

Vorlage Nr. 095/24

Betreff: **Ausbau Staelskottenweg von Hauenhorster Straße bis BÜ (53014-5680)**
Inv. 53140056201801
Offenlage

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	07.03.2024	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 5301	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produkt 5302	Bauverwaltung

Finanzielle Auswirkungen

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

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	5.500 €
Verminderung Eigenkapital	5.500 €

Investitionsplan

Einzahlungen	120.000 €
Auszahlungen	450.000 €
Eigenanteil	330.000 €

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein
durch

☒ Haushaltsmittel in 2025 bei Produkt / Projekt 53014-5680 vorbehaltlich der Haushaltsplanberatungen
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Ausbautentwurf zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen des Fachbereiches 5/Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Neuen Rathaus.

Begründung:

1. Einfügung in das Straßennetz:

Der **Staelskottenweg** ist aufgrund seiner Verkehrsbedeutung und Lage im Straßennetz im betrachteten Bereich **zwischen Hauenhorster Straße und Münsterlanddamm** als verkehrswichtige Sammelstraße einzustufen.

Der Ausbau ist im Separationsprinzip (durch Bordanlagen getrennte Nebenanlagen wie Fahr- und Gehwegfläche/ Stellplätze) vorgesehen bzw. vorhanden. Die Nebenanlagen werden durch Hochborde höhenmäßig von der Fahrbahn abgesetzt. Im Bereich von Bushaltestellen sind entsprechende Bordanlagen erforderlich.

Es ist vorgesehen, die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entsprechend dem beschlossenen Konzept für T30-Bereiche beizubehalten. Das bestehende Lkw-Fahrverbot soll ebenfalls bestehen bleiben.

Im aktuell in der Aufstellung befindlichen Konzept zur Entwicklung eines Grünen Ringes in Rheine ist der Staelskottenweg Bestandteil dieses zur Verbesserung des Stadtklimas und auch der Nutzbarkeit für Radfahrer und Fußgänger vorgesehenen Projektes. Da sich diese Machbarkeitsstudie noch in der Aufstellung befindet, können diesbezüglich noch keine konkreten Vorgaben berücksichtigt werden.

2. Festsetzung im Bebauungsplan:

Der **Staelskottenweg** ist im **Abschnitt Hauenhorster Straße bis Bahnüberführung** kein Bestandteil eines Bebauungsplanes.

Nördlich befindet sich der Bebauungsplan 290, Kennwort „Staelskottenweg/ Hauenhorster Straße“. Dort ist für die Straßenparzelle des Staelskottenweg mit einer Breite von 14,25 m ein Querschnitt mit einer 6,50 m breiten Fahrbahn, einseitigem Parken/ Grün und beidseitigen Geh-/ Radwegen vorgesehen.

Südlich grenzt der B-Plan 351, Kennwort „Wohnquartier Hauenhorster Straße/ Staelskottenweg“ an. In diesem B-Plan wird nicht auf die Straßenparzelle des Staelskottenweg eingegangen.

Im Abschnitt **zwischen Bahnüberführung und Münsterlanddamm** ist der Staelskottenweg in den aktuell genutzten Grenzen Bestandteil der 1. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 250, Kennwort „Hörstkamp/ B481“. Außer den für den Verkehr vorgesehenen und auch bereits genutzten Flächen ist dort südlich der Fahrbahn ein Streifen Verkehrsgrün vorgesehen, der im aktuellen Ausbau auch vorhanden ist.

3. Aussagen zur derzeitigen Situation/ Bestand:

Der **Staelskottenweg** ist im **Abschnitt Hauenhorster Straße bis Bahnüberführung** mit einer asphaltierten Fahrbahn mit einer Breite von etwa 6 bis 7 m und südlich der Fahrbahn mit einem einseitigen, in beide Richtungen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg versehen. Zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg ist – wo möglich- ein schmaler Pflanzstreifen angelegt.

Während sich die Fahrbahn trotz regelmäßiger Reparaturmaßnahmen in einem sehr schlechten Zustand befindet, kann der Geh-Radweg als ausreichend ausgebaut bezeichnet werden.

Der nördlich der Fahrbahn verbleibende etwa 4 bis 5 m breite Bereich der öffentlichen Parzelle wird derzeit zum Teil zum Parken genutzt.

Die vorhandene Beleuchtung setzt sich aus unterschiedlichen veralteten Leuchtentypen in großen Abständen zusammen.

Die Entwässerung erfolgt derzeit über eine einseitige Rinne (südlich der Fahrbahn) mit Anschluss an den vorhandenen Kanal.

In welchem Umfang Arbeiten im Bereich der Entwässerungsleitungen erforderlich sind, ist noch nicht abschließend geklärt. Voraussichtlich ist der Hauptkanal intakt, während mehrere Hausanschlüsse im Zuge der Straßenbaumaßnahme in offener Bauweise saniert werden müssen. Die Schächte des Hauptkanals bedürfen möglicherweise ebenfalls einer Erneuerung. Diese würde nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme an den bestehenden Schächten erfolgen.

Im Bereich der **Bahnüberführung** sind ebenfalls eine asphaltierte Fahrbahn –hier mit einer Breite von lediglich etwa 5 m- und südlich der Fahrbahn ein einseitiger, in beide Richtungen benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Auch hier ist der Zustand der Fahrbahn nicht gut, während der Geh- und Radweg noch ausreichend intakt ist.

Im Abschnitt zwischen **Bahnüberführung und Münsterlanddamm** sind die gleichen Querschnittsbestandteile und eine Entwässerungsrinne nördlich der Fahrbahn vorhanden, wobei die Fahrbahn aufgrund der Anordnung einer Linksabbiegespur zum Münsterlanddamm eine größere Breite von bis zu 12,50 m aufweist. Auch hier ist der Zustand der Fahrbahn nicht gut, während der Geh- und Radweg noch ausreichend intakt ist.

Zusätzlich zum im gesamten Bauabschnitt südlich der Fahrbahn vorhandenen Geh- und Radweg ist in diesem östlich der Bahnüberführung gelegenen Abschnitt des Staelskottenweg nördlich der Fahrbahn durch Hochborde abgetrennt ein schmaler Pflanzstreifen und daneben ein etwa 1,50 m breiter gepflasterter Gehweg vorhanden. Außerdem befinden sich hier beidseitig Bushaltestellen (ohne Aufenthaltshalle) der Linie C8, die jeweils halbstündlich bedient werden.

4. Notwendige Breiten der einzelnen Ausbauabschnitte:

Für den **Abschnitt Hauenhorster Straße bis Bahnüberführung** ist ein Ausbau im Separationsprinzip mit 6,50 m breiter Fahrbahn, beidseitigen Gehwegen und einseitigem Parkstreifen vorgesehen. Der Radverkehr soll –wie in Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h üblich- im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die über den Staelskottenweg verlaufende Buslinie erfordert eine notwendige Fahrbahnbreite von 6,5 m, da ein Begegnungsfall Bus-Bus anzunehmen ist.

Die südlichen Nebenanlagen bestehend aus einem etwa 2,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg und einem 0,75 m breiten Schutzstreifen zur Fahrbahn (Pflaster in

den Zufahrtsbereichen bzw. Pflanzflächen) sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben. Der derzeit gemeinsame Geh- und Radweg soll zukünftig ausschließlich als Gehweg genutzt werden. Im Norden soll ein 2,0 m breiter Parkstreifen im Wechsel mit Grünbeeten angelegt werden. Daran anschließend soll vergleichbar mit der Südseite ein 0,75 m breiter Schutzstreifen mit danebenliegendem Gehweg vorgesehen werden. Die Breite des Gehweges variiert zwischen 2,20 m und 3,50 m.

Außerdem ist im westlichen Abschnitt des Ausbaubereiches eine Einengung der Fahrbahn vorgesehen, um die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu unterstreichen.

In den nördlich der Fahrbahn entstehenden Grünbereichen ist neben niedriger auch eine Bepflanzung durch einige Bäume vorgesehen.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt und der nördliche Gehweg mit Gehwegplatten und in den Zufahrtsbereichen mit grauem Betonsteinpflaster befestigt. Der Schutzstreifen wird aus grauem Betonsteinpflaster und die Parkflächen aus anthrazitfarbenem Pflaster gefertigt werden.

Im Anschlussbereich an den über der Bahnbrücke zukünftig neu entstehenden Radweg (unter Federführung des Kreises Steinfurt) erfolgt im Bereich der nördlichen Nebenanlagen eine bordgesicherte Führung der Richtung Hauenhorster Straße weiterfahrenden Radfahrer auf die Fahrbahn.

Um ein unvermitteltes Wechseln der vom Bahnbrückenradweg kommenden Radfahrenden auf die Fahrbahn im Engstellenbereich direkt vor der Unterführung zu verhindern, sollen hier Sperrgitter im Bereich der Schutzstreifen (sowohl nördlich als auch südlich) platziert werden. So soll auch gesichert werden, dass alle aus Westen kommenden Verkehrsteilnehmer die Engstellensignalisierung, die das Passieren von Bussen unterhalb der Bahnüberführung regelt, ungehindert wahrnehmen können.

Unterhalb der Bahnüberführung soll eine Deckenerneuerung zur Verbesserung des Fahrbahnzustandes beitragen. Die weiteren Querschnittsbestandteile bleiben nach Möglichkeit unberührt.

Im Abschnitt zwischen **Bahnüberführung und Münsterlanddamm** soll ebenfalls eine Deckenerneuerung zur Verbesserung des Fahrbahnzustandes beitragen. Die weiteren Querschnittsbestandteile bleiben nach Möglichkeit unberührt.

Allerdings soll auch hier der Radfahrende –wie in Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h üblich- auf der Fahrbahn geführt werden.

Das hat zur Folge, dass auch hier der derzeit gemeinsame Geh- und Radweg südlich der Fahrbahn zukünftig ausschließlich als Gehweg genutzt werden soll.

Außerdem wird aus demselben Grund im Einmündungsbereich vom Münsterlanddamm stadteinwärts kommend in den Staelskottenweg eine bordgesicherte Führung der Richtung Hauenhorster Straße weiterfahrenden Radfahrer auf die Fahrbahn vorgesehen, was bauliche Veränderungen an der Bordführung und auch die Verlegung eines Straßenablaufes zur Folge hat.

Der vorgesehene Straßenquerschnitt ermöglicht es, dass auf Grund der eingeplanten Breiten der Teileinrichtungen mögliche ergänzende Maßnahmen, die sich aus der Ausarbeitung des Grünen Ringes ergeben könnten umsetzbar wären.

Im Zuge der Offenlage und Abwägung zu den Eingaben werden auch die Inhalte aus der Machbarkeitsstudie zum Grünen Ring in die weitere Planung einfließen.

So könnten z.B. die Ausstattungselemente zur Markierung und Beschilderung einer

Fahrradstraße ebenso umgesetzt werden, wie eine verstärkte Begrünung zu Lasten des Parkstreifens.

Diese Entscheidung sollte aber erst mit Vorliegen der Machbarkeitsstudie zum Grünen Ring erfolgen, damit dieser mögliche Teilabschnitt zum gesamten Ring passend eingeplant wird.

5. **Entwässerung:**

Die Entwässerung der befestigten Verkehrsflächen erfolgt über 30 cm breite Entwässerungsrinnen mit Abläufen, die an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden.

In Teilen wird im Staelskottenweg die vorhandene Entwässerungsleitung im Zuge der Straßenbaumaßnahme erneuert.

6. **Beleuchtung:**

Für den Bereich **Hauenhorster Straße bis Bahnüberführung** ist die Aufstellung energieeffizienter LED-Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 8 m vorgesehen.

In den weiteren Abschnitten bleiben die vorhandenen Leuchten bestehen.

7. **Bürgerbeteiligung:**

Die vorgeschlagene Offenlage der Planunterlagen wird seitens der Verwaltung für erforderlich gehalten, um den Anliegern Gelegenheit zur Äußerung zu den Herstellungsmerkmalen zu geben.

8. **Abrechnung der Ausbaukosten:**

Beim geplanten Ausbau des **Staelskottenweg im Abschnitt Hauenhorster Straße bis BÜ** handelt es sich um eine nochmalige Herstellung einer Erschließungsanlage, die nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes (KAG) i. V. mit der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine abgerechnet wird. Der Anliegeranteil beträgt 50 %.

