



Amt für Mobilität und Tiefbau

31.08.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Szeike

Telefon: 492-6645

Szeike@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Hammer Straße - städtisches Stadion: Anpassung öffentliche Verkehrsanlagen
- Baubeschluss -

Beratungsfolge

17.09.2026	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
23.09.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung

Der aufgestellten Planung (Lageplan Nr. 11576 Blatt 1(2) und 2(2) von September 2026) und der baulichen Ausführung werden zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 1.330.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 468.000 €.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4292	Hammer Straße/städtisches Stadion, Bp 568			
Auszahlungen			2027	500.000	
			2028	830.000	
Einzahlungen			2029	468.000	§12 ÖPNVG (90% der zuwendungsfähigen Kosten)
Saldo				862.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen investiven Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 teilweise bei der o. g. Investitionsmaßnahme und den unten genannten Produktgruppen veranschlagt. Die zusätzlichen Ermächtigungen für das Jahr 2027 i.H.v. 200.000 € werden im Wege der flexiblen Haushaltsführung im investiven Budget des Dezernats für Planung, Bau und Wirtschaft aus der Maßnahme 0007 „Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung“ aufgefangen. Zum Haushaltsplan 2028 werden die zusätzlichen Ermächtigungen für das Jahr 2028 angemeldet. Dabei werden die Mehrbedarfe gegenüber der bisherigen Veranschlagung innerhalb des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft aus der Maßnahme 0007 verlagert.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2029 ff.	11.700	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff.	13.300	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2029 ff.	33.250	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2029 ff.	12.930	Folgeaufwand
Saldo				47.780	

Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Durch den Ausbau des städtischen Stadions an der Hammer Straße und der damit einhergehenden Kapazitätserhöhung der Zuschauerplätze entstehen veränderte verkehrliche Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum. Eine entsprechende Planung zur Anpassung des Verkehrsraumes wurde mit der Vorlage V/0085/2025 beschlossen. Neben den Anpassungserfordernissen, die auf den Spielbetrieb zurückzuführen sind, wird in unmittelbarer Nähe mit dem Bau einer Mobilstation ein Teil des Mobilstationskonzeptes umgesetzt.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Fahrtrichtung stadtauswärts

Die Busbucht wird für den Stadionbetrieb zur Aufnahme von spielbedingten Bussen verlängert. Für den Stadtbusverkehr wird der vordere, am Knotenpunkt Hammer Straße/ Am Berg Fiedel/ Siemensstraße liegende Bereich barrierefrei mit einem erhöhten Busbordstein und einem Blindenleitsystem ausgebaut, welches an das Blindenleitsystem auf der Stadionfläche angeschlossen wird. Die Wartehalle wird näher an die Fahrbahn verlegt, wodurch eine größere Aufstellfläche für Fahrgäste entsteht. Durch die Positionierung am Knotenpunkt und an der unmittelbar anschließenden Mobilstation wird die Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Mobilitätsangebote ermöglicht und ein Beitrag zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes geleistet.

Der Radverkehr wird künftig hinter der Aufstellfläche geführt, um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fahrgästen zu reduzieren. Dazu muss die digitale Werbetafel versetzt werden. Ein geeigneter

Standort wird abgestimmt. Auch im weiteren Verlauf wird der Radweg weiter von der Fahrbahn abgesetzt und auf 2,00 m verbreitert. Die hinter der Busbucht vorhandenen Baumscheiben werden auf 3,00 m verbreitert und durch Entsiegelung miteinander verbunden. Die Baumscheiben auf Höhe der Haltestelle werden vergrößert. Hierdurch werden die Bedingungen für die Bestandsbäume deutlich verbessert. Die Busbucht wird mit einer verstärkten Asphaltbauweise hergestellt, um den hohen Belastungen des Busverkehrs standzuhalten.

Die Verbreiterung des Radweges und der Baumscheiben ist möglich, weil der Fußverkehr entlang der Hammer Straße über die Fläche der Mobilstation und des Stadionvorplatzes geführt wird. Auf Höhe der Baumreihe wird ein 2,50 m breiter Gehweg gebaut, der zum Teil Flächen des Stadions beansprucht.

Fahrtrichtung stadteinwärts

Die heutige Busbucht wird teilweise zurückgebaut. Somit kann eine 1,50 m breite Aufstellfläche für die Fahrgäste hergestellt werden, damit die Ein- und Ausstiegsvorgänge nicht unmittelbar über den Radweg erfolgen. Dadurch müssen die Busbucht und die angrenzenden Fahrstreifen der Hammer Straße nach Westen geschoben werden. Der Platz dafür wird durch den Rückbau der Mittelinsel in diesem Bereich gewonnen. Die Haltestelle wird erstmalig barrierefrei mit einem 18 cm hohen Busbordstein und einem Blindenleitsystem hergestellt. Zusätzlich werden eine Bank und 4 Anlehnbügel für 8 Fahrräder installiert. Die Fahrbahn wird im Haltestellenbereich mit einer verstärkten Asphaltbauweise hergestellt und die verschobenen Fahrstreifen werden im Vollausbau wiederhergestellt.

Kreuzungsbereich

Die südliche Fußgängerfurt über die Hammer Straße wird um 4,00 m auf insgesamt 8,00 m verbreitert, um die Besucherströme des Stadions aufnehmen zu können. Ein Blindenleitsystem ist auf den Verkehrsinseln aufgrund der zu geringen Breite nicht möglich. Für eine vollständig barrierefreie Ausbildung des Knotenpunktes würde eine deutlich umfangreichere Baumaßnahme mit erheblichen verkehrstechnischen Anpassungen und einer vollständigen Umgestaltung des Querschnitts erforderlich sein. An den Stellen mit genügend Platz wird ein Leitsystem eingebaut.

