



Amt für Mobilität und Tiefbau

04.08.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Schilder

Telefon: 492-6597

Schilder@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Äußere Erschließung der Bebauungspläne 624 und 625: Heidestraße, Flaßkuhl
Planungsbeschluss

Beratungsfolge

08.09.2026 Bezirksvertretung Münster-Südost

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der grundhaften Erneuerung und Umgestaltung des Straßenraumes der Heidestraße und der Straße Flaßkuhl wird auf Grundlage des verkehrstechnischen Entwurfes (Anlagen 1 und 2) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 2.440.000€ entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 2.000.000€.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2028 2029 2030 2031	440.000 800.000 800.000 400.000	
Investitionsmaßnahme	0004	Straßenbaubeiträge nach BauGB			
Einzahlungen			2033	360.000	BauGB

Investitionsmaßnahme	0005	Straßenbaubeiträge nach KAG			
Einzahlungen			2033	1.640.000	Zuwendung des Landes NRW
Saldo				440.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind teilweise im Haushaltsplan 2026/2027 bei den o.g. Investitionsmaßnahmen und den u. g. Produktgruppen veranschlagt. Die Planansätze für Erträge und Einzahlungen sowie die erforderlichen Ermächtigungen für die Jahre 2031ff werden in den Haushaltsplanentwurf 2028 ff. aufgenommen.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.-jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2032 ff.	50.000	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2032 ff.	24.400	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2032 ff.	61.000	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2032 ff.	6.600	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (Anlage 4) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Anlass der Planung

Mit der Vorlage V/0252/2021 wurden für die Bebauungspläne "Nr. 624 Angelmodde – Wohngebiet östlich Heidestraße / Flaßkuhl" und "Nr. 625 Angelmodde – Schulstandort östlich Heidestraße / Flaßkuhl" die Aufstellungsbeschlüsse gefasst. Bei den Bebauungsplangebieten handelt es sich um das ehemalige Werksgelände der Westfalen AG, das aufgrund einer Betriebsverlagerung städtebaulich umstrukturiert wird und zukünftig im Bereich des Bebauungsplans Nr. 624 Wohnbauflächen und im Bereich des Bebauungsplans Nr. 625 den Standort einer weiterführenden Schule mit einer hohen Anzahl an Schülerinnen und Schülern vorsieht.

Um die Neuverkehre, die sich aus der städtebaulichen Entwicklung ergeben, auch verkehrlich abwickeln zu können, muss die Heidestraße planerisch überarbeitet werden. Aufgrund der vorherigen Nutzung als Industriestandort mit erhöhtem Schwerlastverkehrsanteil ist der Straßenzug im Bestand auf die Begegnung großer Kfz ausgelegt und bietet eine breite Fahrbahn ohne Elemente zur Reduktion der Geschwindigkeit. Aus Sicht des Fußverkehrs weist die Straße weitere Mängel auf. In Teilbereichen bestehen keine oder nur zu schmale Gehwege. Des Weiteren ist die Querungssituation für zu Fuß gehende nicht ausreichend. Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Wohn- und Schulentwicklung und der damit einhergehenden hohen Anzahl an Schulkindern soll die vorgelegte Planung die bestehenden Mängel beheben.

2. Beschreibung der Planung

Die vorliegende Vorplanung umfasst eine Umplanung des Großteils der Heidestraße von der Einmündung Heidestraße / An der Wallhecke bis zu den Bebauungsplangebieten inklusive des nördlichen Stichwegs bis zum bereits im Bestand vorhandenen Pumpwerk sowie der nach Süden abzweigenden Straße Flaßkuhl, die auf etwa 180 m Länge überplant wird (vgl. Abbildung 1).

