

Vorlage Nr. 405/17

Betreff: **Umsetzung Rahmenplan Innenstadt - Fortschreibung des Maßnahmenkataloges und der Kosten (594)**

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss			15.11.2017	Berichterstattung durch:		Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			
Rat der Stadt Rheine			12.12.2017	Berichterstattung durch:		Herrn Dr. Lüttmann Frau Karasch		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Leitprojekt 3 Rheine - der starke Wirtschaftsstandort in einer starken Region
Rahmenplan Innenstadt Rahmenplan Innenstadt

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☒ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	2.024.350 €
Aufwendungen	3.109.000 €
Verminderung Eigenkapital	1.084.650 €

Investitionsplan

Einzahlungen	7.897.550 €
Auszahlungen	11.299.100 €
Eigenanteil	3.419.550 €

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein
durch
☒ Haushaltsmittel im Sonderprojekt „Rahmenplan Innenstadt“
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Budget	Jahr	Investitionsplan Betrag	Ergebnisplan Betrag
594	2015-1.175.000		-99.750
594	2016-429.250	-143.100	
594	2017-308.200	-231.750	
594	2018-342.650	-217.750	
594	2019-369.250	-86.750	
594	2020-22	-795.200	-305.550
Gesamt		-3.419.550	-1.084.650

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine (Rat) folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Rat beschließt die von der Verwaltung gemäß Variante 2 vorgeschlagenen Änderungen an den Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Maßnahmenkatalog des Rahmenplans Innenstadt.
2. Der Rat beschließt, die von der Verwaltung gemäß Variante 2 vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen im Rahmenplan Innenstadt zu ergänzen und diese zusätzlichen Maßnahmen in die Ablauf-, Kosten- und Finanzierungsplanung des Rahmenplans Innenstadt einzubinden unter der Bedingung, dass die dadurch ausgelöstten zusätzlichen Kosten anteilig von der Städtebauförderung finanziert werden. Für diesen Fall beauftragt der Rat die Verwaltung, diese zusätzlichen Maßnahmen in die einzelnen Förderanträge der kommenden Jahre aufzunehmen.
3. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die mit dieser Vorlage beschlossenen Änderungen zum Sonderprojekt „Rahmenplan Innenstadt“ in den Haushaltsplan 2018 für die Fachausschussberatungen aufzunehmen.
4. Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die Folgekosten zu ermitteln und diese in den jeweiligen Fertigstellungsjahren zu veranschlagen.

Begründung:

Die Stadt Rheine hat mit Unterstützung des Planungsbüros BPW, Baumgart und Partner, Bremen, in den Jahren 2011 bis 2013 den „Rahmenplan Innenstadt“ erarbeitet. Der Rahmenplan stellt als integriertes Handlungskonzept die städtebauliche, funktionale und strukturelle Zielvorgabe für die Entwicklung der Innenstadt von Rheine dar. Er formuliert 6 Handlungsfelder, in denen 48 konkrete Einzelmaßnahmen definiert wurden. Die Einzelmaßnahmen stehen in einem sinnvollen Zusammenhang zueinander und es gibt eine Vielzahl von gegenseitigen inhaltlichen, räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander. Der Rat der Stadt Rheine hat am 11. Februar 2014 die Umsetzung des Rahmenplans beschlossen.

Im Jahr 2014 wurde zunächst ein Ablauf- und Finanzierungsplan aufgestellt, dieser hinsichtlich der angestrebten Teilfinanzierung durch Mittel der Städtebauförderung mit der Bezirksregierung abgestimmt und dort ein erster Förderantrag für Fördergelder in Höhe von 2,036 Mio. € zur Bereitstellung im Jahr 2015 eingereicht. Aufgrund der Bewilligung dieser Mittel befindet sich der Rahmenplan seit dem Jahr 2015 in der konkreten Umsetzung. Die ersten Baumaßnahmen, der Umbau des Bustreffs in der Matthiasstraße (A2) und die Aufwertung der Bahnhofstraße als Übergangsbereich zwischen dem Bahnhof und der Fußgängerzone (C5), wurden kürzlich fertiggestellt. Der Bustreff wurde in einer feierlichen Eröffnung der Öffentlichkeit bereits zur Nutzung freigegeben.

Der inhaltliche und zeitliche Ablaufplan für den Rahmenplan berücksichtigt die zahlreichen Abhängigkeiten der 48 Einzelmaßnahmen untereinander. Er sieht die vollständige Umsetzung des Gesamtprojektes in einem Zeitraum von 8 Jahren bis zum Jahresende 2022 vor.

Inhaltliche Fortschreibung des Rahmenplans Innenstadt

Gleichzeitig ist der Rahmenplan ein Instrument der Stadtentwicklung, das flexibel auf die dynamischen Rahmenbedingungen in der Innenstadt reagieren kann und soll, denn nur dies sichert eine größtmögliche Nachhaltigkeit des Gesamtkonzeptes und damit den Erfolg des Rahmenplans.

Im Zeitraum der Umsetzung werden sich Begleitumstände in den Bereichen Handel, Verkehrsströme, Bevölkerungsentwicklung, Kultur usw. ändern. Daneben können sich geplante Einzelmaßnahmen als nicht realisierbar herausstellen, wenn zum Beispiel das dazu erforderliche und in der Planung unterstellte Engagement Dritter entgegen aller unterstützender Bemühungen der Verwaltung nicht aktiviert werden kann oder bereit gestellte Leistungen nicht angenommen werden.

Der Rahmenplan soll während der Phase der Umsetzung in seinen Zielen und damit auch in seinen konkreten Maßnahmen auf diese Änderungen eingehen, damit die zu investierenden Mittel den veränderten Bedürfnissen entsprechend eingesetzt werden können.

Kostenfortschreibung zum Rahmenplan Innenstadt

Die inhaltlichen Änderungen führen zum Teil zu notwendigen Anpassungen in den ursprünglichen Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen. Daneben ist der allgemeine Baupreisindex seit dem Zeitpunkt, als der Rahmenplan und die damit verbundenen Kosten der Umsetzung geschätzt wurden, in einem völlig unüblichen und nicht vorhersehbaren Maß gestiegen. In der ersten fertiggestellten Baumaßnahme des Rahmenplans, der Teilmaßnahme C6.3 Umbau Abschnitt Münsterstraße I, führte dies zu einer Abweichung von 33 % zwischen den in 2014 auf der Basis ortsüblicher Preise geschätzten und den schlussgerechneten Baukosten. Auch in anderen Baumaßnahmen der Stadt Rheine und anderer Kommunen ist in den letzten Jahren eine erhebliche Kostensteigerung zu beobachten gewesen. Die Kostenschätzungen vom Februar 2014 für sämtliche Baumaßnahmen des Rahmenplans werden demnach trotz der damals eingepreisten Sicherheiten, die es aufgrund des Projektzeitraumes bis 2022 zu berücksichtigen und einzupreisen galt, nicht mehr auskömmlich sein.

Als Folge daraus wurden die Kostenschätzungen sämtlicher Einzelmaßnahmen nochmals überprüft und dem aktuellen Baupreisniveau angepasst. Wegen der zu erwartenden weiteren Kostensteigerungen bis zum Abschluss des Gesamtprojektes wurden die aktualisierten Kostenschätzungen zudem mit einer Sicherheit beaufschlagt, damit eine verlässliche Kostensicherheit für den gesamten Projektzeitraum bis 2022 gegeben ist.

Fortschreibung der Einzelmaßnahmen

Nach den vorstehenden Aspekten wurden nun sinnvolle und notwendige Änderungen an den Inhalten und Kosten einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen des Rahmenplans vorgenommen. Diese sind im Rahmenplan in der **Anlage 1** farbig gekennzeichnet. Daneben sind diese Änderungen in einer tabellarischen Übersicht in der **Anlage 2** zusammengefasst. Die Liste stellt die ursprünglichen Inhalte und Kosten der Einzelmaßnahmen den Änderungen gegenüber. Änderungen an der räumlichen Ausdehnung von baulichen Maßnahmen des Rahmenplans sind

darüber hinaus den zwei Lageplänen über den Geltungsbereich des Rahmenplans in der **Anlage 3** zu entnehmen.

Die Änderungen an den Einzelmaßnahmen werden im Folgenden im Detail erläutert. Hierbei wird in 2 Varianten unterschieden, denen unterschiedliche Maßgaben für die Überarbeitung des Rahmenplans zugrunde liegen, wie sie im Detail jeweils unter den Varianten beschrieben sind. Innerhalb der beiden Varianten wird darüber hinaus jeweils unterschieden in Änderungen an Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Maßnahmenkatalog des Rahmenplans, wie ihn der Rat im Februar 2014 beschlossen hat und in ergänzte Teilmaßnahmen zu den bisherigen Einzelmaßnahmen bzw. in vollständig neue Einzelmaßnahmen.

