



Amt für Mobilität und Tiefbau

13.05.2025

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Spliethoff

Telefon: 492-7213

Spliethoff@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Veloroute 5 Nottuln – Münster: Fahrradstraßen Waldeyerstraße und Schmeddingstraße  
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

05.06.2025	Bezirksvertretung Münster-West	Vorberatung
18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die dargelegten Planungen zur Umgestaltung der Waldeyerstraße zwischen Jungeblodtplatz und Schmeddingstraße sowie der Schmeddingstraße zwischen Waldeyerstraße und Roxeler Straße entsprechend der beschlossenen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (vgl. Beschlussvorlage V/0151/2019) als Teil der Velorouten Nottuln-Münster und Havixbeck-Münster gemäß dem Plan vom 24.04.2025 (Anlage 1-7) zur Ausführungsplanung auszuarbeiten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, kurzfristig geeignete Ad-Hoc-Maßnahmen in der Schmeddingstraße umzusetzen, um Sicherheit und Komfort für den Radverkehr bis zur baulichen Umgestaltung der Fahrradstraße zu erhöhen.
3. Die Anträge A-W/0012/2021 und A-W/0015/2024 der Bezirksvertretung Münster-West sind mit der vorliegenden Planung abgehandelt.

#### II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 3.250.000 € 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:

<b>Teilfinanzplan</b>					
	<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haush.- jahr</b>	<b>Betrag €</b>	<b>Bemerkungen</b>
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen			2026	300.000	
			2027	300.000	
			2028	1.150.000	
			später	1.500.000	
Summe der Auszahlungen				<b>3.250.000</b>	

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

<b>Teilergebnisplan</b>					
	<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haush.- jahr</b>	<b>Betrag €</b>	<b>Bemerkungen</b>
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2030 ff.	32.500	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2030 ff.	81.250	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2030 ff.	48.750	Folgeaufwand
Summe der Aufwendungen (Folgelasten) p.a.				162.500	

Die Folgelastenberechnung (Anlage 8) wird zur Kenntnis genommen.

**Begründung:**

Bestand und Netzbedeutung

Die beiden Straßenzüge Waldeyerstraße und Schmeddingstraße sind im Bestand bereits als Fahrradstraßen ausgewiesen, bieten dem Radverkehr aber nur wenig Qualität.

Die Waldeyerstraße ist geprägt durch wechselseitig-einseitiges Parken am Fahrbahnrand ohne gekennzeichnete Dooring-Zonen (Gefahrenbereich neben längsparkenden Kraftfahrzeugen). Die Stadtbuslinie 14 verkehrt im 30-Minuten-Takt in beiden Richtungen. Die Gesamtfahrbahnbreite beträgt 6,50 m bis 7,00 m und reduziert sich in den beparkten Bereichen auf 4,50 bis 5,00 m. Um den Begegnungsfall Bus-Bus sicher abwickeln zu können, sind ausreichende Begegnungsstellen mittels Halteverbots freigehalten.

An der Schmeddingstraße bestehen baulich angelegte Parkbuchten entlang der Ostseite, entlang der Westseite ist in weiten Teilen Fahrbahnrandparken zugelassen. In den beidseitig beparkten Abschnitten reduziert sich die Gesamtfahrbahnbreite von 6,00 m so auf 3,50 m bis 4,00 m, Dooring-Zonen sind nicht gekennzeichnet. In Verbindung mit den sieben vorhandenen Baumscheiben im Fahrbahnbereich (sechs auf der West-, eine auf der Ostseite) entstehen so Engstellenbereiche mit teils über 50 m Länge, in denen der Begegnungsfall Pkw-Pkw praktisch nicht möglich ist.

