

Vorlage Nr. 546/26

Betreff: **Ausbau Birkenallee von Dorfstraße bis Am Stadtwalde**
(Inv. 53140060201902 i.V.m. 53140010999904)
Abwägung

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	23.09.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Dieckmann Frau Jaske Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	---

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 531	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
-------------	---------------------------------

Finanzielle Auswirkungen

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

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	3.600 €
Verminderung Eigenkapital	3.600 €

Investitionsplan

Einzahlungen	1.200.000 €
Auszahlungen	1.800.000 €
Eigenanteil	600.000 €

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein

durch

☒ Haushaltsmittel bei Projekt 53140010999904 im Haushalt 2026
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die unter der Begründung „Zu I“ aufgeführten Abwägungen.

- Beschlussvorschläge siehe Begründung -

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau der Straße:

A) Birkenallee von Dorfstraße bis Friedrich-Ebert-Ring

Es ist ein Ausbau im Trennungsprinzip vorgesehen.

1. Fahrbahn
 - a) Herstellen einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 6,50 m
 - b) In Bereichen von Einengungen:
Herstellen einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 4,50 bis 5,0 m
 - c) Im Knotenpunktbereich mit Friedrich-Ebert-Ring und Dietrich-Bonhoeffer-Straße:
Herstellen einer Fahrbahn aus rotem Betonsteinpflaster mit Unterbau
2. Begrünung
Anlegen von Grünbeeten z. T. mit Baumbepflanzung und Unterpflanzung
3. Gehweg
 - a) Gepflasterte Gehwege in einer Breite von 2,0 m bis 3,0 m
 - b) Im Bereich um die Bushaltestelle:
Gepflasterte Gehwege in einer Breite bis zu 5,0 m
4. Zufahrten
Pflasterung in Zufahrten zu den privaten Grundstücken in Betonsteinpflaster mit Unterbau
5. Entwässerung
Oberflächenentwässerung über eine 30 cm breite Entwässerungsrinne mit Anschluss an die Kanalisation
6. Straßenbeleuchtung
Aufstellen von Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe (LPH) von 6 m

B) Birkenallee von Friedrich-Ebert-Ring bis Am Stadtwalde

Es ist ein Ausbau im Trennungsprinzip vorgesehen.

1. Fahrbahn
 - a) Herstellen einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 8,50 m
 - b) Markieren von beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrende in einer Breite von je 1,50 m
2. Gehweg
Gepflasterte Gehwege in einer Breite von 2,20 m bis 2,80 m
3. Zufahrten
Pflasterung in Zufahrten zu den privaten Grundstücken in Betonsteinpflaster mit Unterbau
4. Entwässerung
Oberflächenentwässerung über eine 30 cm breite Entwässerungsrinne mit Anschluss an die Kanalisation
5. Straßenbeleuchtung
Aufstellen von Leuchten mit einer LPH von 6 m

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung der Straße Birkenallee von Dorfstraße bis Am Stadtwalde fand in der Zeit vom 8. bis zum 23.6.2026 in den Räumen der Mobilitäts- und Verkehrsplanung/ Rathaus der Stadt Rheine (RHZ I) statt.

Während der Offenlage gingen folgende Änderungswünsche bzw. Eingaben ein:

Allgemeine Eingabe (Anlage 1)

Abwägung:

In der Eingabe wird angeregt, dass beide Abschnitte Bestandteil einer T-30-Zone werden. Zunächst muss festgehalten werden, dass die Anordnung von Verkehrsschildern NICHT Bestandteil dieser Vorlage ist. Verkehrsbehördliche Anordnungen werden durch die zuständige Verkehrsbehörde erteilt. Diese entscheidet nach Vorliegen der entsprechenden Randbedingungen über die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Park- und Halteverboten und weiteren Ver- und Gebotsbeschilderungen. Der mit dieser Vorlage zu beschließende Ausbau der Verkehrsflächen legt allerdings Merkmale fest, die die Anordnung bestimmter Beschilderungen begünstigen oder erschweren.