Variante 1:

Die Änderungen des Rahmenplans gemäß der Variante 1 unterliegen folgenden Maßgaben:

- Die Kosten der Einzelmaßnahmen sind gemäß der gravierenden Änderung des allgemeinen Baupreisindex fortzuschreiben.
- Der Eigenanteil der Stadt am Maßnahmenkatalog mit Stand vom 16. Dezember 2014 ist einzuhalten.
- Zwingend notwendige neue Maßnahmen mit großer Bedeutung für den Erfolg des Rahmenplans und hoher städtebaulicher Qualität ergänzen den Maßnahmenkatalog.
- In der Maßnahme A3 Neugestaltung Marktplatz zum "Herz der Innenstadt" wird eine ausreichende Benutzerfreundlichkeit gewährleistet.

1. Änderungen an Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Maßnahmenkatalog

A2 Neugestaltung und Umbau Bustreff Matthiasstraße

- A2.4 Planung Bustreff Matthiasstraße (Landschaftsarchitekten, Verkehrsplaner)
- A2.5 Umbau Bustreff Entflechtungsgesetz
- A2.6 Carsharing Station einrichten
- A2.7 Modernisierung der Fassaden Cityhauskomplex

wird neu unterteilt in

- A2.4 Planung Bustreff Matthiasstraße (Landschaftsarchitekten, Verkehrsplaner), 4 % der zuwendungsfähigen Baukosten
- A2.5 Umbau Bustreff Entflechtungsgesetz
- A2.6 Planung Bustreff Matthiasstraße (Landschaftsarchitekten, Verkehrsplaner)
- A2.7 Umbau Bustreff Städtebauförderung
- A2.8 nicht förderfähiger Anteil an den Planungskosten = Eigenanteil der Stadt
- A2.9 Carsharing Station einrichten
- A2.10 Modernisierung der Fassaden Cityhauskomplex

Der Bauausschuss wurde in seiner Sitzung am 22. Januar 2015 zunächst darüber informiert, dass die Finanzierung des Bustreffs über eine Kombination aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) und aus der Städtebauförderung erfolgen soll. Am 16. April 2015 hat der Bauausschuss in diesem Sinne den Beschluss zu der Vorlage 141/15 und zum Umbau des Bustreffs nach der dazu vorliegenden Entwurfsplanung gefasst. Für die zwei Förderanträge wurden daraufhin die jeweils förderfähigen Planungs- und Baukosten voneinander getrennt ermittelt und in der Maßnahmenliste in den oben genannten separaten Teilmaßnahmen A2.4 bis A2.7 aufgeführt. Für den nicht förderfähigen Anteil der Planungskosten wurde die Teilmaßnahme A2.8 gebildet.

Die Nummerierung der Teilmaßnahmen A2.6 Carsharing Station einrichten und A2.7 Moder-

nisierung der Fassaden Cityhauskomplex wurde aufgrund der ergänzten Teilmaßnahmen entsprechend zu A2.9 und A2.10 geändert.

Da das Carsharing Angebot der Stadtwerke zwischenzeitlich aufgrund mangelnder Nutzung durch die Bevölkerung eingestellt wurde, entfällt die Teilmaßnahme A2.9, nach der die Stellplätze dieser Fahrzeuge ursprünglich aus der Tiefgarage in den Bustreffbereich verlegt werden sollte.

A5 Neuausrichtung, Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten des Staelschen Hofes

– A5.4 Umbau Staelscher Hof

Die Stadt Rheine hat zwischenzeitlich die Hertie Immobilie erworben mit dem Ziel, diese eigenständig in die Vermarktung zu bringen, ohne dabei weiterhin abhängig von nicht ortsansässigen Eigentümern zu sein, siehe veränderte Maßnahme B4. Die Vermarktung wird derzeit vorbereitet und ab dem Jahr 2018 konkret durchgeführt.

Für die Neuausrichtung und Aufwertung des Staelschen Hofes, deren Planung im Jahr 2020 und deren Umsetzung in den Jahren 2021/2022 im Ablaufplan zum Rahmenplan eingetragen sind, bedeutet dies, dass die Flächenanteile des Hertie Grundstücks nicht mehr (wie bislang in Anlage 3 dargestellt) seitens der Stadt Rheine erneuert werden. Im Zuge der Grundstücksveräußerung bedarf es vielmehr einer vertraglichen Regelung, dass der Investor und zukünftige Eigentümer diese Privatfläche mit dem Ausbaustandard herzustellen hat, den die Stadt Rheine für die Aufwertung des Staelschen Hofes wählt, so dass eine einheitliche Gestaltung möglicher durchgehender privater Außenflächen und der öffentlichen Fläche gewährleistet werden kann.

Daneben sieht die Variante 1 der Anlage 3 vor, dass die zu erneuernde Fläche des Staelschen Hofes an der südlichen Begrenzung der Wasserspielfläche endet. In diesem Bereich werden lediglich Änderungen an der Ausstattung vorgenommen.

– A5.6 Errichtung einer Service-Station für Radfahrer am Staelschen Hof

Anstelle eines Standortes am Staelschen Hof wird eine Service-Station in der Mühlenstraße errichtet, siehe dazu die Erläuterung zu der ergänzten Teilmaßnahme C7.4 Konzept für Radabstellanlagen in der Innenstadt.

A10 Funktionale und gestalterische Aufwertung des eec Umfeldes

– A10.6 Planung städtische Platzbereiche am eec

– A10.7 Umgestaltung städtischer Platzbereiche am eec

Zu dem Zeitpunkt, als der Rahmenplan aufgestellt wurde, lag dieser Einzelmaßnahme das private Planungskonzept des Betreibers zur Erweiterung des eec in der Form des sogenannten Paseos zugrunde. Die nach diesem Konzept im unmittelbaren Umfeld verbleibenden öffentlichen Flächen galt es gestalterisch aufzuwerten.

Die privaten Planungen zur Erweiterung des eec wurden seit 2014 weiter konkretisiert. Nach derzeitigem Stand vergrößert sich die Fläche des öffentlichen Bereiches zwischen der eec-Erweiterung und der Parkplatzausfahrt. Daneben ist die öffentliche Fläche zwischen der Parkplatzeinfahrt und –ausfahrt aufzuwerten.

Ebenso bedarf der Verkehrsraum der Lingener Straße im betrachteten Abschnitt entlang des

ee einer Aufwertung und einer neuen Aufteilung und Flächenzuweisung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer, so zum Beispiel für Radfahrer, die bisher über die Schotthockstraße geführt wurden, die aufgrund der eec-Erweiterung entfallen wird. Die für eine Aufwertung des öffentlichen Raumes vor dem eec entstehenden Kosten können in die Städtebauförderung eingestellt werden.

A11 Räumliche Stärkung des Eingangsbereichs Hovestraße/Kardinal-Galen-Ring

- A11.1 Planung Platzbereich Matthiasstraße/Köpi
- A11.2 Umbau Platzbereich Matthiasstraße/Köpi

In dieser Einzelmaßnahme war bislang vorgesehen, den Verkehrsraum der Matthiasstraße zwischen dem Kardinal-Galen-Ring und dem Hertie Gebäude zu verschmälern, so dass das Eckgrundstück neben dem KöPi, auf dem derzeit Parkplätze angelegt sind, einen besseren Zuschnitt als Baugrundstück bekommt. Die kombinierte städtebauliche/verkehrliche Studie, die zur Vorbereitung eines Investorenwettbewerbs für die Hertie Immobilie (siehe Erläuterung zu der geänderten Einzelmaßnahme B4 und separate Vorlage 268/17) erstellt wurde, kommt demgegenüber zu dem Schluss, dass bei einer neuen Nutzung auf dem Hertie Grundstück die vorhandene Anzahl an Fahrstreifen in der Matthiasstraße erforderlich sein wird, um eine mindestens ausreichende Qualität der Verkehrsabläufe an der Kreuzung mit dem Kardinal-Galen-Ring zu gewährleisten.

Das städtische Eckgrundstück mit den Parkplätzen ist grundsätzlich ohne eine Vergrößerung dessen Fläche als Baugrundstück geeignet. In welcher Weise eine Entwicklung des Grundstücks erfolgen kann und wird, wird sich im Gesamtzusammenhang mit der Reaktivierung des Hertie Grundstücks herausstellen.

A15 Innenstadtforum etablieren und Bürgerbeteiligung und –engagement im öffentlichen Raum stärken

- A15.3 Bau eines Stadtmodells
wird umbenannt in
- A15.3 Bau eines digitalen Stadtmodells

In der textlichen Beschreibung dieser Einzelmaßnahme im Rahmenplan waren bislang alternativ der Bau eines Innenstadtmodells und ein digitales 3D-Modell als sinnvolle Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Baukultur genannt.

Zwischenzeitlich wurde das kommunale Fassadenprogramm der Einzelmaßnahme B2 aufgelegt. Dabei wurde festgestellt, dass ein digitales 3D-Modell bei der offensiven Ansprache der Eigentümer von Immobilien mit Sanierungsbedarf an den Außenfassaden hilfreicher ist als ein Innenstadtmodell. Die Verwaltung erstellt das digitale Stadtmodell mithilfe der im Jahr 2017 angeschafften Drohne.

