

Abschlusspräsentation

Machbarkeitsstudie F35+

Münster – Hamm

Mai 2026



Übersicht

Machbarkeitsstudie F35+

- TOP 1** Projekthintergrund, Methodik und Ausgangslage
- TOP 2** Potenzialermittlung und Standards
- TOP 3** Variantenentwicklung und Bewertung
- TOP 4** Weitere Umsetzungsschritte



Zielsetzung des Projekts

- Studie F35 Verbindung Zwolle (NL) – Münster liegt bereits vor
- Erweiterung um F35+ für leistungsfähige Radverkehrsinfrastruktur zwischen Münster und Hamm
- Förderung eines vernetzten Radvorrangnetzes in NRW
- Analyse infrastruktureller, verkehrlicher und raumplanerischer Voraussetzungen
- Identifikation geeigneter Linienführungen für F35+
- Ermittlung geeigneter Qualitätsstandards



Einbettung in bestehende Konzepte

- Masterplan F35 Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster
- Radschnellweg Ruhr
- OWL 2.0 derzeit bis Rheda-Wiedenbrück
- Velorouten Stadtregion Münster
- Landesweites Radvorrangnetz (in Erstellung)
- Kommunale Radverkehrsnetze



Potenzialabschätzung und Qualitätsstandards

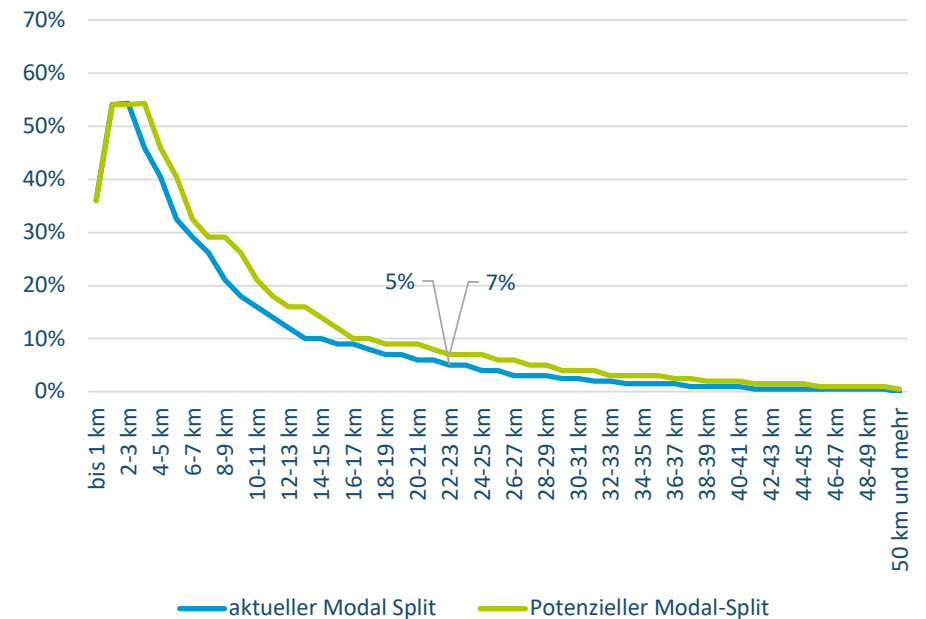
Ergebnisse der Potenzialabschätzung

Erste Abschätzung auf Grundlage der Pendlerdaten

Annahmen

- **Schon heute** erreicht man auf den Strecken eine durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit von 17 bis 19 km/h
- Durch den **Ausbau des F35+** soll eine durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit von 21 bis 23 km/h erreicht werden
- Hierdurch ergibt sich eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in den jeweiligen Wegelängen
- Aufgrund von Krankheitstagen, Urlauben etc. wird an 0,8 Tagen mit dem Rad gefahren
- Pendelnde nutzen das Fahrrad auf dem Hin- und Rückweg