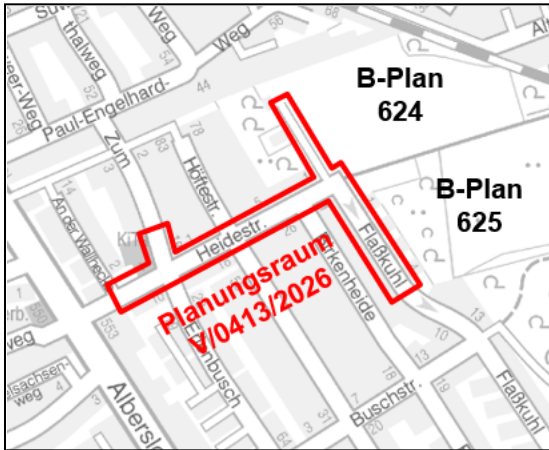


Abbildung 1: Planungsraum V/0413/2026, o. M., ↑N

Ein kurzer Teilbereich der Heidestraße vom Knotenpunkt Albersloher Weg / Heidestraße / Keltenweg bis zur Einmündung Heidestraße / An der Wallhecke ist nicht Teil dieser Beschlussvorlage und stellt lediglich eine Möglichkeit der Verkehrsführung dar (im Lageplan in hellerer Farbgebung dargestellt). Der Einmündungsbereich Albersloher Weg / Heidestraße weist u.a. Mängel hinsichtlich einer sicheren Radverkehrsführung auf. Um optimal auf die Umplanungen des Albersloher Wegs eingehen zu können, wird dieser Teilbereich in die künftige Planung zum Albersloher Weg integriert, für die ein separater Planungsbeschluss eingeholt wird. Die Erschließungsfunktion der Heidestraße für die Bebauungsplangebiete 624 und 625 wird durch diese Trennung nicht beeinträchtigt.

Heidestraße

Die Heidestraße wird zukünftig als Schulweg genutzt, weshalb der Fokus auf den Fußverkehr hier besonders wichtig ist. Die Gehwege auf beiden Straßenseiten werden auf die richtlinienkonforme Standardbreite von 2,50 m verbreitert werden, um den Anforderungen des Fußverkehrs gerecht zu werden. Die Fahrbahn wird mit einer Breite von 5,50 m ausgestaltet und die Ausweisung als Tempo-30-Zone wird beibehalten, sodass der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden kann.

