



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.11.2022

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Frau Szeike

Telefon: 492-6645

Szeike@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Weseler Straße Spinne und Mobilstation – von Boeselagerstraße bis Franz-Hitze-Straße -
Baubeschluss Straßenbau und Kanalbau -

Beratungsfolge

29.11.2022	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Anhörung
30.11.2022	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Anhörung
06.12.2022	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
08.12.2022	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
14.12.2022	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung

1. Der vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster aufgestellten Planung (Lageplan Nr. 10219 Blatt 1-5(5) vom 18.07.2018) und der baulichen Ausführung wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird mit den vorbereitenden Arbeiten für die Mobilstation beauftragt.
3. Der Sperrvermerk „Die Entsperrung hängt davon ab, ob die Beschleunigung des Busverkehrs durch den Bau einer Busspur möglich ist“. im Haushaltsplanentwurf 2023 bei der Maßnahme 1201-4071 „Weseler Straße L551/B219 dopp Linksabb“ wird aufgehoben.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 8.670.000 € entstehen. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von ca. 5.742.000 €.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1101	Abwasserbeseitigung			
Investitionsmaßnahme	0012	Verbesserung v Kanälen/Hausanschlüssen			
Auszahlungen			2025	850.000	
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4071	Weseler Straße L551/B219 dopp Linksabb			
Auszahlungen			2024 2025 2026	3.230.000 2.830.000 1.760.000	
Auszahlungen PG 1201				7.820.000	
Auszahlungen insges.				8.670.000	
Einzahlungen			2024 2025 2026 spätere Jahre	1.675.000 1.550.000 1.400.000 957.000	Zuwendungen, Kostenbeteiligung Landesbetrieb Straßen.NRW
	0005	Straßenbaubeiträge nach KAG	spätere Jahre	160.000	
Einzahlungen insges.				5.742.000	
Saldo				2.928.000	

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	spätere Jahre	78.200	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	spätere Jahre	195.500	Folgeaufwand
Zeile	02	Zuwendungen und Beiträge	spätere Jahre	143.550	Folgeertrag
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	spätere Jahre	31.170	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen im Haushaltsplan-Entwurf 2023 bei den o. g. Investitionsmaßnahmen werden über ein Veränderungsblatt angepasst. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der

Haushaltssatzung 2023 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

1. Voraussetzungen

Mit der Vorlage V/0834/2015 wurden die Planung und der Bau des Knotenpunktes „Spinne“ und der Weseler Straße bis zur Eifelstraße beschlossen. Über den dort enthaltenen Umfang hinaus wurde die Maßnahme um Straßenerhaltungsmaßnahmen bis zur Franz-Hitze-Straße und eine Verlängerung der stadtauswärtigen Busspur erweitert. Diese Vorlage beinhaltet sowohl die neuen Ausbaubereiche, als auch die bereits beschlossenen, um einen Überblick des Gesamtprojektes zu geben.

Ergänzend werden in der Berichtsvorlage V/0643/2022 die Maßnahmen im Projekt „Spinne“ aus verkehrsplanerischer Sicht eingeordnet und der Zusammenhang mit den Maßnahmen für den MIV-, ÖPNV- und Radverkehr im Umfeld und im weiteren Verlauf der Weseler Straße erläutert.

2. Beschreibung der Straßenbaumaßnahme

Der Umbau des Knotenpunktes auf Basis dieser Vorlage bildet den 2. Bauabschnitt der gesamten Baumaßnahme B51 „Spinne“. Mit der Vorlage V/0005/2015 wurde die Regenwasserbehandlung als 1. Bauabschnitt beschlossen und inzwischen umgesetzt. Der Zusammenhang der Straßenbaumaßnahme und der Regenwasserbehandlung, bzw. der Kanalbaumaßnahme wird unter Punkt 3 erläutert.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes erfolgt in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW, da die Maßnahme sowohl Bereiche in der Straßenbaulast der Stadt Münster, als auch des Landesbetriebes umfasst. Der Landesbetrieb Straßen.NRW ersetzt zwei Brückenbauwerke im Plangebiet der Maßnahme „Spinne“ im Verlauf der B 51 durch Neubauten.

Mit Umsetzung der Straßenbaumaßnahme werden wesentliche und notwendige Verbesserungen an diesem für Münster verkehrlich besonders wichtigen Knotenpunkt erreicht. Dies beinhaltet eine entscheidende Förderung des Umweltverbundes durch den Bau von stadtein- und stadtauswärtigen Busspuren, eine Verbesserung des Verkehrsablaufes im Knotenpunkt im Zusammenhang mit der bereits umgesetzten Umstufung der B 54 und die bauliche Sanierung des Abschnittes der Weseler Straße zwischen der Eifelstraße und Franz-Hitze-Straße.