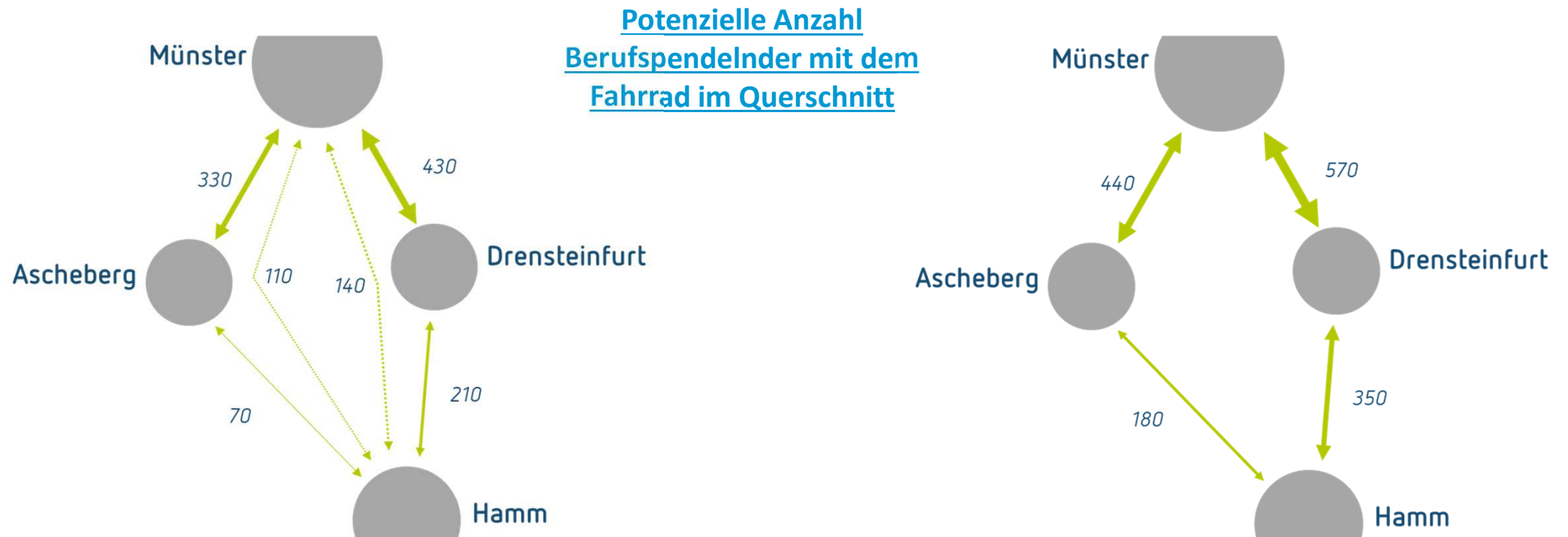
Radverkehrsanteil nach Wegelänge
im Untersuchungsgebiet



Quelle: Eigene Berechnungen der Planersocietät auf Datengrundlage der HHB Kreis Warendorf (2023), Kreis Coesfeld (2022), Stadt Münster (2022)

Potenzialabschätzung und Qualitätsstandards

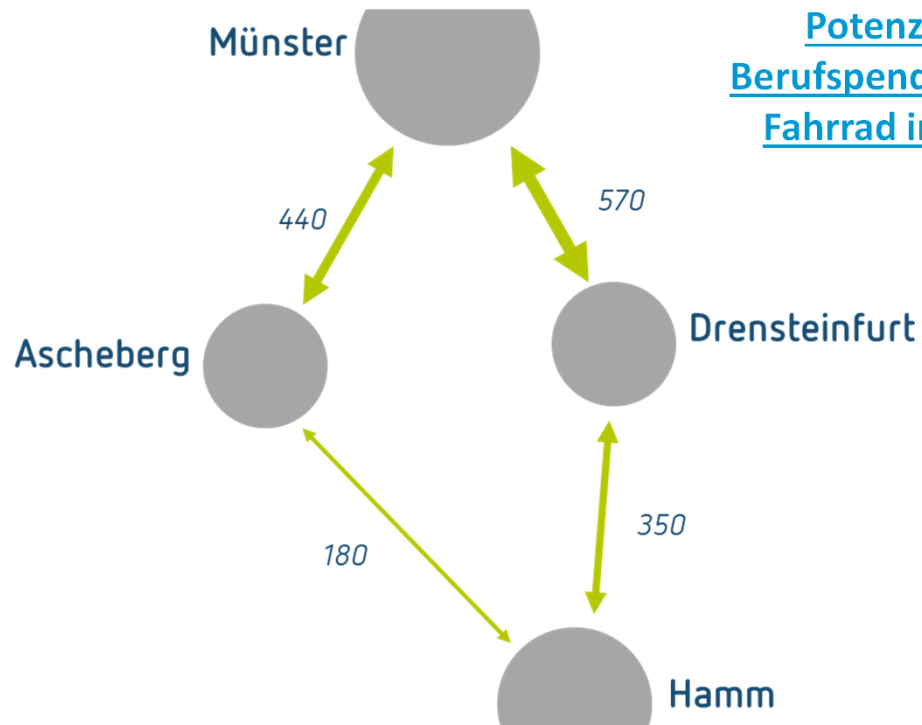
Ergebnisse der Potenzialabschätzung



Quelle: Eigene Berechnung der Planersocietät auf Datengrundlage der HHB Kreis Warendorf (2023), Kreis Coesfeld (2022), Stadt Münster (2022), Pendlerdaten des Pendleratlas Deutschland (2024)

