



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.05.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Koops

Telefon: 492-6590

GKoops@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Fuß- / und Radwegeverbindung auf der ehemaligen Gleistrasse zwischen der Kanalstraße und dem Haltepunkt Münster Zentrum Nord - Grundsatzbeschluss

Beratungsfolge

28.05.2024 Bezirksvertretung Münster-Mitte

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Umlegung der Linienführung der Geh- und Radwegeverbindung zwischen der Kanalstraße und dem Haltepunkt Münster Zentrum Nord von der Bestandslage auf die ehemalige Gleistrasse wird auf Grundlage des Konzeptplans (Anlage 1) zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für die neu entstehende Wegeverbindung zwischen der Kanalstraße und dem Haltepunkt Münster Zentrum Nord aufzustellen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die Umlegung der Linienführung auf die ehemalige Gleistrasse hat zum jetzigen Zeitpunkt keine finanziellen Auswirkungen.

Die Kosten für die jeweils notwendigen Umbaumaßnahmen werden in gesonderten Beschlussvorlagen ermittelt und mitgeteilt.

Für die Maßnahme können Förderanträge mit der noch zu erstellenden Ausführungsplanung bei der Bezirksregierung gestellt werden.

Ausgangslage

Das im Zuge der Geh- und Radwegeverbindung zwischen Kanalstraße und Haltepunkt Münster Zentrum Nord vorhandenen Brückenbauwerk, inklusive Hochwasserwehr über die Aa, bildet als Baustufe 5 den letzten Abschnitt der notwendigen Maßnahmen zum Hochwasserschutz der Münsterschen Aa (vgl. V/0667/2015). Ein Rückbau ist unumgänglich, um den Hochwasserschutz der Aa dauerhaft gewährleisten zu können. Die Maßnahme ist verbindlich in den kommunalen Steckbriefen zur Umsetzung der Hochwasserrisikomanagementplanung des Landes NRW (basierend auf der EG-Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (EG-HWRM-RL)) aufgeführt.



Abbildung 1: Brückenbauwerk inkl. Wehranlage nördlich der alten Gleistrasse (Mai, 2019)

Zur Aufrechterhaltung der Fuß- und Radwegeverbindung ist der Neubau der in Abbildung 1 dargestellten Brücke erforderlich. Es sollte dabei die daraus resultierende Chance genutzt werden, die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Kanalstraße und dem Haltepunkt Münster Zentrum Nord von der bestehenden Trasse auf die ehemalige Gleistrasse zu verlegen, um sie für den Fuß- und Radverkehr in attraktiver Breite ausbauen zu können.

Der gegenwärtige Verlauf, der teilweise den Charakter einer Allee aufweist, beinhaltet eine Fülle von alten, erhaltenswürdigen Bäumen. Eine durchgehende Verbreiterung der unterdimensionierten Fuß- und Radwegeverbindung ist hier zukünftig nicht möglich. Hinzu kommt eine mit dem zunehmenden Alter der Bäume steigende Notwendigkeit von Pflegeeingriffen für die Verkehrssicherung. Im Vergleich dazu hat sich entlang des Verlaufes der ehemaligen Gleistrasse im Laufe der letzten Jahrzehnte ein Baumbestand mit Waldeigenschaft entwickelt. Bei einer Verlegung der Fuß- und Radwegeverbindung auf die ehemalige Gleistrasse ist eine Kompensation dieser (aus Sukzession entstandenen) Waldfläche im Verhältnis 1:1 erforderlich. Für die Kompensation werden standortgerechte, klimabeständige Laubhölzer verwendet. Als Kompensationsfläche kann nach Umliegung des Fuß- und Radwegs die alte, entsiegelte Wegeverbindung verwendet werden.



Abbildung 2: Links bestehende Wegebeziehung und rechts Verlauf der ehemaligen Gleistrasse (April, 2024)

Die Wegeverbindung (Anlage 2) hat im Fahrradnetz 2.0 eine wichtige Funktion als Basisroute. Kleineräumlich stellt sie zunächst den Anschluss zwischen Bahnhofpunkt Zentrum Nord und Kanalstraße her. Auch im weiteren Verlauf soll die Gleistrasse Nord zukünftig den Ansprüchen einer unterbrechungsarm geführten Querverbindung gerecht werden und somit die Erschließungsfunktion für den Bahnhofpunkt aus westlicher Richtung erfüllen (Gewerbegebiet Meßkamp, Hochschuleinrichtungen und Forschungsinstituten im Bereich Corrensstraße/Von-Esmarch-Straße/Busso-Peus-Straße, etc.). Es handelt sich bei der beabsichtigten Trassenverlegung also um einen Baustein, um perspektivisch über die gesamte ehemalige Gleistrasse eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zu realisieren und so auch die Velorouten 1 und 2 miteinander zu verbinden.