Vor allem in den Spitzenstunden kommen in der Schmeddingstraße hohe Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen zusammen. Die langen Engstellenbereiche führen in Verbindung mit teilweise durch geparkte Fahrzeuge eingeschränkten Sichtbeziehungen und fehlende Dooring-Zonen immer wieder zu Fehleinschätzungen und Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden, wodurch auch der Begegnungsfall Pkw-Rad nach Auskunft vieler Radfahrender regelmäßig von subjektivem Unsicherheitsgefühl begleitet wird. Die objektive Unfallsituation der letzten 5 Jahre ist unauffällig, es besteht keine erkennbare Unfallhäufung mit Radverkehrsbeteiligung.

Gleichwohl besitzen beide Straßenzüge zusammen eine wichtige quartierserschließende und viertelverbindende Funktion als eine der bedeutsamsten Radverkehrsverbindung zwischen Roxel, Sentrup und der Innenstadt. Als zentraler Bestandteil der Velorouten 4 und 5 zwischen Münster, Havixbeck und Nottuln besitzt die Achse darüber hinaus überörtliche Bedeutung.

Diesen vielfältigen Funktionen als zentrales Element im Radverkehrsnetz werden die Straßen in ihrem heutigen Querschnitt nicht ausreichend gerecht. Das Radverkehrsaufkommen ist bereits heute enorm und wird sich durch den Ausbau der Velorouten und den allgemeinen Wandel im Mobilitätsverhalten weiter erhöhen. Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf und die planerischen Abwägungen orientieren sich an dieser besonderen Netzbedeutung.

### Beteiligungsverfahren

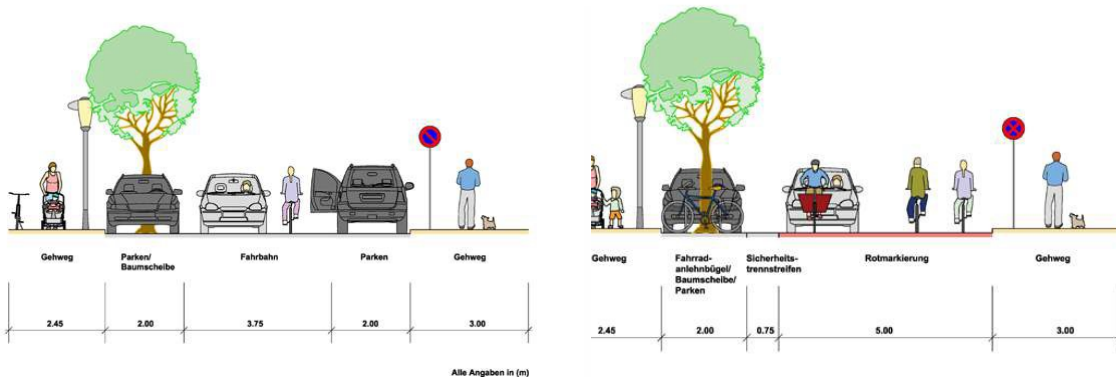
Um die Bürgerschaft über Ziel und Zweck der Maßnahmen zu informieren sowie Anregungen zu den ersten Entwürfen der Fahrradstraßenplanungen einzuholen, hat am 26. März eine öffentliche Veranstaltung im Overberg-Berufskolleg stattgefunden. An der von Stadtverwaltung und Stadtnetze Münster GmbH gemeinsam organisierten Veranstaltung waren ca. 180 Menschen anwesend. Zuvor wurden die Anliegerinnen und Anlieger im Quartier mittels Postwurfsendungen und Pressemitteilung über die geplanten Maßnahmen informiert.

Die Themenschwerpunkte bei der Diskussion um die Fahrradstraßenplanungen waren vielfältig. Es wurde u.a. darüber gesprochen, wie der Kfz-Verkehr im Quartier beruhigt werden kann, d. h. sowohl Tempovorgaben eingehalten und Durchgangsverkehre unterbunden werden können. In dem Kontext ging es auch um ein Für und Wider der Baumscheiben in der Schmeddingstraße. Es ist deutlich geworden, dass die aktuelle Situation für keinen Verkehrsteilnehmenden zufriedenstellend ist. In den Rückmeldungen der Bürgerschaft zu den Planungen ging es darüber hinaus noch um das Thema Ortsmitte Sentrup, d. h. einerseits die Sensibilisierung und Bitte um größtmögliche Unterstützung während der langen Bauphase (in Form von Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen und Hinweisbeschilderungen) und andererseits bei der langfristigen Umplanung. Gewünscht wurden u. a. E-Ladesäulen, Carsharing-Stellplätze und Lieferzonen für die Gewerbetreibenden.