Folgende Maßnahmen sind für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes geplant:

- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der Weseler Straße zur B51 in Fahrtrichtung Osten (Vollausbau wegen Kanalarbeiten). Hierbei handelt es sich um eine Folgemaßnahme des Umstufungskonzeptes der B 54.
- Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der B51 (Autobahnzubringer) zur Weseler Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts Richtung Mecklenbeck (Maßnahme von Straßen.NRW)
- Bau einer zweiten Rechtsabbiegespur und Signalisierung von der B51 aus Osten in Fahrtrichtung Weseler Straße stadteinwärts. Dies ist das Ergebnis aus der Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen vom 18.12.2020.
- Bau einer Bussonderspur vom Autobahnzubringer in Fahrtrichtung Weseler Straße stadteinwärts (Vollausbau)
- Bau einer Busspur auf der Weseler Straße stadtauswärts von der Buckstraße bis zum Rechtsabbieger Richtung Mecklenbeck (Vollausbau)
- Sanierungsarbeiten der bestehenden Fahrbahnoberflächen zur Verbesserung des Zustandes und für Höhenanpassungen, die durch geänderte Spuren und Querneigungen notwendig werden.

Der Abschnitt von der Eifelstraße bis zur Franz-Hitze-Straße wird aufgrund des kritischen bis schlechten baulichen Zustandes im gesamten Querschnitt saniert. Stadtauswärts wird der Querschnitt durch eine Busspur ab der Buckstraße ergänzt. Mit Ausnahme der Busspuren, die mit verstärktem Aufbau im Vollausbau hergestellt werden, werden in dem Abschnitt die Oberflächen der Fahrbahnen und Nebenanlagen saniert. Dies soll im Zuge der Umbauarbeiten der Spinne durchgeführt werden. Das hat den Vorteil, dass Sperrungen, Umleitungen und Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer nicht wiederholt auftreten und nur eine Baustelleneinrichtung notwendig ist.

Die Fahrbahnsanierungen umfassen die Asphaltdeckschicht (3 cm), die Asphaltbinderschicht (8 cm) und eine bituminöse Ausgleichsschicht, deren Stärke von den auszugleichenden Unebenheiten abhängig ist. Die Busspuren und Fahrbahnerneuerungen im Vollausbau werden in der Belastungsklasse 32 hergestellt: 3 cm Asphaltdeckschicht, 8 cm Asphaltbinderschicht, 14 cm Asphalttragschicht und 45 cm Schottertragschicht. Die Nebenanlagen werden mit 8 cm Betonstein/ Betonplatten (Radweg/ Gehweg), 4 cm Brechsand und 20 cm Frostschutzschicht erneuert. Die Ausbauquerschnitte E-E und J-J in der Anlage 2 zeigen die in der gesamten Planung vorkommenden Straßenaufbauten.

Als Reduktionsvariante kann auf die Erweiterung der Busspuren und die zusätzliche Verkehrsfläche von ca. 200 m² für die zweite Linksabbiegespur von der Weseler Straße auf die Umgehungsstraße verzichtet werden. Hiervon wird jedoch deutlich abgeraten, um den stadtauswärtigen Verkehrsfluss sicherzustellen und eine Beschleunigung des ÖPNV zu erreichen (Erläuterung in Berichtsvorlage V/0643/2022). Dies betrifft sowohl den städtischen, als auch den regionalen ÖPNV. Die Sanierungsarbeiten der Gesamtmaßnahme sind zum Erhalt der Verkehrssicherheit zwingend notwendig.

3. Beschreibung der Kanalbaumaßnahme

Veranlassung/ Allgemeines

Im Zuge der straßenbautechnischen Optimierung und Erweiterung der Anschlussstelle „Weseler Straße/ Spinne“ wird die Neuregelung der Straßenentwässerung des Knotenpunktes im Sinne der aktuellen Wassergesetzgebung und entsprechend der Auflagen der Unteren Wasserbehörde zur Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers in das Vorflutgewässer Canisiusgraben mit Folgewässer Aasee umgesetzt. Unter verfahrenstechnischen und ökonomischen Gesichtspunkten wird die Trennung von nicht behandlungsbedürftigem und behandlungsbedürftigem Regenwasser vollzogen.

Lt. MURL-Erlaß vom 26.05.2004 -IV-9 031 001 2104- und dem ATV DWA A/M 102 bedarf Niederschlagswasser hoch frequentierter Verkehrsflächen (Kategorie III) der stofflichen Behandlung.

Entsprechend den Anforderungen der Einleitungserlaubnis Netz 538, zur Regenwassereinleitung in den Canisiusgraben, wurde im Einvernehmen mit der „Unteren Wasserbehörde Münster“, als Aufsichtsbehörde, die Behandlung des Regenwassers in einem ständig gefüllten Regenklärbecken festgelegt.