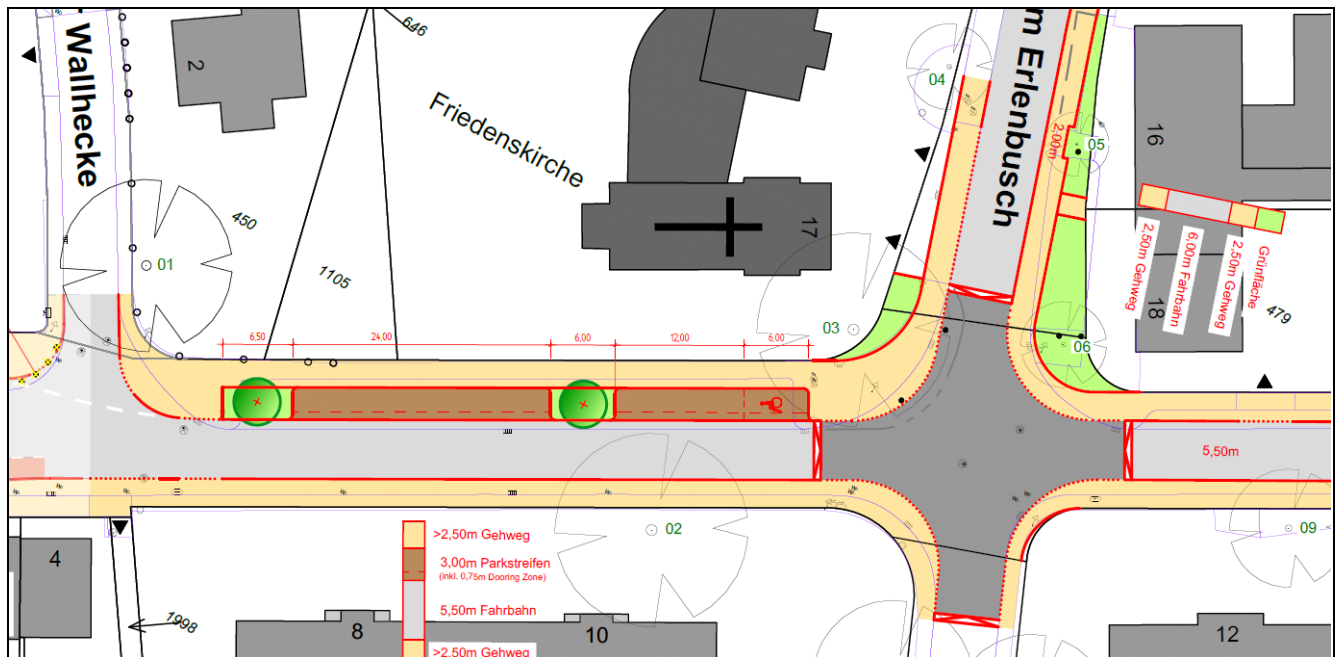


Abbildung 2: Planung Heidestraße - Abschnitt: An der Wallhecke bis Zum Erlenbusch, o. M., ↑N

Der vorherige Parkstreifen auf Höhe der Friedenskirche wird für den notwendigen Platzbedarf so ausgestaltet, dass künftig in Längsrichtung geparkt werden kann. Die Breite der Parkstände wurde gemäß den anerkannten Regeln der Technik verbreitert und um einen Sicherheitstrennstreifen er-

gänzt. Hierdurch sollen sogenannte Dooring-Unfälle reduziert werden, bei denen der Fahrradverkehr mit geöffneten Fahrzeugtüren kollidiert. Der östlichste Parkstand wird aufgrund der Nähe zum Kircheneingang als Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen.

Der Knotenpunktbereich Heidestraße / Zum Erlenbusch wird zur Verkehrsberuhigung angehoben und ermöglicht auf diese Weise ein einfacheres Queren des Fußverkehrs auf Höhe der Friedenskirche und leistet einen Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Der nördliche Knotenpunktarm der Straße Zum Erlenbusch wird neu sortiert, da der östliche Bestandsgehweg sowie die Längsparkstände bislang auf einer Privatfläche lagen. Um die bestehenden Bäume zu erhalten, ist stattdessen eine großzügige Grünschreibe geplant und der Gehweg wird auf die westliche Seite der Bäume verlegt (vgl. Abbildung 2). Dies entspricht dem gesamtstädtischen Ziel der Entsiegelung entbehrlicher öffentlicher Verkehrsflächen zur Verbesserung des Mikroklimas in den Straßenräumen.

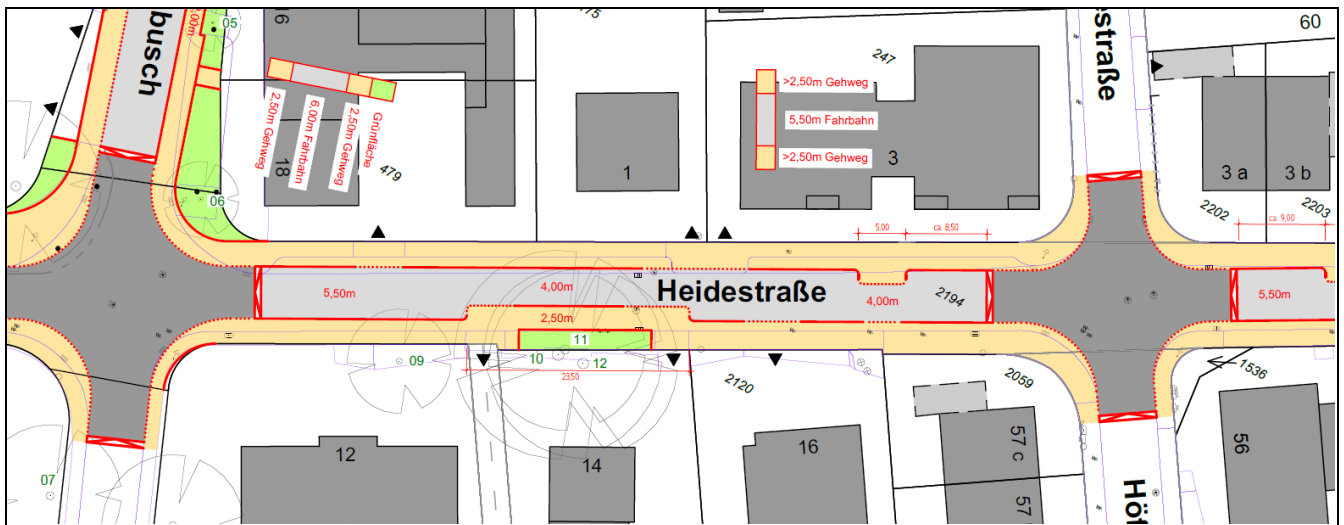


Abbildung 3: Planung Heidestraße - Abschnitt: Zum Erlenbusch bis Höftestraße, o. M., ↑N

