



Amt für Mobilität und Tiefbau

13.05.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Drubel

Telefon: 492-6593

Drubel@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Anpassung der Geh- und Radwegführung im Zuge des Neubaus der Warendorfer Straßenbrücke über den DEK ab Emsstraße

Beratungsfolge

24.05.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Vorberatung
01.06.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Entscheidung
02.06.2022	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

1.1 Der aufgestellten Planung (Lageplan Warendorfer Straße-DEK Brücke) und der baulichen Ausführung wird unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Bezirksvertretung Münster-Ost zugestimmt.

1.2 Die Verwaltung wird beauftragt, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine als Vorhabenträger, diese Planung als verbindliche Grundlage zur Ausschreibung der Brückenbauwerke zu übermitteln.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 1.500.000 € entstehen. Die Anmeldung von Fördermittel wird aktuell geprüft. Eine genaue Höhe der Fördermittel ist aktuell noch nicht darstellbar.

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und anlagen			
Investitionsmaßnahmen	4101	Straßenbau beim Ausbau DEK			
Auszahlungen			Spätere Jahre	1.500.000	
Summe aller Auszahlungen				1.500.000	

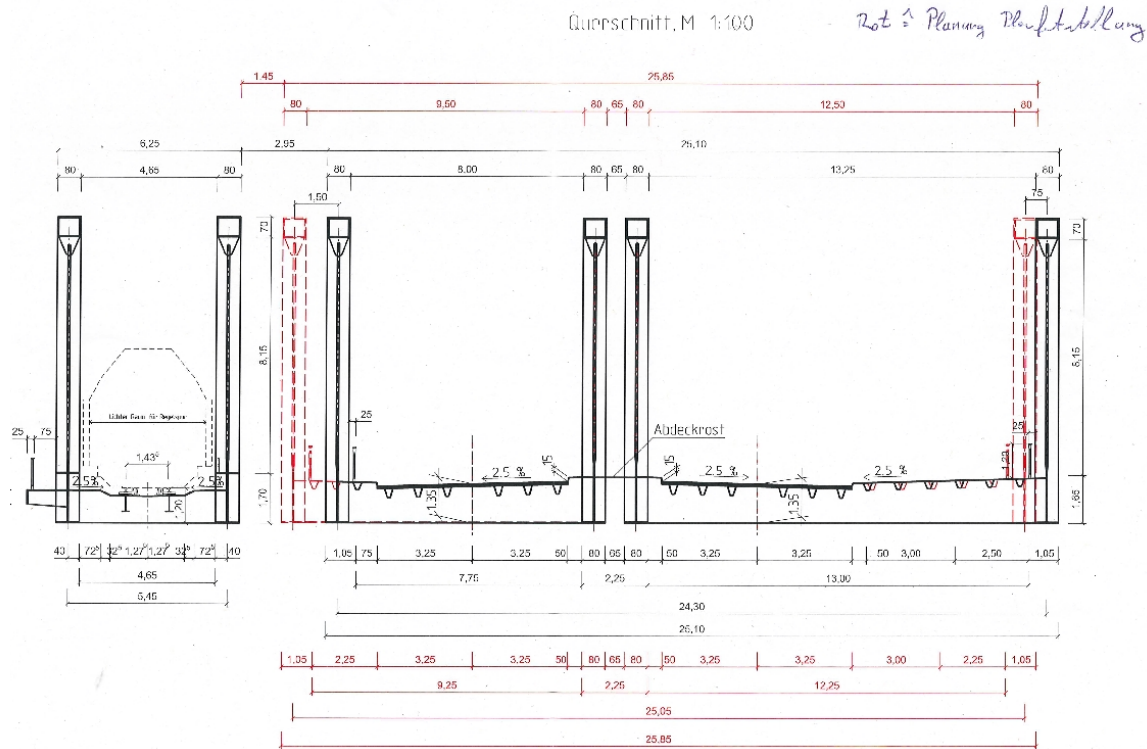
Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2022 bei der o. g. Investitionsmaßnahme veranschlagt. Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

### Begründung:

Die Planung verdeutlicht die durch das Ing.-Büro nts ausgearbeitete und abgestimmte fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung der stadtseitigen Rampe der Warendorfer Straße zwischen Emsstraße und der neugestalteten Verkehrsführung des Knotens der B51 / 481n mit einseitigem Zweirichtungsradweg, der über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) fortgeführt werden soll. Hier dargestellt in Anlage 1, bzw. den Abbildungen 3 und 4.