Potenzialabschätzung und Qualitätsstandards

Ableitung eines angestrebten Qualitätsstandards



Potenzielle Anzahl Berufspendelnder mit dem Fahrrad im Querschnitt

Grundstandard (nach ERA)
Potenzial bis 500 Radfahrende im Querschnitt

Radvorrangroute (nach H RSV)
Potenzial zwischen 500 und 2.000 Radfahrenden im Querschnitt

Vergleichbar mit Velorouten

Radschnellverbindung (nach H RSV)
Potenzial von mind. 2.000 Radfahrenden im Querschnitt

Quelle: Eigene Berechnung der Planersocietät auf Datengrundlage der HHB Kreis Warendorf (2023), Kreis Coesfeld (2022), Stadt Münster (2022), Pendlerdaten des Pendleratlas Deutschland (2024)

Exkurs: Abstimmungen mit dem Ministerium

Zusammenspiel zwischen landesweitem Radvorrangnetz, den darin abgebildeten Standards und der Förderfähigkeit

- „Fördervoraussetzung ist, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Für den Neubau einer Veloroute bedeutet dies, dass die **Maßgaben der H RSV** zu beachten sind.“
- „Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das für Verkehr zuständige Ministerium [wird sich] vorrangig an der **Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz** orientieren.“
- „Ein Ausbaustandard oberhalb der Festlegungen des Radvorrangnetzes wird nicht gefördert beziehungsweise finanziert werden können.“

→ **Nutzung der Standards der H RSV (Radvorrangroute) für die weitere Maßnahmenplanung und Bewertung**

→ **Ergebnisse der Erstellung des landesweiten Radvorrangnetzes sind genau zu beobachten/ im Rahmen weiterer möglicher Beteiligungen zu kommentieren (z. B. im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung)**

*Referat VI A 1 - Planung von Bundesfern- und Landesstraßen, einschl. begleitender Radwege sowie Radschnellverbindungen, Straßenbedarfspläne
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen*

Potenzialabschätzung und Qualitätsstandards

Standard der Radvorrangroute

Übersicht

- Zügig befahrbar
- Möglichst direkt und umwegfrei
- Stetige Führung
- Hohe Belagsqualität
- Ermöglichen von Überholvorgängen sowohl im Einrichtungs- als auch im Zeitrichtungsverkehr durch erhöhte Breiten der Radinfrastrukturen
- Gute Erkennbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Radverkehrsführung
- Wenig Zeitverluste durch Warten, Halten und Beschleunigen