B3 Stärkung des Thies als "urbanen Ort" mit besonderen Ladenkonzepten und attraktivem Wohnraum

- B3.2 Umfassendes Beratungsangebot für individuelle und besondere Ladenkonzepte
Das Teilprojekt sah einen Workshop-Tag vor, auf dem über Existenzgründung und unterschiedliche, individuelle Ladenkonzepte informiert wird. Die EWG für Rheine mbH hat sich in der ersten Jahreshälfte 2017 zu dieser Thematik intensiv mit dem Handelsverband Westfalen-Münsterland, der IHK Nord Westfalen sowie der WESTmbH/ Gründerschmiede Steinfurt ausgetauscht. Vor dem Hintergrund der im Kreis Steinfurt schon bestehenden Angebote für

Existenzgründer wurde kein konkreter Ansatzpunkt für eine aussichtsreiche Veranstaltung in Rheine in Bezug auf das Thiequartier gesehen.

Im Rahmen des Innentadtialoges „Aktivierung von Leerständen“ am Dienstag, 4. Juli 2017 wurde auf das bestehende Beratungsangebot in Bezug auf das Thema „Existenzgründung“ eingegangen.

Aus diesen Gründen wird diese Teilmaßnahme nicht weiter verfolgt und entfällt.

B4 Überprüfung des Einkaufsstandortes Karstadt/Hertie

- B4.2 Ideenwettbewerb Zwischennutzung Karstadt/Hertie
- B4.3 Herrichtung einer temporären Nutzung

Die Inhalte und Ziele der Maßnahme B4 haben sich im Vergleich zum Jahr 2014, als der Rahmenplan beschlossen wurde, vollständig geändert. Die Stadt Rheine hat durch den zwischenzeitlichen Erwerb des Hertie Grundstücks die Inhalte und die zeitliche Abfolge der Entwicklung dieses Standortes nun eigenständig in der Hand und betreibt das Verfahren bis zu einer erfolgreichen Weiterveräußerung des Grundstücks derzeit mit Hochdruck (siehe unten aufgeführte ergänzte Teilmaßnahmen).

Der Ideenwettbewerb für eine Zwischennutzung des Gebäudes und deren Herrichtung sind vor diesem Hintergrund nicht mehr erforderlich, da die Stadt Rheine nunmehr das Ziel verfolgt, unmittelbar eine langfristige Investition in diesen Standort herbeizuführen. Die Teilmaßnahmen B4.2 und B4.3 entfallen daher (zu den inhaltlichen Ergänzungen in dieser Maßnahme siehe Ausführungen ganz unten).

C1 Gestaltungszielsetzungen für die Fußgängerzone erarbeiten und langfristig umsetzen

Das Gestaltungskonzept der Teilmaßnahme C1.1 wurde zwischenzeitlich durch ein externes Büro ausarbeitet. Das fertige Gestaltungskonzept unterteilt die Innenstadt in drei funktional unterschiedliche Bereiche auf:

- Historisch geprägte Innenstadt
- Emsverbindung und städtische Plätze
- Emsufer

Diesen Bereichen weist das Konzept jeweils eigene Gestaltungskriterien für den öffentlichen Raum in Fragen der Ausstattung, Oberflächen und Vegetation zu. Der Bauausschuss hat am 24. November 2016 beschlossen, dass die Festlegungen des Kataloges Vorgabe für alle zukünftigen Planungen und Maßnahmen im Bereich der Fußgängerzone der Innenstadt sein sollen.

Aus Gründen der Optik und der Wirtschaftlichkeit hinsichtlich des langfristigen Unterhaltungsaufwandes ist es das Ziel, dass in den drei oben genannten Bereichen jeweils nur ein Produkt für die verschiedenen Ausstattungsgegenstände wie beispielsweise Bänke, Fahrradständer und Mülleimer in zukünftigen Baumaßnahmen Verwendung finden.

Als erster Abschnitt der historischen Meile, siehe Einzelmaßnahme C6, wurde die Münsterstraße zwischen der Münstermauer und der Emsstraße zwischenzeitlich umgestaltet und aufgewertet. Die allgemeine Ausstattung der Münsterstraße sollte in diesem Zusammenhang ebenfalls möglichst zeitnah nach der Umgestaltung der Oberflächen errichtet werden, damit die Münsterstraße für die Öffentlichkeit wieder vollständig nutzbar ist.

Das Gestaltungskonzept definiert die Münsterstraße dem Bereich der historisch geprägten Innenstadt zugehörig. Der weitere Abschnitt der Münsterstraße bis zum Marktplatz, der Marktplatz selbst, die Marktstraße und der Thie zählen nach der Definition des Konzeptes ebenso zur historisch geprägten Innenstadt. Damit in diesem gesamten Bereich nicht in jeder einzelnen Ausschreibung der nacheinander umzusetzenden Tiefbaumaßnahmen unterschiedliche Produkte der Straßenausstattung beauftragt werden müssen, wurde die Anzahl sämtlicher Ausstattungsgegenstände der historisch geprägten Innenstadt zusammengefasst und als Lieferleistung ausgeschrieben.

In Abstimmung mit der Bezirksregierung wurden die Kosten der Straßenausstattung aus den einzelnen Baumaßnahmen des Rahmenplans herausgezogen und diese in drei neue Teilmaßnahmen

- C1.2 Gestaltungskonzept in der historisch geprägten Innenstadt umsetzen
- C1.3 Gestaltungskonzept in der Emsverbindung und auf städtischen Plätzen umsetzen
- C1.4 Gestaltungskonzept an den Emsufern umsetzen

zusammengefasst. Über eine Änderung zum Förderantrag für das Jahr 2015 wurden die Gesamtkosten für C1.2 in diesen Förderantrag verschoben und seitens der Bezirksregierung bewilligt, so dass die gesamten Ausstattungsgegenstände für C1.2 bereits ausgeschrieben werden durften, ohne dass dies einen förderschädlichen Tatbestand erfüllen würde.

C3 Umbau der Nepomukbrücke

Für diese Einzelmaßnahme waren im Rahmenplan bislang 595.000,- € Baukosten eingestellt. Dieser Ansatz reicht jedoch für eine vollständige Umgestaltung der Brücke einschließlich sämtlicher Bestandteile nicht aus. In dieser Maßnahme wird von einer optischen Aufwertung der Brüstungen und einer Erneuerung der Oberfläche ausgegangen.

Zu diesem Zweck ist es nicht erforderlich, einen Architekten- und Ingenieurwettbewerb durchzuführen. Es ist vielmehr beabsichtigt, im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung drei Vorplanungen erarbeiten zu lassen, wie dies bei der Maßnahme A3 Umgestaltung des Marktplatzes bereits erfolgreich durchgeführt wurde.

Dies führt daneben zu einer guten Einbindung der Öffentlichkeit in die Ziele und Inhalte der Maßnahme bereits während der Phase der Vorplanung. Dem partizipativem Grundgedanken des Rahmenplans wird dieses Vorgehen bei weitem besser gerecht als ein nachgeschalteter öffentlicher Austausch über fertiggestellte Wettbewerbsergebnisse.

Aus diesem Grund entfällt die Teilmaßnahme

- C3.1 Durchführung eines Architekten- und Ingenieurwettbewerbes „Nepomukbrücke“ ersatzlos. Der Aufwand für die Mehrfachbeauftragung ist zukünftig in der Teilmaßnahme
- C3.3 weitere Planungskosten Nepomukbrücke enthalten. Die Teilmaßnahme
- C3.2 Öffentlicher Austausch über Wettbewerbsergebnisse "Nepomukbrücke" wird in diesem Zusammenhang umbenannt in
- C3.2 Beteiligungsverfahren mit der Öffentlichkeit zum Umbau der Nepomukbrücke

C9 Initiative "Nette Toilette" starten bzw. öffentliche Toiletten anbieten

In dem Pavillon auf der Wartefläche des neu gestalteten Bustreffs wird eine öffentliche Toilette eingerichtet, die auch behindertengerecht ist. Die Kosten für diese Toilette wurden nach

Abstimmung mit den beiden Fördergebern zum Ausbau des Bustreffs zwischenzeitlich in die anrechenbaren Kosten nach dem Entflechtungsgesetz verschoben. In der Kostenfortschreibung sind diese nun nicht mehr in der Teilmaßnahme

- C9.2 Einrichtung einer öffentlichen WC-Anlage
sondern in der Teilmaßnahme
- A2.5 Umbau nach Entflechtungsgesetz
enthalten.

D2 Dialog mit Jugendlichen : "Orte zum Chillen"

Die in der Teilmaßnahme

- D2.2 Unterstützung von selbstorganisierten, temporären Jugendprojekten
entstehenden Kosten dürfen nach zwischenzeitlicher Vorgabe der Bezirksregierung nicht unmittelbar in die Städtebauförderung eingestellt werden. Hier hat eine anteilige Finanzierung über sowohl private Mittel als auch über die Mittel in der Teilmaßnahme
- B9.3 Bereitstellung des Topfes Verfügungsfonds
zu erfolgen.

