



Amt für Mobilität und Tiefbau

14.05.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Petersen

Telefon: 492-6636

Petersen@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Rüschhausweg/Von-Esmarch-Straße - Gievenbeck Mitte, Umgestaltung des öffentlichen Raumes
- Planungsbeschluss -

Beratungsfolge

23.05.2024	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
05.06.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
13.06.2024	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
19.06.2024	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung

1. Dem vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster auf Basis des Gestaltungskonzeptes aufgestellten Verkehrstechnischen Entwurf vom 07.02.2024 und dem Lageplan *Oberflächengestaltung Hauptvariante* wird zugestimmt.
2. Die in der Begründung dargestellten Alternativvarianten 1 und 2, insbesondere die spezifischen Vorteile alternativer Bauweisen für die Hauptfahrbahn, werden zur Kenntnis genommen.
3. Die in der Begründung dargestellten Erläuterungen zu den vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) am 21.11.2019 beschlossenen Änderungen der Vorlage V/0947/2019 und zum Prüfauftrag aus der Sitzung der BV West vom 07.11.2019 werden zur Kenntnis genommen.
4. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Ziffer 2 des Antrags A-W/0059/2021 durch die Verwaltung in der Begründung beantwortet wird und damit erledigt ist.

II. Finanzielle Auswirkungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 3.500.000 € entstehen. Einnahmen aus Beiträgen oder Fördermitteln werden nicht erwartet.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2025 2026 2027 2028	50.000 1.350.000 1.300.000 800.000	
Summe aller Auszahlungen				3.500.000	

Die zur Finanzierung in den Jahren 2025 bis 2027 erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2024 bei der o. g. Investitionsmaßnahme und den u. g. Produktgruppen veranschlagt. Die Ermächtigung für das Jahr 2028 wird zum Haushaltsplanentwurf 2025 innerhalb des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft angemeldet. Mit dem Haushaltsplanentwurf 2025 wird das Vorhaben in einer separaten Investitionsmaßnahme dargestellt.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2029 ff	35.000	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2029 ff	87.500	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2029 ff	52.500	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Anlass

Die Gievenbecker Ortsmitte soll neugestaltet werden. Dazu hat das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro ein Gestaltungskonzept aufgestellt und Ende 2019 politisch beschließen lassen. Die Gestaltung wurde als ganzheitliches Konzept zur Aufwertung der Ortsmitte und Stärkung der Aufenthaltsfunktion im Dialog mit den Anliegern und der interessierten Öffentlichkeit erarbeitet. Die detaillierte Beschreibung des Gestaltungskonzeptes ist der Beschlussvorlage V/0947/2019 (<https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php? kvonr=2004045383>) zu entnehmen.

Gestalterische Kernzielrichtung dieses Konzeptes ist u.a. die Herstellung der befestigten Flächen sowohl flächig in gleichem Farbduktus als auch durchgängig in Pflasterbauweise, um den neuzugestaltenden Gievenbecker Ortskern, unabhängig von Verkehrsfunktionen, als einen zusammenhängenden Gestaltungs- und Platzbereich bzw. Stadtraum wirken zu lassen

Das beschlossene Gestaltungskonzept wurde nun unter Anpassung von verkehrsgeometrischen, verkehrsrechtlichen und bautechnischen Belangen zu einem verkehrstechnischen Ent-

wurf ausgearbeitet.

Die Ortsmitte bildet sich räumlich aus den Straßen Rüschausweg, Enschedeweg, Von-Esmarch-Straße, Arnheimweg und dem „kleinen Rüschausweg“ zusammen.

Das Umfeld besteht aus Wohnbebauung, Einzelhandel, Nahversorgern, Gastronomie und einer Kirche. Im Nahbereich befindet sich zudem noch eine der örtlichen Grundschulen.

2. Planung

Zu Beschlusspunkt 1.)

Hauptvariante

a. Verkehrsfunktionen:

„Kleiner Rüschausweg“

Im Zuge der Umgestaltung und Schaffung von mehr Aufenthaltsmöglichkeiten wird der „kleine Rüschausweg“ in einem Teilbereich umgelegt und eine neue zentrale Platzfläche geschaffen. Damit einhergehend wird die Fahrtrichtung der Einbahnstraße des „kleinen Rüschauswegs“ angepasst und führt dann entgegen der heutigen Führung von Nordwest (Rüschausweg) nach Ost (Enschedeweg). Die Stellplätze neben der Sparkasse müssen dafür entfallen.