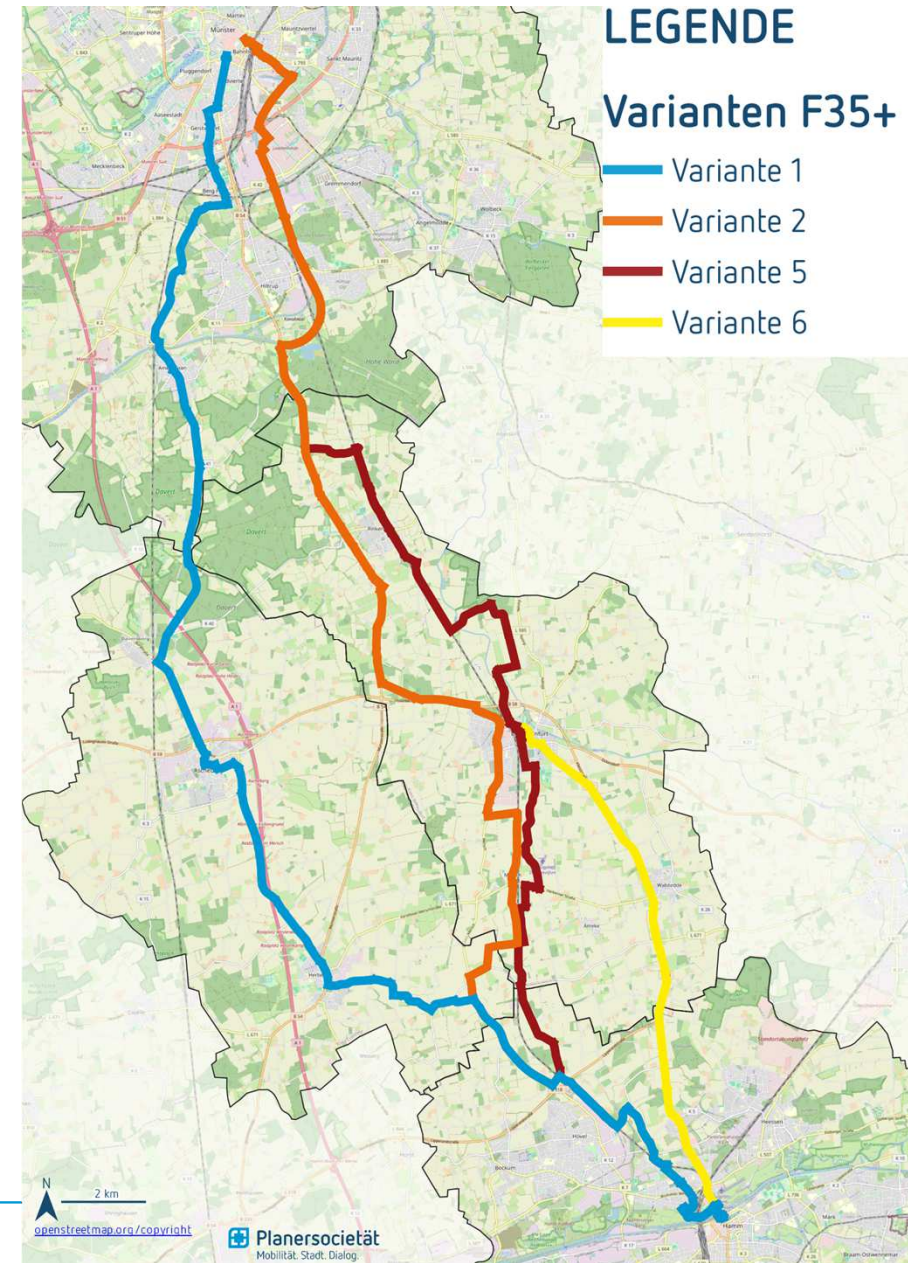


Bewertete Varianten

Parameter bei der Entwicklung

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

Fortlaufende Anpassung im Rahmen der Beteiligungen der Akteure



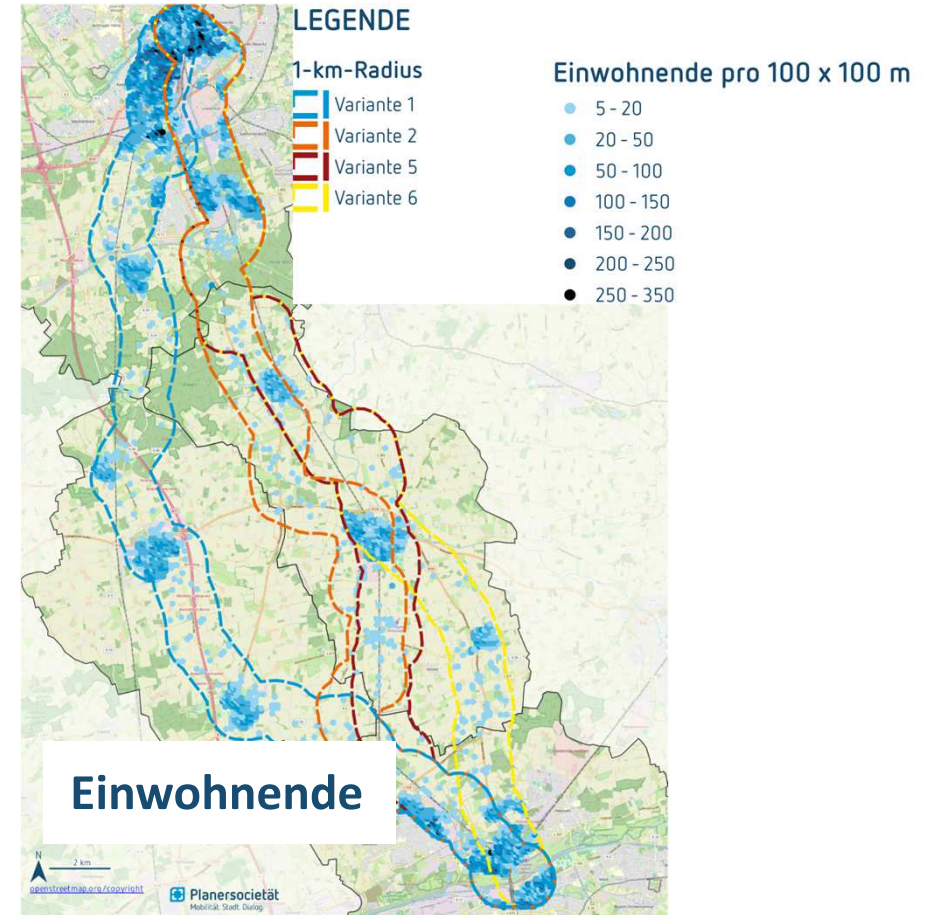
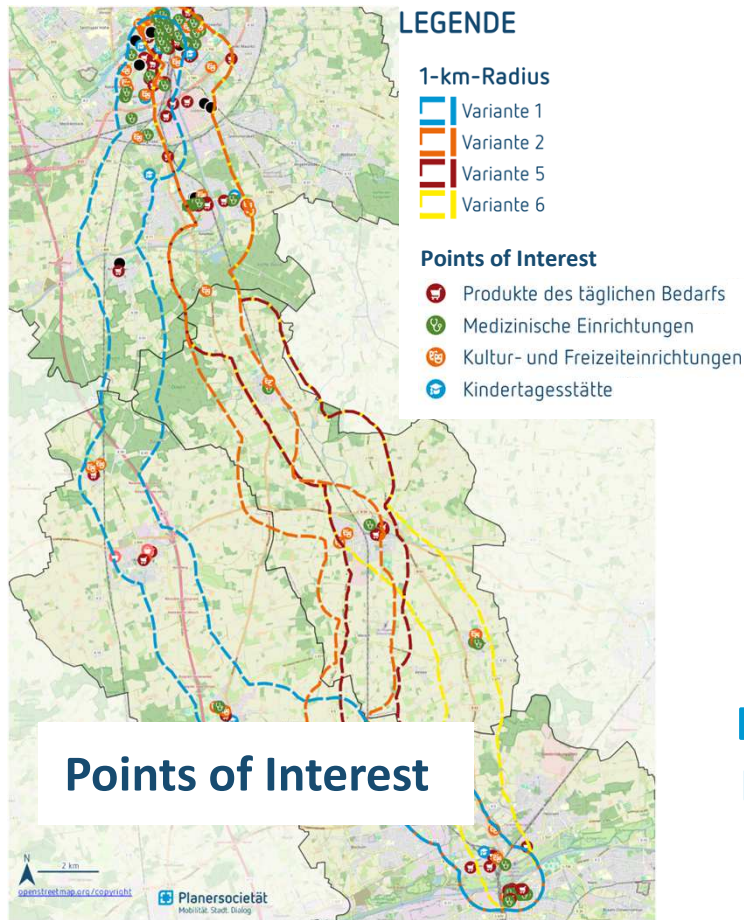
Variantenentwicklung und Bewertung