Der Verfasser der Eingabe bemängelt die „städtebauliche und verkehrliche Sinnhaftigkeit“ und einen „Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung“. Im Folgenden werden einzelne konkretere Behauptungen aufgestellt, zu denen Stellung genommen wird:

Zu 1) Verstoß gegen das Optimierungsgebot (Ökonomie und Ökologie)

Der in der Eingabe benannte § 1 BauGB bezieht sich auf die den konkreten Straßenplanungen planungsrechtlich vorgeschalteten Bauleitplanungen (Flächennutzungs- und Bebauungspläne). Die Regelungen der Bebauungspläne in Bezug auf die Verkehrsflächen werden bei der vorgeschlagenen Planung berücksichtigt (s. Abschnitt 3. in der Vorlage 260/26).

Dennoch nimmt die Verwaltung zum Thema Optimierung Stellung: Auch beim vorliegenden Ausbauvorschlag verbessert sich die ökonomische und ökologische Situation im Gesamtabschnitt Dorfstraße bis Am Stadtwalde. Im Vergleich zur Situation vor dem Ausbau ist die zu nutzende Verkehrsfläche auf gesamter Länge schmaler. Somit wird erfahrungsgemäß auch die gefahrene Geschwindigkeit insgesamt geringer sein.

Die Verwaltung teilt daher nicht die Auffassung, dass das Beibehalten der bisher zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im nördlichen Fahrbahnabschnitt zu einem Verstoß gegen das Optimierungsgebot führt. Entgegen der Erwartung des Verfassers der Eingabe sind nach Auffassung der Verwaltung keine vermeidbaren Beschleunigungs- oder Bremsvorgänge zu erwarten.

Zu 2) Missachtung von Stadtteilbelangen und Beiratsbeschlüssen

Eine Missachtung der Stadtteilbelange ist nicht gegeben.

Der in der vorliegenden Planung vorgeschlagene Eintritt in die T-30-Zone unmittelbar nördlich des Einmündungsbereiches Friedrich-Ebert-Ring/ Dietrich-Bonhoeffer-Straße bedeutet lediglich eine Verschiebung der flächigen Zonenregelung um maximal 180 m nach Süden. Es sind keine einmündenden Nebenstraßen von der Verschiebung betroffen, lediglich der im Gewerbegebiet befindliche Teil der Birkenallee.

Die Begutachtung der Situation vor Ort und die planungsrechtlichen Voraussetzungen legen die in der vorliegenden Planung vorgesehene Aufteilung nahe.

Der überwiegend als Wohngebiet genutzte südliche Abschnitt bietet neben ausreichend Flächen für Geh- und Fahrverkehr auch Platz für den ruhenden Verkehr.

Der nördliche, im Gewerbegebiet liegende, Abschnitt erhält aufgrund höherer Zu- und Abfahrbewegungen zu den Grundstücken zum Schutz der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden eine klare Struktur mit Schutzraum für Radfahrende.

Der hier gewählte Querschnitt könnte bei zukünftigen Planungen nach Norden unverändert weitergeführt werden.

Inwiefern die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in diesem Abschnitt höher liegt als die vom Verfasser der Eingabe offenbar gewünschten 30 km/h, bleibt abzuwarten.

Zu 3) Unnötiger Schilderwald und Kostenunwirtschaftlichkeit

Die aktuelle Planung unterscheidet sich hinsichtlich der Anzahl der aufzustellenden Schilder nicht von der „durchgehenden Zonenregelung (Tempo 30)“. Bei der vorliegenden Planung würden nach Anordnung durch die Verkehrsbehörde Beginn und Ende der T-30-Zone nördlich der Einmündung Friedrich-Ebert-Ring/ Dietrich-Bonhoeffer-Straße aufgestellt werden müssen. Bei der vom Stadtteilbeirat und offenbar auch in der Eingabe bevorzugten Lösung würde die Aufstellung der gleichen Beschilderung unmittelbar nach Einfahrt in die Birkenallee von Norden kommend erfolgen. Alle weiteren Beschilderungen bleiben von den Unterschieden der beiden Alternativen unberührt.

Abwägungsbeschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und empfiehlt der Straßenverkehrsbehörde, die T-30-Zone von der Straße „Am Stadtwalde“ kommend unmittelbar VOR der Einmündung Friedrich-Ebert-Ring/ Dietrich-Bonhoeffer-Straße beginnen zu lassen.