F1 Attraktive Gestaltung des Timmermannufers

Im Jahr 2014 ist man im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Planung zunächst von einem gemeinsamen Beteiligungsverfahren für Bürger und Anlieger beider Emsufer ausgegangen. Die Gesamtkosten dieses Verfahrens waren zusammengefasst in der Teilmaßnahme

- F1.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Emsufer (Timmermannufer und Kettelerufer) (vgl. F 2.1)
enthalten. Da der erste Bauabschnitt des Kettelerufers aufgrund der im September 2016 eröffneten Emsgalerie vordringlich zu planen und zu bauen war (siehe Ausführungen zu F2), wurde das Beteiligungsverfahren für das Kettelerufer vorgezogen durchgeführt. Für den Förderantrag 2015 wurden in Abstimmung mit der Bezirksregierung daher zwischenzeitlich Kostenanteile aus F1.1 in die neu benannte Teilmaßnahme
- F2.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Kettelerufer
verschoben. Ebenfalls neu ist demzufolge die Bezeichnung der Teilmaßnahme
- F1.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Timmermannufer

F2 Attraktive Gestaltung des Kettelerufers

- F2.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Emsufer (Timmermannufer und Kettelerufer) (vgl. F 1.1)
Zu Änderungen in F2.1 siehe Ausführungen zu F1.

- F2.3 Umbau Kettelerufer Abschnitt Nepomukbrücke bis Ludgerusbrücke
In diesem Abschnitt waren ursprünglich eine gestalterische Aufwertung der Zugänge vom Emsradweg zur Innenstadt und eine einheitliche Ausstattung mit Hinweisschildern in Richtung Innenstadt vorgesehen, damit Auswärtige sich besser orientieren können. Daneben waren die Hochbeete entlang der Hochwasserschutzmauer zur Verbreiterung des Emsradweges zu entfernen.

Die nähere Betrachtung der örtlichen Verhältnisse im Rahmen der Vorplanung des beauftragten Büros für Landschaftsarchitektur ergab hingegen, dass die oben genannten baulichen Maßnahmen nicht ausreichen, um der hohen Frequenz von Fußgängern und Fahrradfahrern

(betrachtet man den Bestand gemeinsam mit dem zu erwartenden Mehraufkommen nach der Aufwertung des Ufers) ausreichend Platz für verkehrssichere Bewegungsabläufe zu bieten (siehe dazu ausgiebige Begründung in der Vorlage 387/16 mit Beschlussfassung zur Entwurfsplanung des Kettelerufers im Bauausschuss am 24. November 2016).

Aus diesem Grund ist eine zusätzliche Verbreiterung des Ufers mithilfe einer neuen Ufermauer vorgesehen. Daneben soll die Bastion vollständig zurückgebaut werden, da diese einen erheblichen Eingriff in die leichte und übersichtliche Befahrbarkeit des Emsradweges darstellt.

Diese zusätzlichen baulichen Maßnahmen fanden in der Beteiligung der Öffentlichkeit während der Phase der Vorplanung einen erheblichen Zuspruch und wurden im oben genannten Bauausschuss als Bestandteil der weiteren Planungen beschlossen. Die Baukosten für diesen ersten Abschnitt des Kettelerufers erhöhen sich nach der Kostenberechnung zur Entwurfsplanung von ursprünglich 330.000 € auf 1,654 Mio. €. Im Förderantrag für das Jahr 2017 wurden Baukosten in entsprechender Höhe eingestellt.

– F2.6 Einrichtung Servicestation für Radfahrer

Im Jahr 2014 wurde im Rahmenplan eine Servicestation für Radfahrer für das Kettelerufer vorgesehen. Zwischenzeitlich wurde unter anderem im Zusammenhang mit dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Optimierung der Nahmobilität und des Radverkehrs“ im Jahr 2017 ein Konzept für Radabstellanlagen in der Innenstadt erstellt. Teile dieses Konzeptes wurden Bestandteil des städtischen Beitrages KONRAD zu diesem Wettbewerb. Das Bundesministerium hat das städtische Gesamtkonzept positiv bewertet und dazu aufgefordert, einen Förderantrag einzureichen für die im Konzept beschriebenen Baumaßnahmen einzureichen. Die Baukosten werden über das Förderprogramm zu 70 % anteilig finanziert.

Mit der Teilmaßnahme C7.4 Konzept für Radabstellanlagen in der Innenstadt (siehe C7 unter Punkt 2.) geht dieses Konzept nun in den Rahmenplan ein. Danach wird eine Servicestation für Radfahrer nun nicht mehr am Kettelerufer sondern an der Radabstellanlage in der Mühlenstraße errichtet, da dort aufgrund der hohen Nutzungsfrequenz eine wesentlich größere Nachfrage zu erwarten ist. Mit einer entsprechend hinweisenden Beschilderung am Emsradweg werden Radtouristen auf dieses Angebot in der Mühlenstraße aufmerksam gemacht und dadurch vom Emsradweg in die Innenstadt geführt. Die ursprünglich am Kettelerufer vorgesehene Servicestation der Teilmaßnahme F2.6 entfällt somit.

Bestandteil von KONRAD ist daneben eine Solartankstelle, die südlich von der Ludgerusbrücke am Kettelerufer verortet ist. Dieser Standort befindet sich unmittelbar neben dem Bewegungsparcours der Teilmaßnahme D3.3. Während der Ladezeiten können Radtouristen die Bewegungsgeräte für eine ganzkörperliche Ertüchtigung nutzen und dadurch die Nutzungsfrequenz des Bewegungsparcours steigern.

Da die Servicestation am Kettelerufer entfällt, wird diese Teilmaßnahme umbenannt in

– F2.6 Einrichtung Solartankstelle Ludgerusbrücke.

X1 Projektmanagement Rahmenplanung

Das Gesamtprojekt Rahmenplan Innenstadt sollte ursprünglich durch ein externes Büro gesteuert werden. Aufgrund der erwarteten Höhe des Gesamthonorars der Projektsteuerung von mehr als dem Schwellenwert von 209.000 € wurde diese Leistung EU-weit ausgeschrieben. Aus dem mehrmonatigen Verfahren ging das Büro ASS aus Düsseldorf als Mindestfor-

dernder hervor und wurde im August 2016 entsprechend von der Stadt Rheine beauftragt.

Bereits im Jahr 2014 war zur erforderlichen Steuerung der Maßnahme ein internes Projektmanagement eingerichtet worden, welches zunächst die Organisationsstrukturen für die Umsetzung des Rahmenplans aufbaute und die das Gesamtprojekt bis zum Sommer 2016 steuerte. Eine Reihe von Einzelmaßnahmen waren zu dem Zeitpunkt der Auftragsvergabe an das Büro ASS inhaltlich bereits weit voran geschritten und wurden von der Verwaltung nach wie vor mit großem Nachdruck weiter betrieben, so dass es sich für das Büro ASS als schwierig gestaltete, gleichzeitig die zwischenzeitlichen Arbeitsinhalte aufzuholen und dabei die laufenden Prozesse steuernd zu übernehmen.

Im Laufe der weiteren Zusammenarbeit stellte sich heraus, dass die Vielzahl der Einzelprojekte und die erforderlichen internen Schnittstellenabstimmungen durch externe Projektsteuerung nicht zielführend wahrgenommen werden konnte. Der Vertrag mit dem Büro ASS wurde daher aufgelöst.

Die vollständige Steuerung des Projektes liegt nunmehr beim internen Projektmanagement des Fachbereiches Planen und Bauen und wird bis zum erfolgreichen Abschluss des Projektes dort verbleiben.

2. Neue Einzelmaßnahmen und in bereits vorhandenen Einzelmaßnahmen ergänzte Teilmaßnahmen

C7 Erhöhung der Nahmobilität und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

– C7.4 Konzept für Radabstellanlagen in der Innenstadt

Die Einzelmaßnahme C 7 befasst sich mit der „Erhöhung der Nahmobilität und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur“. Für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur sind die Teilmaßnahmen C 7.2 „Fertigstellung der Fahrradrouten aus den Quartieren in die Innenstadt“ und C 7.3 „Beschilderung besonderer Orte entlang des Fernradweges in der Innenstadt“ vorgesehen. Ziel ist es demnach, den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr in Richtung Innenstadt zu erhöhen.

