



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.09.2026

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Ebbing

Telefon: 492-6652

Ebbing@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Veloroute 12 Münster-Telgte - Teilabschnitt Niedersachsenring/Ostmarkstraße - Bohlweg bis Dieckstraße

Beratungsfolge

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

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung (Lageplan Nr. 12134 Blatt 5 bis 7, Anlage 1a-1c und Ausbauquerschnitte Nr. 12103 Blatt F-F bis I-I, Anlage 2a-2c) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 6.200.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einzahlungen in Höhe von ca. 4.650.000 €.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4243	Velorouten Stadtregion			
Auszahlungen			2028	2.000.000	
			2029	2.000.000	
			2030	1.500.000	
			2031	700.000	
Einzahlungen			2028	1.000.000	
			2029	1.000.000	
			2030	1.000.000	
			2031	1.650.000	

Saldo	1.550.000
-------	-----------

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2026/2027 bei den o.g. Investitionsmaßnahmen und den u. g. Produktgruppen nur teilweise veranschlagt. Die bisher nicht veranschlagten investiven Einzahlungen und Auszahlungen für die Jahre 2028 und 2031 werden zum Haushaltsplanentwurf 2028 angemeldet. Dabei werden die nicht durch Einzahlungen gedeckten Mehrbedarfe innerhalb des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft aus der Investitionsmaßnahme 0007 „Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung“ bereitgestellt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2032 ff.	116.250	Folgeertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2032 ff.	62.000	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2032 ff.	155.000	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2032 ff.	23.250	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (Anlage 3) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Der Haupt- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 03.07.2019 den Planungsbeschluss zur Veloroute 12 Münster-Telgte (V/0462/2019) gefasst. Auf dieser Grundlage hat das Amt für Mobilität und Tiefbau die Ausführungsplanung für den Teilabschnitt Bohlweg/Ostmarkstraße/Dieckstraße aufgestellt. Die ebenfalls beschlossene Bürgerbeteiligung wurde am 09.07.2019 durchgeführt und dort über die Inhalte der Planung informiert

Die Fahrradstraße im Zuge des Bohlwegs endet heute kurz hinter der Einmündung Ida-Siekmann-Weg und löst sich dort in benutzungspflichtige getrennte Rad-/Gehweganlagen auf. Im Bereich der Haltestelle Elisabet-Ney-Straße kommt es aufgrund der beengten Verhältnisse immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Im Kreuzungsbereich sind die Verkehrsflächen auf der Nebenfahrbahn gemessen am Kfz-Verkehrsaufkommen überdimensioniert. Über den Ring hinweg wird der Radverkehr wieder auf fahrbahnbegleitende getrennte Geh-/Radwegen, die im Bestand ebenfalls benutzungspflichtig sind, weitergeführt. Die Veloroute zweigt in die Dieckstraße Richtung Norden ab. Im Bestand existiert an dieser Einmündung keine adäquate Radverkehrsführung, den Knoten im Zuge der Veloroute Richtung stadtauswärts zu passieren. Die Dieckstraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen und der Radverkehr wird auf Höhe der Beckhofstraße auf die Fahrbahn abgeleitet, bzw. auf die Nebenanlage aufgeleitet. Die Veloroute wird dann direkt hinter dem Bahnübergang als Fahrradstraße fortgeführt. Im Ergebnis entspricht dieser ca. 500 m lange Abschnitt der Veloroute 12 heute nicht dem Münsteraner Standard und bedarf einer signifikanten Verbesserung, um im Verbund mit den bereits umgesetzten Abschnitten ein komfortables und vor allem sicher nutzbares Angebot zu schaffen.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Mit der Umsetzung der Maßnahme wird ein weiterer, innerstädtischer Abschnitt der Veloroute 12 zwischen Münster und Telgte hergestellt und die Lücke zwischen den bereits fertiggestellten Teilstücken auf dem Bohlweg, bzw. der Dieckstraße geschlossen.

2.1 Abschnitt zwischen Bestand Bohlweg und Knotenpunkt Niedersachsen-/Kaiser-Wilhelm-Ring (Anlagen 1a und 2a)

Ein besonderes Merkmal der vorliegenden Planung ist die Separation von Rad- und Kfz-Verkehr, die ca. 150 m vor dem Knotenpunkt beginnt. Die Planung sieht vor, die bereits bestehende Fahrradstraße bis zur Kreuzung mit dem Ring auf der nördlichen Richtungsfahrbahn des Bohlwegs fortzuführen. Der Kfz-Verkehr wird vollständig auf die südliche Fahrbahnseite verschwenkt, wobei die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke weiterhin gewährleistet bleibt. Auf Höhe der Hausnummer 45 wird eine Mittelinsel als Querungshilfe eingerichtet, um die Überquerbarkeit des Straßenzuges und somit die sichere Erreichbarkeit der benachbarten Haltestelle Elisabeth-Ney-Straße und umliegender Einrichtungen zu ermöglichen. Die stadteinwärts gerichtete Haltestellenkante wird in Richtung Beldensnyderweg verschoben. Beide Bussteige werden barrierefrei ausgebaut sowie mit Anlehnbügel und Fahrgastunterständen ausgestattet. Der Fußverkehr wird zukünftig auf einem separaten Gehweg geführt. Durch den bedarfsgerechten Um- und Rückbau werden Flächen frei, die entsiegelt und begrünt werden können.

