

Vorlage Nr. 174/26

Betreff: **Esperlohstraße / Veltruper Straße - Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße
zwischen Surenburgstraße und Elter Straße**

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	26.03.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Diekmann Frau Jaske Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	--

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Eigenbetrieb	Technische Betriebe Rheine
Produkt 531	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produktgruppe 55	Umwelt, Klimaschutz und Grünplanung

Finanzielle Auswirkungen

- Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	130.000 €
Aufwendungen	300.000 €
Verminderung Eigenkapital	170.000 €

Investitionsplan

Einzahlungen	147.500 €
Auszahlungen	261.000 €
Eigenanteil	113.500 €

Finanzierung gesichert

- Ja Nein

durch

- Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 531000
 sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

- I. Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Ausbautwurf zum Ausbau / Umgestaltung der Esperlohstraße / Veltruper Straße im Abschnitt von der Surenburgstraße bis zur Elter Straße zu einer Fahrradstraße zur Kenntnis und beschließt die Offenlage der Planunterlagen in den Diensträumen des Fachbereichs Planen und Bauen – Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Neuen Rathaus.
- II. Der Bau- und Mobilitätsausschuss stimmt dem Vorhaben der Verwaltung zu, auf Grundlage der vorgestellten Planunterlagen einen Förderantrag für die Baumaßnahme zu stellen.

Begründung:

1. Ausbau/ Umgestaltung der Esperlohstraße / Veltruper Straße von Surenburgstraße bis Elter Straße zu einer Fahrradstraße

Im am 31.03.2020 beschlossenen Radverkehrskonzept der Stadt Rheine (Vorlage 053/20) ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung des Radverkehrs die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Esperlohstraße / Veltruper Straße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße vorgesehen.

Mit Vorlage 467/24 wurde dem Bau- und Mobilitätsausschuss der fünfte Sachstandsbericht zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vorgelegt. Die darin enthaltene Maßnahmenliste wurde zuvor am 29.10.2024 im Arbeitskreis Radverkehr beraten und abgestimmt sowie am 19.12.2024 durch den Bau- und Mobilitätsausschuss beschlossen. Die vorliegende Maßnahme ist darin enthalten und der Prioritätsstufe 2 zugeordnet.

Zur weiteren Verdichtung des Netzes von Fahrradstraßen ist vorgesehen, im Zuge der anstehenden Straßenerneuerung die Esperlohstraße und die Veltruper Straße als durchgehenden Straßenzug zur Fahrradstraße umzubauen. Hierdurch wird die bestehende Fahrradstraße an der Kopernikusstraße zwischen Bevergerner Straße und Surenburgstraße bis zur Elter Straße verlängert.

1.1 Einfügung in das Straßennetz:

Esperlohstraße:

Die Esperlohstraße liegt im südöstlichen Stadtgebiet der Stadt Rheine im Stadtteil Eschendorf-Süd / Südesch und verläuft als innerörtliche Wohn- und Erschließungsstraße überwiegend in Ost-West-Richtung innerhalb eines gewachsenen Wohnquartiers.

Die Straße führt durch ein überwiegend wohnbaulich geprägtes Gebiet mit angrenzenden sozialen Einrichtungen, unter anderem der Herz-Jesu-Kirche sowie einer Kindertagesstätte. Mehrere untergeordnete Wohnstraßen münden in die Esperlohstraße ein, wodurch diese eine sammelnde Funktion im Quartier übernimmt.

Aufgrund ihrer linearen Führung und der geringen Verkehrsbelastung wird die Straße bereits heute intensiv durch den Radverkehr als quartiersinterne Verbindung genutzt. Insbesondere für den Alltags-, Kita- und Schulradverkehr besitzt sie eine hohe Bedeutung. Ein wichtiger Zielpunkt ist die Kindertagesstätte Kumperskinder.

Die Esperlohstraße dient überwiegend dem Anliegerverkehr. Die zulässige Höchstge-

schwindigkeit beträgt derzeit 30 km/h. Der Straßenquerschnitt besteht aus einer asphaltierten Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen.

Veltruper Straße:

Die Veltruper Straße liegt ebenfalls im südöstlichen Stadtgebiet im Bereich Südesch / Veltrup und befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 151 „Veltruper Straße“.

Es handelt sich um eine innerörtliche Wohn- und Erschließungsstraße mit überwiegender Wohnnutzung und lokaler Sammel- und Erschließungsfunktion. Die Straße beginnt im Westen an der Kochstraße und ist für den motorisierten Verkehr als Sackgasse ausgebildet. Für den Rad- und Fußverkehr besteht jedoch eine Durchbindung zur Elter Straße.

