



Amt für Mobilität und Tiefbau

10.09.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Hagedorn

Telefon: 492-7214

HagedornDirk@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

VR1 Piusallee - Holsteiner Str. bis Hoher Heckenweg - Baubeschluss Straßenbau

Beratungsfolge

15.09.2026	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
23.09.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der aufgestellten Planung (Anlage 2 Lageplan Nr. 12138 Blatt 1-2(2) und Anlage 3 Ausbauquerschnitt Nr. 12139 Blatt 1-3(3) vom 01.09.2026) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 3.100.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 360.000 € aus Fördermitteln für die Haltestellen (§ 11 ÖPNVG) sowie die Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah). Ca. 1.300.000 € werden aus Beiträgen (Förderung des Landes) nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (§ 8 KAG NRW) erwartet.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen			2027 2028 2029	1.000.000 1.600.000 500.000	
Einzahlungen			2028	230.000 130.000	FöRi-Nah ÖPNVG
Investitionsmaßnahme	0005	Straßenbaubeiträge nach KAG			

Einzahlungen		2028	1.300.000	Zuwendung (des Landes NRW)
Saldo			1.440.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 bei den o. g. Investitionsmaßnahmen und den u. g. Produktgruppen veranschlagt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2029 ff.	41.500	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff.	31.000	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2029 ff.	77.500	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2029 ff.	21.600	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (von Amt 66, Anlage 1a) wird zur Kenntnis genommen.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1301	Grün- und Freiflächen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff.	1.740	Folgeaufwand für Grünfläche
				1.500	Folgeaufwand für Bäume

Die Folgelastenberechnung (von Amt 67, Anlage 1b) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Die Piusallee zwischen Niedersachenring und Hoher Heckenweg ist Bestandteil der Veloroute 1 Münster – Greven und wird künftig als Fahrradstraße Plus ausgebaut. Die Piusallee weist zwischen Holsteiner Straße und Hoher Heckenweg starke bauliche Schäden im Bereich der Fahrbahn und der Nebenanlagen auf, die auf Grundlage vorliegender Untersuchungen einen grundhaften Ausbau bedingen. Im Zeitraum 2021 bis 2024 wurden in dem Abschnitt umfangreiche Kanal- und Leitungsbau- maßnahmen auf Grundlage der Beschlussvorlage V/0105/2020 durchgeführt.

Im Jahr 2025 wurde mit der Vorlage V/0346/2024 und dem Planungsbeschluss die planerische Grundlage für den Umbau geschaffen, der mit der nun vorliegenden Ausführungsplanung konkretisiert wird.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Die Piusallee ist in dem Abschnitt zwischen Ring und Hoher Heckenweg Teil der Veloroute 1 (Greven – Münster) und wird ab der Holsteiner Straße zur Fahrradstraße, bei der der Radverkehr zwischen den Kreuzungsbereichen Holsteiner Straße und Hoher Heckenweg auf der Fahrbahn geführt. Demensprechend wird die Fahrbahndeckschicht gemäß den Standards der Stadt Münster aus rotem Asphalt hergestellt.

Der Verlauf der zukünftigen Bordanlage entspricht dabei überwiegend ihrer aktuellen Lage, wodurch neben der Fahrgasse auch zukünftig einseitiges Parken ermöglicht wird. Zwischen Fahrbahn und Parkstreifen liegt ein mindestens 0,75 m breiter Sicherheitsbereich („Dooringzone“). Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird der bestehende Hochbordradweg zugunsten größerer Baumscheiben und breiterer Gehwege zurückgebaut.

Zwischen den Einmündungen der Straßen Schnorrenburg und Potthoffweg wird die Piusallee zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Kfz-Verkehr gesperrt, ausgenommen ist hiervon der Linienbusverkehr. Im Gegensatz zum Planungsbeschluss aus 2025 wird die Sperre nun anstelle von Freiburger Kegeln durch eine bauliche Einengung der Fahrbahn auf 4,50m hergestellt. Durch die so entstehende Portalwirkung wird einerseits die Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr sichtbarer und zusätzlich in unmittelbarer Nähe zu den beiden Straßeneinmündungen eine Quermöglichkeit für den Fußverkehr geschaffen.