2.2 Knotenpunkt Niedersachsen-/Kaiser-Wilhelm-Ring/Bohlweg/Ostmarkstraße (Anlage 2a und 2b)

Von besonderer Herausforderung war die Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs. Hier trifft eine Veloroute auf eine städtische Hauptverkehrsstraße mit einer hohen verkehrlichen Bedeutung für alle Verkehrsarten. Ziel ist, trotz der miteinander konkurrierenden Nutzungsansprüche auf beiden Achsen ein leistungsfähiges, sicheres und funktionierendes Angebot zu schaffen:

- Die Veloroute wird als Fahrradstraße über den nördlichen Knotenpunktarm fortgeführt. Der stadtauswärtige Radverkehr im weiteren Verlauf der Ostmarkstraße wird weiterhin auf einem Hochbordradweg über den südlichen Knotenpunktarm geführt.
- Der Kfz-Verkehr wird auf den südlichen Arm des Knotenpunktes verlagert, auf ein erforderliches Maß reduziert und dort neu sortiert. In Richtung stadtauswärts werden zukünftig ein kombinierter Geradeaus-Links-Abbiegestreifen und ein separater Rechtsabbiegestreifen angelegt. In Richtung stadteinwärts stehen für alle Fahrbeziehungen separate Abbiegestreifen zur Verfügung. Der zweistreifige separate Rechtsabbieger aus der Ostmarkstraße kann somit zurückgebaut und entsiegelt werden. Der Rechtsabbiegeverkehr aus der Ostmarkstraße wird gegenüber dem gegenläufigen Radverkehr separiert. Die gegenüber dem Bestand kompaktere Knotengeometrie reduziert die Räumwege und verbessert somit die Passierbarkeit der Kreuzung. Die barrierefreie Ausgestaltung des Knotenpunktes ist obligatorisch.
- Auf der Hauptrichtung im Zuge Niedersachsenring/Kaiser-Wilhelm-Ring bleibt die Anzahl und Aufteilung der Abbiegestreifen wie im Bestand erhalten.

2.3 Abschnitt zwischen Knotenpunkt Niedersachsen-/Kaiser-Wilhelm-Ring und Bestand Dieckstraße (Anlage 1c und 2c)

Die Fahrradstraße verläuft weiter auf der nördlichen Straßenseite der Ostmarkstraße und knickt dem Verlauf der Veloroute folgend in die Dieckstraße ab. Unmittelbar nach dem Einmündungsbereich wird die Fahrradstraße in Seitenlage in die Mittellage der Fahrbahn überführt und im weiteren Verlauf an den Bestand angeschlossen. Wie heute ist die Dieckstraße nur in Richtung Süden für den Kfz-Verkehr freigegeben. Der Fußverkehr erhält durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mehr Raum. Die stadteinwärts gerichtete Haltestelle Erpho-Kirche wird jenseits der Dieckstraße verschoben und barrierefrei ausgebaut. Ein Fahrgastunterstand sowie Fahrradabstellanlagen im di-

rekten Haltestellenumfeld ergänzen das Angebot. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes im Bereich der Ostmarkstraße fällt der Fahrbahnteiler und damit die dortigen Baumstandorte weg, was jedoch durch die Entsiegelung von Flächen in der Dieckstraße kompensiert werden kann.

2.4 Bauliche Ausgestaltung

Die Veloroute wird komplett mit einer roten Asphaltdecke versehen und damit gegenüber den übrigen Verkehrsflächen besonders kenntlich gemacht. Gehwegbereiche, welche baulich verändert oder neu angelegt werden, erhalten graue Betonsteine im Format 24/24/8 cm. Radwege erhalten zukünftig rotes Betonsteinpflaster 24/12/8 cm. Die Parkstände werden mit grauen Verbundstein gepflastert.

Für die Umsetzung der Maßnahme müssen vier Bäume gefällt werden. Demgegenüber entstehen elf neue Baumstandorte. Weitere Baumfällungen, die sich aufgrund der komplexen Baustellenabwicklung ergeben, können ggf. nicht vermieden werden, wer

Durch die Umbauarbeiten entfallen 11 ausgewiesene Kfz-Stellplätze. Es werden 22 Fahrradstellplätze geschaffen

2.5. Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs am Knoten Niedersachsenring/Bohlweg/Ostmarkstraße ist für den umgebauten Zustand ermittelt und nachgewiesen worden. In beiden Spitzenstunden wird eine ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D/ausreichend) nachgewiesen. Grundlage hierfür ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Die Qualitätsstufe für den Gesamtknoten ergibt sich aus der schlechtesten Qualitätsstufe für einen der Verkehrsströme in der maßgeblichen Spitzenstunde. Im vorliegenden Fall ist dies der Rechtsabbieger aus der Ostmarkstraße. Für alle anderen Fahrbeziehungen wurde eine gute, bzw. eine befriedigende Qualitätsstufe ermittelt.