Der Rahmenplan befasst sich jedoch bislang noch nicht mit den Defiziten der Fahrradinfrastruktur in der Innenstadt selbst und mit den Folgen einer erfolgreichen Umsetzung der Teilmaßnahmen C 7.2 und C 7.3. Bereits heute fehlt es in der Innenstadt, hier besonders innerhalb der Fußgängerzone, u.a. an Radabstellanlagen, die ein geordnetes Abstellen der Fahrräder ermöglichen. Dies führt dazu, dass Fahrräder in der Innenstadt mitunter auf Leitstreifen für Blinde/Sehbehinderte, im Bereich wichtiger Laufbeziehungen und ungeordnet unmittelbar vor Schaufenstern abgestellt werden. Diese Situation gilt es zu verbessern, um die Nutzungsqualität der Innenstadt für die verschiedenen, von diesen Missständen betroffenen Bevölkerungsgruppen zu verbessern und im Zuge der Umbaumaßnahmen des Rahmenplans auch im Hinblick auf abgestellte Fahrräder zu einer Verbesserung des Stadtbildes beizutragen. Dies gilt besonders, sofern die Teilmaßnahmen C 7.2 und C 7.3 erfolgreich umgesetzt werden und sich das Radverkehrsaufkommen in Richtung der Innenstadt zukünftig erhöhen wird.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es eines Gesamtkonzeptes der Fahrradinfrastruktur im gesamten Geltungsbereich des Rahmenplans. Zwischenzeitlich wurde dieses Konzept für C7.4 erarbeitet, damit die Ergebnisse in den bereits laufenden und zukünftigen Planungs- und Baumaßnahmen in der Innenstadt Berücksichtigung finden können (unter anderem A 3 Neu-

gestaltung Marktplatz, F 1 Attraktive Gestaltung des Timmermanufers, F 2 Attraktive Gestaltung des Kettelerufers, C 6 Aufwertung der historischen Meile). Im Rahmenplan wird die Teilmaßnahme C7.4 dementsprechend ergänzend aufgeführt.

In der Mühlenstraße wird nach diesem Konzept eine Radabstellanlage mit einer Servicestation eingerichtet, die es beispielsweise Radfahrern ermöglichen wird, eigenständig kleine Reparaturen vor Ort durchzuführen.

C8 Lichtraum- und Beleuchtungskonzept für gesamte Innenstadt erarbeiten und umsetzen (Hinweis Bürgerwerkstatt)

- C8.3 Beleuchtungskonzept für private Fassaden (sowie Prüfung energieeffizienter Systeme)

Für den öffentlichen Raum der Innenstadt wurde zwischenzeitlich ein Lichtraum- und Beleuchtungskonzept (Teilmaßnahme C8.1) erstellt. Der Bauausschuss hat dieses am 24. November als Grundlage für die zukünftige Einbindung der Licht- und Beleuchtungsbelange in die Entwicklung der Innenstadt beschlossen.

Private Immobilieneigentümer in der Innenstadt haben erfreulicherweise ebenfalls das Interesse, an ihren Gebäuden eine über die reine Werbewirkung hinausgehende Fassadenbeleuchtung zu installieren. Erste diesbezügliche Anfragen wurden der Verwaltung zum Jahresanfang 2017 vorgelegt.

Damit die öffentliche Beleuchtung und die Beleuchtung von Fassaden in ihrer Gesamtwirkung eine möglichst gute Wirkung erzielen, bedarf es für zukünftig zu erneuernde oder ergänzende Fassadenbeleuchtungen ebenfalls eines übergreifendes Konzeptes in Form eines Leitfadens, mit dem eingehende Anfragen und Vorschläge der Immobilieneigentümer fach- und sachgerecht beantwortet werden können. Dieses Konzept wurde zwischenzeitlich bereits beauftragt und wird dem Bauausschuss in einer der nächsten Sitzungen zum Beschluss vorgelegt. Im Rahmenplan wurde diese Teilmaßnahme als C8.3 entsprechend ergänzt.

F8 Öffnung der Ems zur Innenstadt durch Abbruch der Emsgaragen und Neugestaltung des Heilig-Geist-Platzes

- F8.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Heilig-Geist-Platz
- F8.2 freiraumplanerisches Konzept und Planung Heilig-Geist-Platz
- F8.3 Umbau Heilig-Geist-Platz und Öffnung zur Ems

Der Rahmenplan stellt fest, dass der Radtourismus entlang der Ems die Stadt Rheine zwar durchquert, jedoch ohne in dieser zu verweilen, da eine unmittelbare Sichtbeziehung zwischen dem Emsufer und der Innenstadt nicht besteht. Ortsunkundige werden somit bislang optisch nicht dazu angeregt, einen Abstecher in die Innenstadt zu machen. Auch von den Plätzen und Wegen der Innenstadt links der Ems ist der Fluss nicht wahrzunehmen und bietet somit auch für die Einwohner keinen unmittelbaren Anziehungspunkt. In der Summe ist festzuhalten, dass die Potentiale, die sich in dem Stadtmotto „Rheine – Leben an der Ems“ verbergen, bei weitem nicht voll ausgeschöpft werden.

In der Vorplanung für den Abschnitt des Kettelerufers zwischen der Nepomukbrücke und der Dionysiusbrücke wurde daher untersucht, an welcher Stelle eine niveaugleiche Verbindung zwischen dem Emsradweg und der Innenstadt möglich ist. Die einzige dabei entstandene Variante ist es, zwei Garagen an der Mühlenstraße abzureißen und damit eine direkte Sichtbeziehung und Zugänglichkeit zwischen dem Heilig-Geist-Platz und dem Emsufer herzustellen.

len. Das vorhandene und geplante Gastronomieangebot im direkten Umfeld dieses neuen Zugangs vom Emsufer zur Innenstadt stellt einen ersten Anziehungspunkt und Anlass für Radfahrer dar, eine Pause einzulegen und die Innenstadt zu erkunden.

Diese Planungsidee wurde in der Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Ausbauentwurf des Kettelerufers im Abschnitt zwischen Ludgerusbrücke und Nepomukbrücke im Gesamtzusammenhang mit der Aufwertung des Emsufers vorgestellt. Es fand bei den anwesenden Bürgern und politisch Beteiligten breites Interesse und Zustimmung. Daraufhin wurde eine neue Einzelmaßnahme aus dieser Planungsidee formuliert. Diese wurde im Rahmenplan ergänzt, da die Maßnahme das Handlungsfeld F mit dem Titel Freiräume der Ems sinnvoll ergänzt und in besonderem Maße dazu beiträgt, dass das Kettelerufer aus seiner rückwärtigen Lage in Bezug auf die Innenstadt befreit wird.

3. Ausreichende Benutzerfreundlichkeit in der aktuellen Entwurfsplanung zu einer Maßnahme gewährleisten

A3 Neugestaltung Marktplatz zum "Herz der Innenstadt"

– A3.3 Umbau Marktplatz

In der Entwurfsplanung zur Neugestaltung des Marktplatzes wurden für die Wahl der neuen Oberflächenbefestigung vier Varianten untersucht, wie sie in der Vorlage 402/17 ausführlich beschrieben sind. In der oben genannten Vorlage wird dem Bauausschuss die Wahl der Ausbauvariante empfohlen, die im Außenbereich des Marktplatz und in der zentralen Intarsie ein geschnittenes Natursteinpflaster vorsieht, welches den Ansprüchen an die Begehrbarkeit und Benutzerfreundlichkeit im Vergleich zu der bisherigen Oberflächenbefestigung mit gebrochenem Natursteinpflaster und im Vergleich zu den anderen drei Ausbauvarianten wesentlich besser entspricht.

In einer anderen Ausbauvariante ist lediglich im Außenbereich des Marktplatzes zwischen den Häuserfassaden und der Intarsie ein neues geschnittenes Natursteinpflaster vorgesehen. Innerhalb der Intarsie ist vorgesehen, das bisherige gebrochene Natursteinpflaster wiederzuverwenden. Somit wäre zumindest in den Hauptlaufflächen vor den Geschäftsfassaden eine gute Begehrbarkeit gegeben, jedoch nicht auf der Intarsie, da das vorhandene Pflaster nicht eben genug ist, dass alle Bevölkerungs- und Altersgruppen dies problemlos und ohne Einschränkungen überqueren können.

Da somit zumindest eine bereichsweise gute Begehrbarkeit gegeben ist und es eine Kostendifferenz von 106.000 € zwischen diesen beiden Ausbauvarianten gibt, wird vor dem Hintergrund der Maßgabe, dass der vom Rat im Februar 2014 beschlossene Eigenanteil der Stadt Rheine einzuhalten ist, in der Variante 1 die günstigere der beiden Ausbauvarianten zum Marktplatz einkalkuliert.

4. Zusammenfassung zu Variante 1

Mit C7.4 und C8.3 werden im Maßnahmenkatalog notwendige Teilmaßnahmen ergänzt, ohne die ansonsten an einigen Stellen bei der Umsetzung des Rahmenplans keine optimalen Ergebnisse erzielt werden könnten.

Die neue Einzelmaßnahme F8 wertet das Handlungsfeld F inhaltlich ganz erheblich auf. Sie wird ein Kernbaustein des Rahmenplans sein in seinem Ziel, die Innenstadt von Rheine für die

Einwohner und Auswärtige zu attraktivieren und zu vitalisieren.