Die östliche Bushaltestelle Niedersachsenring wird barrierefrei hergestellt. Aufgrund der beengten Situation durch unmittelbar angrenzende Grundstückszufahrten kann die westliche Haltestelle, analog zum Bestand, nur mit einem 9 m langen Niederflurbusbord hergestellt werden. Eine Verschiebung der Haltestelle wäre nur mit einem erheblichen Eingriff in den Baumbestand möglich.

Anpassung der Planung nach dem Planungsbeschluss

Zusammen mit dem Planungsbeschluss wurde der Prüfauftrag erteilt, die Fahrradstraße möglichst bis an den Hohen Heckenweg heranzuführen und den Radverkehr im Verlauf der Veloroute auf direktem Wege über die Fahrbahn des Hohen Heckenweges kreuzen zu lassen, statt den Knotenpunkt bestandsorientiert in der Nebenanlage zu queren. Zudem war im ursprünglichen Vorentwurf eine relevante Radverkehrsverbindung (vom Bahnseitenweg linksabbiegend auf den Hohen Heckenweg stadtauswärts) nicht abgedeckt, sodass eine umfassende Anpassung der Knotenpunktplanung Hoher Heckenweg/Piusallee im Anschluss an den Planungsbeschluss notwendig wurde.

In der Ausarbeitung der zum Planungsbeschluss angeregten Änderung der Knotenpunktgestaltung mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zeigte sich, dass diese nur unter deutlichen Einbußen in der Leistungsfähigkeit für den Radverkehr umsetzbar wäre. Die Freigabezeit für den Radverkehr entlang der Veloroute würde von heute 18 auf nur noch 10 Sekunden schrumpfen. Aus Sicht der Verkehrsplanung ergibt sich daraus ein nicht hinnehmbarer Komfortverlust auf der Veloroute. Zudem werden verschiedene Sicherheitsrisiken in dem vorgeschlagenen Planungsansatz gesehen. Durch die Kurvenlage der Piusallee verschlechtert sich die Sicht von rechtsabbiegenden Kfz aus der Piusallee auf den von hinten kommenden, geradeausfahrenden Radverkehr erheblich. Zudem könnte der jeweils linksabbiegende Kfz- und Radverkehr nur atypisch hintereinander abgewickelt werden, was zu unklaren Verkehrssituationen führen könnte.

Aus diesem Grund wurde die angeregte Änderung verworfen und die Knotenpunktplanung bestandsorientiert umgesetzt und die Radverkehrssituation im Vergleich zu heute optimiert. Der Radverkehr erhält eine komfortable Aufleitung auf die Nebenanlage und die Furten über den Hohen Heckenweg sowie die davorliegenden Aufstellbereiche werden vergrößert und eindeutiger sortiert. Dem Kfz-Verkehr aus der Piusallee steht am Knotenpunkt zukünftig nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung. Der Kurvenradius für rechtsabbiegende Kfz aus der Piusallee wurde, zugunsten einer deutlich breiteren Nebenanlage spürbar verkleinert, wodurch zugleich der Schutz vor Rechtsabbiege-Unfällen durch verringerte Abbiegegeschwindigkeiten und verbesserte Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr erhöht werden kann. Zusätzlich konnten hierdurch auch kleinere Entsiegelungspotenziale im Knotenpunkt erschlossen und ein zusätzlicher Baumstandort vorgesehen werden.

Der Planungsbereich endet im Süden an der Holsteiner Straße. Die Ausführungsplanung der Piusallee ist mit der parallellaufenden Vorplanung der Holsteiner Straße abgestimmt (V/0427/2026). Für den

Knotenpunkt Niedersachsenring/Piusallee bestehen ebenfalls erste Planungsansätze, aufgrund der hohen Komplexität der Planung und der Wechselwirkungen zu zukünftigen Baumaßnahmen am nördlichen Ring kann hier jedoch noch keine verlässliche Zeitkette zum weiteren Vorgehen aufgestellt werden.

Im Rahmen der Maßnahme werden vier abgängige Bäume entfernt und in Absprache mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit in unmittelbarer Nähe nach aktueller Planung 6 neue Bäume gepflanzt. Aufgrund des sehr ausgeprägten Baumbestands und der Nähe des Hochbords zu den Wurzelbereichen, finden vor Beginn und während der Baumaßnahme tiefgreifendere dendrologische Untersuchungen der Wurzelausprägungen statt. Daraus resultierende punktuelle oder geringfügige Verschiebungen des Bordsteinverlaufes sind zum Schutz der Bäume daher nicht ausgeschlossen. Es werden 22 m² bisherige Grünfläche versiegelt. Dem gegenüber stehen 784 m² bisherige Verkehrsfläche, die begrünt werden.

Gemäß aktueller Kostenberechnung werden Baukosten in Höhe von 3,1 Mio. € erwartet. Das entspricht einer Verdoppelung gegenüber der Kostenschätzung von 1,5 Mio. €, die dem Planungsbeschluss zugrunde lag. Ursächlich sind Kostensteigerungen bei der Entsorgung belasteten Materials aus dem Straßenoberbau sowie zusätzliche Ausbaubereiche am Knotenpunkt Hoher Heckenweg, umfangreicherer baulicher Aufwand durch die Erneuerung der Bordsteine und aufwändigere Herstellung der Fahrbahneinengung.

Die vorgelegte Planung stellt hinsichtlich des baulichen Umfangs und der Materialauswahl eine minimale Variante dar und kann nicht weiter reduziert werden. Der Ausbau erfolgt nach den Standards der Stadt Münster. 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 erfolgt unmittelbar nach dem Baubeschluss. Der Baubeginn der Maßnahme ist für den Herbst 2027 vorgesehen. Die Bauzeit beläuft sich aus heutiger Sicht auf etwas mehr als ein Jahr. Eine Abstimmung mit der Baustellenkoordination zur Festlegung der genauen Bauzeit erfolgt im Rahmen der weiteren Planungen. Die Arbeiten werden unter Vollsperrung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Anliegerverkehrs durchgeführt. Nach dem derzeitigen Planungsstand sind folgende Leitungsverlegungen von Versorgungsunternehmen geplant:

- Stadtnetze (Glasfaser, Strom, Wasser)
- OXG / Vodafone (Glasfaser)

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden die Maßnahmen gemeinsam ausgeschrieben und die Versorgungsunternehmen an der Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsflächen beteiligt.

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Nach dem vorliegenden Bodengutachten von März 2017 ist die Piusallee bisher nicht ausreichend frostsicher ausgebaut. Im Rahmen des geplanten Ausbaus der Straße erhält diese erstmalig einen ausreichend frostsicheren Oberbau nach den heutigen baulichen Vorschriften.

Der beschriebene geplante Ausbau stellt im Verhältnis zum bisherigen Straßenaufbau eine wesentliche Verbesserung im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) dar. Nach § 8 Absatz 1 Satz 3 KAG NRW besteht ein Beitragserhebungsverbot gegenüber den Anliegern für Straßenbaumaßnahmen, die ab dem 01.01.2024 beschlossen wurden. Nach § 8a KAG NRW erstattet das Land NRW den Gemeinden diejenigen Beiträge, welche sie infolge des Erhebungsverbots nicht mehr erheben können. Das Nähere ist in der „Verordnung zur Erstattung von Beitragsausfällen für kommunale Straßenausbaumaßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen“ (Straßenausbaubeitrag-Erstattungsverordnung NRW) geregelt.

Die Piusallee ist beitragsrechtlich als Haupteerschließungsstraße einzustufen. Unter Berücksichtigung der Straßenausbaubeitrag-Erstattungsverordnung NRW sind folgende Beitragseinnahmen zu erwarten:

Fahrbahn (Erstattungssatz 60 % der anrechenbaren Breite)	737.300,00 €
Gehweg (Erstattungssatz 80 % der anrechenbaren Breite)	556.900,00 €
Unselbständige Grünanlage (Erstattungssatz 70 %)	53.300,00 €

Der Erstattungsantrag ist innerhalb von vier Jahren nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu stellen.

Die Maßnahme erfolgt nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah). Dabei werden die zuwendungsfähigen Kosten mit einem Fördersatz von 75 % bezuschusst. Es werden Zuwendungen in Höhe von rund 230.000 € erwartet.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird eine Förderung nach der Pauschale § 11 Abs. 2, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) beantragt. Es werden Zuwendungen in Höhe von 100 % der Baukosten, ca. 130.000 €, für die Haltestellen 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/Anwohner und Eigentümerinnen/Eigentümer werden entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau frühzeitig über die Maßnahme informiert.

I.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen

Anlage 1a/1b Folgelastenberechnung
Anlage 2 Lageplan Nr. 12138 Blatt 1-2(2)
Anlage 3 Ausbauquerschnitt Nr. 12139 Blatt 1-3(3)