Vorstellung Bewertungsraster

Übersicht der Parameter und Gewichtung

Realisierbarkeit und Attraktivität	45%	Handlungsaufwand	30%	Erschließungswirkung	25%
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards (Führungsform und Dimensionierung)	40%	Finanzieller Aufwand zur Herstellung des Standards an den Strecken, Knoten und Bauwerken	40%	Ergebnis Potenzialabschätzung	25%
Direktheit	15%	Planungsaufwand für größere Ingenieursbauwerke	15%	Schulstandorte	25%
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz- und Fußverkehr	15%	Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	25%	Einwohnende	20%
Fehlende soziale Sicherheit	10%	Erforderlicher Flächenerwerb	20%	Arbeitsplatzschwerpunkte	10 %
Steigung	10%			Verknüpfungspunkte zum SPNV	10%
Nutzbarkeit für E-Bikes	10%			Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	10%

Bewertung der Erschließungsqualität



Beispiele zur
Bewertung der
Erschließungs-
qualität

Variantenentwicklung und Bewertung

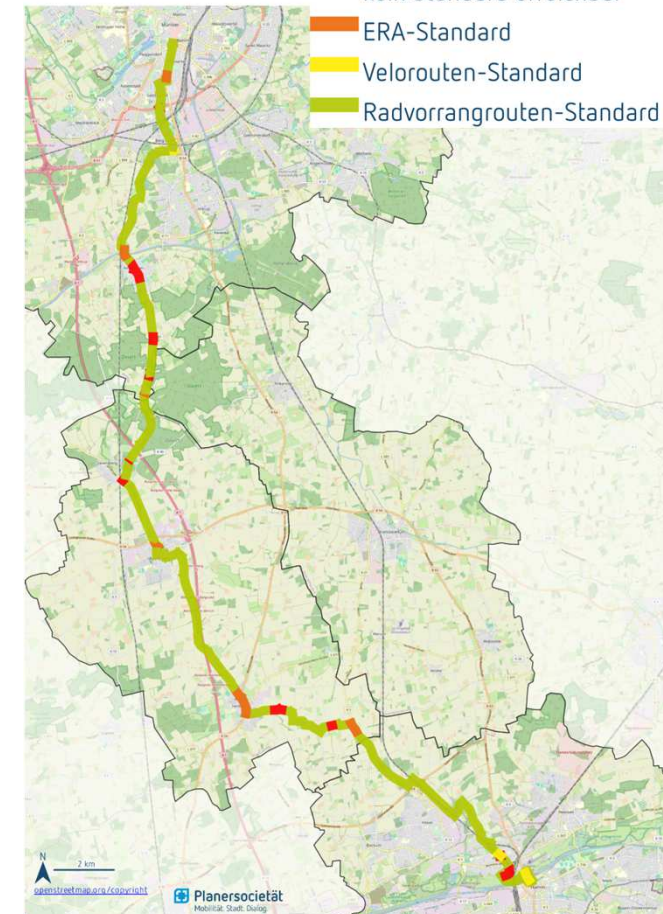
Bewertung Variante 1

Kriterium	Wert	Bewertung
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 E-Bikes	90%	+
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	14,8 Mio. €	-
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	11 Stück	-
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	2%	0
Erforderlicher Flächenerwerb	16%	-
Erschließungsqualität		
Ergebnis Potenzialabschätzung (Radpendelnde im Querschnitt)	310 (180-440)	-
Schulstandorte	7 Stück	+
Einwohnende	100.000	+
Arbeitgeberschwerpunkte	mittel	0
Verknüpfungspunkte zum SPNV	5 Stück	0
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	33 Stück	0