Der Bau der Regenwasserbehandlung erfolgte bereits 2017 im ersten Bauabschnitt der geplanten Gesamtanlage zur Niederschlagswasserableitung.

Eine zentrale Retention vor Einleitung in den Canisiusgraben war liegenschaftlich nicht realisierbar. Um den hydraulischen Ausgleich für das Gewässer zu schaffen wurde der Canisiusgraben durch Entrohrung und Verlegung innerhalb des öffentlichen Grünzuges ökologisch aufgewertet und hydraulisch belastungsfähiger umgestaltet.

Weiteres Retentionspotential wird im unterhalb gelegenen Aasee bereitgestellt.

Regenwasserkanalisation

Das gesamte vorhandene städtische Regenwassernetz des Planungsgebietes muss aufgegeben und durch ein optimiertes Kanalnetz ersetzt werden.

Neben den höhe- und lagemäßigen Anpassungen an die neuen und erweiterten Verkehrswege muss auch die konsequente Trennung der Regenwasserableitung in nicht behandlungs- und behandlungsbedürftige Ströme vollzogen werden.

Die im Eigentum des Landesbetriebes Straßen NRW stehende, vorhandene Regenwasserkanalisation der Auf- und Abfahrtsbereiche zur B 51 wird beibehalten und wie zuvor an das geplante Netz der Stadt Münster angebunden.

Ausnahmen bilden die Kanalisation der zukünftigen neuen stadteinwärtigen Busspur, sowie der sanierungsbedürftige Regenwasserkanal der östlichen Auffahrt zur B51. Diese Kanäle werden im Zuge der Maßnahme durch die Stadt Münster erstellt und anschließend dem Landesbetrieb Straßen NRW übergeben.

Insgesamt steht die geplante Regenwasserkanalisation im Einklang mit den geplanten straßenbautechnischen Umbauten am Knotenpunkt. Zur Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers des Einzugsgebietes werden Kreisprofilbetonrohre der Dimensionen DN 300 bis DN 1200 verlegt.

Die Abtrennung des nicht behandlungsbedürftigen Regenwassers, der Teileinzugsgebiete, Wohnbebauung Eifelstraße und der Wohnbebauung westlich Weseler Straße wird über separate Leitungsführungen erzielt die bereits im ersten Bauabschnitt 2017 über Anbindepunkte an das Regenwassernetz angelegt wurden. Für den Bereich der Wohnbebauung westlich der Weseler Straße kann der vorhandene Regenwasserkanal mittels Relining für die zukünftige Aufgabe der Regenwasserableitung genutzt werden. Unterhalb des bereits erstellten Regenklärbeckens treffen die behandelten und nicht behandlungsbedürftigen Regenwasserabflüsse aufeinander und werden über den bereits erstellten Sammler im Bereich des Rad-/ Fußweges zum Canisiusgraben abgeleitet.

Die Planung zur Neuordnung der Niederschlagswasserableitung wurde am 14.03.2012 entsprechend § 58.1 und 2 LWG zur Anzeige/ Genehmigung vorlegt und genehmigt. Für die Niederschlagswassereinleitung in den Canisiusgraben ist die Einleitungserlaubnis gem. §8 WHG bei der Unteren Wasserbehörde beantragt.

Diese Maßnahmen müssen zusammen mit den verkehrstechnischen Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt „Spinne“ erfolgen.

4. Ausschreibung und Bau

Der Landesbetrieb Straßen. NRW strebt noch im Jahr 2022 die Veröffentlichung der Baumaßnahme: „Erneuerung des Überfliegers, einschließlich der Erneuerung des Bauwerkes der Rampe zur B51“, an. Im Zuge dessen sollen der Straßen- und Kanalbau auf den Liegenschaften des Landesbetriebes entsprechend dieser Vorlage mit umgesetzt werden. Dazu gehört auch die stadteinwärtige Busspur, die durch Straßen.NRW zunächst provisorisch auf die Kreuzung geführt wird. Der Lückenschluss auf die vorhandene stadteinwärtige Busspur erfolgt dann mit der Baumaßnahme durch die Stadt Münster. Nach aktuellem Stand plant der Landesbetrieb einen Baubeginn im Sommer 2023 und eine Bauzeit von vier Jahren.

Die Taktung beider Baumaßnahmen erfolgt in enger zeitlicher Abstimmung zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt Münster. Der mögliche Baustart und Bauablauf der städtischen Maßnahme sind von den Abläufen der Maßnahme des Landesbetriebes abhängig. Durch eine enge und kontinuierliche Abstimmung zwischen der Stadt Münster und Straßen.NRW wird ein möglichst lückenloser und soweit wie möglich zeitlich überlagernder Bauablauf der beiden Baumaßnahmen sichergestellt, um die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich zu halten. Dementsprechend wird ein Konzept erarbeitet, wie die Gesamtbauzeit beider Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden kann. Die daraus resultierenden Baufelder und Bauzeiten werden der Politik mitgeteilt. Die Bauzeit für die städtische Maßnahme, die sowohl den Kanalbau, als auch den Straßenbau umfasst, beträgt insgesamt voraussichtlich 3 Jahre.