Die Radfurten werden gemäß den Standards der Stadt Münster im Zuge der Maßnahme rot eingefärbt.

Der Zaun auf der Mittelinsel der Hammer Straße wird bis zur Fußgängerfurt der Lichtsignalanlage geschlossen, um illegales Queren der Hammer Straße in dem Bereich zu vermeiden.

Mobilstation

Mit der Maßnahme wird die Mobilstation „P+R Preußenstadion“ aus dem Umsetzungsprogramm des Mobilstationskonzeptes der Stadt Münster (V/0082/2025) umgesetzt.

Auf Höhe der auswärtigen Haltestelle werden 192 Fahrradstellplätze und 10 Stellplätze für Lastenräder mittels Fahrradanklehnbügel hergestellt. Die Stellplätze werden überdacht und beleuchtet. Für eine klimagerechtere Planung entwässern die Dachflächen in neu angelegte Grünflächen zwischen den Abstellanlagen. Des Weiteren werden auf dieser Fläche eine Fahrrad-Self-Service-Station und eine Mobilstationsstele installiert. Die Durchgangsbreite für den Fußverkehr neben den Abstellanlagen wurde mit 4,00 m Breite großzügig dimensioniert, um die Ströme während des Spielbetriebes besser abwickeln zu können.

In Fahrtrichtung stadtauswärts werden für E-Roller vor der Lichtsignalanlage Abstellangebote geschaffen, um mögliche Konflikte mit querenden Fußgängerströmen zu reduzieren. Hierfür werden an der Ecke des Parkplatzes Aufstellflächen mit entsprechender Markierung angelegt. Auf der Parkplatzebene werden 2 Stellplätze für Carsharing und 2 Stellplätze inklusive einer Ladesäule zum Laden von privaten Pkws eingerichtet. Die Standorte für die E-Roller und die Stellplätze für Carsharing und Ladeplätze für Privatfahrzeuge sind in den Plänen noch nicht planerisch verortet, da hier noch Abstimmungen mit dem Stab Stadion zu der genauen Positionierung laufen.

Prüfaufträge (gem. geändertem Planungsbeschluss vom AVM 18.06.)

Ursprünglich war die Einrichtung eines eigenen Linksabbiegestreifens von der Hammer Straße auf die Stadionparkplätze P8 Nord und P8 Süd in Fahrtrichtung Norden vorgesehen. Dafür sollte der auf diesem Abschnitt der Hammer Straße innenliegende Bussonderfahrstreifen abschnittsweise in Anspruch genommen werden. Eine erneute Prüfung der verkehrstechnischen Notwendigkeit des Links-

abbiegestreifens hat ergeben, dass dieser aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsnachfrage auf der Fahrbeziehung entfallen kann. Eine Verlegung des Bussonderfahrstreifens auf den rechten Fahrstreifen hätte zur Folge, dass dieser aufgrund von Grundstückszufahrten immer wieder unterbrochen werden müsste und der Betriebsablauf der Busse regelmäßig von abbiegenden Fahrzeugen gestört werden würde. Mit Aufgabe der Zufahrtsmöglichkeiten auf die Stadionparkplätze, kann der Bussonderfahrstreifen in Innenlage verbleiben und somit dort störungsfrei geführt werden. Eine spätere Überplanung der stadteinwärts gerichteten Haltestelle inklusive Lageoptimierung im Zusammenhang mit der potenziellen Entwicklung des Bahnhofs Südkreuzes bleibt weiterhin grundsätzlich denkbar.

Der Radweg wird im Bereich der Haltestelle und des Stadionvorplatzes auf 2,00 m verbreitert. Im weiteren Verlauf bis zur Zufahrt P8 Nord ist dies aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und der Festsetzungen im Bebauungsplan (Fläche für den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen) nicht möglich. Zwischen P8 Nord und P8 Süd kommen noch die Baumpflanzungen zwischen Radweg und der Fahrbahn hinzu.

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 Bauzeit der gesamten Maßnahme beträgt ca. 9 Monate, von denen ungefähr 4 Monate auf die Haltestelle stadteinwärts und 5 Monate auf die Haltestelle stadtauswärts mit Mobilstation entfallen. Es wird angestrebt im Sommer 2027 zu bauen, um die Spielpause nutzen zu können. Da ein Bau im Spielbetrieb jedoch unumgänglich ist, werden die Heimspieltage bei der Bauabwicklung berücksichtigt.

Die konkrete Baustellenabwicklungsplanung wird im Rahmen der Ausschreibung und Bauvorbereitung und nach Auftragserteilung in Abstimmung mit der ausführenden Baufirma festgelegt. Eine Bildung von Bauabschnitten kann aufgrund umliegender Baumaßnahmen und den Gegebenheiten vor Ort erforderlich werden. Die Festlegung der Bauabwicklung erfolgt durch die städtische Baustellenkoordination. Ziel ist eine möglichst schnelle Baudurchführung, um die unvermeidbaren Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden möglichst gering zu halten.

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden im Zuge der Maßnahme Stromkabel der Städtetze ausgetauscht.

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Eine Refinanzierung über Beiträge nach den Bestimmungen des BauGB und de KAG des Landes NRW kommt nicht in Betracht.

Die Zuwendungen nach §12 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Höhe von ca. 468.000 € für den Umbau der Bushaltestellen werden vorbehaltlich eines bewilligten Bescheides angesetzt.

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 1: Folgelastenberechnung

Anlage 2: Lagepläne