1.2 Bestandssituation / Historie:

Esperlohstraße:

Die Esperlohstraße ist zwischen Surenburgstraße und Veltruper Straße bereits in den 1980er-Jahren mit Fahrbahn, Gehwegen, einseitigem Parkstreifen, Entwässerung und Beleuchtung endgültig hergestellt worden.

Die Zustandsbewertung weist insgesamt einen mittleren Fahrbahnzustand sowie gut erhaltene Gehwege aus.

Es ist geplant in dem Straßenabschnitt zwischen der Surenburgstraße und der Veltruper Straße lediglich in folgenden Teilbereichen eine Deckensanierung durchzuführen:

- Kreuzungsbereich Esperlohstraße / Oranienstraße
- Einmündungsbereich Esperlohstraße / Westfalenstraße
- Bereich Esperlohstraße Haus-Nr. 42 bis Haus-Nr. 44
- Bereich Esperlohstraße Haus-Nr. 37 bis Haus-Nr. 43

Die genauen Sanierungsbereiche können dem Lageplan (siehe Anlage 1: Lageplan (Blatt 1 bis Blatt 2)) entnommen werden. Die Gehwegbereiche bleiben in diesem Abschnitt unverändert bestehen.

Im Knotenpunkt Surenburgstraße / Esperlohstraße / Kopernikusstraße ist zusätzlich die Sanierung einer schadhaften Mischwasserhaltung in offener Bauweise erforderlich.

Veltruper Straße:

Auch die Veltruper Straße ist zwischen Kochstraße und Elter Straße bereits mit Fahrbahn, Gehwegen, Entwässerung und Beleuchtung endgültig hergestellt worden.

Die Zustandsbewertung zeigt jedoch einen schlechten Fahrbahnzustand mit Überschreitung des Warnwertes. Die Gehwege befinden sich weiterhin in gutem Zustand.

Ein Bodengutachten bestätigt die Notwendigkeit einer Fahrbahnerneuerung im Vollausbau. Daher ist vorgesehen, die Fahrbahn vom Einmündungsbereich Esperlohstraße / Veltruper Straße bis einschließlich des Wendehammers nahe der Elter Straße vollständig zu erneuern (siehe Anlage 1: Lageplan (Blatt 3)).

Zusätzlich müssen zwei Mischwasserleitungen in offener Bauweise saniert werden. Die Lage der schadhaften Mischleitungen können ebenfalls dem Lageplan entnommen werden.

1.3 Notwendige Breiten / Ausbaumerkmale:

Gehwege:

Die vorhandenen Gehwege bleiben grundsätzlich unverändert bestehen. Lediglich die Anbindung der geplanten Fahrradstraße im Bereich des Wendehammers (am Ende der Veltruper Straße) an die Elter Straße und damit an die kürzlich neu errichteten Radfahrstreifen (I. Bauabschnitt Elter Straße) wird optimiert und verkehrssicher ausgestaltet. Somit sind ab etwa Haus-Nr. 35 Anpassungen der Bordführung, der Gehwegbereiche und Grünbeetumgestaltung erforderlich. Da es sich bei der Elter Straße um eine Landesstraße handelt und der Landesbetrieb Straßen.NRW hier Baulastträger ist, wurde die Planung für diese Anbindung bereits mit dem Baulastträger abgestimmt.

Auch der Einmündungsbereich Esperlohstraße / Veltruper Straße wird fahrradfreundlicher und verkehrssicherer überplant. In diesem Bereich ist es ebenfalls erforderlich vorhandene Bordführungen und Grünbeetanlagen anzupassen (siehe Anlage1: Lageplan (Blatt 3)).

Fahrgasse, Begleitstreifen, Sicherheitstrennstreifen:

In dem Ausbauabschnitt der Esperlohstraße zwischen Surenburgstraße und Veltruper Straße erfolgen überwiegend Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen, um die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), zu erzielen. Lediglich in den unter Punkt 1.2 aufgeführten Bereichen ist eine Deckensanierung geplant (siehe Anlage 1: Lageplan (Blatt1 bis Blatt 2)).

Auf der westlichen Seite der Fahrbahn sind in diesem Abschnitt durchgängig Parkstreifen in einer Breite von 2,0 m vorhanden. Zu den Parkstreifen werden Sicherheitsstreifen in einer Breite von 0,75 m errichtet.