### Planung

Zentraler Baustein zur Umsetzung der neuen Qualitätsstandards ist in beiden Straßen die Einrichtung einer 4 bis 5 m breiten, durchgehend rot eingefärbten Fahrgasse (Fahrradstraße Plus), die nicht durch Kfz-Parken eingeschränkt wird.

In der Waldeyerstraße bleibt die heutige Verkehrsraumaufteilung weitestgehend bestehen, da die verfügbare Verkehrsraumbreite heute durchgehend mindestens 4,50 m beträgt. Das Kfz-Parken wird mittels Markierung geordnet und die Dooring-Zone durch den Abstand zwischen roter Fahrgasse und markierten Parkständen gekennzeichnet. Zudem werden die bestehenden Gehwege saniert, um Wurzelschäden und Engstellen zu beseitigen.



Querschnitt der Schmeddingstraße vor und nach Umsetzung der Qualitätsstandards (beispielhaft)

Als Teil der Waldeyerstraße wird auch der Bereich der Ortsmitte Sentrup umgestaltet. Grundlage für die Überplanung der Ortsmitte ist das 2020 beschlossene Gestaltungskonzept (vgl. V/0633/2020), welches seinerzeit unter aktiver Einbindung der Bewohnerschaft durch das Stadtplanungsamt erarbeitet wurde. Bei der Ausarbeitung der Straßenplanung wurden einzelne Aspekte in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt überarbeitet und an die veränderten Rahmenbedingungen und (rad-)verkehrlichen Standards der Stadt Münster angepasst.

Die vorhandene Busbucht wird zugunsten der Nebenanlagen und zur Vermeidung von Konflikten mit wiedereinfädelnden Bussen zu einer barrierefreien Haltestelle am Fahrbahnrand umgebaut. Die Aufenthaltsqualität im Stadtteilzentrum wird durch eine Neuordnung der Fußgängerbereiche und Vergrößerung der vorhandenen Baumscheiben sowie neue Sitzbänke gesteigert. An mehreren Stellen werden dezentral Fahrradanhänger installiert. Gegenüber dem ursprünglichen Gestaltungsentwurf wurden auf vielfachen Hinweis aus der Bürgerinformationsveranstaltung eine Ladezone sowie im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten eine geringe Zahl Kfz-Kurzzeitstellplätze (2 Stk.) entlang der Waldeyerstraße vorgesehen. Die ursprünglich vorgesehenen Kfz-Stellplätze in der Straße Sentruper Höhe sollen vorrangig für Sondernutzungen wie Carsharing oder E-Ladesäulen dienen.

Im Knotenpunkt Waldeyerstraße / Schmeddingstraße wurde die bestehende Vorfahrtregelung (Bevorrechtigung der Waldeyerstraße zugunsten des ÖPNV) überplant, um zu vermeiden, dass zukünftig entlang der Veloroute je nach Fahrtrichtung unterschiedliche Vorrangregelungen bestehen. Zudem zeigt sich heute, dass viele Radfahrende die Vorfahrtregelung an dieser Stelle nur begrenzt anerkennen. Im Rahmen der Verkehrsplanung wurden zwei Varianten zur Neuregelung des Knotenpunktes geprüft – die bereits im Gestaltungskonzept angeregte abknickende Vorfahrt sowie alternativ die Anlage eines Mini-Kreisverkehrs.

