

Vorlage Nr. 328/08

Betreff: **Beschluss über die Straßenplanungen für Rheine R und den IV. Quadrant**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			21.08.2008		Berichterstattung durch:		Herrn Kuhlmann Herrn Schröer	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
------	-----------------------------

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes

Leitprojekt 17	Brachflächenentwicklung
----------------	-------------------------

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge)
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil		
14,2 Mio. €	11,7 Mio. €	2,5 Mio. €	☐ keine 165.000 €	siehe Ziffer der Begründung

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

☒ beim Produkt/Projekt 59 in Höhe von 2,5 Mio. € zur Verfügung.

☐ in Höhe von _____ **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss stimmt den Herstellungsmerkmalen für den Bau der Erschließungsstraßen in Rheine R und den im IV. Quadranten zu.

Begründung:

Hintergrund und Anliegen:

Der Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ hat am 16.04.2008 den Beschluss über die städtebaulichen Entwürfe für die Erschließung der ehemaligen Bahnflächen Rheine R und den IV. Quadranten gefasst. Auf der Grundlage dieser städtebaulichen Entwürfe wurde eine Vorplanung für die inneren Erschließungsstraßen dieser geplanten Gewerbegebiete durch ein Ingenieurbüro erstellt.

Der Beschluss des Bauausschusses zu den Inhalten der Planungen für die Erschließungsstraßen der Gebiete Rheine R und den IV. Quadranten ist die Voraussetzung für deren Übernahme in die Entwürfe der Bebauungspläne, die dem Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ am 24.09.08 zum Aufstellungsbeschluss vorgelegt werden sollen.

Inhalte der Planung:

1) Rheine R

a) Trassierung und Regelquerschnitte

Das städtebauliche Konzept für den Gewerbepark „Rheine R“ sieht vor, dass eine zentral in Nord-Süd-Richtung verlaufende Haupteerschließungsstraße mit einer Gesamtlänge von ca. 1,45 km das Gewerbegebiet in Baufelder mit geeigneter Größe für die jeweils vorgesehenen Nutzungsformen aufteilt. Die Trassierung ist überwiegend geradlinig angelegt, da die östliche und die westliche Gebietsgrenze nahezu parallel zueinander verlaufen und aus Gründen des Vermarktungsvorteils möglichst rechteckige Grundstückformen gebildet werden sollen.

Die Haupteerschließungsstraße bindet in Form von Einmündungen an das umliegende Straßennetz an, und zwar im Süden an die neu herzustellende K 66n (sog. Querspange, siehe Vorlage 311/08) und im Westen gegenüber der Einmündung des Kammweges an die Hauptstraße (K 77).

Die innere Erschließung ergibt sich aufgrund verschiedener geplanter Gewerbenutzungen in Abschnitten mit unterschiedlicher Zusammensetzung der Querschnitte.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes (Anlage 1) sollen aufgrund des von Norden angrenzenden vorhandenen Gleisanschlusses bahnaffine Nutzungsformen ermöglicht werden. Die Haupteerschließungsstraße wird hier verschwenkt und auf

einer Länge von ca. 560 m entlang der östlichen Gebietsgrenze geführt, um ausreichend große Baufelder mit Grundstückstiefen von bis zu 120 m zu schaffen.

Der Querschnitt des Verkehrsraums setzt sich in diesem Abschnitt von Westen nach Osten zusammen aus folgenden Elementen:

2,00 m Gehweg
6,50 m Fahrbahn
2,50 m Parkstreifen mit Baumstandorten
11,00 m Gesamtbreite

Der Bahntrassenradweg nördliches Münsterland wird entlang der östlichen Grenze durch das Gewerbegebiet „Rheine R“ geführt. An den o. g. Straßenquerschnitt schließen daher folgende Elemente an:

2,50 m Grünstreifen
3,00 m Bahntrassenradweg nördliches Münsterland ‚Schlossallee‘
0,50 m Bankett
6,00 m Gesamtbreite

Die HAUPTerschließungsstraße ist im nördlichen Abschnitt nur einseitig angebaut. Es ist daher auch nur einseitig ein Gehweg mit einer Breite von 2,00 m erforderlich.