Die im Jahr 2020 an ein externes Büro beauftragte und in 2021 gestoppte Ausschreibung wird wiederaufgenommen und an die Bauarbeiten durch den Landesbetrieb und den noch zu erarbeitenden Bauablauf der städtischen Maßnahme angepasst und fortgeführt, um diese zum frühestmöglichen Zeitpunkt veröffentlichen zu können.

Die Leitungsverlegungen von Versorgungsunternehmen sind bereits erfolgt, und nach derzeitigem Planungsstand sind keine weiteren geplant.

Im Rahmen der weiteren Planung und Bauvorbereitung werden z.B. zum Thema verkehrliche Einschränkungen die münsteraner BürgerInnen, AnwohnerInnen und EigentümerInnen im überplanten Bereich, sowie die betroffenen Gewerbetreibenden (u.a. IHK, HWK) einbezogen bzw. informiert. Ein Kommunikationskonzept wird dazu erstellt.

5. Beiträge Dritter/Zuschüsse

Baulastträger im Kreuzungsbereich sind Straßen.NRW und die Stadt Münster. Eine Vereinbarung zur Kostenteilung wird vorbereitet. Nach dem Bundesfernstraßengesetz beteiligt sich der Landesbetrieb voraussichtlich mit 55,5 %, jedoch mit maximal 3 Millionen € der Ausbaurkosten an der Maßnahme bis zur Eifelstraße.

Die Kosten für die südöstlichen Nebenanlagen im Abschnitt zwischen der Eifelstraße und der Franz-Hitze-Straße sind beitragsauslösend nach dem Kommunalabgabengesetz NRW. Es ergeben sich ca. 160.000 € umlagefähige Kosten. Durch die „Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge des Landes NRW“ vom 03.05.2022 ist zu erwarten, dass die fälligen Beiträge zu 100% vom Land übernommen werden. Die Bürgerinnen und Bürger werden demnach voraussichtlich nicht zu Beiträgen herangezogen.

Die Maßnahme wurde mit dem Planungsstand aus dem Jahr 2011 am 22.12.2011 bewilligt. Für die Gesamtkosten von 4.440.000 € mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2.039.200 wurde eine Förderung von 1.239.000 € bewilligt.

Für die Planungsänderungen und Erweiterungen der Maßnahme wird ein Kostenerhöhungsantrag gestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die darin enthaltenen zuwendungsfähigen Kosten weiter in Höhe von 60 % gefördert werden.

6. Genehmigungen/Vereinbarungen

Der Knotenpunkt ist nicht durch einen Planungsrecht gebenden Bebauungsplan abgedeckt. Die Maßnahme kann nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb und dem Umweltamt wegen geringer Flächenversiegelung und Achsverschiebung als „Fall unwesentlicher Bedeutung“ eingestuft werden. Dazu ist ein Lärmgutachten zu den Umbaumaßnahmen notwendig. Ein bestehendes Gutachten von Januar 2008 wird derzeit aufgrund geänderter Verkehrsprognosen und aktualisierter Richtlinien angepasst. Es wird von einem ähnlichen Ergebnis wie in 2008 ausgegangen, welches außer passivem Lärmschutz an den Fassaden von vier Häusern keine weiteren Lärmschutz- bzw. Umweltschutzmaßnahmen ergeben hat.

7. Liegenschaftliche Regelungen

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich

8. Mobilstation

Die heutige Fläche des P&R-Platzes soll unter Beachtung des stadtweiten Mobilstationenkonzeptes neu entwickelt werden. Eine im Vorfeld stattgefundene Prüfung hat ergeben, dass eine Mobilstation in die aktuelle Planung des Knotenpunktes mit eingebunden werden kann, ohne neu hergestellte Verkehrsflächen wieder umbauen zu müssen. Weitere Ergebnisse einer ersten Betrachtung des Standortes sind in der begleitenden Berichtsvorlage aufgeführt. Fördermittel werden in der entsprechenden Planungsphase frühzeitig abgefragt.

Über die weiteren Planungsschritte wird die Verwaltung regelmäßig berichten.

i.V.

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Lageplan Nr. 10219 Blatt 1-5(5) vom 18.07.2018

Anlage 2: Ausbauquerschnitte E-E und J-J

Anlage 3: Flächenaufteilung nach Straßenbaulasten, Mobilstation und Beschlüssen

Anlage 4: Folgelastenberechnung