Die Umwandlung in eine Kreuzung mit abknickender Vorfahrt zugunsten der durchgängigen Bevorrechtigung der Velorouten, wie es bereits im Gestaltungskonzept 2020 angedacht war, wurde nach detaillierter Prüfung aufgrund der deutlichen Nachteile für den Fußverkehr und den ÖPNV verworfen. Die beiden vorhandenen Fußgängerüberwege müssten ersatzlos entfallen, da diese laut Regelwerk aus Sicherheitsgründen nicht im Nahbereich von abknickenden Vorfahrten eingesetzt werden dürfen. Zudem müsste bei dem erwarteten Anstieg des Fußverkehrsaufkommens durch die Umgestaltung der Ortsmitte laut Regelwerk auch mittels Absperrketten oder ähnlicher Einrichtungen daran gehindert werden, die Fahrbahnen unmittelbar im Knotenpunkt queren zu können. Weiterhin wäre der Busverkehr auf der Waldeyerstraße zukünftig in beide Fahrtrichtungen wartepflichtig gegenüber beiden Fahrtrichtungen der Veloroute. Zudem wäre insbesondere in stadtauswärtiger Fahrtrichtung die Sicht des ÖPNV auf den bevorrechtigten Radverkehr in der Schmeddingstraße schlecht.

Ein Mini-Kreisverkehr stellt demgegenüber die deutlich konfliktärmere und verständlichere Regelungsform dar, welche der besonderen örtlichen Situation in der Ortsmitte Sentrup für alle Verkehrsträger besser gerecht wird. Alle Fahrbeziehungen sind gleichberechtigt und müssen mit entsprechender Umsicht in den Knotenpunkt einfahren. Die beiden Fahrradstraßen enden jeweils vor dem Kreisverkehr, sodass im Knotenpunkt selbst alle vier Knotenpunktarme vorfahrtstechnisch gleichberechtigt sind. Durch die Integration von Fußgängerüberwegen an jedem Knotenpunktarm wird der Fußverkehr

gestärkt und dem, durch die Attraktivierung der Ortsmitte Sentrup absehbar Anstieg des Fußverkehrsaufkommens zusätzlich Rechnung getragen.

Die Mittelinsel des Mini-Kreisverkehrs wird überfahrbar ausgeführt, sodass Großfahrzeuge wie Busse oder LKW diese im Bedarfsfall überschleppen können. Zur Ausführung der Mittelinsel kommen verschiedene Lösungsansätze wie Oberflächen-Materialwechsel, eingelassene Betonfertigteile oder Markierungslösung infrage. Mögliche Ausführungsformen werden im Zuge der Ausführungsplanung detailliert geprüft, die Festlegung erfolgt mit dem Baubeschluss.

In der Schmeddingstraße wird das Parken auf der Fahrbahn unterbunden, um dauerhaft die Freihaltung der vorgesehenen Mindest-Fahrbahnbreite von 4,00 m sicherzustellen. Aus dem gleichen Grund werden zudem insgesamt vier der heute vorhandenen sieben Baumscheiben zurückgebaut, um Sicherheit, Leichtigkeit und Übersichtlichkeit des Verkehrs zu erhöhen. Nur eine dieser betroffenen Baumscheiben ist heute mit einem (bereits schadhaftem) Baum bepflanzt, alle übrigen sind mit größerem Strauchwerk bepflanzt. Die zum Erhalt vorgesehenen Baumscheiben werden zugunsten der Baumgesundheit vergrößert und in zwei Fällen mit Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende kombiniert. Die baulich angelegten Parkbuchten entlang der Ostseite der Schmeddingstraße bleiben weitestgehend erhalten. Lediglich auf Höhe der zum Erhalt vorgesehenen Baumscheiben werden die gegenüberliegenden Grünflächen zulasten der Parkbuchten bis zum Fahrbahnrand vergrößert, um die Radverkehrssicherheit in diesen Engstellen zu erhöhen und die nutzbare Fahrbahnbreite nicht durch benötigte Dooring-Zones zusätzlich zu schmälern.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, auch die übrigen drei, zum Erhalt vorgesehenen Baumscheiben ebenfalls zu entfernen, da durch die Baumscheiben weiterhin Engstellen und damit Komforteinschränkungen für den Radverkehr bestehen bleiben. Hierzu schlägt die Verwaltung vor, zunächst die Auswirkungen der Ad-hoc-Maßnahme (s. unten) auf die Engstellenproblematik in der Schmeddingstraße abzuwarten und erst im Rahmen des Baubeschlusses über den endgültigen Umgang mit den übrigen drei Baumscheiben zu entscheiden.