Die Kostenentwicklung sämtlicher Einzelmaßnahmen in der Variante 1 ist in den mittleren Spalten der tabellarischen Übersicht der Anlage 2 dargestellt. Besonders aufgrund des gestiegenen Baupreisindex kommt es in der überwiegenden Zahl der Maßnahmen Mehrkosten. Minderkosten in besonderem Maß gibt es in der Einzelmaßnahme A2 Neugestaltung und Umbau Bustreff Matthiasstraße. Gegenüber der Kostenschätzung aus dem Jahr 2014 über 4,79 Mio. € liegen die Kosten der Umsetzung voraussichtlich bei 3,315 Mio. €. Dies ist zum Großteil in sehr günstigen Ausschreibungsergebnissen in einzelnen Hochbaugewerken begründet. Der Fachbereich Planen und Bauen hat dem Bauausschuss bei der Beschlussfassung zur Entwurfsplanung zugesichert, dass der Eigenanteil der Stadt Rheine an dieser Maßnahme weniger als 1,0 Mio. € betragen wird. Nach derzeitigem Kostenstand zum Eigenanteil in Höhe von 780.000 € kurz vor der Schlussrechnung aller Gewerke bestätigt sich diese Aussage.

Die Entwicklung der Gesamtkosten des Rahmenplans in der Variante 1 ist auf der Seite 6 in der tabellarischen Übersicht der Anlage 2 dargestellt. In der Addition der Einzelkosten wird darin zunächst die **Summe der 48 Einzelmaßnahmen ermittelt, aus denen der Maßnahmenkatalog gemäß dem Ratsbeschluss vom 16. Dezember 2014 bestand**. Dadurch ist ein direkter Vergleich der Kostenentwicklung dieser bisherigen Maßnahmen zwischen Dezember 2014 und November 2017 ablesbar. Die Gesamtkosten der bisherigen 48 Einzelmaßnahmen steigen demnach von 14,981 Mio. € auf 16,787 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Förderung (Städtebau und Entflechtungsgesetz) steigt der für die Stadt Rheine relevante **Eigenanteil** an den Gesamtkosten **von 4,764 Mio. € auf 5,472 Mio. €**.

Durch inhaltliche Einsparungen in dem bisherigen Maßnahmenkatalog, das heißt ein teilweiser oder vollständiger Wegfall von Einzelmaßnahmen, könnten Mehrkosten beim Eigenanteil in dieser Größenordnung von 708.000 € (dies entspräche anrechenbaren Baukosten für die Förderung von 2,36 Mio. €) nicht ausgeglichen werden. Einzelmaßnahmen dürfen dem bisherigen Maßnahmenkatalog, der vom Ministerium als förderwürdiges integriertes Handlungskonzept beurteilt wurde, ohnehin nicht entnommen werden, da dies wegen der inhaltlichen Zusammenhänge Einfluss auf die Qualität anderer Einzelmaßnahmen und den Gesamterfolg des Rahmenplans nehmen würde. Im Ergebnis ist demnach festzustellen, dass der im Februar 2014 vom Rat beschlossene **Eigenanteil in Höhe von 4,764 Mio. € aufgrund der mittlerweile veränderten Rahmenbedingungen nicht eingehalten werden kann**.

Insofern bedarf es einer Gegenfinanzierung der Mehrkosten beim Eigenanteil. Diese erfolgt in der Weise, dass die bisherigen Einnahmen der Stellplatzabläse für den Eigenanteil an der Maßnahme A2 Neugestaltung und Umbau Bustreff Matthiasstraße verwendet werden. Diese Einnahmen dürfen nach dem Baugesetzbuch von einer Kommune nicht beliebig verwendet werden, sondern sind mit dem Ziel, die Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten, zu verwenden. Diese Einnahmen sind daher auf einem buchhalterischen Sonderkonto zu führen. Bei der Stadt Rheine sind in den vergangenen Jahren Einzahlungen der Stellplatzabläsebeiträge in Höhe von 906.000 € eingegangen. Weitere Zahlungen in Höhe von 92.000 € werden zeitnah erwartet. In Summe ergeben sich Einnahmen in Höhe von 998.000 €.

In der Maßnahme A2 Neugestaltung und Umbau Bustreff Matthiasstraße ergibt sich die seltene Möglichkeit, diese Einnahmen zweckgebunden zu verwenden, da es sich um eine Verkehrsinfrastrukturmaßnahme handelt, die dem oben genannten Ziel dient. Nach dem Abzug des Eigenanteils der Stadt Rheine an der Maßnahme A2 in Höhe von 780.000 € von der Gesamtsumme der Einnahmen aus der Stellplatzabläse in Höhe von 998.000 € verbleibt davon

ein Rest von 228.000 €.

Wie in der Vorlage 032/17 über die Variantenentscheidung zur Radstation am Bahnhofsausgang West dargestellt, darf und soll auch bei dieser Maßnahme der Eigenanteil der Stadt Rheine in Höhe von 127.000 € durch die Mittel der Stellplatzablässe finanziert werden. Dies ist mit dem Restbetrag der Stellplatzablässe in Höhe von 228.000 € gesichert.

Bei Abzug der 780.000 € Eigenanteil an der Maßnahme A2 vom Eigenanteil der Stadt Rheine an den Gesamtkosten des Rahmenplans, der gemäß Variante 1 in Höhe von 5,472 Mio. € ausgewiesen wird, verbleibt **ein für den laufenden Haushalt relevanter Eigenanteil von 4,692 Mio. €**. Dieser liegt um **72.000 € unter dem vom Rat im Februar 2014 beschlossenen Eigenanteil von 4,764 Mio. €**.

Die Gesamtkosten der nach der Variante 1 **vollkommen neuen Einzelmaßnahme (F8) und der in den vorhandenen Maßnahmen ergänzten Teilmaßnahmen (C7.4 und C8.3)** liegen bei 908.000 €. Der **Eigenanteil** der Stadt Rheine an diesen Kosten zusätzlicher Maßnahmen beträgt **318.000 €**. **In der Summe mit den oben genannten 4,692 Mio. € liegt der für den Haushalt relevante Eigenanteil bei 5,01 Mio. €**.

Gegenüber dem **vom Rat im Februar 2014 beschlossenen Eigenanteil von 4,764 Mio. €** ergeben sich demnach **in der Variante 1 Mehrkosten der Stadt Rheine in Höhe von 246.000 €**.

Variante 2:

Die Änderungen des Rahmenplans gemäß der Variante 2 unterliegen folgenden Maßgaben:

- Der Flächenumfang wird in einigen Einzelmaßnahmen des bisherigen Maßnahmenkataloges mit Stand vom 16. Dezember 2014, wo dies besonders notwendig und sinnvoll gesehen wird, erweitert.
- Eine weitere Maßnahme mit besonderer städtebaulicher Qualität ergänzt den Maßnahmenkatalog der Variante 1.
- In der Maßnahme F1 Attraktive Gestaltung des Timmermanufers wird eine höhere Gestaltungsqualität und in der Maßnahme A3 Neugestaltung Marktplatz zum "Herz der Innenstadt" eine höhere Benutzerfreundlichkeit im Vergleich zu Variante 1 gewährleistet.
- Die vorhandene Beleuchtung im gesamten Geltungsbereich des Rahmenplans Innenstadt wird vollständig erneuert.

1. Änderungen am Flächenumfang an Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen Maßnahmenkatalog

A4 Neugestaltung Borneplatz in seiner Funktion als Eingangs- und Verteilort der Innenstadt

- **A4.3 Umbau Borneplatz**

Der Rahmenplan umfasst in den Maßnahmen A4 Neugestaltung Borneplatzes und A3 Neugestaltung Marktplatz bislang nicht eine Neugestaltung der dazwischen liegenden Klosterstraße. Der Straßenabschnitt weist eine Länge von 40 m und eine öffentliche Fläche von 370 m² aus. Aus Sicht der Verwaltung ist dieser Abschnitt der Klosterstraße dringend als Fläche zur Erneuerung in den Rahmenplan aufzunehmen, wie auch die Klosterstraße zwischen dem Borneplatz und dem Staelschen Hof bereits Bestandteil des Rahmenplans ist. Die trotz der hohen Passantenfrequenz in diesem Teil der Fußgängerzone vorhandenen und ehemaligen Leerstände weisen darauf hin, dass dieser Bereich ebenfalls eine Neustrukturierung und

Aufwertung bedarf. Der betrachtete Abschnitt der Klosterstraße wird daher als zusätzliche zu erneuernde Fläche dem Borneplatz zugeschlagen, da mit diesem ein größerer funktionaler Zusammenhang besteht als zum Marktplatz.

A5 Neuausrichtung, Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten des Staelschen Hofes

– A5.4 Umbau Staelscher Hof

Anders als in der Variante 1 wird der ursprünglich im Rahmenplan vorgesehene Flächenumfang zur Erneuerung des Staelschen Hofes bis einschließlich der gesamten Spielfläche zur Erneuerung beibehalten. Dies ermöglicht es, diesen Bereich in umfangreicherem Maße neu zu strukturieren, wie dies im Rahmenplan angesprochen wird.

A8 Umgestaltung des Trakaiplatzes

Am Trakaiplatz gibt es eine erhebliche Frequenz an Fußgängern und Radfahrern, da hier die Emsstraße als Hauptachse der Innenstadt in Ost-West-Richtung und die Hemelter Straße/Bültstiege als wesentliche Nord-Süd-Achse durch den Teil der Innenstadt rechts der Ems (der Titel der Maßnahme C4 Gestaltung der Bültstiege als städtebauliches Teilstück für einen Rundlauf durch die Innenstadt verdeutlicht deren zusätzliche Bedeutung) aufeinander treffen. Aufgrund dieser besonderen Bedeutung, wird der Trakaiplatz in der Variante 2 nicht durch ergänzte und erneuerte Ausstattungsgegenstände nur funktional optimiert, sondern er erfährt durch eine neue Oberflächenbefestigung auch eine erhebliche optische Aufwertung.