Die Fahrbahn erhält eine Breite von 4,00 m und lässt die Führung von Radfahrenden entgegen der Einbahnstraße zu. Im Anschluss an den Enschedeweg wird die Fahrbahn aufgrund der engen Kurve auf eine Breite von 5,0 m aufgeweitet. Die vorhandenen Parkstände in Schrägaufstellung entfallen und es werden baulich eingefasste Längsparkstände vorgesehen. Diese Parkstände werden zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende mit Dooring-Bereichen ausgeführt und erhalten eine Breite von 2,50 m. Der Dooring-Bereich ergibt sich aus der Überbreite der Parkstände und der parallel verlaufenden zweireihigen Entwässerungsrinnen. Auf Höhe des Nahversorgers wird entgegen dem Gestaltungskonzept eine Lieferzone für Sattelzüge eingeplant, damit der „kleine Rüschausweg“ auch während der Liefervorgänge nutzbar bleibt.

Dadurch entfallen weitere Stellplätze. Die Nebenanlage wird mindestens bis zur Grenze des öffentlichen Flurstücks als Gehweg ausgebaut.

In den Nebenanlagen werden Fahrradanhänger und Stellplätze für Lastenräder vorgesehen.

Die Abgrenzung Fahrbahn/Stellplatz zur Nebenanlage erfolgt mittels Rundbordsteinen. Dadurch wird erreicht, dass die parkenden Fahrzeuge nicht in die Gehbereiche stehen und für die Barrierefreiheit wird erreicht, dass eine taktile Unterscheidung der Flächen möglich ist.

Die vorhandenen Bäume wurden auf ihre Vitalität und ihren Entwicklungszustand hin bewertet und können nur an einigen wenigen Standorten erhalten werden. Im Zuge der Baumaßnahme werden neue Baumstandorte vorgesehen. Diese erhalten angemessen große Pflanzscheiben, so dass eine optimalere Entwicklung möglich ist.

Die Straßenbeleuchtung wird komplett erneuert und ergänzt.

Zentrale Platzfläche

Der Platz wird als eine niveaugleiche Fläche für den Markt und Veranstaltungen vorgesehen. Die beiden vorhandenen großen Bäume können erhalten werden. Diese werden mit Sitzgelegenheiten eingefasst. Der kleine Baum in der heutigen Einmündung zum Arnheimweg entfällt.

Die Platzfläche selber wird analog zum Stubengassenplatz für den Radverkehr freigegeben, um die Radfahrbeziehungen diagonal zur Von-Esmarch-Straße und in den Arnheimweg auf-

rechterhalten zu können.

Die Fußgängerlichtsignalanlage wird am aktuellen Standort erhalten und technisch erneuert.

Die Platzbeleuchtung wird neu hergestellt.

Enschedeweg

Im Enschedeweg wird aufgrund der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht der stadteinwärtige Radweg ab der Einmündung Rüschausweg und auf der stadtauswärtigen Seite bis zur Einmündung Besselweg zurückgebaut.

Dadurch begründet wird der Enschedeweg ab der Einmündung Rüschausweg auf der Westseite so umgebaut, dass eine Fahrbahn von 6,50 m Breite und ein Schutzstreifen von 1,50 m Breite für eine sichere Einfädelung der Radfahrenden auf die Fahrbahn hergestellt werden kann. Der Schutzstreifen für die Radfahrenden endet vor der stadteinwärtigen Bushaltestelle und der Radfahrende wird ab dann im Mischverkehr geführt. Ab der Bushaltestelle verengt sich die Fahrbahn auf 6,50 m Breite. Bei 6,50 m Breite ist eine sichere Begegnung von Bussen möglich. Die Bushaltestelle wird in Richtung Ortskern, gegenüber der Pfarrbücherei verschoben. Die Bushaltestelle wird nach den Standards der Stadt Münster barrierefrei ausgebaut.

Im Ausbaubereich Ortsmitte wird der Enschedeweg geringfügig nach Südwesten verschwenkt, um im Bereich des ortsbildprägenden Baums vor der Michaelkirche eine ausreichende Nebenanlage herstellen und den Eingriff in den Wurzelraum des Baumes minimieren zu können.

Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt bis zum Ausbaubeginn der Umgestaltung Ortsmitte mit klassischen Hochbordsteinen bzw. Niederflurbusbordsteinen. Beim Ausbaubeginn Ortsmitte wird die Fahrbahn über eine flache Rampe hochgezogen und die Einfassung erfolgt ab dann mit Rundbordsteinen.

Die Straßenbeleuchtung wird im Ausbaubereich Ortsmitte erneuert und ergänzt.

Von-Esmarch-Straße

Aufgrund der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entfallen auch hier die baulichen Radwege. Der Radfahrende wird zukünftig auf der Fahrbahn geführt.