Bei diesem Knotenpunkt handelt es sich um einen wichtigen Knoten im Vorbehaltsnetz der Feuerwehr. Die Leistungsfähigkeit dieses Netzes ist von elementarer Bedeutung für die Versorgung der zu schützenden Bereiche im Stadtgebiet; die Stadt bereitet derzeit eine Fortschreibung des Vorbehaltsnetzes vor. Eventuell auftretende Einschränkungen für Einsatzfahrten der Feuerwehr und der Rettungsdienste am vorliegenden Knoten werden nach Fertigstellung der Maßnahme genau dokumentiert und ausgewertet, um durch geeignete Maßnahmen gegensteuern zu können.

Die Feuerwehr und das Amt für Mobilität und Tiefbau arbeiten aktuell an einem Pilotprojekt, dessen Ziel es ist, die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr bei Einsatzfahrten an den Lichtsignalanlagen zu priorisieren („grüne Welle“). Das System befindet sich derzeit in der Erprobung. Ziel der Verwaltung ist es, dieses Instrument im Zuge der technischen Fahrzeugausrüstung umzusetzen und entsprechend erforderliche Haushaltsmittel zu etatisieren.

3. Ausschreibung und Bau

Auf Basis der vorgelegten Pläne wird aktuell die Bauvorbereitung in Abstimmung mit den Stadtnetzen geplant. Die Ausschreibung erfolgt im Anschluss. Der Baubeginn ist derzeit für das Jahr 2028 vorgesehen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 42 Monate betragen. Eine Abstimmung mit der Baustellenkoordination zur Festlegung der genauen Bauzeit erfolgt im Rahmen der weiteren Planung noch.

Im Zuge der Maßnahme sind umfangreiche Arbeiten der Stadtnetze vorgesehen. Im Vorfeld zur Straßenbaumaßnahme werden Versorgungsleitungen aufgrund von akuten Störungen im Gasnetz erneuert. Der kurzfristige Handlungsbedarf basiert auf der Ausprägung der Störungen und kann aus gesetzlichen Gründen nicht aufgeschoben werden. Diese Arbeiten werden im Rahmen einer separaten Baumaßnahme aber in enger Abstimmung miteinander durchgeführt. Darüber hinaus sind weitere Sanierungen im Gasnetz und Ausbaubedarfe zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stromleitungen an Versorgungsleitungen notwendig. Diese Arbeiten werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme als gemeinsame Maßnahme durchgeführt.

Um größtmögliche Synergieeffekte zwischen dem Straßen- und Leitungsbau zu erzeugen, werden die beiden Maßnahmen miteinander koordiniert und so weit wie möglich gemeinsam abgewickelt. Die Arbeiten der Stadtnetze beginnen voraussichtlich Anfang 2027, mit einer Dauer von ca. 18 Monaten.

Die Baudurchführung erfolgt dabei abschnittsweise.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des betroffenen Bereichs ist während der Bauphase mit erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Die Bauablaufplanung wird hierauf besonderes Augenmerk legen und gemeinsam mit allen Beteiligten entsprechende Konzepte für die Umsetzung entwickeln. Ziel dabei ist, einerseits möglichst rasch zu arbeiten und andererseits die störenden Effekte aus der Baumaßnahme möglichst gering zu halten. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird vor der Ausschreibung in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde konzipiert. Eine Baustellkommunikation, die auf die besonderen Herausforderungen, die die Umsetzung dieser Maßnahme mit sich bringt, ausgerichtet ist, wird vom Amt für Mobilität und Tiefbau konzipiert.

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Die Maßnahme löst keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz des Landes Nordrhein-Westfalenaus.

Bei diesem Teilabschnitt der Veloroute 12 handelt es sich um eine nach den zurzeit geltenden Fördermodalitäten grundsätzlich zuwendungsfähige Maßnahme. Für die Maßnahme werden Fördermittel nach den Förderrichtlinien Nahmobilität bzw. kommunaler Straßenbau beantragt.

5. Genehmigungen/Vereinbarungen

Genehmigungen oder Vereinbarungen sind nicht erforderlich.

6. Liegenschaftliche Regelungen

Liegenschaftliche Regelungen sind nicht erforderlich.

7. Information/Kommunikation der Baumaßnahme

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

i. V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- Anlage 1a-1c: Lageplan Nr. 12134, Blatt 5 bis 7
- Anlage 2a-2d: Ausbauquerschnitte Nr. 12103, Blatt F-F bis I-I
- Anlage 3: Folgelastenberechnung