



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.12.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

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

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Veloroute 1 Greven - Münster, Abschnitt 3: Fahrradstraße Piusallee zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg
 Planungsbeschluss

Beratungsfolge

21.01.2025	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Vorberatung
12.02.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung für die Veloroute 1, Abschnitt 3 Piusallee zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg wird auf der Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfs (s. Anlage 1) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 1.500.000€ entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen aus Fördermitteln, über deren Höhe die Verwaltung derzeit noch mit der Bezirksregierung in Abstimmung steht und die deshalb erst zum Baubeschluss mitgeteilt werden können.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen		für Baumaßnahmen	2026	750.000	
			2027	750.000	
Summe der Auszahlungen				1.500.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2025 bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2028 ff.	15.000	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2028 ff.	37.500	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2028 ff.	22.500	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

Hintergrund:

Mit Einführung der neuen Qualitätsstandards Radverkehr im Jahr 2019 und der darauffolgenden Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen im Stadtgebiet haben Münsters Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität erhalten. Speziell als Elemente von Velorouten wickeln Fahrradstraßen in ihrer neuen Ausgestaltung nicht nur wachsende Radverkehrsmengen ab, sondern leisten neben dieser Mehrbeanspruchung zeitgleich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und somit einen signifikanten Mehrwert für die Stärkung des stadtweiten Radverkehrs.

Die Planungs- und Umsetzungsprozesse der vergangenen Jahre an Münsters Fahrradstraßen haben dabei aufgezeigt, wie wichtig die Information und Beteiligung der Anliegenden, Nutzenden als auch der interessierten Bürgerschaft am Umgestaltungsprozess ist. Aus diesem Grund hat die Verwaltung Leitlinien der Kommunikation zur Umsetzung von Fahrradstraße entwickelt, die der Politik im Frühjahr 2021 vorgestellt wurden (vgl. V/0038/2021).

Ein aus den Leitlinien abgeleitetes Kommunikationskonzept wurde in der Vorplanung zur Umgestaltung der Piusallee zwischen Niedersachsenring und Hoher Heckenweg angewendet.

Der Streckenabschnitt ist Teil der Veloroute 1 Greven-Münster via Zentrum Nord (vgl. Abb. 1) und wird unter der Vorhabenummer 8 als Prio-1-Maßnahme in den Handlungsempfehlungen (vgl. V/0493/2023) und im priorisierten Umsetzungskonzept (vgl. V/0456/2024) zum Fahrradnetz 2.0 geführt.