Zudem muss in diesem Abschnitt aufgrund begrenzter Straßenraumbreiten in einigen Teilbereichen von den Werten der Empfehlungen abgewichen werden. Hier wird in östlichen Bereichen, an denen keine Parkstreifen angelegt sind, die Errichtung der Begleitstreifen auf Breiten zwischen 0,35 m und 0,66 reduziert. Somit entstehen in diesem Abschnitt der geplanten Fahrradstraße wechselnde Breiten der Begleitstreifen. Die Breite der Fahrgasse beträgt in diesem Abschnitt durchgängig 4,00 m. Die Gesamtbreite der Fahrbahn in diesem Abschnitt, inklusive der äußeren und inneren Begleitlinien und Sicherheitsstreifen, beträgt zwischen 5,41 m und 5,10 m.

Im Abschnitt der Veltruper Straße von der Esperlohstraße bis zur Elter Straße werden ebenfalls die Sicherheitsstreifen in einer Breite von 0,75 m markiert. Lediglich im Bereich des bereits vorhandenen Grünbeetes etwa in Höhe Haus-Nr. 46, muss aufgrund der vorhandenen Straßenparzellenbreite von den Werten der Empfehlungen abgewichen werden. Hier wird die Errichtung der Begleitstreifen auf die Breite der vorhandenen Rinne reduziert. Die äußeren und inneren Begleitlinien werden unmittelbar an der inneren Rinnenkante markiert. Die Gesamtbreite der Fahrbahn in diesem Bereich, inklusive der äußeren und inneren Begleitlinien, beträgt 3,99 m. Im weiteren Verlauf des Abschnittes beträgt die Fahrgasse eine wechselnde Breite zwischen 4,61 m und 4,63 m.

Die geplante Fahrradstraße endet in diesem Abschnitt kurz vor dem Wendehammer (zwischen Haus-Nr. 50a und Haus-Nr. 50b).

In dem gesamten Abschnitt der Veltruper Straße zwischen Esperlohstraße und Elter Straße wird die Fahrbahn in Vollausbau erneuert. Der Vollausbaubereich beinhaltet auch den gesamten Wendehammer.

Parkstreifen:

Die Unfälle, die sich am häufigsten im Längsverkehr von Fahrradstraßen ereignen, sind oft auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Besonders die Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle (unachtsam geöffnete Autotüren) stellen für Radfahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko und somit auch einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Zudem muss auch ein „wildes Parken“ direkt auf der Fahrbahn der Fahrradstraße verhindert werden, weil dadurch der Verkehrsfluss und die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrradstraße erheblich behindert und gestört wird. Aufgrund des erhöhten Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren.

Falls auf Parkstände im Verlauf der Fahrradstraße aus zwingenden Gründen trotzdem nicht verzichtet werden kann, sollen diese nach Möglichkeit als Längsparkflächen ausgebildet werden. Dabei ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und dem Parkstand zwingend erforderlich. Es ist geplant, die vorhandenen Parkstreifen auf der Westseite im Verlauf des Abschnitts Esperlohstraße zwischen der Surenburgstraße und der Veltruper Straße zu erhalten.

Zu den Parkstreifen werden Sicherheitsstreifen in einer Breite von 0,75 m errichtet und nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), markiert. Somit ist Parken im Verlauf der Esperlohstraße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße ausschließlich innerhalb der vorhandenen Parkstreifen zulässig und wird im Übrigen durch entsprechende Verkehrszeichen untersagt. (siehe Anlage 1: Lageplan (Blatt 1 bis Blatt2)).

Im Abschnitt der Veltruper Straße (zwischen Esperlohstraße und Elter Straße) sind im Bestand keine Parkstreifen vorhanden. In diesem Abschnitt ist aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich. Lediglich im Bereich des Wendehammers werden vier zusätzliche Parkplätze angelegt (siehe Anlage 1: Lageplan (Blatt 3)).

Grünbeete:

In diesem Abschnitt sind keine neuen Grünbeete eingeplant. Die vorhandenen Grünbeete bleiben erhalten.

Anpassungen im Bereich der Grünbeetanlagen sind bereits unter dem Punkt Gehwege erläutert. Die Anpassung der vorh. Grünbeete im Bereich des Wendehammers sind mit der Abteilung Umwelt, Klimaschutz und Grünplanung abgestimmt.

Beleuchtung:

Die vorhandene Beleuchtung wird, falls erforderlich, in Abstimmung mit den Stadtwerken Rheine im Zuge der Maßnahme erneuert und optimiert. Die Standorte der Leuchten werden ggf. im Zuge der Ausbauplanung angepasst.

2. Bürgerbeteiligung

Die vorgeschlagene Offenlage der Planunterlagen wird seitens der Stadt Rheine für erforderlich gehalten, um den Anliegern Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Ausbaumerkmalen zu geben.

3. Abrechnung der Baukosten

Durch das Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen im Land Nordrhein-Westfalen vom 5. März 2024 kann eine Erhebung von Straßenbaubeiträgen zukünftig nicht mehr erfolgen.