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Zur Einfügung in das Straßennetz, zu den Festsetzungen im Bebauungsplan und zur derzeitigen Situation wird auf die Vorlage zur Offenlage (260/26) verwiesen.

Die Birkenallee wird im gesamten hier betrachteten Abschnitt zwischen Dorfstraße und Am Stadtwalde im Separationsprinzip ausgebaut. Die Fahrbahn wird entsprechend der geringen Busbelastung (bis 65 Busse/ Tag) mit einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau (Bk 1,8 nach RStO) hergestellt. Die einzelnen Ausbaubestandteile und ihre Breiten weichen aber aufgrund der abschnittsweise unterschiedlichen angrenzenden Nutzungen voneinander ab.

Der **Abschnitt Dorfstraße bis Friedrich-Ebert-Ring (Abschnitt 1)** befindet sich in einem durch Wohnbebauung geprägten Bereich, während im **Abschnitt Friedrich-Ebert-Ring bis Am Stadtwalde (Abschnitt 2)** Gewerbenutzung vorherrscht. Dies gilt auch für den unmittelbar nördlich anschließenden Bereich der Birkenallee, der ebenfalls in den kommenden Jahren zum Ausbau vorgesehen ist.

Abschnitt 1 (Dorfstraße bis Friedrich-Ebert-Ring):

Dieser Abschnitt soll als Bestandteil der großflächig vorgesehenen T-30-Zone im Schotthock ausgebaut werden. Die entsprechende Beschilderung erfolgt nach Einholung der erforderlichen Anordnungen nach dem Ausbau.

Die Fahrbahn wird aufgrund des Busverkehrs der Stadtbuslinie C1 in einer hierfür erforderlichen Breite von 6,50 m hergestellt. Zur Verkehrsberuhigung sind an drei Stellen Einengungen auf eine nutzbare Breite von 4,50 m bis 5,0 m vorgesehen.

Der **Knotenpunktbereich der Birkenallee mit Friedrich-Ebert-Ring und Dietrich-Bonhoeffer-Straße** wird zur Verdeutlichung der Änderung der zulässigen Geschwindigkeit und der Änderung der Vorfahrtsberechtigung in rotem Betonsteinpflaster hergestellt.

Östlich der Fahrbahn zwischen Fahrbahn und Gehweg werden 2,50 m breite Parkstände angeordnet, die wie in Rheine üblich, in anthrazitfarbenem Pflaster befestigt werden.

Die beidseitig vorgesehenen Gehwege erhalten Breiten von in der Regel etwa 2,25 m. Sie variieren insgesamt je nach zur Verfügung stehender Fläche zwischen 2,20 m und 2,80 m. Im Bereich der bereits umgebauten Bushaltestelle beträgt die Breite bis zu 5 m. Die Befestigung erfolgt mit grauem Betonsteinpflaster. Im Gehwegbereich sollen voraussichtlich Platten (20 * 20 cm oder 25 * 25 cm), in privaten Zufahrten graues Standardbetonsteinpflaster (20 * 10 cm) verwendet werden.

Zusätzlich werden Grünbeete z. T. mit Baumbepflanzung und Unterpflanzung im Bereich der Einengungen und zwischen den Parkständen angelegt. Im Bereich von Versorgungsleitungen sowie zur Einhaltung von Sichtverbindungen werden lediglich Sträucher (anstelle von Bäumen) eingeplant. Vorhandene Bäume bleiben nach Möglichkeit erhalten.

Die Entwässerung erfolgt über Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen und Anschluss an die vorhandene Kanalisation.

Für die Straßenbeleuchtung werden Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,0 m eingesetzt.

Der Belag, die Breiten und die Beleuchtungseinrichtungen entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Stadtgebiet.