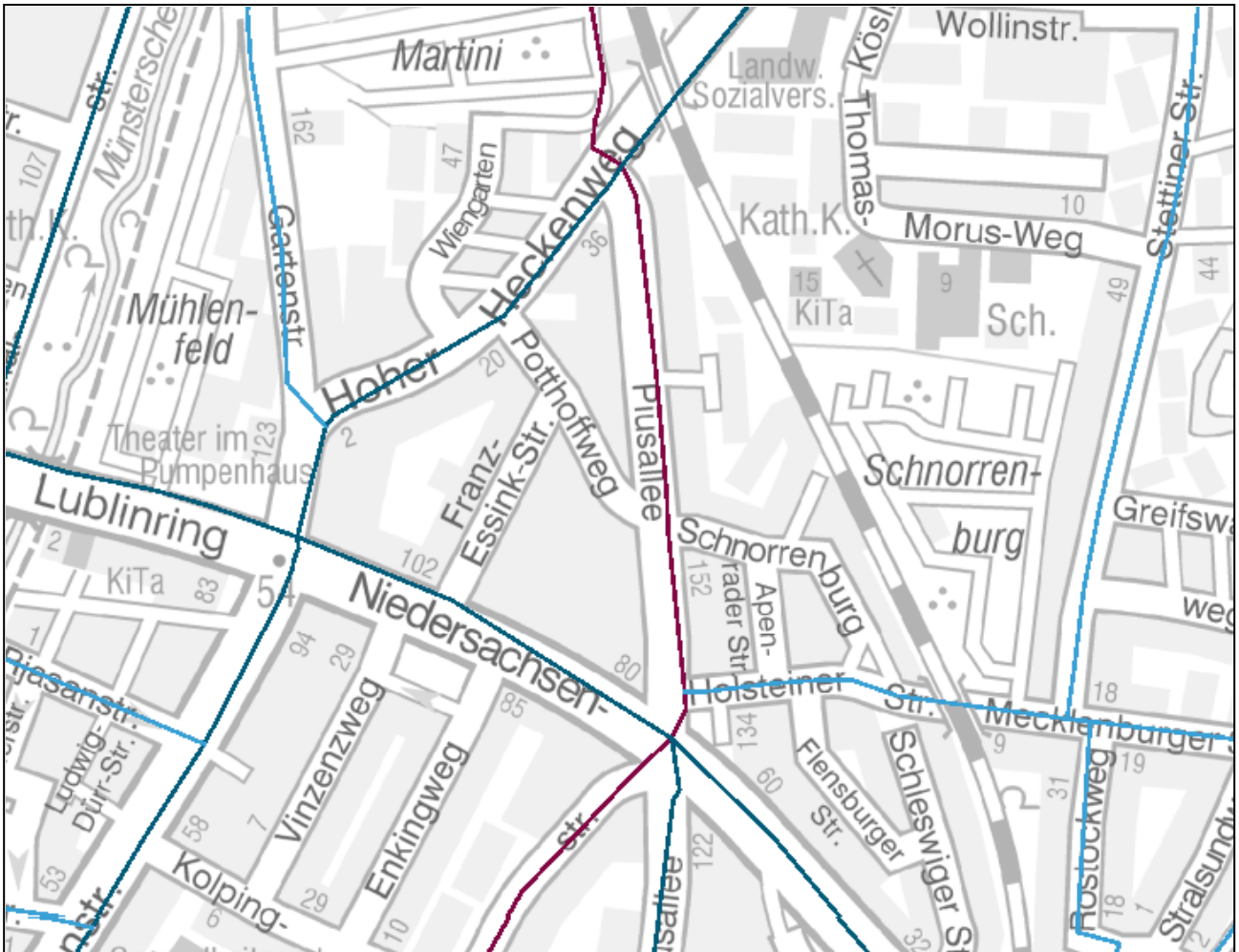


Abb. 1: Abschnitt der Piusallee zwischen Hoher Heckenweg und Niedersachsenring im Fahrradnetz2.0 (Veloroute = violett, Hauptroute = dunkelblau, Basisroute = hellblau)

Bestandssituation

Die Piusallee weist im Abschnitt Hoher Heckenweg bis Niedersachsenring mit einer Fahrbahnbreite von 9,00 - 9,20 m einen verhältnismäßig breiten Querschnitt auf. Im genannten Abschnitt befinden sich zwei Bushaltestellen („Niedersachsenring“ und „Hoher Heckenweg“), die von den Stadtbus-Linien 6 und 8 sowie vom Nachtbus N82 der Stadtwerke angeeignet werden. Seit der baustellenbedingten Vollsperrung der Piusallee im Januar 2020 fahren die Buslinien eine Umleitung über die Gartenstraße und den Hohen Heckenweg, die o. g. Haltestellen werden nicht bzw. als Ersatzhaltestellen angefahren. Zur Schonung der provisorisch geschlossenen Fahrbahndecke blieb die Bus-Umleitung auch nach Aufhebung der baustellenbedingten Vollsperrung bestehen.

Die Piusallee wird fast im gesamten Straßenverlauf am Fahrbahnrand einseitig für Kfz-Parken genutzt. Um eine ausreichende Restfahrbahnbreite für den Begegnungsfall Bus-Bus sicherzustellen, ist das Parken auf der Fahrbahn nur auf einer Fahrbahnseite erlaubt. Die Parkbereiche sind in Abschnitten alternierend ausgewiesen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aufgrund von Straßenschäden für den gesamten Streckenabschnitt der Piusallee auf 30 km/h reduziert.