Die nördlichen Nebenanlagen (nördlicher Gehweg) werden erstmalig endgültig hergestellt. Die hierfür anfallenden Anliegeranteile (Erschließungsbeitrag nach dem Baugesetzbuch) wurden im Jahr 2005 bereits von den damaligen Eigentümern im Rahmen eines „Städtebaulichen Vertrages“ abgegolten, so dass für diese Teileinrichtung keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben werden können.

Vorbehaltlich des geplanten Gesetzes zur Abschaffung der Straßenbaubeiträge gilt für diese Maßnahme noch die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge)“ (Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung vom 3. Mai 2022). Diese soll nach den Ankündigungen des Landes Nordrhein-Westfalen weiter anzuwenden sein, wenn im Haushalt der Stadt Rheine bereits für das Jahr 2023 Mittel für die Maßnahme geplant waren.

Durch die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in NRW (Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge)“ übernimmt das Land Nordrhein-Westfalen weiterhin zu 100 % die kommunalen Straßenausbaubeiträge in Nordrhein-Westfalen, die nach der jeweiligen Satzung in Verbindung mit § 8 Absatz 1 Satz 2 des Kommunalabgabenge-

setzes für das Land Nordrhein-Westfalen von den Beitragspflichtigen zu erheben sind.

Die Stadt Rheine wird für diese Straßenausbaumaßnahme nach Erhalt der Schlussrechnung die Landesförderung beantragen. Nach Erhalt der Förderung vom Land Nordrhein-Westfalen werden die Bescheide über die Straßenbaubeiträge verschickt. Die Förderung zugunsten der Beitragspflichtigen wird direkt abgezogen. Bei der Förderung von 100 % ist kein Beitrag zu zahlen.

9. Ausbauzeitpunkt:

Der Ausbau des Staelskottenweges im hier betrachteten Bereich erfolgt – nach Abschluss des Planverfahrens – voraussichtlich im Jahr 2025 in Abhängigkeit von erforderlichen Kanalbauarbeiten im Zuge der entwässerungstechnischen äußeren Erschließung des Europaviertels am Waldhügel.

Denn diese Arbeiten sollen in diesem Jahr beginnen, so dass dann eine Vollsperrung der Unterführung Hafenbahn erforderlich wird. Damit nicht beide Unterführungen (Staelskottenweg und Hafenbahn) gleichzeitig voll gesperrt werden, werden die Sperrungen der Unterführungen entsprechend zeitlich eingeplant, so dass aus verkehrlichen Gründen die Sperrung des Staelskottenweges erst dann erfolgen kann, wenn die Hafenbahn wieder frei ist.

10. Finanzierung:

Die Durchführung der Maßnahme ist im aktuellen Haushaltsplanentwurf 2024 für das Jahr 2025 vorgesehen. Es wird auf die Vorlage 028/24 verwiesen.

11. Auswirkungen auf den kommunalen Klimaschutz

Der Ausbau des **Staelskottenweg** im betrachteten Bereich erhöht die Attraktivität für Radfahrer und Fußgänger und reduziert aufgrund der im Vergleich zu jetzigen Situation engeren Verkehrsräume die Attraktivität für Kfz und reduziert hiermit die Belastung der Umwelt im Vergleich zum derzeitigen Zustand.

In den neu entstehenden Grünbeeten im nördlichen Seitenbereich wird –auch aus Gründen des Klimaschutzes- nach Möglichkeit die Anpflanzung von Bäumen empfohlen.

Auch wenn es in diesem Bereich einige Gärten gibt und an dieser Stelle kein klimatisch besonders belasteter Bereich vorliegt, ist zur Verbesserung des Kleinklimas die Anpflanzung von Bäumen empfehlenswert.

Auch vor dem Hintergrund, dass der Staelskottenweg Bestandteil des Grünen Ringes werden soll, ist eine Bepflanzung des Sicherheitsstreifens –wie bei den südlichen Nebenanlagen bereits geschehen- nach Möglichkeit umzusetzen und auch in den Planungen vorgesehen.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplanverkleinerung 1(2) – Hauenhorster Straße bis vor Bahnüberführung

Anlage 2: Lageplanverkleinerung 2(2) – Bahnüberführung bis Münsterlanddamm