

Vorlage Nr. 283/15

Betreff: **Neuenkirchener Straße- Verkehrssichere Umgestaltung mit Anlage eines Radweges (53014-820)**

Offenlage der Ausbauplanung

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			27.08.2015		Berichterstattung durch:		Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
5302	Bauverwaltung

Betroffenes Leitbildprojekt / Betroffene Maßnahme des IEHK

--

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ Ja ☐ Nein

☒ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge
 Aufwendungen

Investitionsplan

Einzahlungen 290.000 €
 Auszahlungen 470.000 €

Finanzierung gesichert

- ☒ Ja ☐ Nein

 durch

☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-820

☐ Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt

☐ sonstiges (siehe Begründung)

mittelstandsrelevante Vorschrift

- ☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag / Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt den Ausbauentwurf der Neuenkirchener Straße von Sassestraße bis zur B 70 zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen der Technischen Betriebe Rheine AöR im Neuen Rathaus.

Begründung:

1. Allgemeines

Die **Neuenkirchener Straße** ist im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Rheine (VEP) als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Sie ist im betrachteten Bereich von Sassestraße bis zur Auffahrt auf die B 70 als regionale angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) einzustufen. Sie erfüllt vorwiegend eine Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und B70 mit Anschluss an die Autobahn 30, hat aber auch eine gewisse Sammel- und Erschließungsfunktion.

Die Breite der Straßenparzelle beträgt überwiegend 18 bis 20 m und bietet neben der für die Fahrbahn erforderlichen Fläche ausreichend Raum für die Anordnung beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radwege. Entlang der südlichen Fahrbahnseite ist bereits ein überörtlicher Geh- und Radweg vorhanden.

Die Neuenkirchener Straße war bis zur Herabstufung Bundesstraße (B 70). Diese Funktion wird inzwischen von der B 70 n übernommen, so dass –auch aufgrund geänderter Ausbaustandards- die vorhandene Fahrbahnbreite den heutigen Bedarf weit übersteigt. Trotz einer Verringerung der Verkehrsbelastung durch den Bau der B 70 n wird dieser Straßenabschnitt noch von etwa 15.000 Kfz/24h (Bundesw. VKZ 2010) befahren, da er eine wichtige Verbindung von der B70 n zur Innenstadt darstellt.

Durch den großen Fahrbahnquerschnitt wird in diesem Straßenabschnitt häufig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Außerdem finden regelmäßig riskante Überholvorgänge statt. Die vorhandene Fahrbahnbreite führt also dazu, dass eine hohe Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer besteht.

Insbesondere das Einordnen von Kfz in den fließenden Verkehr und das Queren für Fußgänger und Radfahrer von den anliegenden Grundstücken zum auf der Südseite vorhandenen Geh- und Radweg birgt ein hohes Gefährdungspotential. Neben den direkten Anliegern queren auch Anwohner der hinter der ersten Baureihe liegenden Wohngebiete, zu denen Wegeverbindungen bestehen, die Neuenkirchener Straße.

Der Knotenpunkt mit Sasse- und Felsenstraße wurde bereits vor einigen Jahren zum Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Der Querschnitt direkt im Anschluss an den Knotenpunkt ist bei diesem Ausbau bereits verringert worden.

Die Veränderungen im Straßenraum, die durch den vorgesehenen Ausbau erfolgen sollen, sind aufgrund längst stattgefundener Veränderungen erforderlich. Im

Zuge der Reduzierung der Fahrbahnbreite wird auch der nördliche Radweg angelegt, so dass die Anpassung der Fahrbahn an heutige Standards beim Kfz-Verkehr UND der gestiegene Bedarf beim Radverkehr Berücksichtigung findet.

Durch die in den vergangenen Jahren bis heute stattfindenden Ansiedlungen nördlich der Neuenkirchener Straße ist die Notwendigkeit entstanden, diese Gebiete auch radverkehrlich sicher an die Innenstadt Rheines anzubinden. Die Zählungen der Bundesweiten Verkehrszählung ergaben 2010 einen Radverkehrswert von werktäglich etwa 1600 Fz/24 h.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Fahrbahn

Die heutige Überbreite der Fahrbahn von ca. 8,50 m wird auf ein Maß von 6,50 m verringert, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu senken. Die gewählte Breite ermöglicht die Begegnung zweier Lkw oder Busse. Die Verschmälerung der Fahrbahn erfolgt an der Nordseite, so dass dort Platz für einen separaten Radweg geschaffen wird.

In den Anschlussbereichen an Kreisverkehr Sassestraße auf der einen und an den vorhandenen Ausbau der Neuenkirchener Straße (im Bereich der Überquerungshilfe unmittelbar vor der Auffahrt zur B 70) wird der Querschnitt an die bestehenden Fahrbahnbreiten angepasst.

Die Fahrbahn hat heute und behält auch zukünftig ein Dachprofil. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite verschiebt sich ihre Achse. Um die Dicke des frost-sicheren Aufbaus etwas zu erhöhen, gleichzeitig die heute vorhandene Höhenlage in etwa halten zu können und nicht zu tief in den vorhandenen Aufbau eingreifen zu müssen, wird die Fahrbahnoberkante insgesamt und insbesondere an der südlichen Seite geringfügig (etwa 4 cm) angehoben. Damit ist gewährleistet, dass die an der Südseite anliegenden Grundstücke mit gleichem Standard wie heute an die Fahrbahn bzw. den Radweg angeschlossen bleiben können. Für die Nordseite ist mit dieser Bauweise ein durch ihre angepasste Höhenlage verkehrssicherer Anschluss an den neuen Radweg und die Fahrbahn möglich.

