

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:	V/0156/2017
Auskunft erteilt:	Herr Koops
Ruf:	492-6156
E-Mail:	GKoops@stadt-muenster.de
Datum:	16.02.2017

Betrifft	Kanalstraße - Umgestaltung des Straßenraumes zwischen Lublinring und Nevinghoff
----------	---

Beratungsfolge	02.05.2017 Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
	11.05.2017 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der Planung vom Januar 2017 des Ingenieurbüros Thomas & Bökamp zur Umgestaltung der Kanalstraße zwischen Lublinring und Nevinghoff wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 2.850.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 1.790.000 €.

Zusätzliche Folgekosten fallen nicht an, da es sich um eine Ersatzinvestition handelt.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahmen	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2018 2019 2020	100.000 2.000.000 750.000	
Einzahlungen		Zuwendungen	2018 2019 2020	50.000 1.000.000 400.000	FöRi-kom-Str, 60% der zuwendungs- fähigen Kosten
	0005	Straßenbaubeiträge nach KAG	2020	340.000	
Saldo				1.060.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2017 bei der oben genannten Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Anlass:

In Verbindung mit umfangreichen Maßnahmen zur Erhöhung der Hochwassersicherheit der Münster'schen Aa erfolgt der Ausbau der Kanalstraße zwischen Lublinring und der Straße Nevinghoff. Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Kanalstraße müssen aus baulichen Gründen erneuert werden. Die bereits in Ausführung befindliche Deicherhöhung im Zuge des Hochwasserschutzes (V/0667/2015) erfordert die barrierefreie Anbindung an den Deich in Form von Rampen. In diesem Zusammenhang wurde der vorliegende verkehrstechnische Entwurf erarbeitet. Die Grundlage für den Entwurf bilden

- eine einheitliche, an den existierenden Radweg aus dem Norden kommend fortgeführte, richtungsgebundene Radverkehrsführung in Richtung Stadt
- die barrierefreie Anknüpfung der Einmündungen Masurenweg, Jostestraße und Wibbeltstraße an den Radverkehr (ebenfalls richtungsgebunden) und Fußverkehr auf dem Deich
- eine erstmalige Signalisierung der Einmündung Wibbeltstraße unter Abbau der Mittelinsel zur Schulwegsicherung
- die Errichtung einer KiTa (Bebauungsplan Nr. 267) und deren gesicherte verkehrliche Anbindung.

Bestand:

Im Bestand hat die Kanalstraße nördlich der Einmündung Wibbeltstraße in den Nebenanlagen einen gemeinsamen Geh-/ und Radweg mit einer Breite von ca. 2,00 m (unterdimensioniert, ohne bauliche Trennung zur Fahrbahn). Die Fahrbahn hat eine Breite von ungefähr 7,00 m. Östlich der Fahrbahn befindet sich ein Seitenstreifen der eine Breite von 1,80 m bis 2,00 m aufweist und hauptsächlich von den Anliegern zum Parken genutzt wird. Südlich der Einmündung Wibbeltstraße ist der Straßenquerschnitt der Kanalstraße weitestgehend identisch zum nördlichen Abschnitt. Lediglich in den westlichen Nebenanlagen werden Geh-/ und Radweg, mit ca. 2,30 m Gehwegsbreite und ca. 1,60 m Radwegsbreite, getrennt fortgeführt. Auf dem Deich, der entlang der Kanalstraße verläuft und die westlichen Wohngebiete vor Hochwasser seitens der Aa schützt, befindet sich ein kombinierter Geh- und Radweg in stadtauswärtiger Richtung. Aufgrund der unzureichenden Nebenanlagen auf der Westseite der Kanalstraße und der missbräuchlichen Nutzung des Fuß- und Radweges in Deichlage durch Radfahrer in Gegenrichtung, wird die Radfahrerführung grundlegend und verkehrssicher umgestaltet.

Planung:

- gesamter Planungsbereich

Auf westlicher Seite der Kanalstraße erfährt der erstmalig hergestellte Radweg eine sinnvolle Anbindung an den bereits existierenden Radweg aus nördlicher Richtung. Der Radweg wird mit einer Breite von 2,50 m, davon 0,50 m Schutzstreifen, ausgebaut. Der Fußweg der westlichen Nebenanlagen wird aufgrund des rudimentären Fußgängeraufkommens in 2,00 m Breite ausgebildet. Stärkere Eingriffe in den Grünstreifen auf westlicher Seite des Deichs, was dem Schutz der Bäume in diesem Bereich zugute kommt, werden somit vermieden. Ferner besteht derzeit auf dem betreffenden Streckenabschnitt ein Durchfahrtsverbot für LKWs in Richtung stadtauswärts. Infolge der Klassifizierung als Kreisstraße wird die Fahrbahn mit einer Breite von 6,50 m neu hergestellt. Der lineare Straßenverlauf trägt dem Bodendenkmal Max-Klemens-Kanal soweit möglich Rechnung. Um eine größtmögliche Erhaltung der Bäume zu gewährleisten wird die heute existierende Möglichkeit am Fahrbahnrand zu par-

ken insofern aufgegriffen, als dass diese zukünftig ausschließlich außerhalb der Kronenbereiche der zu erhaltenden Bäume vorgegeben werden. Die Parkplätze haben eine Breite von 2,20 m. Die in Ausführung befindliche Deicherhöhung hat zur Folge, dass der darauf liegende gemeinsame Geh-/ Radweg in Lage und Höhe verändert wird. Daher werden neue Verknüpfungspunkte in Form von Rampen vom Geh-/ Radweg auf dem Deich zu den Einmündungen Masurenweg, Jostestraße, Wibbeltstraße, als auch zur KiTa und einer Zuwegung zum Wienburgpark geschaffen. Die Rampen werden barrierefrei ausgebildet und sind in ihrer Ausführung darauf ausgelegt möglichst gering in den Grünbereich und Baumbestand einzugreifen. Dennoch entfallen im Zuge der Rampenherstellung und Verbreiterung des Straßenquerschnitts 23 Baumstandorte. Der Geh-/ Radweg auf dem Deich findet im nördlichen Bereich auf Höhe des Wienburgparks Anbindung an die dort existierenden, derzeit noch zu gering dimensionierten, Nebenanlagen (Verbreiterung zu Lasten der östl. Grünflächen).