Die beidseitig vorhandenen, straßenbegleitenden Radwege verlaufen teilweise direkt am Fahrbahnrand, teilweise hinter den bestehenden Baumscheiben und weisen Breiten von nur 1,30 bis 1,70 m auf. An punktuellen Engstellen verringert sich die Radwegbreite auf 90 cm.

Die Straße wird beidseitig durchgehend von großen Bäumen gesäumt. Die Baumscheiben sind für die Größe der Bäume teilweise vollkommen unterdimensioniert und das Wurzelwerk hat an mehreren Stellen das Geh- und Radwegpflaster bereits angehoben.



Abb. 2: Bestandssituation - Radweg



Abb. 3: Bestandssituation – Fahrbahnquerschnitt



Abb. 4: Bestandssituation- Engstelle im Radweg



Abb. 5: Bestandssituation – Breiten

Planung

Die Piusallee soll im o. g. Abschnitt aufgrund Ihrer Netzbedeutung (Teil der Veloroute 1 Münster-Greven) eine maßgebliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erfahren. Zunächst wurde hierfür ein velorouten-konformer Ausbau im Bereich der Nebenanlagen favorisiert. Im Zuge der Vorplanung hat sich jedoch gezeigt, dass der Ausbau der vorhandenen, beidseitigen Hochbord-Radwege nur unter massivem Eingriff in die ohnehin bereits unterdimensionierten Baumscheiben des erhaltenswerten Baumbestandes möglich wäre, was dem langfristigen Erhalt der wertvollen Grünstrukturen in der Piusallee entgegenstehen würde. Ebenso wurde die Einrichtung eines Zweirichtungsweges geprüft und verworfen, da hier massive Bedenken hinsichtlich der Radverkehrssicherheit aufgrund der Vielzahl von Radweg-Querungen durch Kfz an den privaten Grundstückszufahrten gesehen wurden. Die Anlage von Radfahrstreifen wäre aufgrund der benötigten Breiten nicht möglich, die Einrichtung von Fahrrad-Schutzstreifen entspricht nicht dem Qualitätsanspruch auf Velorouten und hätte überdies den Entfall des gesamten Kfz-Parkens entlang des Abschnittes zur Folge. Die Führung des Radverkehrs auf der zur Fahrradstraße umgestalteten Fahrbahn stellt aus Sicht der Verwaltung somit die sinnvollste Alternative dar.

Zentraler Baustein zur Umwandlung der Piusallee zu einer Fahrradstraße ist die Einrichtung einer durchgehend rot eingefärbten Fahrgasse. Die Fahrgasse besitzt dabei eine durchgehende Breite von mindestens 6 Metern, um den Begegnungsfall Bus-Bus sicher zu ermöglichen (analog zur Umgesetzten Planung Fahrradstraße Bohlweg). Aufgrund des großen Gesamtquerschnittes können die bestehenden, einseitigen Kfz-Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand dabei weitestgehend bestehen bleiben. Lediglich in den Überführungsbereichen zwischen Nebenanlagen und Fahrradstraße für den Radverkehr müssen voraussichtlich etwa 6-8 Stellplätze weichen.

Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ermöglicht den Rückbau der Bestandsradwege, wodurch große Flächenpotenziale zur Schaffung zusammenhängender Entsiegelungs- und Versickerungsflächen im Bereich der Nebenanlagen frei werden. Hier ist vorgesehen, insbesondere die unterdimensionierten Baumscheiben deutlich zu vergrößern und so nachhaltig die Gesundheit und Zukunftsfähigkeit der großen Bestandsbäume zu stärken. Ergänzend können bestehende Engstellen im Gehwegbereich verbreitert werden.

In beiden Fahrtrichtungen ist eine funktionale Verknüpfung mit dem Knotenpunkt als Zwischenzustand bis zur Umgestaltung des Ring-Knotenpunkts vorgesehen.

