Einordnung und Schlussfolgerungen

Die Gegenüberstellung der Varianten zeigt deutlich, dass sich Variante 2 in der Gesamtschau als fachlich ausgewogenste Lösung darstellt. Sie verbindet eine hohe Realisierbarkeit mit einem vergleichsweise geringen Handlungsaufwand und einer guten Erschließungswirkung. Entsprechend wurde sie im Rahmen des Abstimmungstermins vom Gutachter hervorgehoben, ohne andere Varianten bereits auszuschließen.

Varianten 5 und 6 stellen ebenfalls leistungsfähige Alternativen dar, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihrer Netzfunktion, ihres Verhältnisses zu bestehenden Velorouten sowie einzelner planerischer Herausforderungen. Variante 1 hingegen weist in nahezu allen Kategorien deutliche Nachteile auf und besitzt im Vergleich die geringste Weiterverfolgungsperspektive als F35+.

4 Weitere Umsetzung

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass für den F35+ zwischen Münster und Hamm grundsätzlich mehrere umsetzbare Trassenvarianten bestehen. Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Projekts sind jedoch neben der Auswahl und Priorisierung einzelner Varianten insbesondere Fragen der **Ausgestaltung**, der **Organisation** sowie des **weiteren Vorgehens** von zentraler Bedeutung. Das folgende Kapitel skizziert daher zum einen wesentliche Aspekte zur Gestaltung der Trasse, insbesondere im Hinblick auf Markierung und Wegweisung, und zum anderen die nächsten notwendigen Umsetzungsschritte sowie die variantenspezifischen Herausforderungen.

4.1 Gestaltung des F35+

Eine klare, einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für hochwertige Radverkehrsverbindungen. Unabhängig von der Wahl einer konkreten Trasse trägt insbesondere die Markierung und Wegweisung dazu bei, die Attraktivität, Verständlichkeit und Alltagsstauglichkeit des F35+ zu erhöhen.

Für Radvorrangrouten sind die wesentlichen Vorgaben zur Markierung und Beschilderung in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) enthalten. Während für Radschnellverbindungen ein eigenständiges Logo vorgesehen ist, existiert für Radvorrangrouten bislang kein landeseinheitlich definiertes Erscheinungsbild. Vor diesem Hintergrund wurde im Projektverlauf abgestimmt, auf ein eigenes Logo für den F35+ zu verzichten, um eine weitere Ausdifferenzierung von Routenmarkierungen und -bezeichnungen zu vermeiden.

Stattdessen bietet es sich an, die Gestaltungssystematik der Velorouten zu nutzen bzw. daran anzuknüpfen. In der Stadt Münster befindet sich die Symbolik für die Velorouten derzeit noch in der Entwicklung, erste Testabschnitte wurden bereits entsprechend markiert. Die dabei gewonnenen Erfahrungen können perspektivisch auch für den F35+ herangezogen werden, insbesondere auf den gemeinsamen oder angrenzenden Abschnitten bis nach Drensteinfurt, der auch in der Konzeption der Velorouten der Stadtregion Münster enthalten ist. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auch auf Landesebene derzeit Entwicklungen zur Kennzeichnung hochwertiger Radverbindungen erfolgen, deren Ergebnisse in der weiteren Ausgestaltung abzuwarten sind.

Zentrale gestalterische Elemente können dabei linienhafte Markierungen entlang des Streckenverlaufs sein, die sowohl eine informelle Orientierungsfunktion als auch eine gestalterische Wirkung entfalten. Vorgesehen sind hierfür insbesondere beidseitige, unterbrochene grüne Farbstriche entlang der Fahrbahnbegrenzung, mit denen die Radvorrangroute über längere Abschnitte hinweg nachvollziehbar gemacht werden kann (siehe Abbildung 12). Ergänzend können in regelmäßigen Abständen Fahrrad-Piktogramme eingesetzt werden, um die Vorrangfunktion des Radverkehrs zu verdeutlichen und die Wiedererkennbarkeit der Verbindung zu stärken.