LEGENDE

Erreichbarer Standard

- kein Standard erreichbar
- ERA-Standard
- Velorouten-Standard
- Radvorrangrouten-Standard



Variantenentwicklung und Bewertung

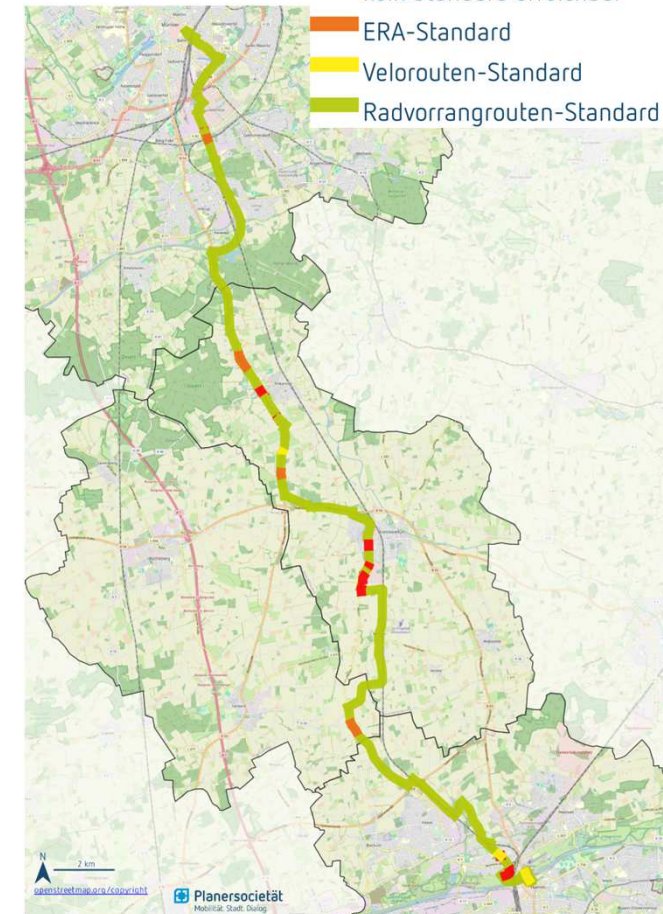
Bewertung Variante 2

Kriterium	Wert	Bewertung
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 E-Bikes	74%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	7,1 Mio. €	+
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	6 Stück	+
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	4%	o
Erschließungsqualität		
Ergebnis Potenzialabschätzung (Radpendelnde im Querschnitt)	400 (310-480)	o
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	90.000	o
Arbeitgeberschwerpunkte	hoch	+
Verknüpfungspunkte zum SPNV	7 Stück	+
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	34 Stück	o

LEGENDE

Erreichbarer Standard

- kein Standard erreichbar
- ERA-Standard
- Velorouten-Standard
- Radvorrangrouten-Standard