Am Knotenpunkt Schmeddingstraße / Soetenkamp wird die bestehende Vorfahrtregelung (rechts-vor-links) ebenfalls geändert. Hier ist die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt zugunsten der durchgehenden Bevorrechtigung der Veloroute/Fahrradstraße in beiden Fahrtrichtungen möglich, da ausreichende Sichtbeziehungen auf die bevorrechtigte Achse bestehen und das Fußverkehrsaufkommen deutlich geringer ist. Außerdem ist der ÖPNV an diesem Knotenpunkt nicht betroffen. Durch die abknickende Vorfahrt können die heute an dieser Stelle vermehrt auftretenden Konflikte aufgrund der unterschiedlichen Hauptfahrbeziehungen des Rad- und des Kfz-Verkehrs entschärft werden. Im nordöstlichen Quadranten des Knotenpunktes wird der fehlenden Gehweg ergänzt, sodass hier eine Querungsmöglichkeit über den untergeordneten Knotenpunktarm entsteht und insbesondere der Schülerverkehr zur Grundschule an der Waldeyerstraße zukünftig nicht mehr zweimal ungesichert die Fahrradstraße queren muss, sondern direkt die östliche Seite der Schmeddingstraße erreichen kann.

Im letzten Abschnitt der Schmeddingstraße zwischen Hausnummer 72 und dem Anschluss Roxeler Straße bleibt die heutige Sperrung für Kfz-Verkehr (ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr) bestehen, weshalb aus Gründen der Ressourcenschonung ab hier der reduzierte Baustandard der Fahrradstraße Basis vorgesehen ist.

### Auswirkungen auf den Kfz-Parkraum

Um die hier dargelegte Planung zur Umsetzung der Qualitätsstandards für Fahrradstraßen realisieren zu können, muss der heute zur Verfügung stehende Kfz-Parkraum verringert werden.

Entlang der Waldeyerstraße erlaubt die verfügbare Gesamtquerschnittsbreite die weitgehende Beibehaltung des heutigen Parkraumangebotes. Es entfallen nur einzelne Stellplätze zugunsten von ausreichenden Begegnungsstellen für den Busverkehr sowie zur Freihaltung von Schleppkurven an Haltestellen, Einmündungen und Einfahrten. Im Bereich des Stadtteilzentrums Sentrup stehen zukünftig insgesamt acht Kfz-Stellplätze zur Verfügung, von denen drei für Kurzzeitparken, zwei für Carsharing, zwei als Elektro-Ladepunkte und einer als Stellplätze für Menschen mit Behinderungen vorgesehen sind. Zudem wird im Bereich vor dem heutigen Lebensmittelgeschäft eine Ladezone eingerichtet.

In der Schmeddingstraße entfallen durch die Unterbindung des Fahrbahnrandparkens rund 25 Stellplätze. Vier weitere Stellplätze entfallen durch die Vergrößerung der Grünflächen gegenüber der zum Erhalt vorgesehenen Baumscheiben.

Für das Quartier Sentrup ist eine Parkraumuntersuchung durchgeführt worden (vgl. V/0624/2024). Die Stadtverwaltung hat die aktuelle und zukünftige Parksituation im Blick und wird nach Beendigung der Baumaßnahmen prüfen, ob Maßnahmen, wie bspw. die Einführung einer Bewohnerparkzone, notwendig sind.