An der Grundstücksgrenze der öffentlichen Straße zum Grundstück Heidestraße 14 befindet sich das Naturdenkmal Nr. 408, bestehend aus zwei Stieleichen und einer Rotbuche. Um den drei Bäumen mehr Platz für ihre Wurzeln zu ermöglichen, wird die Fahrbahn punktuell auf einer Länge von 24 Metern auf 4,00 m eingengt und der Gehweg bei gleichbleibender Breite entsprechend verschwenkt (vgl. Abbildung 3).

Die Restfahrbahnbreite von 4,00 m lässt weiterhin den Begegnungsfall Lastenfahrrad-Pkw zu, wohingegen sich zwei Pkw in diesem Bereich nicht mehr begegnen können. Die Einengung entfaltet somit eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.

Im weiteren Verlauf der Heidestraße und der Straße Flaßkuhl finden sich wiederkehrende Einengungen mit derselben Restfahrbahnbreite von 4,00 m, die einerseits für eine Geschwindigkeitsreduzierung sorgen und andererseits punktuelle Quermöglichkeiten für den Fußverkehr bieten (vgl. Abbildung 4). Im Knotenpunktbereich Heidestraße / Höftestraße und Heidestraße / Flaßkuhl verstärken weitere Fahrbahnanhebungen den Effekt der Geschwindigkeitsreduzierung.

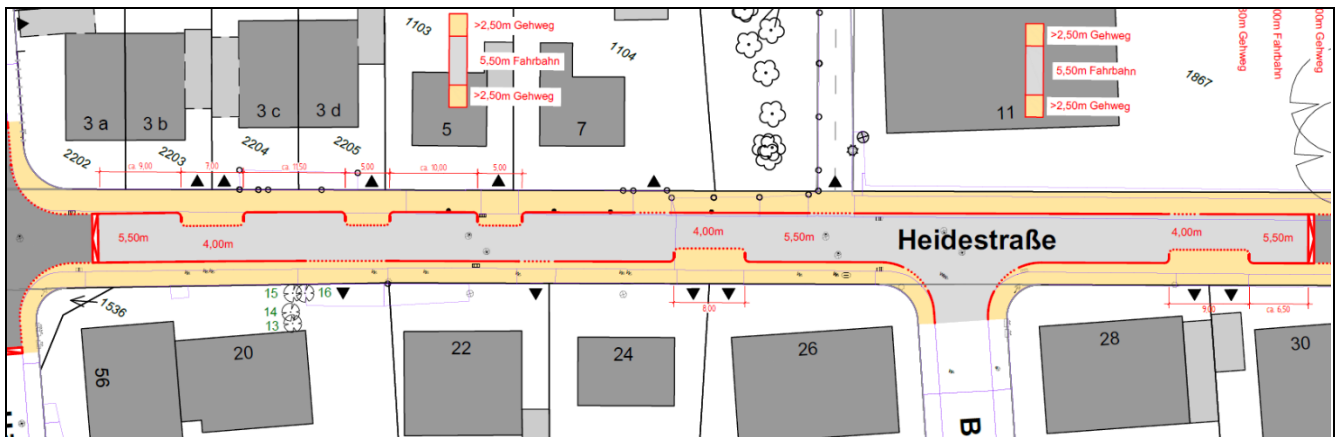


Abbildung 4: Planung Heidestraße - Abschnitt: Höftestraße bis Birkenheide, o. M., ↑N