Variantenentwicklung und Bewertung

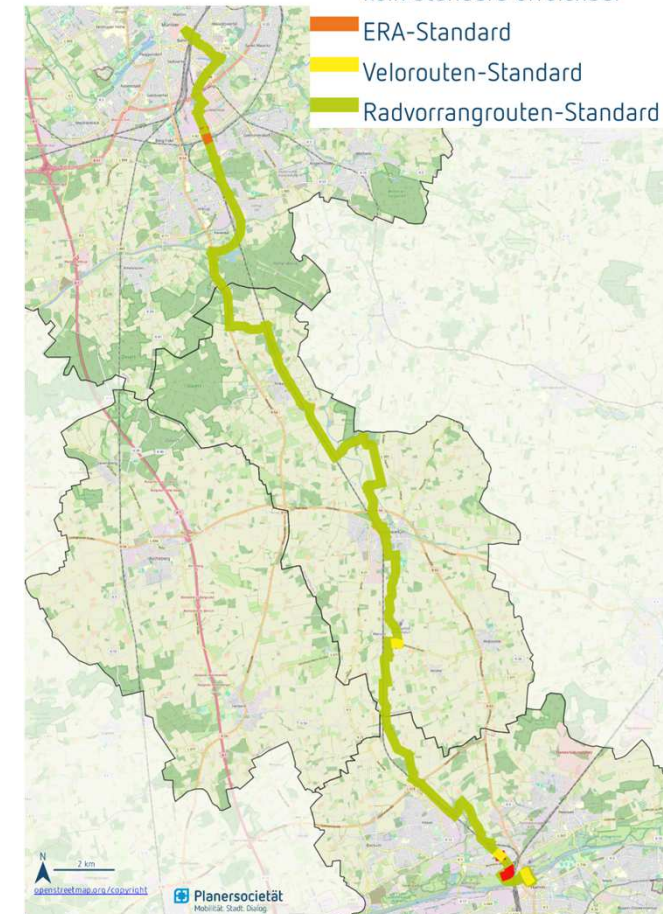
Bewertung Variante 5

Kriterium	Wert	Bewertung
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 E-Bikes	77%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	6,1 Mio. €	+
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	6 Stück	+
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	1%	+
Erschließungsqualität		
Ergebnis Potenzialabschätzung (Radpendelnde im Querschnitt)	460 (350-570)	o
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	91.000	o
Arbeitgeberschwerpunkte	hoch	+
Verknüpfungspunkte zum SPNV	7 Stück	+
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	37 Stück	o

LEGENDE

Erreichbarer Standard

- kein Standard erreichbar
- ERA-Standard
- Velorouten-Standard
- Radvorrangrouten-Standard



Variantenentwicklung und Bewertung

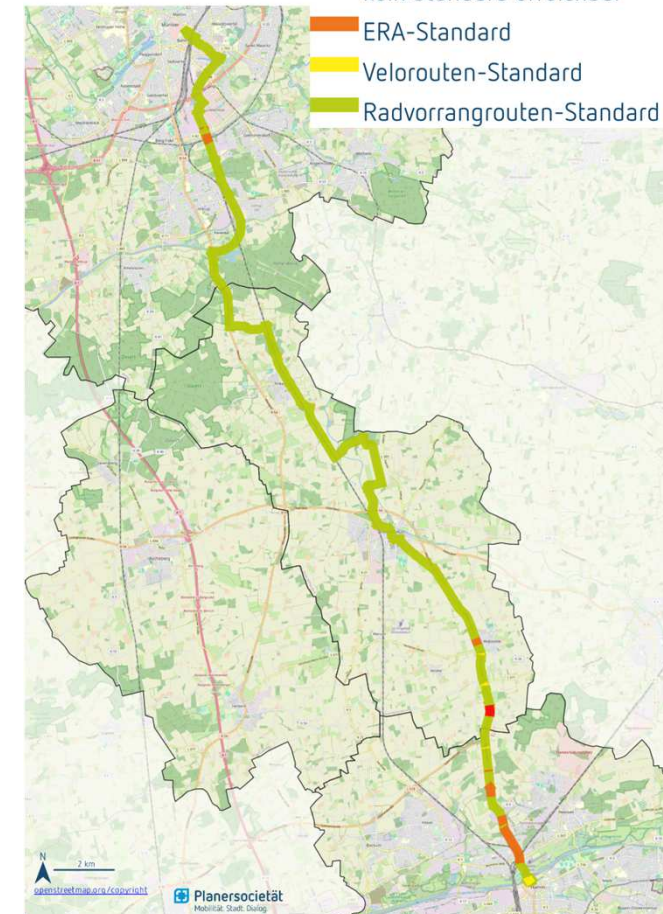
Bewertung Variante 6

Kriterium	Wert	Bewertung
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 E-Bikes	77%	o
Handlungsaufwand		
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	8,5 Mio. €	o
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	8 Stück	o
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	0%	+
Erforderlicher Flächenerwerb	6%	o
Erschließungsqualität		
Ergebnis Potenzialabschätzung (Radpendelnde im Querschnitt)	540 (470-605)	+
Schulstandorte	8 Stück	+
Einwohnende	84.000	-
Arbeitgeberschwerpunkte	hoch	+
Verknüpfungspunkte zum SPNV	5 Stück	o
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	41 Stück	+

LEGENDE

Erreichbarer Standard

- kein Standard erreichbar
- ERA-Standard
- Velorouten-Standard
- Radvorrangrouten-Standard



Variantenentwicklung und Bewertung

Gegenüberstellung der Bewertungen

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 5	Variante 6
Realisierbarkeit und Attraktivität				
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	o	+	+	+
Direktheit	o	o	o	+
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	-	+	o	+
Fehlende Soziale Sicherheit	+	o	-	o
Steigung	-	+	o	o
Nutzbarkeit für E-Bikes	+	o	o	o
Handlungsaufwand				
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	-	+	+	o
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	-	+	+	o
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	o	+	+	+
Erforderlicher Flächenerwerb	-	o	+	o
Erschließungsqualität				
Ergebnis Potenzialabschätzung (Radpendelnde im Querschnitt)	-	o	o	+
Schulstandorte	+	+	+	+
Einwohnende	+	o	o	-
Arbeitgeberschwerpunkte	o	+	+	+
Verknüpfungspunkte zum SPNV	o	+	+	o
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	o	o	o	+