Durch die Neuordnung der Nutzung und das Anlegen weiterer Querschnittsbestandteile wird die Sicherheit für die Nutzenden zusätzlich erhöht:

- Gesamtverschmälerung und zusätzlich punktuelle Einengungen der Fahrbahn zur Verdeutlichung der T-30-Zone
- Austausch der vorhandenen Pflasterung gegen Asphaltierung im Bereich der (nach dem Ausbau gleichberechtigten) Einmündungen zur Verdeutlichung der Gleichberechtigung
- Anlegen ausgewiesener Parkflächen

Abschnitt 2 (Friedrich-Ebert-Ring bis Am Stadtwalde):

Da sich dieser Abschnitt in einem Gewerbegebiet mit vielen Zu- und Abfahrten und im Vergleich zum Wohngebiet einer hohen Frequenz befindet, soll zum Schutz der Radfahrenden und aufgrund ausreichender Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken ein anderer Querschnitt als im Abschnitt 1 gewählt werden.

Die Fahrbahn wird in einer Breite von 8,50 m hergestellt. Beidseitig sollen darauf 1,50 m breite Schutzstreifen für Radfahrende markiert werden, so dass eine Kernfahrbahn von 5,50 m verbleibt. Die Anordnung dieser Markierungen erfolgt – wie auch die der Beschilderung – durch die Verkehrsbehörde.

Die beidseitig vorgesehenen Gehwege erhalten Breiten von in der Regel etwa 2,50 m. Sie variieren nach zur Verfügung stehender Fläche zwischen 2,20 m und 2,80 m. Die Befestigung erfolgt mit grauem Betonsteinpflaster. Im Gehwegbereich sollen voraussichtlich Platten (20 * 20 cm oder 25 * 25 cm), in privaten Zufahrten graues Standardbetonsteinpflaster (20 * 10 cm) verwendet werden.

Bei dieser Querschnittsgestaltung sind Parkstände und Grünflächen nicht möglich und daher nicht vorgesehen.

Die Entwässerung erfolgt über Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen und Anschluss an die vorhandene Kanalisation.

Für die Straßenbeleuchtung werden Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,0 m eingesetzt.

Der Belag, die Breiten und die Beleuchtungseinrichtungen entsprechen dem üblichen Ausbaustandard im Stadtgebiet.

Der hier gewählte Querschnitt soll auch im nördlich anschließenden Bereich Birkenallee zwischen Am Stadtwalde und Sandkampstraße weitergeführt werden, der ebenfalls in den kommenden Jahren zum Ausbau vorgesehen ist.

Die Neuordnung der Nutzung erhöht die Sicherheit für die Nutzenden zusätzlich:

- Anlegen eines Schutzstreifens für Radfahrende, so dass kein Parken am Fahrbahnrand mehr möglich ist. So entfällt der mögliche Konfliktpunkt zwischen Kfz-Führenden und Radfahrenden, der durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge verursacht wird. Beispielhaft genannt seien hier Sichteinschränkungen an Zufahrten oder die Doorings-Problematik.

Finanzierung:

Die Durchführung der Maßnahme ist im Haushaltsplan 2026 für die Durchführung im Jahr 2027 vorgesehen. Zu den Ausführungen zur Finanzierung und Abrechnung der Baukosten wird auch auf die Vorlage 260/26 verwiesen.

Der Ausbau der Birkenallee im Abschnitt Dorfstraße bis Am Stadtwalde ist in der „Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen 2027 – 2030“, die vom Bau- und Mobilitätsausschuss am 9. Juli 2026 beschlossen wurde, enthalten. Die Finanzierung erfolgt über das Projekt „Straßen- und Wegekonzept – Maßnahmen der Prioritätenliste“ (vgl. Investitionsnummer 53140010999904).

Beim Ausbau der Birkenallee handelt es sich um eine nochmalige Herstellung und/oder Verbesserung einer Anlage im Bereich öffentlicher Straßen und damit um eine beitragsfähige Maßnahme nach § 8 KAG.

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.

Grundlage für die Höhe der Erstattungsleistung ist der abschließend ermittelte, feststehende Gesamtaufwand der Straßenausbaumaßnahme nach der vorliegenden Schlussrechnung. Eine Vorausleistungserhebung bei Beginn der Baumaßnahme entfällt. Die Erstattung der Beitragsausfälle wird erst nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme beim Land NRW beantragt.

Anlagen:

- Anlage 1: Eingabe
- Anlage 2: Lageplanverkleinerung 1(2) – Dorfstraße bis Friedrich-Ebert-Ring
- Anlage 3: Lageplanverkleinerung 2(2) – Friedrich-Ebert-Ring bis Am Stadtwalde