

Vorlage Nr. 339/11

Betreff: **Radweg K 69, Catenhorner Straße, zwischen K 66,
 Bauerschaftsstraße, und OD (53013-008)**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			22.09.2011		Berichterstattung durch:		Herrn Kuhlmann Herrn Schröer Herrn Selker	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

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

Betroffenes Leitbildprojekt / Betroffene Maßnahme des IEHK

3 Regionale Zusammenarbeit in Wirtschaft, Tourismus und Konversion
--

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein ☒ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich	
Ergebnisplan Erträge Aufwendungen	Investitionsplan Einzahlungen Auszahlungen
55 T€	
Finanzierung gesichert ☐ Ja ☒ Nein durch ☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53013-008 (H.Hplan Entwurf 2012) ☐ Mittelum-schichtung aus Produkt / Projekt ☐ sonstiges (siehe Begründung)	

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag / Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt die Planung eines Radweges an der K 69, Catenhorner Straße, zwischen der K 66, Bauerschaftsstraße, und der Ortsdurchfahrt (OD) zur Kenntnis und stimmt den Ausbaumerkmale zu.

Begründung:

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der Kreis Steinfurt plant den Rückbau des vorhandenen überbreiten Straßenquerschnittes mit Mehrzweckstreifen zugunsten der Anlage eines einseitig separat geführten gemeinsamen Geh- und Radweges (vgl. ERA 201 [FGSV], Nr. 9.2.3) entlang der Kreisstraße 69 (K 69) in Rheine. Die K 69, Catenhorner Straße, verbindet die Kernstadt Rheine mit den Ortsteilen Catenhorn und Hauenhorst sowie der Nachbargemeinde Neuenkirchen. Gleichzeitig dient sie als Zubringer der südwestlichen Stadtteile zur Bundesstraße 70 in Richtung Süden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der geplante Geh- und Radweg ist auf der Westseite der K 69 vorgesehen.

Im Süden der Maßnahme, bei Station 0+000, wird der Radweg an den Radweg der Kreisstraße 66 (K 66) angeschlossen. Der Umbau der Fahrbahn der K 69 beginnt bei Station 0+025. Am Ende der Maßnahme, bei Station 2+115, wird im Bereich der Ortsdurchfahrtsgrenze an den Bestand angebunden. Die Gesamtlänge des gemeinsamen Geh- und Radweges beträgt 2,115 km. Über die vom vorhandenen Straßenquerschnitt bereits genutzte Fläche werden ca. 700 m² in Anspruch genommen.

Im Hinblick auf die angrenzenden Streusiedlungen, die bessere Anbindung des Naherholungsbietes Waldhügel sowie den damit erfolgenden Lückenschluss im Radwegenetz ist ein Umbau der K 69 sinnvoll und erstrebenswert.

Die Bundesverkehrszählung aus dem Jahr 2005 weist für die K 69 eine Belastung von $DTV_{2005} = 4.500$ Kfz/24h aus. Der Schwerververkehrsanteil liegt bei 3,0 %. Auf diesem Streckenabschnitt wurden 65 Radfahrer pro Tag gezählt.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Gemäß § 9 (2) StrWG NW sind beim Bau und der Unterhaltung von Straßen "die Belange ... der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen".

Die Kreisstraße 69 besitzt überörtliche Verbindungsfunktion. Sie dient im Maßnahmenbereich der zwischenörtlichen Verbindung der Ortsteile Catenhorn und Hauenhorst sowie der angrenzenden Streusiedlungen mit den südwestlichen Stadtteilen und darüber hinaus der Kernstadt Rheine. Die K 69 wird aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht. Es besteht kein getrennt geführter Radweg. Der überörtliche als auch der örtliche Zweiradverkehr ist hier gezwungen, die Fahrbahn der K 69 zu nutzen.