Die Heidestraße mündet fortan in einem Platzbereich, der im Rahmen der Quartiersentwicklung gestaltet wird. Dieser Platz dient dem Fuß- und Radverkehr als Zuwegung zum Baugebiet nach Norden und zur Schule im Süden. Der Quell- und Ziel-Kfz-Verkehr zum Baugebiet und der für die geplante Quartiersgarage wird vor dem Platz nach Norden über den erstmalig ausgebauten Stich der Heidestraße abgeleitet. Der östliche Gehweg auf der Seite des Baugebiets wird mit 3,00 m Breite ausgestaltet und der westliche Gehweg erhält zum Großteil die Standardbreite von 2,50 m. Lediglich im Einmündungsbereich zur Heidestraße wird der Gehweg punktuell auf 1,80 m eingeeengt, um den Bäumen auf dem Grundstück Heidestraße 11 mehr Raum zu geben (vgl. Abbildung 5).

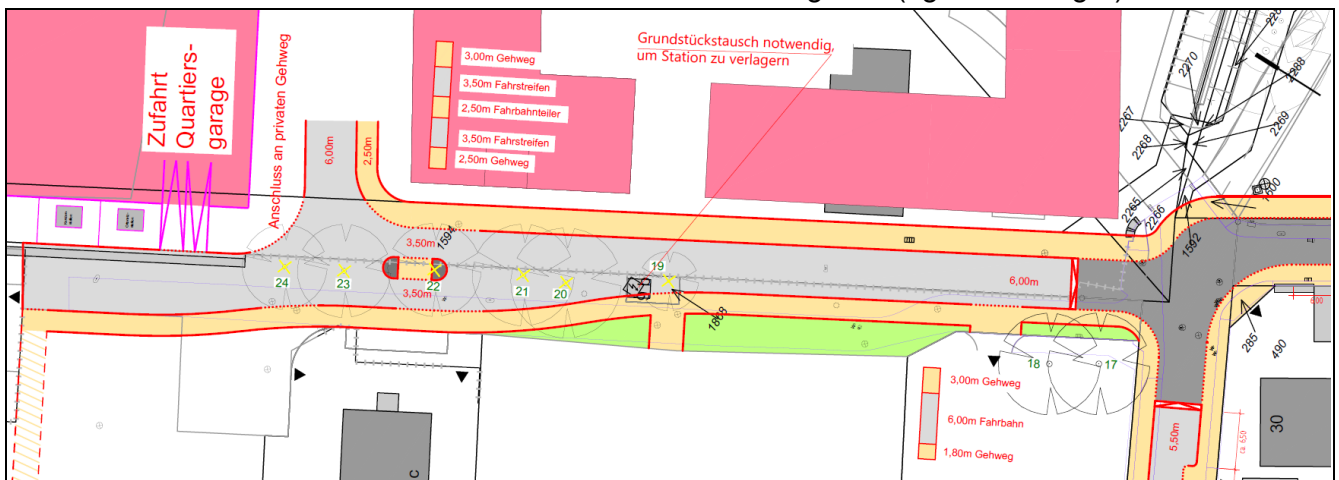


Abbildung 5: Planung Stich Heidestraße bis zum Pumpwerk, o. M., ←N

Entlang dieses Gehwegs entsteht eine entsiegelte Fläche im Bereich des ehemaligen Straßenverlaufs (vgl. Abbildung 5). Hier sind weiterhin Bestandskanäle verortet, weswegen eine Baumbepflanzung ausgeschlossen ist. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird eine alternative "kanalfreundliche" Bepflanzung geprüft und mit der Vorlage zum Baubeschluss vorgestellt.

Im Einmündungsbereich der Zufahrt zum Baugebiet entsteht als Angebot zur sicheren Querung eine Mittelinsel. Diese soll dem Fußverkehr zukünftig eine Verbindung zum im Bebauungsplan 405 festgesetzten Spielplatz bieten. (vgl. V/0203/2023).

Flaßkuhl

Die Straße Flaßkuhl wird mit dieser Vorplanung ebenfalls angepasst. Östlich der Straße entsteht ein weiterer Teilbereich der Wohnbebauung des Bebauungsplans 624. Des Weiteren erfolgt die Erschließung des Schulgrundstücks über den Flaßkuhl (vgl. Abbildung 6).