Die Fahrbahn erhält aufgrund des zu erwartenden hohen Schwerverkehranteils eine Breite von 6,50 m.

Der angrenzende Parkstreifen wird in 2,50 m Breite hergestellt, um das Parken von Lkw und Lieferwagen zu ermöglichen. Einzelbäume in Grünbeeten unterteilen den Parkstreifen in 25 m lange Abschnitte, die auch das Parken durch Sattel- und Lastzüge ermöglichen sollen. Dies wird dem Bedarf in diesem nördlichen Abschnitt mit einem überwiegenden Anteil von Schwerlastfahrzeugen am Lieferverkehr gerecht.

In dem Grünstreifen zwischen dem Parkstreifen und dem Radweg wird ein 0,40 m breiter befestigter Streifen als Aussteigehilfe hinter dem Hochbord angelegt. Der Grünstreifen wird durchgängig mit Hecken bepflanzt, um den Bahntrassenradweg gestalterisch von der Erschließungsanlage des Gewerbegebietes zu trennen. Für den Berufsverkehr werden jedoch einzelne Verbindungen zwischen dem Radweg und der Erschließungsstraße angeboten. Die Details dazu werden im Rahmen der Erarbeitung des Vermarktungskonzepts bestimmt.

Der Bahntrassenradweg wird nach Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt in 3,00 m Breite hergestellt. Zu der östlichen Böschung des Bahndamms wird ein unbefestigtes Bankett von 0,50 m Breite angelegt.

Am nördlichen Ende der HAUPTerschließungsstraße befindet sich ein Wendehammer, der auch das Befahren durch Sattel- und Lastzüge ermöglicht. Dieser wird umseitig mit Bäumen eingefasst.

Im mittleren Abschnitt der Haupteerschließungsstraße (Anlage 2) zwischen der Anbindung an die Hauptstraße (K 77) und dem Verschwenk der Straße an die westliche Gebietsgrenze ergibt sich ein symmetrischer Querschnitt aus folgenden Elementen:

2,00 m Gehweg
2,50 m Parkstreifen mit Baumstandorten
6,50 m Fahrbahn
2,50 m Parkstreifen mit Baumstandorten
<u>2,00 m Gehweg</u>
15,50 m Gesamtbreite

Aufgrund der geplanten beidseitigen Bebauung sind in diesem Abschnitt beidseitig Gehwege von 2,00 m Breite und Parkstreifen vorgesehen. Die Parkstreifen sollen mit einer Breite von 2,50 m das Parken von Lkw und Lieferwagen ermöglichen. Das Parken von Sattel- und Lastzügen ist aufgrund der kleinteiligeren Nutzungsstruktur der Gewerbeflächen im Vergleich zum nördlichen Abschnitt nicht erforderlich und wird mit jeweils 18 m langen Abschnitten für jeweils drei Pkw zwischen den Baumstandorten unterbunden.

Die beidseitige Anordnung von Baumstandorten erzeugt das Erscheinungsbild einer Allee. Die einzelnen Baumstandorte werden zwar nicht im Bebauungsplan festgesetzt; die mit der späteren Ausbauplanung zu sichernde Allee wird jedoch in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

An der mittig in diesem Abschnitt vorgesehenen Platzsituation wird für den Berufsverkehr eine weitere Verbindung zwischen der Erschließungsstraße und dem Bahntrassenradweg hergestellt.

Im südlichen Bereich des Gewerbegebietes (Anlage 3) wird die Erschließungsstraße an die westliche Grenze verschwenkt, da der zu erhaltende Ablaufberg an der östlichen Gebietsgrenze Baufelder beidseitig der Straße nicht ermöglicht. Die Erschließung der hiesigen Grundstücke erfolgt über zwei bis drei Höfe mit separaten Zufahrten von der Haupteerschließungsstraße. Deren Art und Form wird im Rahmen des Vermarktungskonzeptes genauer definiert.