Mit Beschluss der Planung wird dem Wasserschiffahrtsamt die neue Grundlage der weiteren Planung der neuen WAF- Straßenbrücke über den DEK übermittelt, um darauf aufbauend die Aufteilung des Straßenquerschnittes auf den beiden Brückenüberbauten endgültig konzipieren zu können. Die grundsätzliche Zustimmung zu den Änderungen wurde im gegenseitigen Einvernehmen mit der Verwaltung der Stadt Münster und dem Wasser- und Schiffsamt Rheine bereits erzielt.

Die folgende Abbildung zeigt die sich daraus ergebenden Änderungen.



### Hintergrund / Anlass

Ausgehend von der Stellungnahme der Stadt Münster zum Planfeststellungsverfahren zu den neu zu errichtenden Brücken über den DEK im Stadtgebiet (V/01038/2005) wurde die Anregung der Stadt Münster von Seiten der Wasser- und Schiffsverwaltung Münster übernommen, die Radverkehrsführung von der Stadt kommend über den DEK als einseitigen Zweirichtungsradweg auszubilden (V/0789/2006, Anlage Seite 4, Nr. 7). Dieser stellt die logische Fortführung und Anbindung an den laufenden Ausbau des Landesbetrieb Straßenbau NRW des Knotens B51/481n

dar und begründet zugleich die Aufgabe des unattraktiven und kaum genutzten südlichen Gehweges über den Kanal, zwischen Straßen- und Eisenbahnbrücke, sowie der nicht unkritischen Situation der Mittelinsel auf Höhe der Einmündung Wilhelmshavenufer, die zuletzt gemäß Antrag Nr. 0001/2022 der BV-Ost in der Kritik stand.

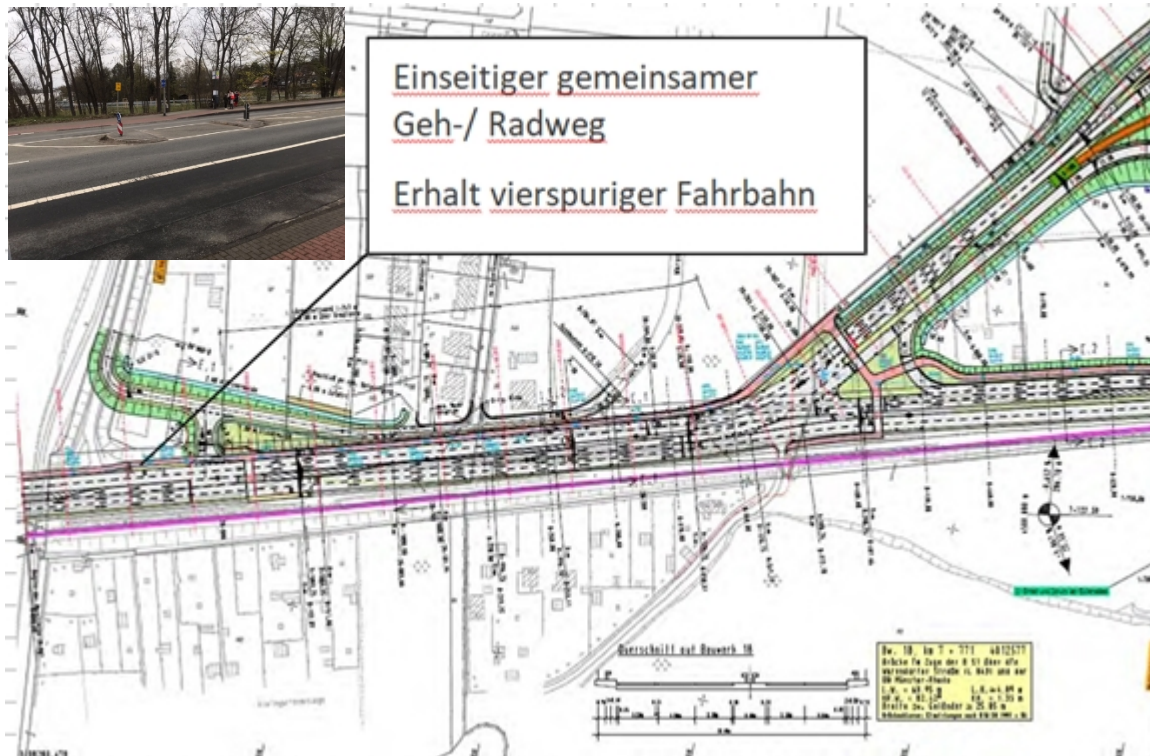


Abb. 2: Planung der B51 / 481n auf stadtauswärtiger Seite des Dortmund-Ems-Kanals

Anstelle der heutigen Mittelinsel in Höhe der Einmündung Wilhelmshavenufer (siehe Bild oben links in Abb. 2), ist beabsichtigt, den stadtauswärtigen Radverkehr bereits ab der Querung der parallel verlaufenden Schienenstrecke über die bestehende Lichtsignalanlage in Höhe der Emsstraße auf die nördliche Seite zu verlegen. Gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr wird der Radverkehr ausschließlich auf der Nordseite der Rampe über das künftige Brückenbauwerk geführt, um direkt an die neu-hergestellte getrennte Fuß- / Radwegführung, letztere im Zweirichtungsverkehr, des Knotens B51 / 481n anzuschließen.