#### Ad-hoc-Maßnahmen zur vorzeitigen Verbesserung der Verkehrssituation

Die Verwaltung wurde in der Planungsvorbereitung und im Rahmen der Informationsveranstaltung mehrfach auf vielfach auftretende Konfliktsituationen und Beinahe-Unfälle insbesondere in der Schmeddingstraße hingewiesen. Vor allem in den Spitzenstunden kommen in der Schmeddingstraße hohe Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen zusammen. Zugleich wird der Verkehrsraum durch die bestehenden Baumscheiben und die teils intensive Parkraumbelegung teilweise auf Abschnitten mit mehr als 50 Metern Länge eingengt.

Die Verwaltung plant für die Schmeddingstraße deshalb, die im Rahmen der Umgestaltung ohnehin vorgesehene Unterbindung des Fahrbahnrandparkens außerhalb der Parkbuchten bereits vorzeitig umzusetzen, um schon vor der baulichen Umgestaltung Sicherheit und Komfort im Radverkehr zu erhöhen. Hierzu werden die entsprechenden Halteverbote bereits vorab gesetzt. Dieses Vorgehen bietet die Möglichkeit, vor der tatsächlichen Umgestaltung bereits zu prüfen, ob sich die Rücknahme des Fahrbahnrandparkens bereits positiv auf Komfort und Sicherheitsempfinden im Radverkehr auswirken und ob darüber hinaus weitere Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung vorgesehen werden müssen (z.B. Entfall sämtlicher Baumscheiben).

Im Antrag A-W/0012/2021 wurde angeregt, als zusätzliche Adhoc-Maßnahme die Einrichtung von Überholverböten gegenüber einspurigen Fahrzeugen mittels VZ 277.1 zu prüfen. Die Einrichtung dieser Überholverböten kommt für die Schmeddingstraße zunächst nicht in Betracht, da dieses laut Verwaltungsvorschrift vorwiegend bei Gefälle- oder Steigungsstrecken vorgesehen werden sollen. Zudem soll zunächst beobachtet werden, inwieweit die die oben genannte, vorzeitige Herausnahme des ruhenden Verkehrs bereits die Verkehrssituation im Bereich der Engstellen an den Baumscheiben verbessert. Die Überholverböten können nachgerüstet werden, falls die erste Adhoc-Maßnahme keine ausreichende Wirksamkeit zeigt.

#### Möglicher Umgang mit Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehren

Im Zuge der Umgestaltung anderer Fahrradstraßen wurde erkannt, dass die Qualitätssteigerungen für den Radverkehr durch vorhandenen und ggf. sogar zunehmenden Kfz-Durchgangsverkehr wieder geschmälert werden können und entsprechend häufig Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs notwendig sind.

Im vorliegenden Fall geht die Verwaltung aufgrund der räumlichen Zusammenhänge und Alternativtrassen (Albert-Schweitzer-Straße / Coesfelder Kreuz / Ring) nicht davon aus, dass in relevantem Maße tatsächlich Durchgangsverkehre auftreten, sondern das Verkehrsaufkommen überwiegend durch Quell-/Zielverkehre des großen angrenzenden Wohngebietes sowie der diversen UKM-Einrichtungen im Umfeld ausgelöst wird. Um diese Annahme zu stützen und eine verlässliche Grundlage für etwaige Eingriffe zu haben, wird die Belastung mit Kfz-Durchgangsverkehren auf der Waldeyer- und Schmeddingstraße noch vor Beginn der Stadtnetze-Baumaßnahme mittels Verkehrszählung mit Durchfahrtermittlung erhoben.

Um eine etwaige Belastung durch Kfz-Durchgangsverkehre und damit das Konfliktpotenzial Rad-Kfz auf den beiden genannten Fahrradstraßen dennoch zu verringern, prüft die Verwaltung derzeit verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung des Raumwiderstandes für den Kfz-Verkehr. Denkbar sind hier Anlieger-Freigaben einzelner Teilbereiche oder Abbiegegeböte – beides im Zuge der baulichen Umgestaltung oder ggf. als weitere Ad-hoc-Maßnahme vorab.