Der angrenzende Knotenpunkt Piusallee / Hoher Heckenweg wurde in die Planung der Fahrradstraße eingebunden. Durch Veränderung der Fahrbahnmarkierungen und bauliche Anpassungen im Bereich der Nebenanlagen kann die Fahrradstraße direkter und komfortabler mit dem weiteren Verlauf der Veloroute entlang des bahnbegleitenden Geh-/Radweges in Richtung Zentrum Nord verknüpft werden. Für eine höhere Verkehrssicherheit erhalten die Radfahrenden stadteinwärts entlang des Hohen Heckenweges ein zusätzliches Haltesignal. Für den entgegen gerichteten Radverkehr, der in Richtung Zentrum Nord abbiegen möchte, wird ein neuer Aufstellbereich markiert.

Die Knotenpunktplanung Piusallee / Niedersachsenring benötigt aufgrund ihrer hohen Komplexität noch deutlich mehr Planungszeit und -kapazitäten und wurde deshalb als gesondertes Projekt ausgelagert. Zudem bestehen hier Überschneidungen und Abhängigkeiten zu verschiedenen Kanal- und Fernwärmearbeiten im Umfeld. Es ist vorgesehen, die Planung des Knotenpunktes parallel zur Umsetzung des Streckenabschnittes weiter zu bearbeiten und hierzu ein externes Planungsbüro einzubinden. Die Planung der Fahrradstraße berücksichtigt die Situation und beinhaltet eine funktionale Verknüpfung zwischen Fahrradstraße und Knotenpunkt.

Im aktuell hergestellten Zwischenzustand (s. V/0469/2023) muss der Busverkehr weiterhin die Umleitung über Hoher Heckenweg/Gartenstraße fahren, da die provisorisch instandgesetzte Fahrbahndecke nicht für regelmäßige Schwerlastbefahrung geeignet ist. Nach Abschluss der Umgestaltung zur Fahrradstraße ist jedoch die Rückkehr mindestens einer ÖPNV-Linie auf die Piusallee vorgesehen. Aus Platz- und Effizienzgründen wird jedoch nur das Haltestellenpaar *Niedersachsenring* in der Piusallee erhalten und entsprechend barrierefrei ausgebaut. Aus der vorhandenen Busbucht wird ein Buskap sodass in der Nebenanlage eine ausreichende Aufstellfläche generiert werden kann. Das Haltestellenpaar *Hoher Heckenweg* in der Piusalle entfällt. Die ÖPNV-Versorgung in diesem Bereich soll zukünftig durch das unmittelbar benachbart liegende Haltestellenpaar *Hoher Heckenweg* auf dem Hohen Heckenweg gewährleistet werden, die dann dauerhaft von den Stadtwerken Münster angefahren werden soll.

Zwischen den Einmündungen Schnorrenburg und Potthoffweg wird die Fahrbahn durch Freiburgerkegel auf 4,50m verschmälert und für den Kfz-Verkehr gesperrt. Es ist lediglich eine Durchfahrt für den Linienverkehr sowie den Radverkehr zulässig. Eine Sperre ist aus Sicht der Verkehrssicherheit notwendig, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Die Auswirkungen auf die umliegenden Verkehre werden in dem nachfolgenden Punkt erläutert.

Beispielfotos von Fahrradstraßen mit umgesetzten Qualitätsstandards und einseitigem Parken



Abb. 4: Fahrradstraße Bismarckallee



Abb. 5: Fahrradstraße Hittorfstraße

Verkehrsführung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsführung im Bestand, die im Dezember 2024 nach Abschluss der umfangreichen Tiefbaumaßnahmen zur Erneuerung der Gas- und Kanalleitungen wiederhergestellt wurde. Anlieger, z. B. notwendiger Lieferverkehr, dürfen in den Bereich einfahren. Diese Führung bleibt bis zum Beginn der Baumaßnahmen zur Einrichtung Fahrradstraße bestehen (voraussichtlich Ende 2026). Zur Schonung der provisorisch geschlossenen Fahrbahndecke bleibt das Befahrungsverbot für LKW für diesen Zeitraum bestehen.