## Erläuterung

Von den im Verfahren erarbeiteten Varianten fand die hier vorgestellte Variante die endgültige Zustimmung im verwaltungsinternen Abstimmungsverfahren. Ausschlaggebend sind insbesondere der Erhalt der prägenden drei Straßenbäume auf Höhe der zu erhaltenden und barrierefrei auszubauenden Bushaltestelle, als auch die schlüssige Wegeführung im Zuge der gesamten Erschließungsfunktionen im direkten und indirekten Umfeld.

Insbesondere die Entzerrung der Wohnstraßeneinmündung Emsstraße zur parallel verlaufenden Warendorfer Straße, direkt hinter der Zufahrt in die Emsstraße, ist nicht nur dem notwendigen Flächenbedarf, sondern primär der erforderlichen Steigerung der Verkehrssicherheit durch Entzerrung der Verkehrsbeziehungen geschuldet: Die Zufahrt in die parallel zur Landesstraße verlaufenden Wohnstraße der Warendorfer Straße ist auch künftig aus allen Richtungen möglich. Lediglich die Ausfahrt erfolgt künftig über die rückwärtigen Erschließungsstraßen, Mosel- und Rheinstraße, die direkt mit der Emsstraße verbunden sind. Für den Fuß- und Radverkehr sind auch aus dem Wohngebiet des Flussviertels gesicherte attraktive Wegebeziehungen, insbesondere im Einmündungsbereich der Emsstraße, berücksichtigt worden.

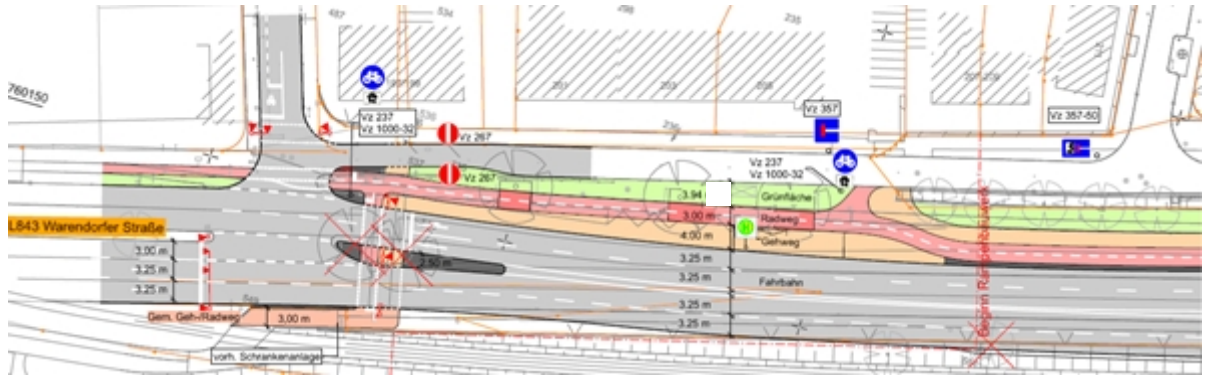


Abb. 3: geplante Anbindung im Einmündungsbereich der Emsstraße

Die Hauptachse der Warendorfer Straße bleibt in ihren Grundzügen mit je zwei Kfz-Fahrestreifen in stadteinwärtiger und stadtauswärtiger Richtung bestehen. Hierzu zählt die erforderliche Vierstreifigkeit auf der Hauptfahrbahn (L 843; DTV<sub>w</sub> von 19.500 Kfz/Werktag) mit jeweils auf 3,25 m reduzierten Fahrestreifen. Ferner der Erhalt und Ausbau der Fahrbahnrandhaltestelle, sowie die verkehrssichere und nutzerfreundliche Anbindung für den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus wird auch der Grünraum für die auf der Nordseite befindlichen prägenden Straßenbäume zwischen Haupt- und Nebenfahrbahn durch den vorliegenden Entwurf nicht beeinträchtigt, bzw. im westlichen Bereich gesichert und erweitert.

Aufgrund der erforderlichen Höhenanpassungen des künftig ca. 1 m höheren Rampenkörpers kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die östlich gelegenen Bestandsbäume neu angepflanzt werden müssen. Dieses Detail ist vorhabenbedingt im Zuge der weiteren Ausführungsplanungen des Vorhabenträgers ebenso noch abschließend zu klären, wie die Auswirkungen der südlich angrenzenden angehobenen Gleislage.