Der Straßenquerschnitt wird hier von Westen nach Osten aus folgenden Elementen gebildet:

2,50 m unbefestigtes Bankett
6,50 m Fahrbahn
1,00 m unbefestigtes Bankett
2,50 m Geh-/Radweg
<u>0,50 m unbefestigtes Bankett</u>
13,00 m Gesamtbreite

In dem westlichen Bankett werden Baumstandorte einseitig die Allee aus dem

mittleren Teil des Gewerbegebietes nach Süden fortführen.

Der Geh-/Radweg stellt eine Verbindung zwischen dem geplanten Radweg entlang der Querspange und dem Bahntrassenradweg in nördlicher Fahrtrichtung her. Der erforderliche Querstich von der Erschließungsstraße erfolgt nördlich des Ablaufberges.

b) Knotenpunkte mit der Hauptstraße (K 77) und der geplanten K 66n (Querspange)

Der Anschluss der Haupteerschließungsstraße an das übergeordnete Straßennetz erfolgt jeweils in Form von Einmündungen der Form 2 gemäß der RAS-K-1. Im Knotenpunkt mit der Hauptstraße wird gegenüber der Linksabbiegespur eine Querungshilfe eingerichtet für den Radverkehr, der vom Radweg westlich entlang der Hauptstraße in das Gewerbegebiet und zum Bahntrassenradweg orientiert ist. Dementsprechend wird ein gemeinsamer Geh-/Radweg entlang des von Westen nach Osten gerichteten Abschnitts der Erschließungsstraße angelegt.

In der Einmündung der Erschließungsstraße in die K 66n wird ebenfalls ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe für den Radverkehr eingerichtet. Die Planung und Durchführung dieses Knotenpunkts gehört jedoch zu der Baumaßnahme der Querspange.

c) Oberflächenbefestigung

Die Haupteerschließungsstraße wird aufgrund der Schwerverkehrsbelastung in asphaltgebundener Bauweise hergestellt. Die erforderliche Bauklasse gemäß den RStO 01 ist in den weiteren Planungsschritten noch zu bestimmen.

Parkstreifen und Gehwege werden generell in Pflasterbauweise hergestellt. Die Geh-/Radwege an den Gebietszufahrten werden in Asphaltbauweise erstellt.

d) Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird über Entwässerungsrinnen zu Straßenabläufen geführt, die Anschluss an den geplanten Regenwasserkanal des Gewerbegebiets erhalten.

2) IV. Quadrant

a) Trassierung und Regelquerschnitte

Der mittlere und südliche Teil des IV. Quadranten (Anlage 4) wird durch eine ringförmige Erschließungsstraße an das externe Straßennetz angebunden. Der nördliche Anschluss der Planstraße an die Lindenstraße erfolgt gegenüber der Einmündung der Steinfurter Straße, die südliche Anbindung ist gegenüber der Neuen Straße vorgesehen.

Die Erschließungsstraße wird in West-Ost-Richtung bis an die östliche Grenze des geplanten Gewerbegebietes geführt und verläuft auf einer Länge von ca. 200 m parallel und geradlinig zu dieser, so dass ein Großteil der geplanten Bebauung des IV. Quadranten durch die Lindenstraße und die Planstraße eingeschlossen wird. Von der Erschließungsstraße gehen Privatstraßen ab, an denen private Stellplatzanlagen angeordnet sind.

Zwischen der Erschließungsstraße und der östlichen Gebietsgrenze sind 41 öffentliche Stellplätze in Senkrechtaufstellung vorgesehen, die durch Grünbeete mit einzelnen Baumstandorten unterteilt werden. Durch die grenznahe Lage der Planstraße wird eine Anbindung von potentiellen östlichen Erweiterungsflächen, die derzeit noch nicht als Bahnflächen entbehrlich sind, gesichert. Weitere 11 öffentliche Stellplätze sind in Längsaufstellung und mit integrierten Baumbeeten am Fahrbahnrand des südlichen Abschnitts der Planstraße vorgesehen.

Auf der nördlichen Seite der Erschließungsstraße ist eine Stellplatzanlage für weitere 41 Fahrzeuge geplant. Im Rahmen der Erarbeitung des Realisierungskonzepts wird noch untersucht und festgelegt, ob diese öffentlichen oder privaten Status erhalten sollen.