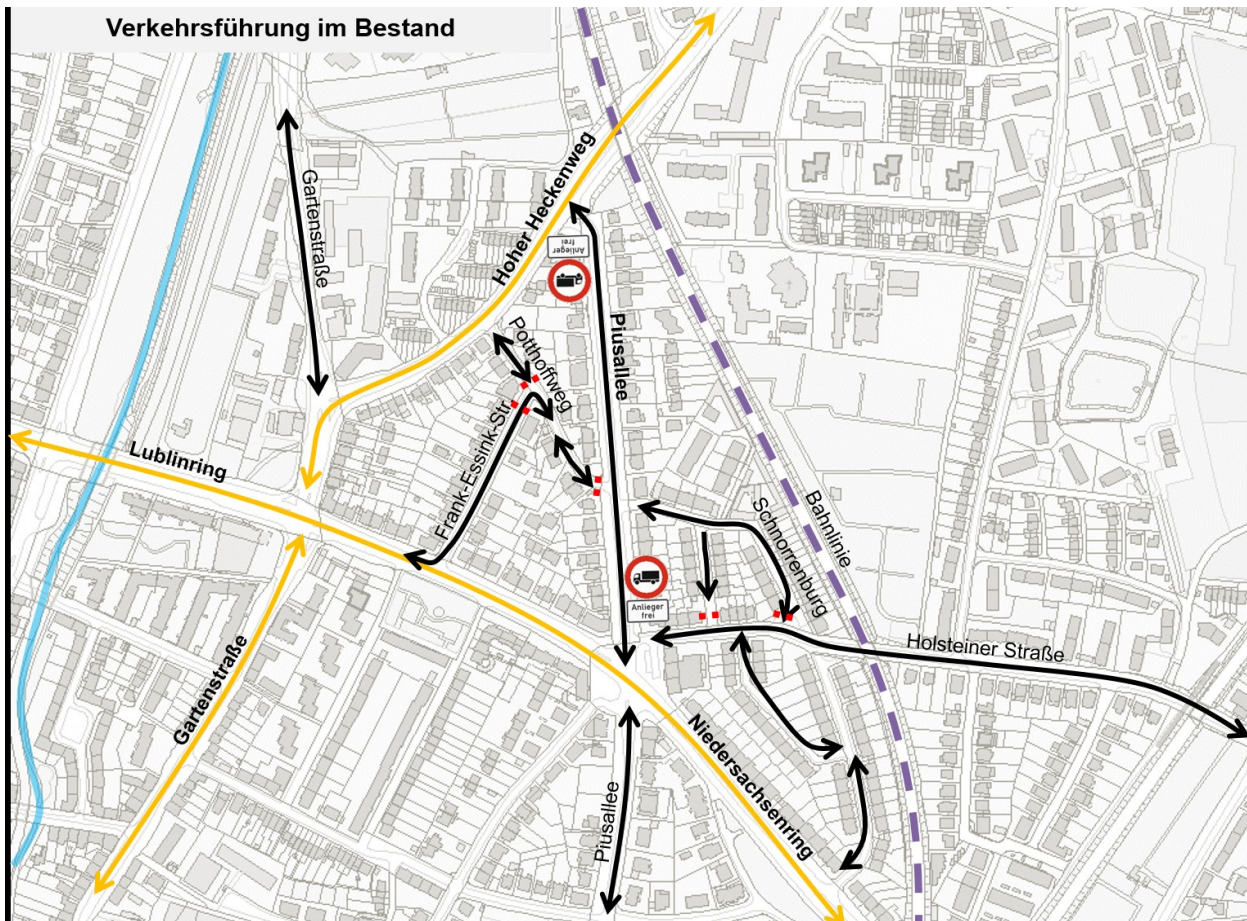


Abb. 5: Verkehrsführung im Bestand

Mit Fertigstellung der Fahrradstraße wird dann auch die geplante Durchfahrssperre auf der Piusallee zwischen Schnorrenburg und Potthoffweg eingerichtet. Hierzu muss die Verkehrsführung in den beiden unmittelbar angrenzenden Wohnquartieren angepasst werden.