Die Wegweisung sollte grundsätzlich auf dem bestehenden System der zielorientierten Radwegweisung nach HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen) aufbauen. Ergänzend können routenspezifische Zusatzelemente eingesetzt werden, etwa in Form von Zusatzplaketten oder begleitenden Informationen entlang der Strecke. Punktuelle wegebegleitende Elemente wie Kilometrierungen, Zählstellen oder Servicepunkte können zusätzlich zur Sichtbarkeit und Identifikation mit der Route beitragen.

Abbildung 12: Markierung einer Veloroute in Dortmund



Quelle: Planersocietät

Insgesamt empfiehlt sich ein pragmatisches, schrittweises Vorgehen bei der Gestaltung des F35+. Markierungs- und Wegweisungselemente können abschnittsweise umgesetzt und bei Bedarf weiterentwickelt werden, ohne einer endgültigen Trassenentscheidung oder landesweiten Festlegungen vorgreifen zu müssen. So bleibt der Gestaltungsspielraum gewahrt und eine Anpassung an zukünftige Standards auf kommunaler und Landesebene möglich.

4.2 Weitere Umsetzungsschritte

Auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der bisherigen Abstimmungen wird empfohlen, das weitere Vorgehen zum F35+ schrittweise und in enger Abstimmung mit den landesweiten Entwicklungen auszurichten.

Abbildung 13: Prinzipdarstellung der nächsten Planungsschritte



Quelle: eigene Darstellung

Zunächst ist eine strategische Einordnung der Ergebnisse erforderlich. Hierzu zählt insbesondere die Vorstellung der Machbarkeitsstudie in Verwaltung und Politik. Die Studie kann als Information und fachliche Grundlage für das weitere Vorgehen dienen und in zukünftige Entscheidungsprozesse eingebracht werden.

Zentraler Bezugspunkt für die nächsten Schritte sollte das landesweite Radvorrangnetz Nordrhein-Westfalens sein. Insbesondere die Einstufung der Verbindung Münster – Hamm innerhalb dieses Netzes wird voraussichtlich maßgeblichen Einfluss auf die strategische Bedeutung der Strecke sowie auf die Förderfähigkeit zukünftiger Planungsschritte haben. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, die weiteren Entscheidungen zeitlich mit den landesseitigen Festlegungen zu synchronisieren und die entsprechenden Entwicklungen aufmerksam zu verfolgen.

Parallel dazu wird empfohlen, die Rahmenbedingungen der Fördermittel auf Landes- und Bundesebene kontinuierlich zu beobachten. Ziel sollte es sein, zu einem geeigneten Zeitpunkt handlungsfähig zu sein und frühzeitig die Voraussetzungen für eine mögliche Förderung der nächsten Planungsebene zu schaffen.

Vor dem Vorliegen belastbarer landesweiter Entscheidungen wird derzeit davon abgeraten, eine verbindliche Festlegung auf eine einzelne Variante oder einen sofortigen Einstieg in weiterführende Planungen vorzunehmen. Die Machbarkeitsstudie bietet bereits eine belastbare fachliche Grundlage, auf der bei veränderten Rahmenbedingungen kurzfristig aufgebaut werden kann.

Perspektivisch wird empfohlen, eine gemeinsame Vorplanung für den gesamten Verlauf zwischen Münster und Hamm anzustreben. Diese Vorplanung könnte – abhängig von der Einordnung im Radvorrangnetz und den Förderkonditionen – entweder auf eine Vorzugsvariante ausgerichtet sein oder Elemente mehrerer Varianten zusammenführen, sofern dies fachlich und organisatorisch sinnvoll erscheint. Ein gemeinsamer Planungsansatz ermöglicht es, Übergänge zwischen Kommunen, Zuständigkeitsfragen sowie unterschiedliche Ausbaustandards frühzeitig abzustimmen und Doppelstrukturen zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang ist auch die Klärung der interkommunalen Zusammenarbeit und Federführung von Bedeutung, da der F35+ mehrere Kommunen und Baulastträger betrifft. Der Projektverlauf hat gezeigt, dass eine abgestimmte Vorgehensweise erforderlich ist, gleichzeitig jedoch unterschiedliche kommunale Rahmenbedingungen, Planungsstände und Prioritäten zu berücksichtigen sind.