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem die Ausweisung der Schmeddingstraße als Einbahnstraße (vollständig oder in Teilen) angeregt. Dieser Ansatz wird zunächst nicht weiterverfolgt, da eine Mehrkilometerleistung im Kfz-Bereich für die Umwegfahrten über den Ring und das Coesfelder Kreuz aufgrund der großen Anzahl betroffener Anliegerinnen und Anlieger entlang der Fahrradstraßen und der angrenzenden Straßenzüge verursacht werden würde. Zudem wäre eine deutliche Mehrbelastung der Sentruper Straße zu erwarten. Überdies kann angenommen werden, dass in Einbahnstraßen eine erhöhte Kfz-Fahrgeschwindigkeit aufgrund reduzierter Kfz-Begegnungsverkehre vorherrscht. In Abwägung mit den daraus resultierenden positiven Auswirkungen auf etwaige Kfz-Durchgangsverkehre, die sich lediglich in eine Fahrtrichtung auswirken, ist die Ausweisung einer Einbahnstraße in dieser speziellen Gemengelage nicht das geeignete verkehrsplannerische Instrument. Frühere Ansätze zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs mittels Beschilderung wurden in der Vergangenheit bereits zugunsten Anbindung Sentrups an das überörtliche Verkehrsnetz und das Nahversorgungszentrum an der Roxeler Straße zurückgenommen.

### Kosten, Bauverfahren & Zeitplanung

Die bisherige Kostenschätzung für die Umgestaltung der beiden Straßenzüge beziffert voraussichtliche Baukosten von rund 3.250.000 €. Das Vorhaben ist nicht KAG-beitragspflichtig, die Anlieger tragen keine Kosten. In beiden Straßenzügen soll als Bauverfahren roter Heißasphalt eingesetzt werden, wie er beispielsweise auf der Veloroute 11 in den Abschnitten Lütkenbecker Weg / Lindberghweg und Schillerstraße verbaut wurde. Die Heißasphalt-Bauweise besitzt die größte Lebensdauer und die besten Rolleigenschaften.

In beiden Straßenzügen finden in den nächsten fünf Jahren umfangreiche unter- und oberirdische Baumaßnahmen statt. Die Stadtnetze errichten ein neues Umspannwerk an der Schmeddingstraße und verlegen dafür im Spülbohrverfahren neue Mittelspannungskabel sowie Leerrohre für den späteren Glasfaserausbau in der Waldeyer- und Schmeddingstraße. Die Stadtnetze-Maßnahme beginnt im Sommer 2025 und dauert voraussichtlich rund 11 Monate. Die Straßenzüge bleiben im Bereich der Baugruben für den Rad- und Busverkehr, Einsatzfahrzeuge, die Müllabfuhr und Anliegerverkehre befahrbar.

Sobald die Stadtnetze-Arbeiten im ersten Teilabschnitt Waldeyerstraße abgeschlossen sind, beginnt das Amt für Mobilität und Tiefbau hier mit der Sanierung der Kanalinfrastruktur unter Vollsperrung für den Individual- und Busverkehr einzelner Straßenabschnitte. Radfahrer und Fußgänger können die Baustelle passieren. Die Privatgrundstücke werden in den Bauabschnitten nur eingeschränkt erreichbar sein. In der Schmeddingstraße besteht kein kanaltechnischer Sanierungsbedarf, hier läuft lediglich die Stadtnetze-Maßnahme durch. Die Kanalbaumaßnahme in der Waldeyerstraße beginnt voraussichtlich im Herbst 2025 und dauert voraussichtlich bis Juni 2027. Der Beginn der Baumaßnahmen zur eigentlichen Umgestaltung der Fahrradstraßen ist für Anfang 2027 vorgesehen, teilweise überschneidend zu den dann noch laufenden Kanalbaumaßnahmen.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff

Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1-7 Lagepläne Waldeyerstraße und Schmeddingstraße

Anlage 8 Folgelastberechnung

Anlage 9 Dokumentation der Bürgerbeteiligung & -information