Die aufgrund des breiten Querschnitts (10,00 m) hohen Geschwindigkeiten verbunden mit der Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn führen insbesondere in den Bereichen mit starken Steigungs-/Gefällestrrecken zu einem hohen Konfliktpotenzial zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Das vorrangige Ziel der Planung ist es, Fußgängern und Radfahrern eine verkehrsgerechte und verkehrssichere Wegeverbindung aus den südwestlichen Stadtteilen zu den Ortsteilen Catenhorn und Hauenhorst anzubieten.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme (Wahl der Linie)

3.1 Trassenbeschreibung

Baubeginn der Maßnahme ist im Anschlussbereich an die K 66 Bauerschaftsstraße. Der Fahrbahnbereich des Knotenpunktes bleibt so bestehen wie er ist. Die Führung des Radweges im Knotenpunkt wird neu angeordnet. In der gesamten Baustrecke wird der vorhandene Querschnitt neu aufgeteilt. Die Anordnung des Radweges erfolgt auf der Westseite der K 69; die Fahrbahn liegt dann auf der Ostseite. Dadurch ändert sich auch die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt mit der K 66. Der Radverkehr Hauenhorst / Rheine wird über den vorhandenen Fahrbahnteiler der K 69 und eine neue Querungshilfe im östlichen Ast der K 66 sicher auf den südlich gelegenen Radweg geleitet. Eine zweite Querungshilfe wird im westlichen Ast der K 66 für den Radverkehr Neuenkirchen/Rheine eingebaut. Hier wird der Radweg zunächst ca. 50 m parallel zur K 66 nach Westen geführt. Am Beginn des Linksabbiegestreifens besteht dann die Möglichkeit, über die in der vorhandenen Sperrfläche geplante Querungshilfe die K 66 gefahrlos zu überqueren.

Im ersten Abschnitt bis Station 1+385 wird der Radweg parallel zur K 69 geführt. Zwischen Fahrbahn und Radweg wird ein Grünstreifen angeordnet. Im zweiten Abschnitt wird der Radweg aufgrund der Steigungen von bis zu 6,7 % unter Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Querschnitts verbreitert und durch einen Sicherheitsstreifen mit Bordanlage (F10) von der Fahrbahn getrennt.

Bei Station 1+650 liegt die von den Stadtwerken Rheine betriebene Bushaltestelle Habichtshöhe. Die stadteinwärts angefahrene Haltestelle wurde von 2006 bis 2007 aufwendig umgebaut. Da diese mit der Rückseite unmittelbar an das Naturschutzgebiet Waldhügel angrenzt, soll sie in Lage und Form bestehen bleiben. Deshalb schwenkt die Umbautrasse der K 69 in diesem Bereich nach Westen aus dem vorhandenen Querschnitt aus. Derzeit halten die Busse an dieser unübersichtlichen Stelle in einer Kurve unweit einer Kuppe auf dem Mehrzweckstreifen. Um auch in Zukunft bei dem zukünftig eingengten Querschnitt ein gefahrloses Halten zu ermöglichen, werden beidseitig Bushaltebuchten geplant. Durch eine versetzte Anordnung der Haltebuchten kann der Verbrauch zusätzlicher Flächen minimiert werden.

Die Anbindung der Waldmarkstraße bei St. 2+035 erhält einen Linksabbiegestreifen auf der K 69. Durch die Aufweitung des Querschnitts nach Osten kann stadteinwärts eine Querungshilfe gebaut werden. Diese bietet den von Süden kommenden Radfahrern einen sicheren Seitenwechsel auf den Mehrzweckstreifen der weiterführenden K 69. Auf der linken Seite werden die Fußgänger vom vorhandenen Gehweg übernommen. Aus Richtung Rheine kommende Radfahrer werden vom Mehrzweckstreifen oder von der Fahrbahn auf den neuen gemeinsamen Geh-/Radweg geleitet.