Besondere Maßnahmen im Planungsbereich:

- Nördlicher Abschnitt - KiTa

Neben der erstmaligen verkehrssicheren Gestaltung des Fuß- und Radweges auf der Westseite der Kanalstraße ist auch eine sichere Quermöglichkeit im Bereich der geplanten KiTa, Kanalstraße 155, mit Anbindung an den Geh-/ und Radweg in Deichlage erforderlich. Der Verkehr wird an dieser Stelle zukünftig mit Hilfe einer Bedarfsampel geregelt.

- Mittlerer Abschnitt - Wibbeltstraße

Auch die Einmündung Wibbeltstraße wird mit Rückbau der Mittelinsel und Errichtung einer Linksabbiegespur erstmalig signalisiert. Die im Osten bereits neu hergestellte Brücke über die Aa dient (u.a.) den Schülerquerungen zwischen dieser und den westlichen Wohngebieten der Kanalstraße. Angebunden durch eine weitere Rampe werden die Schulkinder, Fußgänger und Radfahrer durch eine Vollsignalisierung gesichert über den Knotenpunkt geführt.

- Südlicher Abschnitt - Lublinring

Im Knotenpunktbereich Lublinring wurde der Parkbereich bis auf Höhe des Masurenweges umgestaltet. Neuangelegte Parkbuchten auf der Ostseite sind auch hier lediglich zwischen den Baumkronen angesetzt. Durch optimierte Ab- und Einbiegespuren und der Herstellung einer Aufweitung mit einer Breite von 5,50 m erhält der Linksabbieger von der Kanalstraße in den Masurenweg erstmalig eine eigene kurze Linksabbiegemöglichkeit.

Umsetzung der Maßnahme:

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt ab dem II. Quartal 2018 im Zusammenhang mit weiteren Baumaßnahmen in diesem Straßenabschnitt. So sind große Teile der Kanalisation (Regen- und Schmutzwasserkanäle) und der Versorgungsleitungen in der Kanalstraße zu erneuern. Des Weiteren ist, wie schon in Vorlage V/0886/2016 „Baubeschluss Kanalisierung Wibbeltstraße, Robert-Blum-Straße und Jostestraße“ angedeutet, der Bau eines Hochwasserpumpwerkes zur Sicherstellung der Entwässerung bei sehr hohen Aa-Wasserständen im Kreuzungsbereich Kanalstraße/ Wibbeltstraße erforderlich. Hierzu werden jeweils separate Vorlagen erstellt, in denen auch über die gemeinsamen Bauabläufe berichtet wird.

Ebenfalls parallel läuft die Vorlage V/0140/2017 „Aa - Hochwasserschutz Kanalstraße nördlich Lublinring - ökologische Verbesserung der Aa und Schaffung von Retentionsraum - Baubeschluss“ bezüglich der Renaturierung der Münster'schen Aa.

Beiträge Dritter/Zuschüsse:

Die zuwendungsfähigen Kosten der Maßnahme werden vom Land NRW über die Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau mit einem Anteil von 60% gefördert. Die Bewilligung aus 2016 für die Förderung der Maßnahme liegt der Stadt Münster vor.

Die Planung sieht vor, die Kanalstraße nördlich des Lublinringes neu auszubauen. Erstmals werden auf der östlichen Straßenseite zwischen Ring und Wienburgpark Parkstände baulich angelegt. Die

vorhandene Fahrbahn und der vorhandene Gehweg und Radweg auf der östlichen Straßenseite werden verbessert wiederhergestellt.

Dieser vorgesehene Ausbau erfüllt in dem Bereich zwischen Lublinring und dem Ende der Bebauung bei Haus Nr. 161/Beginn Wienburgpark (beitragsrechtlich = „Anlage“) den Tatbestand der Verbesserung im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts (§ 8 Kommunalabgabengesetz NRW). Die hier anfallenden beitragsfähigen Kosten der vorgenannten Teileinrichtungen sind entsprechend den in der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Münster vorgesehenen Anteilssätzen von den Eigentümern der durch die „Anlage“ Kanalstraße erschlossenen Grundstücke zu übernehmen. Da es sich bei der Kanalstraße in diesem Abschnitt um eine Kreisstraße (K 13) handelt, sind die Kosten der Fahrbahn nur insoweit beitragsfähig, als sie breiter ist, als die anschließende freie Strecke (+ ca. 1,70 m).

Nach einer vorläufigen Beitragsberechnung beträgt der Verteilerwert pro m² Grundstücksgröße für 1-geschossig bebaute Grundstücke ca. 9,00 €, für 2-geschossig bebaute Grundstücke 11,70 €, für 3-geschossig bebaute Grundstücke 13,50 € und für 4-geschossig bebaute Grundstücke 14,40 €.

i.V.

gez.

Paal
Stadtdirektor

Anlagen:

Planung Kanalstraße zwischen Lublinring und Nevinghoff (6 Lagepläne)