Beschreibung der geplanten Baumaßnahme

Die ehemalige Gleistrasse befindet sich je nach Lage 10 – 30 m südlich der jetzigen Wegeverbindung. Durch die Nutzung der Gleistrasse besteht die Möglichkeit, die bestehende Wegeverbindung von im Bestand nur 2,0 m auf 4,0 m zu verbreitern. So kann zukünftig eine deutliche Steigerung der Attraktivität und ein komfortables und verkehrssicheres Befahren des gemeinsamen kombinierten Geh- und Radwegs erreicht werden.

Auf der ehemaligen Gleistrasse zwischen den Straßen Nevinghoff und Kanalstraße befinden sich zwei weitere Brückenbauwerke östlich und westlich der Aa (siehe Anlage 1 Brückenbauwerk -B/-C). Zum einen muss der Max-Clemens-Kanal an der Kanalstraße, zum anderen eine Verbindung zwischen zwei Regenwasserüberlaufbecken in Richtung Nevinghoff überquert werden. Hierbei handelt es sich um zwei Brückenbauwerke (aus den Jahren 1983/1954), auf denen derzeit kein Verkehr abgewickelt wird. Für eine erneute Nutzung dieser Brücken ist ein Ersatzneubau notwendig.

Unabhängig von diesem Grundsatzbeschluss ist das Brückenbauwerk-A (siehe Anlage 1) in der gegenwärtigen Fuß- und Radwegeverbindung sanierungsbedürftig. Die Verwaltung prüft derzeit, ob dieses Brückenbauwerk bei Verlagerung der Fuß- und Radwegeverbindung auf die ehemalige Gleistrasse entfallen kann oder zur Erschließung angrenzender Grundstücke benötigt wird. Sofern es zur Grundstückserschließung erhalten bleiben muss, wird auch hier eine umfassende Sanierung notwendig – unabhängig von der Entscheidung über die Verlagerung der Fuß- und Radwegeverbindung. Das Ergebnis dieser Prüfung wird der Politik im Rahmen der ausstehenden Beschlussvorlage zum Planungs- und Baubeschluss mitgeteilt.

Ausschreibung und Bau

Der Bau aller Brückenbauwerke ist aufgrund der beschriebenen Dringlichkeit des Brückenrückbaus im Rahmen des Hochwasserschutzes für das Jahr 2026 vorgesehen.

Ein Planungs- und Baubeschluss, der die notwendigen Maßnahmen der mit dieser Vorlage festgelegten Linienführung darlegt, wird der Politik voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Bei einer Umsetzung der Baumaßnahmen auf der ehemaligen Gleistrasse bestünde die Möglichkeit die aktuelle Wegeverbindung während der Bauzeit aufrecht zu erhalten. Bei einem Ersatzneubau der Aa-Brücke in der Bestandslage ist dies nicht möglich und die Wegeverbindung kann für die Zeit der Baumaßnahme von ca. zehn Monaten nicht aufrechterhalten werden. Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende würden dann vom Bahnhof Zentrum-Nord zur Kanalstraße/Gleistrasse über die Albrecht-Thaer-Straße, Joseph-König-Straße, Nevinghoff und Kanalstraße umgeleitet werden (siehe Anlage 3). Die entfernungsgleiche Umleitung beinhaltet mehr Querungen für den Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden. Infolgedessen würde die Attraktivität und die Verkehrssicherheit der Wegebeziehung für die Zeit der Baumaßnahme deutlich beeinträchtigt werden.

Genehmigungen/Vereinbarungen

Für die Maßnahme ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan erforderlich. Die Verwaltung hat bereits ein artenschutzrechtliches Gutachten beauftragt welches Bestandteil des Begleitplans ist.

Liegenschaftliche Regelungen

Es sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

Die notwendigen Flächen für einen Ausbau der Gleistrasse wurden bereits im Jahr 2010 von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erworben.

In Vertretung

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Planungsbereich mit Linienführung

Anlage 2: Übersichtsplan

Anlage 3: Mögliche Umleitungen während der Baumaßnahme

Anlage A