Am Potthoffweg wird die Einfahrtsperre aus der Piusallee aufgehoben um die Erreichbarkeit des angrenzenden Quartier zu sichern. Die vorhandenen Abbiegegebote werden ebenfalls aufgehoben. Sollten sich in der Folge verstärkte Schleichverkehre vom Hohen Heckenweg über die Piusallee, Potthoffweg und Franz-Essink-Straße zum Ring abzeichnen, wird die Ampelschaltung am Hohen Heckenweg entsprechend unattraktiver gemacht. Aufgrund der Umwegigkeit und der Zeitverluste durch die geringe Reisegeschwindigkeit wird derzeit jedoch keine nennenswerte Verkehrsverlagerung auf diesen Schleichweg erwartet.

Zudem wird derzeit noch geprüft, ob auch Eingriffe in das Einbahnstraßennetz Apenrader Straße / Schnorrenburg östlich der Piusallee erfolgen müssen, um eine ausreichende Anbindung des umliegenden Quartiers an das übergeordnete Straßennetz zu erreichen. Etwaige Maßnahmen hierzu werden im Rahmen der Ausführungsplanung mitgeteilt.

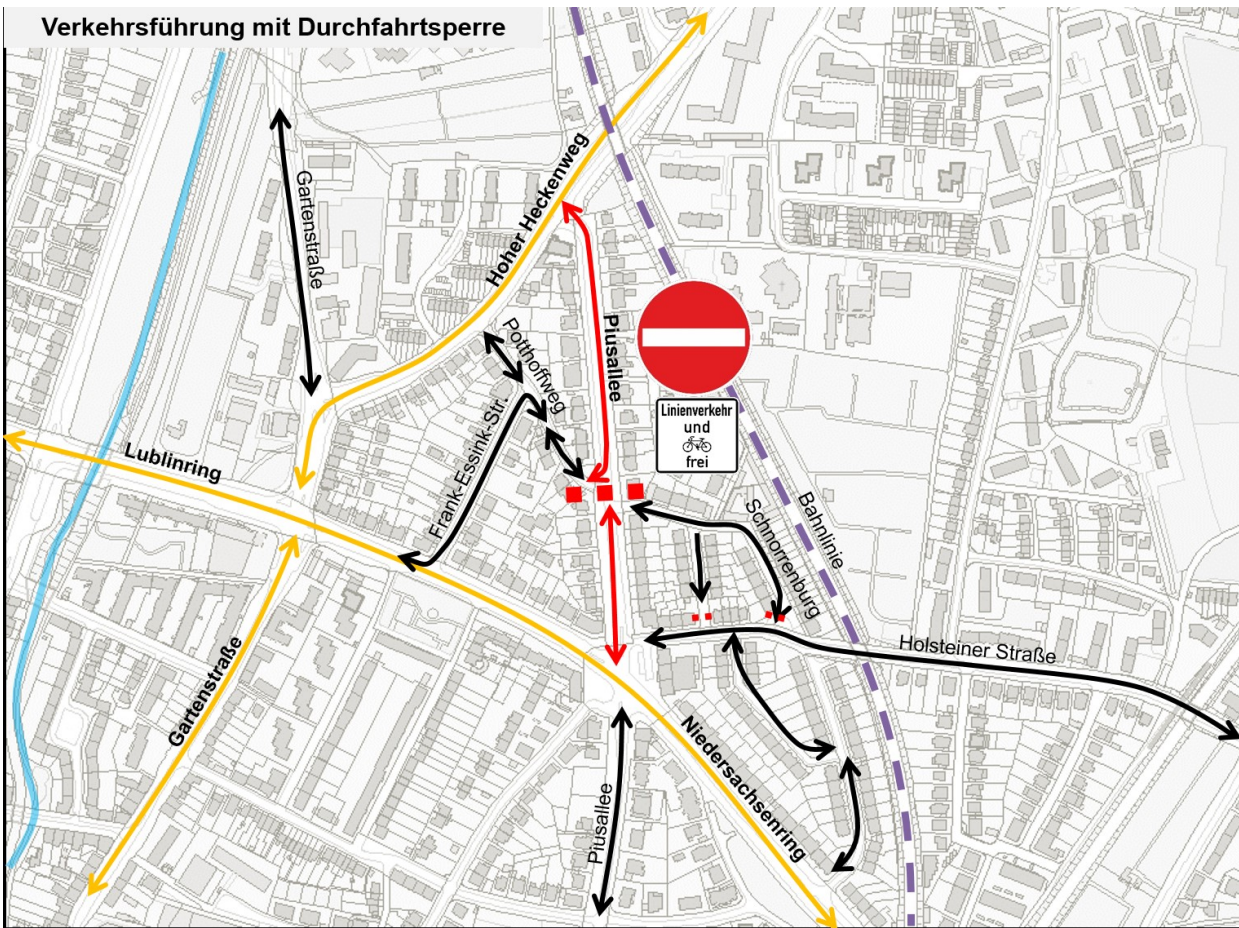


Abb. 6: Verkehrsführung mit Durchfahrtsperre

Kommunikation und Information

AnliegerInnen und interessierte BürgerInnen wurden am 11.04.2024 zur Informationsveranstaltung in die Räumlichkeiten der katholischen Hochschule Münster eingeladen. Bezirksbürgermeister Herr Honderboom leitete die Veranstaltung ein, bevor es in die Vorstellung des Fahrradnetzes sowie die Bedeutung von Velorouten ging. Anschließend wurde die Fahrradstraßenplanung erläutert und auf Fragen der Anwesenden eingegangen.

Ausblick

Die Piusallee war aufgrund umfangreicher Kanal- und Leitungsbaumaßnahmen seit Januar 2021 in verschiedenen Bauphasen für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Diese Maßnahmen wurden im Dezember 2024 abgeschlossen. Ursprünglich sollte der Vollumbau der Piusallee unmittelbar an die Tiefbaumaßnahmen der Stadt Münster sowie der Stadtnetze Münster anschließen. Die Veloroutenplanungen konnten jedoch nicht rechtzeitig abgeschlossen werden, da der ursprüngliche Planungsansatz (Ausbau der Nebenanlagen) zu keinem Ergebnis führte.