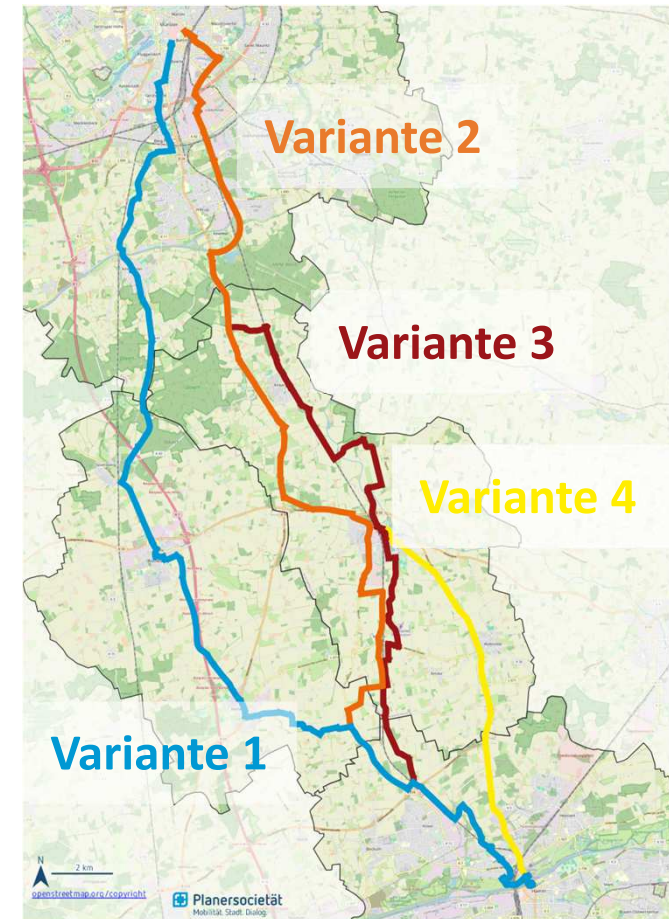
Variantenentwicklung und Bewertung

Gegenüberstellung der Bewertungen

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 5	Variante 6
Realisierbarkeit und Attraktivität	0,95	1,65	1,30	1,70
Umsetzbarkeit des angestrebten Standards	o	+	+	+
Direktheit	o	o	o	+
Nutzungskonflikte nach Herstellung mit Kfz-Verkehr und Fußverkehr	-	+	o	+
Fehlende Soziale Sicherheit	+	o	-	o
Steigung	-	+	o	o
Nutzbarkeit für E-Bikes	+	o	o	o
Handlungsaufwand	0,25	1,80	2,00	1,25
Finanzieller Aufwand zur Herstellung der Variante	-	+	+	o
Aufwand für größere Ingenieursbauwerke und Knoten	-	+	+	o
Eingriffe insb. in Naturschutzgebiete	o	+	+	+
Erforderlicher Flächenerwerb	-	o	+	o
Erschließungsqualität	1,20	1,45	1,45	1,50
Ergebnis Potenzialabschätzung	-	o	o	+
Schulstandorte	+	+	+	+
Einwohnende	+	o	o	-
Arbeitsgeberschwerpunkte	o	+	+	+
Verknüpfungspunkte zum SPNV	o	+	+	o
Freizeiteinrichtungen/ touristische Einrichtungen	o	o	o	+
Gesamtpunktzahl	0,80	1,65	1,55	1,52

Fazit der Gegenüberstellung der Varianten

- Mehrere Varianten sind machbar und führen zu einer attraktiven Radverbindung
- Variante 1 ist auf der Verbindung Münster – Hamm wenig vielversprechend für eine Radvorrangroute. Die Weiterverfolgung einer guten Radverbindung zwischen Ascheberg und Hamm erscheint jedoch vor dem Hintergrund eines regionalen Radwegenetzes trotzdem notwendig
- Insbesondere Variante 2 schneidet in keinem Punkt schlecht ab, sodass diese prioritär weiterverfolgt werden sollte
- Varianten sind keine starren Strecken, sondern können im weiteren Verlauf auch wieder miteinander verknüpft werden, wenn dies sinnvoll ist (z. B. Variante 2 und 3 zwischen Drensteinfurt und Hamm)



Weitere Umsetzungsschritte

Was sind die nächsten zentralen Schritte?



www.planersocietaet.de

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit.

Planersocietät

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Pia Lesch

Fon 02 31 / 58 96 96-27

Fax 02 31 / 58 96 96-18

Lesch@planersocietaet.de