Im Vorfeld der Planungen zur verkehrssicheren Umgestaltung der Neuenkirchener Straße wurde eine Bodenuntersuchung durchgeführt und ein geotechnischer Bericht verfasst (s. Unterlage 7). Da abweichend vom im Bericht vorgeschlagenen Vollausbau eine Deckenerneuerung vorgesehen ist, wurde im Nachgang zum Bericht per Mail eine Stellungnahme angefordert. Der Wortlaut dieser Stellungnahme lautet auszugsweise: „Im vorhandenen Streckenabschnitt ist als ungebundene Tragschicht durchgängig eine Hochofenschlacke angetroffen worden. Diese besitzt in der Regel eine sehr gute Tragfähigkeit und kann entsprechend überbaut werden. Wir empfehlen – je nach Oberflächenzustand der Straße – zwischen dem Profilausgleich und der Asphaltdeckschicht eine Asphaltbewehrung (z.B. Tensar Glasstex) einzubauen. Hierdurch kann eine eventuelle Rissneubildung zwar nicht verhindert, aber zumindest hinausgezögert werden.“

Laut geotechnischem Bericht ist zu erwarten, dass in den tiefer gelegenen Schichten PAK-haltige Materialien vorhanden sind. Laut Untersuchungsbericht sind die oberen 7 cm belastungsfrei, so dass vorgesehen ist, lediglich diese Stärke abzutragen. Anschließend sind das Aufbringen einer bituminösen Binderschicht zum Profilausgleich in einer Stärke von 4,5 cm bis 9 cm und einer Deckschicht in 4 cm Stärke vorgesehen.

Der zur Breitenreduzierung an der Nordseite erforderliche Rückbau des gesamten Straßenaufbaus erfolgt unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Abfallentsorgungsvorschriften.

2.2 Radweg

Der in dieser Maßnahme herzustellende gemeinsame Geh- und Radweg an der Nordseite der **Neuenkirchener Straße** wird –wie bereits der vorhandene an der Südseite- in einer Breite von 2,50 m in Asphaltbauweise hergestellt werden.

Gemäß der Empfehlung im geotechnischen Bericht wird ein frostsicherer Gesamtaufbau von 40 cm für den Radweg gewählt. Dieser im Vergleich zur Standardausführung um 10 cm stärkere Aufbau ergibt sich aufgrund ungünstiger Boden- und Wasserverhältnisse.

Der neu anzulegende Radweg schließt direkt an die vorhandenen Geh- und Radwege im Umfeld des Kreisverkehrs Sassestraße und am anderen Ende an den aus dem Grünzug des B-Planes Nr. 289 Wadelheim–Ost/ Sassestraße zur Neuenkirchener Straße führenden Radweg an.

2.3 Entwässerung

Da durch die Anlegung des neuen Radweges die bisher unbefestigten Seitenflächen überbaut werden, erfolgt die Entwässerung der Fahrbahnnordseite (und auch des neuen Radweges) über eine Entwässerungsrinne mit Abläufen und deren Anschluss an die Kanalisation.

Für die Fahrbahnsüdseite und den vorhandenen Radweg bleibt die heute bestehende Entwässerungssituation (Versickerung über Mulden bzw. Grünflächen) unverändert.

2.4 Begrünung

Der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg soll eine Breite von 1,75 m erhalten und als Grünstreifen ausgebildet werden.

2.5 Beleuchtung

Entlang des neu anzulegenden Radweges sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit) Leuchten aufgestellt werden. In ihrer Ausstattung und Form werden sie an die vorhandene Beleuchtung angepasst.

2.6 Ausstattung

Fahrbahnmarkierungen und die Verkehrsbeschilderung sind entsprechend dem geplanten Ausbau zu erneuern bzw. anzupassen.

2.7 Grunderwerb

Grunderwerb ist für diese Maßnahme nicht erforderlich, da durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

2.8 Beteiligung Dritter

Für diese Maßnahme werden Anliegerbeiträge nach dem KAG erhoben werden. Nach Prüfung durch die zuständige Abteilung der Stadt Rheine besteht für die Anlegung des Radweges eine Beitragspflicht. Bei –wie hier vorhanden- einseitiger Bebauung sind 50% der Baukosten für den Radweg umlagefähig. Der Beitragsatz beträgt 30%.

3. Finanzierung

Die ermittelten Gesamtkosten belaufen sich auf 470.000 €. Nach Einschätzung der Bauverwaltung werden davon etwa 19.000 € als Beiträge von den Anliegern getragen werden. Es verbleiben demnach noch 451.000 €, die seitens der Stadt aufgebracht werden müssten.

Die Stadt Rheine ist hierbei auf eine finanzielle Beteiligung des Bundes und des Landes angewiesen und bat daher um eine Aufnahme in das Programm zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) – Kommunaler Straßenbau.

Nach Antragstellung im vergangenen Jahr erhielt die Stadt Rheine mit Schreiben vom 11.06.2015 eine Einplanungsmitteilung für das Jahresprogramm 2015. Diese liegt dieser Vorlage zur Information der Bauausschussmitglieder bei.

Bei einer Förderung ist mit einer Unterstützung der Maßnahme in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen. Im vorliegenden Fall wären dies 60% von 451.000 € = 271.000 €. Der Eigenanteil der Stadt betrüge dann noch 180.000 €.

Diese Summen sind im Haushalt 2015 im Projekt 53014-820 veranschlagt.

Anlagen:

Einplanungsmitteilung der Bezirksregierung Münster
Lageplanverkleinerungen