Der nun vorgesehene Umbau zur Fahrradstraße kann nach Abschluss der Ausführungsplanung, Einholung des Baubeschlusses und anschließender Ausschreibung voraussichtlich Ende 2026 beginnen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich rund 1 Jahr.

Für die Zwischenzeit zwischen Abschluss der Kanal- und Leitungsbaumaßnahmen und Umgestaltung zur Fahrradstraße wird zunächst eine Interimslösung hergerichtet, welche die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht für den Abschnitt aufgrund der geringen Qualität der Radverkehrsanlagen vorsieht. Die angeordnete Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bleibt bestehen und zusätzlich wird ein LKW-Fahrverbot (mit Anliegerfreigabe) angeordnet, um die Haltbarkeit der provisorisch instandgesetzten Fahrbahndecke bis zum Vollumbau des Streckenabschnittes zu gewährleisten. Dies inkludiert ein Fahrverbot für den ÖPNV, der deshalb vorerst weiterhin über die Umleitungsstrecke Hoher Heckenweg – Gartenstraße verkehrt.

Nach der Umgestaltung der Piusallee bis Ende 2027 sind alle innerstädtischen Abschnitte der Veloroute 1 mit Ausnahme des Knotenpunktes Niedersachsenring/Piusallee im Veloroutenstandard umgestaltet. Zusammen mit der in 2025 vorgesehenen Markierung der Achse Ashölter Weg – Im Aatal – Am Hangkamp als Fahrradstraße Basis besteht somit für weite Teile des Veloroute 1 Greven-Münster bis nach Sprakel eine konkrete Realisierungsperspektive. Für den Knotenpunkt Niedersachsenring/Piusallee bestehen ebenfalls bereits erste Planungsansätze, aufgrund der hohen Komplexität der Planung und ggf. bestehender Synergien zu zukünftigen Baumaßnahmen am nördlichen Ring kann hier jedoch noch keine verlässliche Zeitkette aufgestellt werden.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Folgekostenberechnung