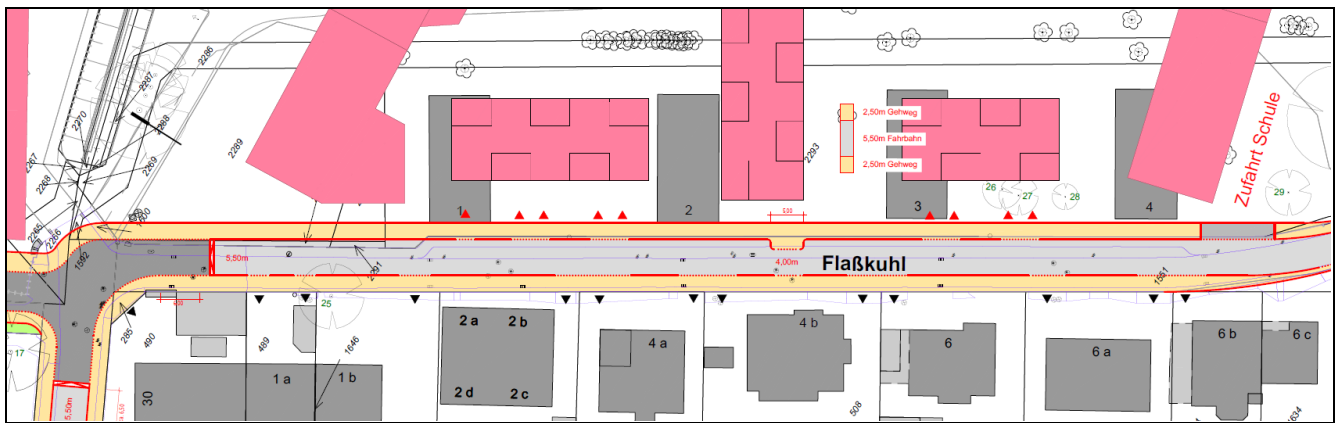


Abbildung 6: Planung Flaßkuhl, o. M., ←N

Bei der Straße Flaßkuhl handelt es sich aktuell um eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Buschstraße. Im Rahmen der Umplanung soll der Bereich von der Heidestraße bis zur Zufahrt zum Schulgrundstück auf 5,50 m verbreitert werden, um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Auf diese Weise werden Umwege, z.B. für die Anlieferungsverkehre der Schulmensa, durch das Wohnquartier verhindert. Analog zur Heidestraße werden die Gehwege beidseitig auf das Regelmaß von 2,50 m verbreitert und der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

3. Weiteres Vorgehen

Die Ausführungsplanung wird den politischen Gremien per Baubeschluss zur Beschlussfassung voraussichtlich vor der Sommerpause 2027 zur Entscheidung vorgelegt.

4. Beträge Dritter/Zuschüsse

Die äußere Erschließung ist als solche dem Baugebiet zuzuordnen. Der Stich der Heidestraße nach Norden wird erstmalig hergestellt, wodurch nach den Bestimmungen des BauGB eine Refinanzierung in Höhe von 90 % der beitragsfähigen Kosten erwartbar ist.

Aufgrund des Alters der übrigen Straßen des Planbereichs von mehr als 50 Jahren ist davon auszugehen, dass der geplante Ausbau Verbesserungstatbestände im Sinne des Straßenausbaubeitragsrechts nach sich zieht. Damit ist eine Landesförderung nach der Straßenausbaubeitrags-Erstattungsverordnung NRW in Höhe von 80 % der umlagefähigen Kosten zu erwarten.

Die oben genannten Kosten stellen die aktuellen maximalen erwartbaren Kosten dar. In einem städtebaulichen Vertrag sind die Kostenteilungen mit dem Erschließungsträger noch zu regeln. Die exakte Aufteilung der Ein- und Auszahlungen werden mit dem Baubeschluss mitgeteilt.

5. Liegenschaftliche Regelungen

Für ein Grundstück sind liegenschaftliche Regelungen notwendig. Die Verhandlungen sind bereits sehr weit fortgeschritten und mit einem Abschluss des Kaufvertrages ist im Laufe des Monats September 2026 zu rechnen.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Blatt 1

Anlage 2: Lageplan Blatt 2

Anlage 3: Schnitte

Anlage 4: Folgelastenberechnung