Die Gesamtlänge der Umbaustrecke beträgt 2.115 m. Bis auf die beschriebenen Stellen werden keine zusätzlichen Flächen verbraucht. Die Maßnahme kann im vorhandenen Querschnitt der K 69 umgesetzt werden. Durch den Rückbau der Fahrbahn für den Grünstreifen/Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg wird die Flächenversiegelung zurückgenommen.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Da es sich lediglich um einen Umbau der vorhandenen K 69 handelt, bleibt auch die vorhandene Trassierung beibehalten. Radien und Querneigungen werden größtenteils beibehalten. Die Radwegeführung erfolgt parallel zur Fahrbahn im vorhandenen Fahrbahnquerschnitt.

4.2 Querschnitt

Die Kreisstraße 69 hat im anbaufreien Abschnitt (bis St. 1+385) eine Fahrbahnbreite von 10,00 m (2 x 1,75 Mehrzweckstreifen + 2 x 3,25 Fahrstreifen). Im angebauten Abschnitt der Baustrecke (von St. 1+385 bis 2+115) ist zusätzlich ein durch eine F10-Bordanlage abgetrennter 1,50 m breiter Gehweg vorhanden.

Die Planung sieht vor, den Querschnitt neu aufzuteilen. Im ersten Abschnitt soll ein 2,25 m breiter Radweg durch einen 1,25 m breiten Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn abgetrennt werden. Für die Fahrbahn bleiben dann 6,50 m (2 x 3,25 m). Im zweiten Abschnitt soll der vorhandene Querschnitt in einen mit F10-Bordanlage abgetrennten Radweg mit einer Breite von 4,00 m (einschl. Sicherheitsstreifen) und eine Fahrbahn von 7,50 m (2 x

3,75 m) aufgeteilt werden. Die gewählten Breiten entsprechen der ERA 2010, 9.2.3 Seitenstreifen und Umgestaltung von Fahrbahnen. Die höhere Breite ab 1+385 wird mit den hohen Längsneigungen (bis zu 6,7 %) begründet (siehe ERA 2010 [FGSV], 3.8 Radverkehrsführung bei Steigung und Gefälle).

Im Bereich der Fahrbahn wird die Deckschicht abgefräst und bis zur Sollstärke der Bauklasse III nach RStO 01 neu aufgebaut. Bedingt durch die Achsverschiebung im Querschnitt nach links um 1,75 m bzw. 1,25 m sind in Teilbereichen Ausgleichsschichten mit Asphaltbinder bzw. Asphaltbinder- und Asphalttragschichtmaterial erforderlich. Im Bereich des neuen Radweges wird die vorhandene bituminöse Befestigung profilgerecht abgefräst und die neue Decke bis zur Sollstärke nach RStO 01 ggf. mit Einbau einer erforderlichen Ausgleichsschicht aus Asphaltbindermaterial neu aufgebaut.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Da es sich bei dieser Baumaßnahme um den Umbau einer vorhandenen Straße handelt, bestehen keine wesentlichen Änderungen im Wegenetz. Die gekreuzten Gemeindestraßen werden an die neue Situation angepasst.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Der anstehende Baugrund kann als tragfähig angesehen werden, da überwiegend auf dem Bestand aufgebaut wird. Die vorhandenen Befestigungen werden, soweit der Zustand dieses erlaubt, wiederverwendet. Innerhalb des vorhandenen Querschnitts fallen keine Erdarbeiten an. In Teilbereichen sind Erdarbeiten außerhalb der vorhandenen Fahrbahn erforderlich. Dort wird der Oberboden abgetragen und, soweit zur Oberbodenandeckung nicht weiter erforderlich, abgefahren.

4.5 Entwässerung

Grundsätzliche Änderungen am vorhandenen Entwässerungssystem sind nicht vorgesehen. Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über die parallel zur K 69 geführten Entwässerungsleitungen. Diese sind punktuell zu sanieren bzw. zu erneuern. Das anfallende Oberflächenwasser wird hier aufgenommen und zum nächsten Vorfluter weitergeleitet.

