



Amt für Mobilität und Tiefbau

15.05.2025

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Julius Fluchtmann

Telefon: 492-6659

FluchtmannJ@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

WLE-Haltepunkt Gremmendorf  
- Baubeschluss Straßenbau -

Beratungsfolge

03.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung

Der aufgestellten Planung (Lageplan Nr. 11286 Blatt 1-2(2), Anlagen 1a und 1b) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 1.950.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 1.755.000 €.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahmen	4013	Haltepunkte des SPNV			
Auszahlungen			2026 2027	1.125.000 825.000	
Einzahlungen			2026 2027	1.012.500 742.500	90% der Förderfähigen Kosten
<b>Saldo</b>				195.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2025 teilweise bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt. Im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs 2026/2027 werden die Haushaltsansätze an die voraussichtlichen Einzahlungen und Auszahlungen angepasst. Der Mehrbedarf gegenüber der bisherigen Veranschlagung wird innerhalb des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft kompensiert.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2028 ff.	43.880	Folgertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2028 ff.	19.500	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2028 ff.	48.750	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2028 ff.	2.930	Folgeaufwand
Summe der Folgelasten p.a.				27.300	

Die Folgelastberechnung (Anlage 2) wird zur Kenntnis genommen.

## Begründung:

### 1. Voraussetzungen

Die Maßnahmen, die im Zuge dieses Projektes durchgeführt werden, stehen in Verbindung mit der Reaktivierung der WLE-Strecke von Münster nach Sendenhorst, welche durch die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) geplant wird.

Die in dieser Vorlage beschriebene Planung ist Teil der in der Berichtsvorlage V/0282/2025 benannten Verkehrsstationen entlang der WLE-Strecke auf dem Stadtgebiet Münster. Genauere Informationen zu den Voraussetzungen sind der Berichtsvorlage zu entnehmen.

Die Flächen des Haltepunktes „Gremmendorf“ liegen größtenteils außerhalb von rechtskräftigen Bebauungsplänen bzw. in gewidmeten Verkehrsflächen. Teile der Planung liegen im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 128 „Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg“ sowie Bebauungsplan Nr. 343 „Gremmendorfer Weg – Gremmendorfer Weg / Westfälische Landeseisenbahn / Erbdrostenweg / Vörnste Esch / Anton-Knubel-Weg“. Diese betroffenen Bereiche werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

### 2. Beschreibung der Baumaßnahme

Planung WLE:

Östlich des vorhandenen Bahnübergangs über den Gremmendorfer Weg baut die WLE den Bahnsteig für den geplanten Haltepunkt „Gremmendorf“. Dieser wird nördlich von der bestehenden, aber noch zu erneuernden, Bahntrasse angelegt. Der Bahnsteig wird über Rampenanlagen am Bahnsteiganfang und –ende an das öffentliche Wegenetz des Gremmendorfer Weges und des Geh- und Radweges zwischen dem Gremmendorfer Weg und der Straße „Altehof“, welcher parallel zu der Bahntrasse verläuft, angebunden.

Auch der im Bestand unbeschränkte Bahnübergang über den Gremmendorfer Weg wird im Zuge der Reaktivierung der WLE-Strecke durch die WLE erneuert. Dieser erhält u. a. Schrankenanlagen.

In den vorliegenden Planunterlagen (Anlage 1a und 1b) ist die Planung der WLE nachrichtlich in Rot dargestellt.

#### Mobilstation:

An dem geplanten WLE-Haltepunkt „Gremmendorf“ entsteht eine Mobilstation, welche den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit weiteren Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes (Bus-, Rad- und Fußverkehr) und dem Kfz-Verkehr verknüpft.

Die Mobilstation des WLE-Haltpunktes „Gremmendorf“ entsteht im Bereich des Geh- und Radweges zwischen dem Gremmendorfer Weg und der Straße „Altehof“. Aufgrund des neu geplanten Bahnsteigs muss der Geh- und Radweg in diesem Bereich in nördliche Richtung verschoben werden.

Der asphaltierte Weg erhält eine Breite von 2,70 m und wird von den nördlich gelegenen Grundstücken durch einen 10 cm hohen Bordstein und eine 1,15 m breite Grünfläche abgegrenzt.

Hinter dem Bahnsteig wird der Geh- und Radweg weiter in Richtung Süden verschwenkt, damit eine ca. 4,50 m Breite Grünfläche zwischen den angrenzenden Grundstücken und dem Geh- und Radweg entsteht. In diesem Abschnitt wird der Weg aus Sicherheitsgründen durch einen Zaun von den Anlagen der WLE-Trasse abgegrenzt. Am Ende des Planungsbereiches verschwenkt der Weg in Richtung Norden in den Bestand.

Im Bereich zwischen den Rampen des Bahnsteigs wird eine 3,15 m breite, versiegelte Fläche aus grauem Betonsteinpflaster 24/12/8 cm hergestellt. Darauf entstehen 40 Fahrradlehnenbügel für 80 Fahrräder. Zusätzlich zu den Anlehnbügeln werden auf dieser Fläche vier Lastenrad-Stellplätze, eine Fahrrad-Reparaturstation und eine Shared-Mobility-Fläche für Leihfahrzeuge (E-Scooter, Leihräder etc.) gebaut.

Im Bereich des verschwenkten Geh- und Radweges wird das anfallende Niederschlagswasser in Rinnen gesammelt und von dort in Seitenabläufe geleitet.

Im weiteren Verlauf wird das Niederschlagswasser in die geplante Grünfläche geleitet.

Um noch mehr Platz für Fahrräder zu schaffen, wird sowohl südöstlich als auch nordwestlich vom Bahnübergang jeweils eine Leezenbox errichtet. Dafür werden jeweils in diesen Bereichen Teile der vorhandenen Grünflächen durch graues Betonsteinpflaster 24/12/8 cm versiegelt.

Diese Leezenboxen bieten Stellplätze für jeweils 120 Fahrräder und werden mit einem Gründach ausgestattet. Der Betrieb der Leezenboxen erfolgt durch die Stadtwerke Münster GmbH. Die Leezenboxen verfügt entsprechend der Vorlage V/0589/2023 über das Buchungs- und Zahlungssystem radbox.NRW.

Für den Fall, dass noch mehr Stellplätze für Fahrräder benötigt werden besteht die Möglichkeit, dass im südöstlichen Bereich des Bahnübergangs eine weitere Leezenbox errichtet wird.

Im nordwestlichen Bereich des Bahnübergangs verläuft eine Stichstraße des Gremmendorfer Weges, welcher derzeit u. a. als Marktplatz bzw. als Parkplatz genutzt wird. Auf dieser Trasse verläuft in Zukunft die Veloroute 11 von Münster nach Everswinkel. Die Stichstraße wird zukünftig als Fahrradstraße 2.0 geführt, weshalb der derzeitige Fahrbahnbelag aus Verbundsteinpflaster zurückgebaut wird. Stattdessen erhält die Straße eine Fahrbahn aus rot eingefärbten Asphalt. Die Fahrbahnbreite der Fahrradstraße wird nach Möglichkeit in einer Breite von 4,75 m erstellt. Lediglich im Bereich der an der Fahrradstraße platzierten Leezenbox ergibt sich eine Engstelle mit einer Breite von 3,50 m. Der nördlich gelegene, parallel zu der neuen Fahrradstraße verlaufende Gehweg wird in gleicher Breite zwischen 1,50 m – 1,60 m wie im Bestand aus Betonsteinpflaster 24/24/8 cm hergestellt.

Die derzeit noch als Parkflächen in Senkrechtaufstellung vorhandenen Pkw-Stellplätze entlang dieses Stichweges werden in Stellplätze in Längsaufstellung umgewandelt. Dabei werden zwei E-Car-

Sharing, zwei öffentliche E-Auto-Stellplätze und ein Stellplatz für Menschen mit Behinderung vorgesehen. Für die E-Mobilität werden zwei Elektro-Ladesäulen errichtet. Im Bereich der Fahrradstraße wird das Niederschlagswasser in Rinnen gesammelt und von dort in Seitenabläufe geleitet.

#### Gremmendorfer Weg:

Im Zuge der Erstellung der Mobilstation entstehen im Gremmendorfer Weg zwei neue Bushaltestellen. Die stadtauswärtige Bushaltestelle mit einer Länge von 12,50 m entsteht südwestlich vom Bahnübergang vor Haus-Nr. 30a und die 18,00 m lange stadteinwärtige Bushaltestelle wird nordöstlich vom Bahnübergang auf Höhe der Haus-Nr. 39 und 41 erstellt.

Die Bushaltestellen sollen beide eine Wartehalle mit Sitzgelegenheit erhalten. Ebenfalls werden sie mit 16 cm hohen Niederflurbusborden und einem Blindenleitsystem aus Bodenindikatoren (Rippen- und Noppenplatten) ausgestattet, damit die Nutzung auch von Menschen mit Behinderung sichergestellt ist.

An der stadtauswärtigen Bushaltestelle werden zusätzlich zu einer Abstellfläche für E-Scooter zwei Fahrradanhänger für vier Fahrräder angeordnet. Auch die stadteinwärtige Bushaltestelle erhält eine Abstellfläche für E-Scooter und drei Fahrradanhänger für insgesamt sechs Fahrräder.

Aufgrund der geplanten stadtauswärtigen Bushaltestelle wird die Fahrbahn des Gremmendorfer Weges in diesem Bereich erneuert. Die beiden Fahrstreifen erhalten jeweils wie im Bestand eine Breite von 3,25 m. Um die Seitenräume in diesem Bereich für die Bushaltestelle zu vergrößern werden dort insgesamt vier Kfz-Stellplätze zurückgebaut. Durch den gewonnenen Platz kann der im Bestand mit 1,60 m zu schmale Radweg im Planungsbereich auf eine Breite von 2,00 m verbreitert werden. Er wird mit rotem Betonsteinpflaster 24/12/8 cm erstellt. Vor dem Bahnübergang muss der Radweg aufgrund der beengten Platzverhältnisse wieder auf die Bestandsbreite von 1,60 m verschmälert werden. Der Gehweg aus Betonsteinpflaster 24/24/8 cm erhält eine Breite von 2,00 m. Die Aufstellfläche der Bushaltestelle wird in einer Breite von 2,50 m erstellt.

Im nordöstlichen Bereich des Bahnübergangs wird die Fahrbahn des Gremmendorfer Weges ebenfalls vom Bahnübergang bis zur Zufahrt Haus-Nr. 41 erneuert. Im Bestand befindet sich kurz vor dem Bahnübergang eine Mittelinsel, welche im Zuge der Maßnahme zurückgebaut wird. Dadurch kann in diesem Bereich mehr Platz für die Seitenräume geschaffen werden. Die beiden Fahrstreifen des Gremmendorfer Weges erhalten im Zuge der Erneuerung eine Breite von jeweils 3,25 m. Im Bereich der Bushaltestelle wird die Fahrbahn nach den Standards der Stadt Münster mit einem verstärkten Aufbau hergestellt.

Im Bereich der zurückzubauenden Mittelinsel wird die Querung in Zukunft durch eine Ampelanlage als gesicherte Querungsstelle ermöglicht. Die Querung wird mit einer 4,00 m breiten Radfahrerfurt und einer 2,50 m breiten Fußgängerfurt erstellt. Um ein barrierefreies Überqueren des Gremmendorfer Weges für alle Menschen zu ermöglichen, wird die Querungsstelle im Bereich der Fußgängerfurt als getrennte Querung nach den Standards der Stadt Münster erstellt. Zusätzlich wird die Ampelanlage mit Blindensignalgebern ausgestattet, welche sowohl ein Auffindesignal als auch ein Freigabesignal akustisch wiedergibt.

In der stadteinwärtigen Richtung werden die Seitenräume aufgeweitet, damit der Gehweg und der Radweg, welche im Bestand sehr schmal sind, breiter ausgeführt werden können. Somit erhält der Gehweg aus Betonsteinen 24/24/8 cm auf dieser Straßenseite eine durchgängige Breite von 2,50 m bis zur Einmündung zur Stichstraße des Gremmendorfer Weg. Im direkt an den Bahnübergang angrenzenden Bereich wird der Gehweg, aufgrund von beengten Platzverhältnissen auf eine Breite von 2,00 m verschmälert.

Auch der Radweg aus rotem Betonsteinpflaster 24/12/8 cm wird in einer Breite von 2,50 m hergestellt. Im Bereich der Ampelquerung wird der Radweg verbreitert, da der Radverkehr aus der Stichstraße des Gremmendorfer Weg auch über diese Querungsstelle den Gremmendorfer Weg überqueren soll und somit auf einem kurzen Stück ein Zweirichtungsradweg entsteht.

Der Einmündungsbereich der Stichstraße soll mittels einer Rampe aus weißen Betonsteinpflaster 16/16/14 cm nach den Standards der Stadt Münster auf der zur Fahrbahn des Gremmendorfer Weges zugewandten Seite angehoben werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit und der Komfort für den Rad- und Fußverkehr erhöht.

In der stadtauswärtigen Richtung werden die Seitenräume vom Bahnübergang bis zur Haus-Nr. 34 erneuert. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf dieser Straßenseite ist es nicht möglich einen durchgängig ausreichend breiten Gehweg aus 24/24/8 cm Betonsteinen herzustellen. Es kommt stellenweise zu Engstellen mit einer Breite von 1,60 m.