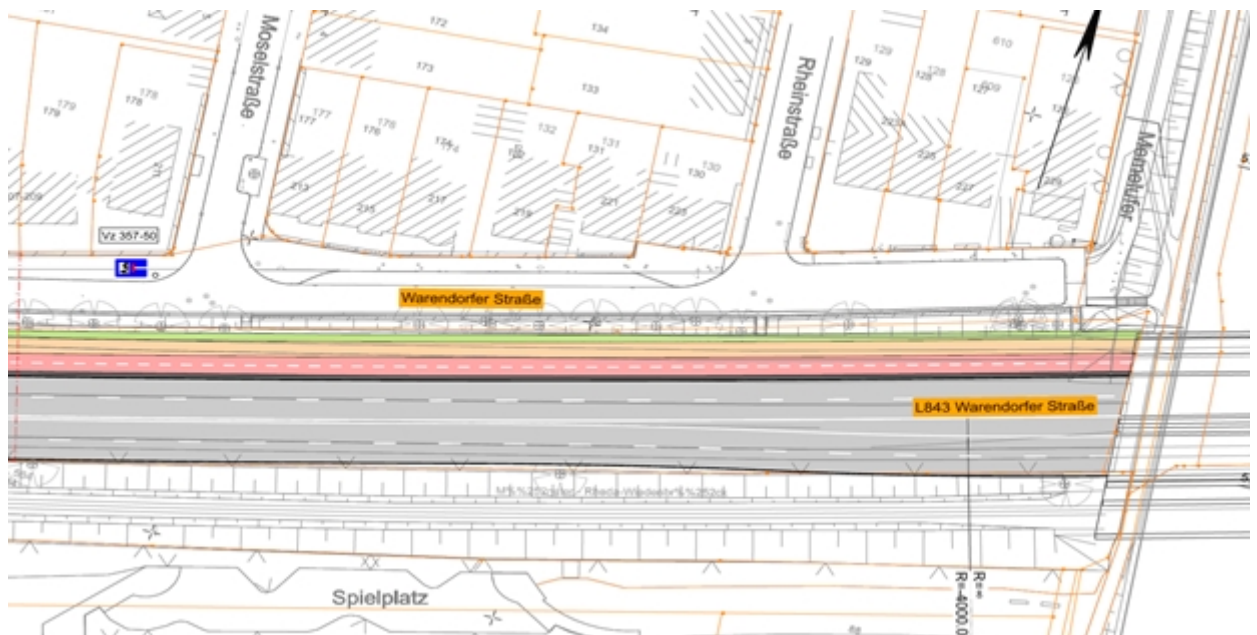


Abb. 4: geplante Straßenanbindung an die künftigen Brückenbauwerke im Zuge des DEK-Ausbaus

## **Kostenteilung**

Analog zu den bisher abgestimmten und realisierten neuen Stadtbrücken über den DEK, ist auch beim Neubau der Warendorfer Straßenbrücken die Stadt Münster zur Kostenbeteiligung gemäß § 41 (5) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) verpflichtet. Die genauen Kosten können sowohl aufgrund der nicht absehbaren Preisentwicklung, als auch dem genauen Realisierungsumfang und –zeitpunkt aktuell nicht ermittelt werden. Es wird in diesem Zusammenhang aber darauf hingewiesen, dass sich durch die reduzierten Fahrbahnbreiten auch eine reduzierte Breite des Gesamtbauwerkes der Warendorfer Straßenbrücken ergibt. Inwieweit diese sich in den endgültigen Kosten als Einsparpotential niederschlägt, ist im Vorwege monetär nicht zu beziffern.

Die hier aufgeführte Kostenschätzung umfasst den Teilbereich außerhalb des im Planfeststellungsverfahren festgelegten Rampenfußes bis zur Einmündung in Höhe der Emsstraße. Aufgrund des ursächlichen Zusammenhanges mit der Neuerrichtung des Überführungsbauwerkes wird von einer Kostenübernahme durch das WSV, unter Beteiligung der Stadt Münster aufgrund der o.g. Verpflichtung nach § 41 (5) WaStrG, ausgegangen.

Mit der städtischen Zustimmung zur Planung wird gegenüber dem Vorhabenträger die erforderliche verbindliche Grundlage der weiteren Planung übermittelt. Diese bildet insbesondere die Grundlage für die aktuell anstehende Ausschreibung der Brückenbauwerke des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine und den damit zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen im Interesse der Stadt Münster.

In Vertretung

Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage A  
Folgelastenberechnung

Anlage 1: Lageplan Warendorfer Straße-DEK Brücke