Aufgrund des neu gefassten § 8a KAG wird das Land Nordrhein-Westfalen den Gemeinden und Gemeindeverbänden diejenigen Beträge erstatten, die sie infolge des Erhebungsverbots nach § 8 Absatz 1 Satz 3 für Straßenausbaumaßnahmen nicht mehr erheben können.

Die Verordnung zur Erstattung von Beitragsausfällen für kommunale Straßenausbaumaßnahmen im Land Nordrhein-Westfalen vom 27. Juni 2024 regelt die Erstattung der nach § 8 KAG zu erhebenden. Die bisherigen Anliegerbeiträge werden somit vom Land NRW übernommen.

Die Umgestaltung der **Esperlohstraße** zur Fahrradstraße stellt keine beitragsfähige Maßnahme nach § 8 KAG dar.

Die Erneuerung der **Veltruper Straße** gilt als nochmalige Herstellung einer Anlage im Bereich öffentlicher Straßen und ist grundsätzlich nach § 8 KAG beitragsfähig. Die Beiträge werden jedoch durch das Land NRW ersetzt. Hier wird mit einer Erstattung in Höhe von 126.500 € kalkuliert.

4. Finanzierung

Die Maßnahme „Esperlohstraße / Veltruper Straße – Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße ist in der „Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen 2025 – 2028“, die vom Bau- und Mobilitätsausschuss am 20. Juni 2024 beschlossen wurde, enthalten.

Die gesamte Maßnahme wird aus haushaltsrechtlichen Gründen in eine **konsumtive** und eine **investive** Maßnahme aufgeteilt.

Der Abschnitt der **Esperlohstraße** (zwischen Surenburgstraße bis Veltruper Straße) wird als **konsumtive Maßnahme** umgesetzt und ist Bestandteil einer umfangreicheren investiven Maßnahme Veltruper Straße.

Für diesen Abschnitt belaufen sich die geschätzten Kosten auf rund 300.000 €. Darin enthalten sind die Kosten für die Deckensanierung in diesem Abschnitt i.H.v. 40.600 €. Diese sind im Rahmen der Leistungsbeziehungen mit den Technischen Betrieben Rheine im Haushaltsplan veranschlagt.

Die Stadt Rheine strebt an, für die gesamte Maßnahme einen Förderantrag für die Beschilderungs- und Markierungsaufwendungen i. H. v. etwa 90 % zu stellen. Es wird erwartet, dass für den Abschnitt Esperlohstraße (zwischen Surenburgstraße bis Veltruper Straße) rund 130.000

€ für die Markierungs- und Beschilderungsaufwendungen im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ beantragt werden können.

Der Abschnitt der **Veltruper Straße** wird als eine **investive Maßnahme** umgesetzt.

Für den Abschnitt Veltruper Straße (zwischen Esperlohstraße und Elter Straße) belaufen sich die geschätzten Kosten auf rund 261.000,00 €. Auch in diesem Abschnitt sind Anteile für die Deckensanierung über das Budget der Technische Betriebe Rheine i.H.v. 59.200 € enthalten.

Neben den unter Ziffer 3 genannten Beitragserstattungen i.H.v. 126.500 € werden Fördermittel im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ i.H.v. 21.000 € erwartet.

5. Ausbauezeitpunkt

Es ist beabsichtigt, den Ausbau / die Umgestaltung der Esperlohstraße / Veltruper Straße als Fahrradstraße in Abhängigkeit der möglichen Förderzusage und nach Abschluss des Planverfahrens, voraussichtlich Ende 2026 / Anfang 2027, umzusetzen.

6. Auswirkung auf den kommunalen Klimaschutz

Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes und der verstärkten Förderung des Radverkehrs setzt die Stadt Rheine Anreize zur Nutzung eines gesundheitsfördernden, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittels. Die Umsetzung der im Konzept aufgeführten Maßnahmen stellen eine zentrale Klimaschutzförderung dar und unterstützt somit nachhaltig die Klimaschutzziele der Stadt Rheine.

Durch den Ausbau vorhandener Straßen zu Fahrradstraßen wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr geschaffen. Das Fahrradfahren wird komfortabler und sicherer gestaltet. Die Hauptachsen des Fahrradverkehrs werden gestärkt, da die Fahrradstraßen wichtige Verbindungsfunktionen für Fahrradfahrende übernehmen. Die Mobilität der Bevölkerung wird gesichert und verbessert, was zur Steigerung der Lebensqualität, wie auch der Gesundheit der Bevölkerung führt.

Diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Motivation mit dem Fahrrad - statt mit dem Auto - zu fahren, erheblich gesteigert wird. Durch den geringeren Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen. Somit wird durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan