



Amt für Mobilität und Tiefbau

10.09.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Dietz

Telefon: 492 6920

DietzS@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Geh- und Radwegeverbindung auf der ehemaligen Gleistrasse zwischen der Kanalstraße und dem Haltepunkt Münster Zentrum Nord - Planungsbeschluss Straßenbau

Beratungsfolge

15.09.2026 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung des ersten Bauabschnitts einer Geh- und Radwegeverbindung inklusive des Baus von drei Ingenieurbauwerken zwischen der Kanalstraße und dem Bahnhof Münster Zentrum Nord wird auf Grundlage der vorgelegten Vorplanung (Anlagen 2 - 4) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von 1.799.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von 1.350.000 €.

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			2026 2027 2028	100.000 675.000 37.000	
Einzahlungen			2026 2027 2028	75.000 400.000 130.000	Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah

Investitionsmaßnahme	4125	Koburger Weg, Radweg bis HP Zentrum Nord			
Auszahlung			2026 2027 2028	100.000 737.000 150.000	
Einzahlungen			2026 2027 2028	75.000 450.000 220.000	Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)
Saldo				449.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 bei den o.g. Investitionsmaßnahmen und den u. g. Produktgruppen veranschlagt. Die zusätzlichen Ermächtigungen bei der Investitionsmaßnahme 4125 für das Jahr 2027 werden im Wege der flexiblen Haushaltsführung aus den Fördermitteln nach der Förderrichtlinie Nahmobilität und darüber hinaus aus der Maßnahme 0007 „Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung“ bereitgestellt. Zum Haushaltsplan 2028 werden die bisher nicht veranschlagten Einzahlungen und Auszahlungen des Jahres 2028 angemeldet.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.-jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2029 ff.	33.750	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff.	17.990	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2029 ff.	44.980	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2029 ff.	6.740	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Anlass

Mit der Vorlage V/0728/2023 hat die Bezirksvertretung Münster Mitte am 28.05.2024 den Grundsatzbeschluss zur Verlegung des heutigen Geh- und Radwegs auf die ehemalige Gleisstrasse zwischen der Kanalstraße und dem Bahnhof Zentrum Nord gefasst. Die Wegeverbindung ergänzt als Basisroute das Fahrradnetz 2.0 und verbindet die Hauptroute im Zuge der Kanalstraße und die Veloroute 1 zwischen Greven und Münster auf Höhe des Bahnhofs Zentrum Nord. Der bestehende kombinierte Geh-/Radweg weist derzeit eine Breite zwischen 2,0 m und 2,4 m auf und entspricht damit nicht den politisch beschlossenen Qualitätsstandards für eine Basisroute, die eine Breite von 3,0 m vorsehen. Durch den Neubau der Geh-/Radwegverbindung und dem damit verbundenen und bereits beschlossenen Rückbau des Brückenbauwerks über die Münstersche Aa (V/0140/2017) wird ein großer Teil der bestehenden Wegeverbindung entbehrlich. Ein Teilabschnitt zwischen der Münsterschen Aa und dem Straßenzug Nevinghoff wird zur Erschließung der städtischen Polderflächen, die östlich der Aa verortet sind, weiterhin benötigt. (Anlage 2)

Die ehemalige Gleistrasse soll in eine attraktive Geh- und Radwegeverbindung überführt werden. Für die weitere Konkretisierung wurde für den ersten Bauabschnitt zwischen Kanalstraße bis zum Anschluss an den Bestandsweg nördlich des Bahnhofs eine Vorplanung, siehe Anlagen 3-4, erarbeitet.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Straßenplanung

Der geplante Geh- und Radweg verläuft südlich der bestehenden Wegeverbindung auf der stillgelegten Gleistrasse und wird im Basisrouten-Standard mit einer Breite von 3,0 m auf einer Länge von 960 m in Asphaltbauweise hergestellt.

Der genaue Verlauf stellt sich wie folgt dar: Auf der westlichen Seite bindet die neue Trasse an die Hauptroute im Zuge der Kanalstraße an. Im Anschluss daran wird der Max-Clemens-Kanal überquert. Das dort vorhandene Brückenbauwerk wird zurückgebaut und durch einen Durchlass ersetzt. Etwa 150 m weiter östlich quert der neue Weg die Münstersche Aa. Hierfür ist eine Brücke mit einer lichten Weite von 4,0 m geplant. Der Durchflussquerschnitt der Aa wird gemäß den Erfordernissen des Hochwasserschutzes mit einer lichten Höhe von 2,9 m über Gewässersohle und mit einer lichten Weite von 12 m geplant. Die Unterkante des Brückenüberbaus liegt damit etwa 70 cm oberhalb der 100-jährigen Hochwassermarke. Rund 50 m weiter wird ein weiteres Bestandsbrückenbauwerk, das heute einen Graben östlich der Münsterschen Aa überquert, zurückgebaut und ebenfalls durch einen Durchlass ersetzt. Im weiteren Verlauf kreuzt die geplante Wegeverbindung den bevorrechtigten Straßenzug Nevinghoff und nimmt anschließend den Verlauf der Gleistrasse wieder auf. Der erste Bauabschnitt schließt ca. 140 m nördlich des Bahnhofs an die bestehende Wegeverbindung an.

2.2 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Betrieb auf der ehemaligen Gleistrasse ist vor geraumer Zeit eingestellt worden. In der Folge konnten sich ungestört Grünstrukturen in diesem Bereich entwickeln. Der Abschnitt zwischen Kanalstraße und Münsterscher Aa liegt im Außenbereich. Zur Ermittlung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, die sich aus den Eingriffen in Natur und Landschaft ergeben, ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet worden. Der LBP setzt für den Ausgleich die Entsiegelung von Teilen der heutigen Rad-/Gehwegverbindung mit der Neupflanzung von standorttypischen Laubbaumarten im Verhältnis 1:1 fest.

Der Abschnitt zwischen Münsterscher Aa und Bahnhof Zentrum liegt innerhalb eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Die Eingriffe für diesen Abschnitt fallen unter die Baumschutzsatzung der Stadt Münster. Eine Kartierung des Bestandes hat ergeben, dass für diesen Abschnitt insgesamt 68 Gehölze entfernt werden müssen. Im Rahmen eines Baumschutzkonzeptes werden die Ersatzpflanzungen gemäß den Vorgaben der Baumschutzsatzung weiter konkretisiert. Die Pflanzungen können im Bereich der zukünftig entbehrlichen Geh-/Radwegverbindung vorgenommen werden.

Die Rodungsarbeiten können nur während der Fällperiode zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt werden. Voraussetzung hierfür wiederum ist, dass vorlaufend im Frühjahr entlang der künftigen Trasse Amphibienschutzzäune aufgestellt werden, um die Rückwanderung von Amphibien aus den Laichgewässern in den Bereich der Gleistrasse (Sommerlebensraum) zu verhindern. Vorsorglich sind die Zäune bereits im Frühjahr 2026 aufgestellt worden und werden seitdem regelmäßig kontrolliert.



Abbildung 1: Bestandsweg Ansicht von Nevinghoff Richtung Haltepunkt Zentrum Nord und Gleistrasse Ansicht vom Haltepunkt Zentrum Nord Richtung Nevinghoff, (Stadt Münster, März 2026)

Planungsrecht

Die für den Neubau der Wegeverbindung erforderlichen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Münster. Eine Bestätigung über die eisenbahnrechtliche Entwidmung der Flächen, die im geltenden Bebauungsplan als Bahnanlage festgesetzt sind, liegt nach entsprechender Anfrage bei der Bezirksregierung Münster sowie dem Eisenbahn-Bundesamt vor. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen des Vorhabens sind somit erfüllt.

3. Weiteres Vorgehen

Die Maßnahme wurde erstmalig bei den Beratungen zum Haushaltsplanentwurf am 26.08.2008 mit einem Sperrvermerk belegt. Der Sperrvermerk zielte darauf ab, die Haushaltsmittel für die Planungs- und Baukosten auf null zu setzen und die Umsetzung von der Bewilligung von Fördermitteln abhängig zu machen. Die Verwaltung wird, nachdem die Vorplanung beschlossen worden ist, einen entsprechenden Förderantrag bei der Bezirksregierung stellen, so dass eine Auflösung des Sperrvermerks nach Bewilligung erfolgen kann. Der hierfür erforderliche Beschluss wird parallel zum Baubeschluss den politischen Gremien im Januar/Februar 2027 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Anschluss des Gleistrassenradwegs an der Kanalstraße weiter in Richtung Westen wird heute als Bustrasse genutzt. Die Radverkehrsführung (Radverkehrsnetz NRW) erfolgt parallel über eine Wegeverbindung wenig komfortabel und umwegig bis zur Wienburgstraße im Westen. Bis zur Umsetzung des hier zur Beschlussfassung vorgelegten Abschnittes, wird geklärt, wie die Trasse wieder der ausschließlichen Nutzung für den Rad- und Fußverkehr zugeführt und die Linienführung des Busses entsprechend angepasst werden kann.

i. V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Folgelastenberechnung

Anlage 2: Übersichtsplan

Anlage 3: Lageplan Blatt 1

Anlage 4: Lageplan Blatt 2

V/0409/2026