Im Zuge der Maßnahme entfallen voraussichtlich 12 Bäume wovon 9 unter die Baumschutzsatzung fallen. Einer der Bäume besitzt einen Umfang (gemessen in einem Meter Höhe) von 100 cm und 150 cm. Vier Bäume haben einen Umfang zwischen 150 cm und 200 cm und der Umfang von ebenfalls vier Bäumen beträgt mehr als 200 cm. Dies bedeutet, dass insgesamt 21 Ersatzpflanzungen erfolgen müssen. Im Ausbaubereich sind 5 neue Baumpflanzungen geplant. Für die weiteren 16 Ersatzpflanzungen wird derzeit nach einem Standort gesucht.

Alle Umbauten und die Materialwahl wurden auf ein Mindestmaß begrenzt, welches sich aus den Anforderungen der Verkehrssicherheit und dem barrierefreien Umbau ergibt. Weitere Reduktionsmaßnahmen sind nicht möglich.

Die Planung wurde im Rahmen der Ämterbeteiligung mit der Arbeitsgruppe 5 „Stadtplanung und Verkehr“ der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderung (KIB) abgestimmt.

### **3. Ausschreibung und Bau**

Die Ausschreibung der Maßnahme wird aufgrund einer gemeinsamen Vergabe der Leistungsphasen 6-9 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH und der Stadt Münster durch das Ingenieurbüro Lindschulte aus Nordhorn erstellt. Die Ausschreibung für die hier zu beschließende Planung startet schon parallel zu dem Baubeschluss.

Es wird davon ausgegangen, dass die Baumaßnahmen für die Reaktivierung der WLE-Strecke Anfang 2026 starten und bis Mitte 2027 beendet werden. In welchem Zeitraum der Bau des WLE-Haltepunktes „Gremmendorf“ und dessen Erschließung beginnt, kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

Die Verkehrsregelung während der Bauzeit wird in Absprache mit dem Ordnungsamt durchgeführt. Da der Gremmendorfer Weg zum Feuerwehrvorbehaltsnetz gehört, muss dieser jederzeit und auch während der Bauphase befahrbar sein.

Um bauablaufbedingte Vollsperrungen von Straßen zu minimieren, müssen möglicherweise lokale Umfahrungen der Baubereiche eingerichtet werden. Hierbei kann es notwendig werden, dass weitere Bäume gefällt werden müssen. Diese Möglichkeit wird vom Amt für Mobilität und Tiefbau nur in Betracht gezogen, wenn sich keine verhältnismäßige Alternative zur Aufrechterhaltung der anliegenden Verkehre bietet.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist die Verlegung von Stromleitungen zu den Leezenboxen und zu den Mobilstations-Stelen vorgesehen.

Zusätzlich wollen die Stadtnetze Münster GmbH Niederspannungsleitungen auf der Nordseite zwischen Gremmendorfer Weg 31-35 austauschen.

### **4. Beiträge Dritter/Zuschüsse**

Die geplante Maßnahme löst keine Beitragspflicht nach KAG aus.

Der Umbau der Mobilstation einschließlich der Erschließung ist gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) als Fördermaßnahme über den Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) nach §13 ÖPNVG NRW angemeldet. Bei dem Förderprogramm handelt es sich um ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen mit einem besonderen Landesinteresse.

Hierbei können voraussichtlich bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten aus Landes- und Bundesmitteln gefördert werden.

Mögliche Förderobergrenzen werden im Zuge der Antragsprüfung durch den NWL aus der Anzahl der Stellplätze bei Fahrradabstellanlagen bzw. P&R-Anlagen ermittelt. Demnach können die zuwendungsfähigen Kosten gegenüber den Gesamtkosten abweichen.

Bei Bedarf werden Teile der äußeren Erschließung voraussichtlich über die Bezirksregierung Münster gefördert. Auch hier werden Zuwendungen in Höhe von 70-90 % der zuwendungsfähigen Kosten erwartet.

## **5. Genehmigungen/Vereinbarungen**

Für die Maßnahme sind keine Genehmigungen erforderlich.

## **6. Liegenschaftliche Regelungen**

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

## **7. Information/Kommunikation der Baumaßnahme**

Die Anwohnerinnen und Anwohner werden entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau frühzeitig über die Maßnahme informiert.

i.V.

gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage A

Anlage 1a: Lageplan Nr. 11286 1(2)

Anlage 1b: Lageplan Nr. 11286 2(2)

Anlage 2: Folgelastenberechnung