C1 Gestaltungszielsetzungen für die Fußgängerzone erarbeiten und langfristig umsetzen

– C1.3 Gestaltungskonzept in der Emsverbindung und auf städtischen Plätzen umsetzen

Aufgrund der Flächen, die in einzelnen Maßnahmen zur Neugestaltung ergänzt werden, erhöhen sich neben den Kosten für die Oberflächengestaltung auch die Kosten der allgemeinen Straßenausstattung. Dies betrifft die Teilmaßnahme C1.3.

C4 Gestaltung der Bültstiege als städtebauliches Teilstück für einen Rundlauf durch die Innenstadt

– C4.2 Umbau Bültstiege

In der Variante 1 wurde die Fläche der Bültstiege, die neu zu gestalten ist, auf den öffentlichen Flächenanteil reduziert. Besonders im Eingangsbereich vom Trakaiplatz in die Bültstiege stellt die öffentliche Fläche lediglich einen geringen Anteil an der nutzbaren Querschnittsbreite der Bültstiege dar, siehe dazu Anlage 3. Die Variante 2 berücksichtigt daher, dass auch die privaten Flächen neben der Bültstiege von der Stadt Rheine neu gestaltet werden, damit ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet wird.

C5 Aufwertung des Übergangsbereiches Bahnhof Fußgängerzone

– C5.2 Umbau der Bahnhofstraße zwischen Ring und Borneplatz

Der Übergangsbereich umfasst gemäß dem Rahmenplan die Bahnhofstraße und einen Teil des Vorplatzes zwischen dem City-Haus und dem Kardinal-Galen-Ring. Dieser Flächenzuschnitt berücksichtigt jedoch nicht, dass neben der Bahnhofstraße auch die sogenannte gelbe Passage zwischen diesem Vorplatz und der Matthiasstraße eine sehr stark genutzte fußläufige Verbindung darstellt. Die Bezirksregierung hat in einem Ortstermin, der zum Jahres-

anfang 2015 eigentlich zur Besichtigung der ehemaligen Situation des Bustreffs einberufen worden war, von sich aus angeregt, die gesamte Fläche dieser Wegebeziehung in die Maßnahme C5 aufzunehmen, da diese Kosten förderfähig seien. In der Variante 2 werden diese zusätzlichen 760 m² zur Neugestaltung berücksichtigt.

2. Neue Einzelmaßnahme

C10 Aufwertung des Übergangsbereiches zwischen der Emsstraße und dem Marktplatz

- C10.1 Beteiligungsverfahren Bürger und Anlieger Herenschreiberstraße
- C10.2 freiraumplanerisches Konzept und Planung Herenschreiberstraße zwischen Emsstraße und Marktplatz
- C10.3 Umbau der Herenschreiberstraße zwischen Emsstraße und Marktplatz

Weite Teile des öffentlichen Raumes in der historischen Innenstadt werden durch den Rahmenplan neugestaltet und aufgewertet und erfahren dadurch eine Attraktivierung. Dies betrifft unter anderem den Marktplatz, die historische Meile (Münsterstraße bis Thie) und der Borneplatz. Die Herenschreiberstraße im Abschnitt zwischen der Emsstraße und dem Marktplatz liegt im Zentrum der historischen Innenstadt und stellt die fußläufig kürzeste Wegebeziehung aus den südlichen Stadtteilen zum zentral gelegenen Marktplatz dar. Sie ist jedoch bislang als einer der wenigen öffentlichen Bereiche nicht für eine Neugestaltung und Aufwertung vorgesehen.

Die Herenschreiberstraße ist als Randlage zu der stark frequentierten Emsstraße und dem Marktplatz als „Herz der Innenstadt“ jedoch besonders stark von Leerständen und einer drohenden weiteren Abwärtsentwicklung betroffen, sofern sie in der Umsetzung des Rahmenplans in den angrenzenden Bereichen weiter in den Hintergrund gerückt wird. Die Aufwertung der Herenschreiberstraße wird daher als neue Maßnahme in den Maßnahmenkatalog des Rahmenplans aufgenommen.

3. Höhere Gestaltungsqualität und Benutzerfreundlichkeit im Vergleich zu Variante 1 in zwei Einzelmaßnahmen im sicherstellen

A3 Neugestaltung Marktplatz zum "Herz der Innenstadt"

- A3.3 Umbau Marktplatz

In der Variante 2 wird die Ausbauvariante zur Umgestaltung des Marktplatzes gewählt, die auf der gesamten Platzfläche eine gute Begehrbarkeit gewährleistet.

F1 Attraktive Gestaltung des Timmermanufers

- F1.6 Umbau des Timmermanufers

Nach der Variante 1 wird das Timmermanufer durch einzelne bauliche Maßnahmen unmittelbar attraktiviert. Die Variante 2 ergänzt dazu die Grünfläche, die sich zwischen dem Timmermanufer und der Stadthalle befindet. Diese Fläche birgt in Kombination mit der Aufwertung des unmittelbar angrenzenden Teiles des Bernburgplatzes und einer dazwischen herzustellenden komfortablen Verbindung eine hohe Aufenthaltsqualität und kann wesentlich dazu beitragen, mehr Leben am Timmermanufer zu erzeugen.

4. Die vorhandene Beleuchtung im gesamten Geltungsbereich des Rahmenplans Innenstadt wird vollständig erneuert

C8 Lichtraum- und Beleuchtungskonzept für gesamte Innenstadt erarbeiten und umsetzen (Hinweis Bürgerwerkstatt)

– C8.2 Austausch der Beleuchtungskörper

Bislang enthält diese Teilmaßnahme 90.000 € zum Austausch von Beleuchtungskörpern. Diese Mittel stehen für Leuchten auf denjenigen öffentlichen Flächen zur Verfügung, die im Rahmenplan nicht bereits als Maßnahme zur Neugestaltung/Aufwertung von Wegen und Plätzen vorgesehen sind.

Spätestens mittelfristig sind jedoch sämtliche Leuchten im Geltungsbereich des Rahmenplans zu erneuern. Das Gestaltungskonzept der Maßnahme C1.1, welches zwischenzeitlich erstellt wurde und dessen Festlegungen für Ausstattungsgegenständen vom Bauausschuss als Vorgabe für alle zukünftigen Planungen und Maßnahmen im Bereich der Fußgängerzone der Innenstadt beschlossen wurde, sieht zudem vor, langfristig die Leuchten in drei definierten Bereichen der Innenstadt zu vereinheitlichen.

Aus städtebaulichen Gründen und im Sinne eines guten Ausschreibungsergebnisses ist es sinnvoll, die Beleuchtung für den gesamten Geltungsbereich des Rahmenplans im Zuge der Umsetzung des Rahmenplans zu erneuern. Nur im Zusammenhang mit dem Rahmenplan ergibt sich der Stadt Rheine die Möglichkeit, diese Kosten in die Städtebauförderung einzustellen. Die energetische Verbesserung der Leuchten und die Tatsache, dass die Anzahl verschiedener Leuchtentypen in diesem Zusammenhang erheblich reduziert wird, wird daneben zu langfristig wirksamen Einsparungen bei den laufenden Kosten führen und zukünftige Haushaltsjahre entlasten.

5. Zusammenfassung zu Variante 2

Die bisherigen Maßnahmen A4, A5, A8, C4 und C5 werden um Flächen ergänzt, auf denen eine Neugestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes sehr sinnvoll ist. Daneben wird mit C10 eine neue Maßnahme in den Rahmenplan aufgenommen, deren Umsetzung einen wesentlichen Mehrwert für die Innenstadt mit sich bringt. Ohne diese Erweiterungen hinterlässt der Rahmenplan nach seiner Fertigstellung ansonsten einen Flickenteppich von Bereichen, die im Vergleich zu den aufgewerteten Plätzen und Wegen in Gestaltung und Bedeutung erheblich zurückfallen werden.

In den Maßnahmen A3 wird eine gute Benutzerfreundlichkeit auf der gesamten Fläche des Marktplatzes sichergestellt, was seiner Funktion als „Herz der Innenstadt“ gerecht wird. Die bisherige Maßnahme F1 wird durch die Erweiterung über die Grünfläche an der Stadthalle in einen sinnvollen gestalterischen und funktionalen Zusammenhang mit dem Bernburgplatz gebracht. Das Timmermanufer kann nur dadurch in optimaler Weise belebt werden.

Die Maßnahme C8 stellt gemäß der Variante 2 sicher, dass die Beleuchtung der Innenstadt entsprechend den Vorgaben aus den Gestaltungszielsetzungen der Maßnahme C1 aufgewertet und gestalterisch vereinheitlicht wird. Gleichzeitig wird die Beleuchtung energetisch auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Langfristig ergeben sich finanzielle Einsparungen in den laufenden Kosten der Unterhaltung und des Betriebs.

Die Kostenentwicklung sämtlicher Einzelmaßnahmen in der Variante 2 ist in den rechten Spalten der tabellarischen Übersicht der Anlage 2 dargestellt. Die Gesamtkosten des Rahmenplans in der Variante 2 sind der Seite 6 zu entnehmen. In der Addition der Einzelkosten

wird darin zunächst die **Summe der 48 Einzelmaßnahmen ermittelt, aus denen der Maßnahmenkatalog gemäß dem Ratsbeschluss vom 16. Dezember 2014 bestand**. Dadurch ist ein direkter Vergleich der Kostenentwicklung dieser bisherigen Maßnahmen zwischen Dezember 2014 und November 2017 ablesbar. Die Gesamtkosten der bisherigen 48 Einzelmaßnahmen steigen demnach von 14,981 Mio. € auf 18,924 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Förderung (Städtebau und Entflechtungsgesetz) steigt der für die Stadt Rheine relevante **Eigenanteil** an den Gesamtkosten **von 4,764 Mio. € auf 6,22 Mio. €**.

Dies bedeutet **Mehrkosten im Eigenanteil von 1,456 Mio. €**. Eine Gegenfinanzierung dieser Mehrkosten über die Einnahmen aus der Stellplatzabläse ist nicht möglich, da diese Mittel im Rahmenplan maximal in Höhe des Eigenanteils in Höhe von 780.000 € an der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme A2 verwendet werden dürfen. Bei Abzug dieser 780.000 € vom Eigenanteil der Stadt Rheine an den Gesamtkosten des Rahmenplans in Höhe von 6,22 Mio. € verbleibt ein **für den laufenden Haushalt relevanter Eigenanteil von 5,439 Mio. €**. Dieser liegt um 676.000 € über dem vom Rat im Februar 2014 beschlossenen Eigenanteil von 4,764 Mio. €.

Die Gesamtkosten der nach der Variante 2 **zusätzlichen Ergänzungen an den bisherigen Maßnahmen A4, A5, A8, C4 und C5, der neuen Maßnahme C10, der höheren Qualitäten in den Maßnahmen A3 und F1 sowie der Ausweitung der Maßnahme C8** liegen bei 1,057 Mio. €. Der **Eigenanteil** der Stadt Rheine an diesen Kosten ergänzter und zusätzlicher Maßnahmen beträgt 370.000 €. **In der Summe mit den oben genannten 5,439 Mio. € liegt der für den Haushalt relevante Eigenanteil bei 5,809 Mio. €**.

Gegenüber dem **vom Rat im Februar 2014 beschlossenen Eigenanteil von 4,764 Mio. €** ergeben sich demnach **in der Variante 2 Mehrkosten der Stadt Rheine in Höhe von 1,046 Mio. €**.

Allgemeine Zusammenfassung zur Begründung und zum Beschlussvorschlag

Der Rahmenplan Innenstadt verfolgt das Ziel einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung. Als integriertes Handlungskonzept, welches vom Ministerium als förderwürdig beurteilt wurde, bietet er die einmalige Möglichkeit, diese Entwicklung in einem umfassenden Projekt in einem begrenzten Umsetzungszeitraum und nicht als unabhängig voneinander laufende Einzelmaßnahmen zu betreiben und dies mit finanzieller Unterstützung auch leisten zu können.

Die Komplexität eines integrierten Handlungskonzeptes und die gegenseitigen Abhängigkeiten der Themenfelder und im Kleinen auch der Einzelmaßnahmen untereinander erfordert es, dass die Rahmenplan inhaltlich auf aktuelle Entwicklungen flexibel reagiert.

Nur der gemäß der Variante 2 aktualisierte Maßnahmenkatalog stellt ein vollständiges Handlungskonzept dar.

In den Kostenschätzungen sind, außer mit Ausnahme bei der Maßnahme C8, mögliche KAG-Beiträge noch nicht enthalten. Falls sich bei der späteren Einzelfallprüfung der jeweiligen Entwurfsplanungen für die noch umzusetzenden Maßnahmen ergibt, dass KAG-Beiträge zu erheben sind, werden die Kosten der Stadt Rheine gemindert.

Ausblick auf Maßnahmen mit inhaltlichem und finanziellem Änderungsbedarf, der noch nicht konkret beschrieben werden kann

A1 Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Stadteingang

Bislang ist diese Maßnahme räumlich und inhaltlich auf den Bahnhofsvorplatz begrenzt. Im Gesamtzusammenhang mit dem Umfeld ist jedoch eine städtebauliche und nutzungsbezogene Lösung für das Gebäude der alten Güterabfertigung mit zu betrachten. Daneben bedürfen der öffentliche Raum der Bahnhofstraße in der Unterführung der Gleise sowie die Baukörper unmittelbar neben der Unterführung einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung. Diese Bereiche sind ebenfalls Bestandteil des Geltungsbereiches des Rahmenplans.

Es ist beabsichtigt, für dieses direkte Bahnhofsumfeld eine städtebauliche Studie zu erstellen. Die Inhalte der Maßnahme A1 können erst mit dem Ergebnis der Studie neu definiert werden.

A6 Gestaltung des Bernburgplatzes und des Grünbereiches sowie Öffnung zur Ems

Der Rahmenplan ging bislang davon aus, dass eine teilweise bauliche Entwicklung am Bernburgplatz den Rahmen für die gestalterische Aufwertung der nach einer Grundstücksveräußerung verbleibenden öffentlichen Fläche ist. In der Öffentlichkeit wurden von Seiten des Umfeldes jedoch sehr unterschiedliche Interessenslagen zum Umgang mit dem Bernburgplatz ausgedrückt.

Die Aufgabenstellung wurde für das freiraumplanerische Gutachterverfahren daher in der Art definiert, dass sich diese über die Abgrenzung des Bernburgplatzes hinaus mit dem erweiterten Umfeld zu beschäftigen hat und sinnvolle Konzepte im Gesamtzusammenhang zu erarbeiten sind.

Anders als bei der bisher im Rahmenplan beschriebenen Vorgehensweise ist dieser Prozess derzeit noch ergebnisoffen. Daher können die Kosten dieser Einzelmaßnahme A6 erst neu ermittelt werden, wenn nach dem öffentlichen Beteiligungsverfahren unter Abwägung sämtlicher Interessenslagen eine Entscheidung über den Umgang mit dem Bernburgplatz getroffen sein wird.

B4 Überprüfung des Einkaufsstandortes Karstadt/Hertie

Die Maßnahme B4 wird zu einem späteren Zeitpunkt, wenn sämtliche Inhalte des Verfahrens feststehen und mit dem Ministerium hinsichtlich einer möglichen Förderfähigkeit abgestimmt sind, voraussichtlich zu ‚Entwicklung des ehemaligen Einkaufsstandortes Hertie‘ umbenannt. Der Ablauf des Verfahrens vom Grunderwerb bis zur Veräußerung des Grundstücks wurde im Bauausschuss am 29. Juni 2017 in der Vorlage 221/17 dargestellt und beschlossen.

Als neue Teilmaßnahmen entstehen demzufolge:

- B4.4 Grunderwerb Hertie Grundstück
- B4.5 Veräußerung hergerichtetes Hertie Grundstück
- B4.6 Altlasten-/Abriss-/Statikgutachten Hertie Gebäude
- B4.7 städtebauliche / verkehrliche Studie
- B4.8 Vorbereitung und Durchführung Bieterverfahren hergerichtetes Hertie Grundstück
- B4.9 Planung und Begleitung Gebäudeabriss
- B4.10 Gebäudeabriss

Am 30. November findet ein weiteres Gespräch mit den Fördergebern statt. Die Verwaltung wird über die Gesprächsergebnisse im Politischen Arbeitsgremium und im Bauausschuss

informieren.

B5 Erarbeitung eines Zukunftskonzepts zur Attraktivierung des Rathauszentrums

Im Grunderwerbsverfahren zum Hertie Grundstücks war es eine Bedingung der Verkäuferseite, dass die Stadt Rheine die Eigentumsanteile Treveria im Rathaus-Zentrum ebenfalls zu erwerben hatte. Es handelt sich zum Großteil um Verkaufsflächen, die ehemals vom Bekleidungsgeschäft Mensing genutzt wurden. Es bedarf einer sinnvollen Reaktivierung dieser Fläche, damit die Attraktivierung des gesamten Rathaus-Zentrums zu einem erfolgreichen Ergebnis gebracht werden kann.

Zu diesem Anlass wurde ein Architekturbüro mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Die exakten Auswirkungen auf die Inhalte der Maßnahme B5 ergeben sich erst, wenn einerseits die Ergebnisse dieser Studie vorliegen und daneben die Bedingungen für das Bieterverfahren für das Hertie Grundstück abschließend definiert sind.

Anlagen:

Anlage 1: Rahmenplan Innenstadt

Anlage 2: tabellarische Übersicht zum Rahmenplan

Anlage 3: Lagepläne zum Geltungsbereich des Rahmenplans