Die in der Machbarkeitsstudie herausgearbeiteten variantenspezifischen Herausforderungen – etwa Neubauanteile, Flächenerwerb, Umbauanforderungen an bestehenden Hauptverkehrsstraßen oder mögliche Synergieeffekte mit den Velorouten – sollten dabei als wichtige Hinweise für eine spätere Vertiefung verstanden werden. Diese Aspekte können zielgerichtet im Rahmen einer Vorplanung weiter untersucht werden, sobald die übergeordneten Rahmenbedingungen geklärt sind.

Insgesamt wird empfohlen, den F35+ als mittel- bis langfristige Entwicklungsperspektive zu betrachten. Die jetzige Phase sollte vorrangig der Positionierung, Beobachtung relevanter Entwicklungen und inhaltlichen Vorbereitung dienen, um bei günstigen Rahmenbedingungen gemeinsam und koordiniert in die nächste Planungsebene einsteigen zu können.

5 Fazit

Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde erstmals systematisch untersucht, unter welchen Voraussetzungen eine hochwertige Radverkehrsverbindung zwischen Münster und Hamm als Fortführung des F35 realisierbar ist. Die Studie zeigt, dass der Korridor aus verkehrsplanerischer Sicht über ein relevantes Potenzial für den Radverkehr verfügt und grundsätzlich mehrere umsetzbare Trassenoptionen bestehen.

Die Durchführung einer detaillierten Potenzialabschätzung verdeutlicht, dass die Mindestanforderungen für einen Radschnellweg im Untersuchungsraum nicht erreicht werden, der Bedarf und die Nutzungsperspektiven jedoch klar für eine hochwertige Radvorrangroute sprechen. Der gewählte Qualitätsstandard nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) stellt dabei einen fachlich begründeten, realistischen und förderfähigen Rahmen dar, der zugleich an bestehende Standards wie die Velorouten der Stadtregion Münster und der Kreise anschlussfähig ist.

Im Rahmen der Variantenentwicklung und -bewertung wurden vier Trassenvarianten betrachtet, die unterschiedliche räumliche, funktionale und planerische Ansätze abbilden. Die vergleichende Bewertung macht deutlich, dass insbesondere Varianten mit hoher Umsetzbarkeit des angestrebten Standards, moderatem baulichen Aufwand und einer guten Einbindung in bestehende Infrastrukturen insgesamt besser abschneiden als Varianten mit hohen Neubauanteilen oder erheblichem Flächenbedarf. Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse, dass alle untersuchten Varianten mit spezifischen Herausforderungen verbunden sind, die im weiteren Planungsprozess vertieft zu betrachten wären.

Die Machbarkeitsstudie versteht sich bewusst nicht als abschließende Entscheidungsvorlage für eine konkrete Trassenführung, sondern als strategische Entscheidungsgrundlage. Sie schafft Transparenz über Chancen, Grenzen und Abhängigkeiten einer Umsetzung und ordnet den F35+ in einen übergeordneten planerischen Kontext ein. Von zentraler Bedeutung ist dabei die weitere Entwicklung des landesweiten Radvorrangnetzes Nordrhein-Westfalens sowie die zukünftige Einordnung der Verbindung Münster – Hamm innerhalb dieses Netzes, da hiervon sowohl die strategische Bedeutung als auch die Förderfähigkeit maßgeblich abhängen.

Insgesamt zeigt die Studie, dass der F35+ als mittel- bis langfristige Entwicklungsperspektive zu verstehen ist. Die vorliegenden Ergebnisse ermöglichen es den beteiligten Kommunen, die weiteren Schritte abgestimmt und vorbereitet anzugehen, Förderkulissen gezielt im Blick zu behalten und bei geeigneten Rahmenbedingungen eine gemeinsame Vorplanung für den gesamten Verlauf einzuleiten. Damit leistet die Machbarkeitsstudie einen wichtigen Beitrag zur koordinierten Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Münsterland und an der Schnittstelle zum östlichen Ruhrgebiet.

6 Anlagen

Großformatige PDF-Karten zu...

- erreichbarem Standard
- zukünftiger, empfohlener Führungsform
- notwendigen Maßnahmen an Strecken und Knotenpunkten

Abschlusspräsentation mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Maßnahmenkataster mit einer Zusammenstellung des Bestands und der Maßnahmenempfehlung der Streckenabschnitte und wichtiger Knotenpunkte (Excel-Datei sowie Shape-Datei)