4.6 Ingenieurbauwerke

Bei St. 0+343 kreuzt die K 69 das Gewässer 1300 Welle und bei St. 1+117 das Gewässer 1370. Beide Gewässer werden in Durchlässen unter dem Straßenkörper hindurch geführt. Schäden an den Durchlässern sind nicht bekannt. Im Bereich der Durchlässe bleibt die Querschnittsbreite unverändert; daher bleiben die Durchlässe ebenfalls unverändert bestehen. Bei Stat. 1+600 weitet sich der Querschnitt zugunsten der Bushaltestellen nach Westen hin aus. Um hier den Eingriff in Grund und Boden Dritter zu vermeiden, wird eine ca. 30 m lange Wand aus bis zu 2,50 m hohen Betonwinkelstützen parallel zum Radweg geplant.

4.7 Straßenausstattung

Die K 69 besitzt die übliche Ausstattung an Beschilderung und Markierung. Zusätzliche Ausstattungen für den Radweg sind nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Bei Stat. 0+300 und bei 1+650 liegen die Bushaltestellen Up de Deipe und Habichtshöhe der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine (VSR). Die Haltestelle Up de Deipe liegt übersichtlich auf freier Strecke. Hier ist gefahrloses Halten auf der Fahrbahn möglich. Die Haltestelle wird in beiden Fahrrichtungen mit Niederflurbordsteinen und Warteflächen an die umgebaute K 69 angepasst. Der Wartebereich der stadteinwärts befahrenen Haltestelle Habichtshöhe bleibt unverändert und wird durch eine Bushaltebucht ergänzt. Versetzt dazu wird eine Haltebucht für die Gegenrichtung vorgesehen.

4.9 Leitungen

Soweit Ver- und Entsorgungseinrichtungen für das Bauvorhaben hinderlich sind, müssen diese verlegt bzw. gesichert werden. Die Folgepflicht und die entstehenden Kosten regeln sich nach bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Beim Bau des gemeinsamen Geh- und Radweges handelt es sich um einen Eingriff gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 8 BNatSchG) und Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (§§ 4 – 6 LG NW). Daher ist der Planungsträger verpflichtet, den Eingriff darzustellen und zu bewerten.

Hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft ist die Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes zu beachten. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Verlängerungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können.

Die Baumaßnahme findet im Wesentlichen im Kronenbereich des vorhandenen Straßenkörpers statt. Es wird im geringen Umfang Böschungsbepflanzung entfernt. In der Summe werden durch die vorgesehene Entsiegelung von Fahrbahnflächen und Neupflanzung von Einzelbäumen die geringfügigen Eingriffe im Bankett- und Böschungsbereich über das Eingriffsmaß hinaus ausgeglichen.

6 Erläuterungen zur Kostenschätzung

6.1 Kosten

Die Kosten der Maßnahme stellen sich wie folgt dar:

Planungskosten	90.000,00 €
----------------	-------------

Baukosten	<u>655.000,00 €</u>
Gesamtkosten	<u>745.000,00 €</u>

6.2 Kostenträger

Kostenträger für den Umbau der K 69 Catenhorner Straße mit Anlage eines Radweges ist der Kreis Steinfurt. Der Kreis Steinfurt hat für diese Maßnahme einen Antrag auf Förderung nach dem Entflechtungsgesetz gemäß den Förderrichtlinien Stadtverkehr gestellt.

Der Eigenanteil wird gemäß KA-Beschluss vom 5. Juli 2011 (B048/2011/1) durch die begünstigte Kommune mitfinanziert. Auf die Stadt Rheine entfällt somit eine Kostenbeteiligung in Höhe von ca. 55.000,00 €.

7 Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll in einem Abschnitt durchgeführt werden.

Für die Bauzeit der Maßnahme Umbau der K 69 Catenhorner Straße mit Anlage eines Radweges werden 9 Monate veranschlagt.

Anlagen:

Lagepläne, Bl. 1 – Bl. 6