Der Querschnitt des nördlichen Bereichs der Planstraße ergibt sich von Norden nach Süden wie folgt:

2,00 m Gehweg	
6,00 m Fahrbahn	
<u>2,00 m Gehweg</u>	
10,00 m Gesamtbreite	

Die Breite der Fahrbahn wird aufgrund des möglichen Begegnungsfalls Lkw/Lkw auf 6,00 m festgesetzt. Da aufgrund der vorgesehenen Nutzungsformen ein geringer Schwerverkehrsanteil zu erwarten ist, wird auf Fahrbahnaufweitungen in den Kurven verzichtet.

Auf der inneren Seite der Ringschließung ist ein durchgängiger Gehweg vorgesehen, da diese Seite vollständig angebaut seine wird. Der Gehweg an der äußeren Seite der Fahrbahn wird von der nördlichen Einmündung in die Lindenstraße bis zu der geplanten Stellplatzanlage geführt und reicht von der südlichen Einmündung in die Lindenstraße bis zu der Privatzufahrt an der östlichen Gebietsgrenze.

In dem parallel zu der östlichen Grenze verlaufenden Straßenabschnitt setzt sich der Querschnitt von Westen nach Osten aus folgenden Elementen zusammen:

2,00 m Gehweg	
6,00 m Fahrbahn	
5,00 m Gehweg	
<u>1,50 m Grünstreifen</u>	
14,50 m Gesamtbreite	

Sofern eine spätere Erweiterung des Gewerbegebiets nach Osten realisieren lässt, ist eine Umgestaltung der geplanten Senkrechtstellplätze hin zu einer Längsaufstellung am Fahrbahnrand erforderlich, um einen zusätzlichen Gehweg von 2,00 m Breite in den Querschnitt des Verkehrsraums integrieren zu können (Anlage 5). Die Lage der jetzt geplanten Baumstandorte kann dabei erhalten bleiben.

Im südlichen Teil der Planstraße wird der Querschnitt von Norden nach Süden bestimmt mit:

2,00 m Gehweg
2,50 m Parkstreifen mit Baumstandorten
6,00 m Fahrbahn
<u>2,00 m Gehweg</u>
12,50 m Gesamtbreite

Die Stellplatzbreite von 2,50 m soll das Parken von Lieferwagen ermöglichen.

Die verkehrliche Erschließung des nördlichen Teils des IV. Quadranten ist Bestandteil des Planungsauftrags, der auch die Erweiterung des Bahnhoftunnels umfasst, und wird hier nicht weitergehend erläutert.

b) Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Erschließungsstraße wird in asphaltgebundener Form hergestellt. Die erforderliche Bauklasse gemäß den RStO 01 ist in den weiteren Planungsschritten noch zu bestimmen. Gehwege und Parkstreifen werden in Pflasterbauweise befestigt.

c) Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird über Entwässerungsrinnen zu Straßenabläufen geführt, die Anschluss an den geplanten Stauraumkanal für das Regenwasser erhalten.

Durchführung der Baumaßnahmen:

Der Beginn der Erschließungsarbeiten in den Gebieten „Rheine R“ und IV. Quadrant erfolgt – auch in Abhängigkeit der jeweiligen Bebauungsplanverfahren - voraussichtlich ab Herbst 2009.

Finanzierung:

Für die Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen von Rheine R und dem IV. Quadranten zu Gewerbestandorten hat die Stadt Rheine einen Antrag auf Zu-

wendungen für den Städtebau gestellt, wobei ein Förderanteil von 70 % der zuwendungsfähigen Aufwendungen unterstellt wird.

Der Eigenanteil der Stadt Rheine ist im Haushaltsplan auch für die kommenden Jahre dargestellt.

Anlagen:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Lageplanverkleinerung Rheine R nördlicher Bereich | ohne Maßstab |
| 2. Lageplanverkleinerung Rheine R mittlerer Bereich | ohne Maßstab |
| 3. Lageplanverkleinerung Rheine R südlicher Bereich | ohne Maßstab |
| 4. Lageplanverkleinerung IV. Quadrant | ohne Maßstab |
| 5. Lageplanverkleinerung IV. Quadrant (Deckblatt) | ohne Maßstab |