Dafür wird ab der Einmündung Michaelweg die Fahrbahn um rd. 50 cm auf eine Breite von 6,50 m reduziert. Der nördliche Fahrbahnrand und die Nebenanlage werden dafür angepasst. Der Radfahrende wird vor der Einmündung Michaelweg vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn geführt. Dafür entfallen in diesem Bereich Stellplätze.

Stadteinwärts wird der Radfahrende in Höhe der Hausnummer 175 von der Fahrbahn auf die Nebenanlage und auf den vorhandenen baulichen Radweg geführt.

In Höhe der Michaelkirche wird die stadtauswärtige Haltestelle geringfügig nach Südosten verlegt. Die Bushaltestelle wird nach den Standards der Stadt Münster barrierefrei ausgebaut.

Der Michaelkirchplatz soll von der Gestaltung, wie im Bestand vorhanden, erhalten und auf die Umbaumaßnahme angepasst werden. Ggf. wird dieser mit dem vorh. Material neu hergestellt.

Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt bis zum Ausbaubeginn der Umgestaltung Ortsmitte mit klassischen Hochbordsteinen bzw. Niederflurbusbordsteinen. Beim Ausbaubeginn Ortsmitte wird die Fahrbahn über eine flache Rampe hochgezogen und die Einfassung erfolgt ab dann mit Rundbordsteinen.

Die Fußgängerlichtsignalanlage wird geringfügig in der Lage angepasst und technisch erneuert.

Die Straßenbeleuchtung wird im Ausbaubereich Ortsmitte erneuert und ergänzt.

Arnheimweg

Der Arnheimweg bleibt in seiner aktuellen Breite von 6,0 m erhalten. Die Gehwege werden einheitlich 2,40 m breit hergestellt. Auf der südlichen Seite (LIDL-Seite) ergibt sich durch die Mitnutzung des arkadenähnlichen Vorbereichs des Geschäftshauses eine breitere nutzbare Fläche.

Es werden beidseitig Längsparkstände in einer Breite von 2,10 m hergestellt. Die im Gestaltungskonzept vorgesehenen Parkstände vor den Häusern 1 bis 3 mussten aufgrund der vorhandenen Grundstückszufahrten entfallen.

Zur Verdeutlichung des Querungsbedarfs erfolgt auf Höhe der Eisdielen eine Einengung der Fahrbahn. Diese ist heute auch bereits im Bestand, gesichert mittels Freiburger Kegel, vorhanden.

Die Schulbushaltestelle im Arnheimweg kann in Abstimmung mit den Stadtwerken Münster entfallen.

In den Nebenanlagen werden Fahrradanhänger und Stellplätze für Lastenräder vorgesehen.

Die Straßenbeleuchtung wird im Ausbaubereich Ortsmitte erneuert und ergänzt.

Rüschhausweg

Der Rüschhausweg zwischen „kleinem Rüschhausweg“ und Enschedeweg wird ergänzend zum Gestaltungskonzept in die Planung mit einbezogen.

Die Fahrbahn in diesem Bereich weist im Bestand einen rd. 2,40 m breiten Gehweg zum Parkplatz, eine rd. 7,50 m breite Fahrbahn und ein schmales Schrammbord zur Wohnbebauung auf.

Im Bestand kommt es aktuell durch parkende Kfz dazu, dass der Gehweg nicht mehr für zu Fuß Gehende nutzbar ist. Zudem ist der Fahrbahnzustand nicht mehr ausreichend.

Die Planung sieht vor, den Gehweg auf 2,50 m zu verbreitern, die Fahrbahn auf das Mindestmaß für den Begegnungsfall Bus/Bus von 6,50 m zu reduzieren und die verbleibende Restbreite dem Schrammbord zur Wohnbebauung zuzuschlagen. Parken soll zukünftig in diesem Bereich nicht mehr zulässig sein.

b. Ausgestaltung der Oberflächenbefestigungen

Die Nebenanlagen werden in ungebundener Pflasterbauweise mit großformatigen Platten hergestellt. Die Flächen sollen mit Betonsteinplatten aus verschiedenen Farben gem. Verlegemustern hergestellt werden. Die Format- und Farbauswahl ist noch nicht abschließend getroffen worden. Die fixe Auswahl wird insofern zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Auf der Platzfläche wird eine Linse aus Natursteinpflaster gem. Gestaltungskonzept vorgesehen.

Die ausgewählten Materialien für die Nebenanlagen sollen denen des Simonsplatzes im Oxford-Quartier entsprechen. Für die Linse auf der Platzfläche wird das Natursteinpflaster aus den ehemaligen Verkehrsflächen der Oxford-Kaserne verwendet. So soll eine optische Verbindung der beiden Zentren erreicht werden.

In der Platzfläche muss zur Orientierung von sehbehinderten Menschen ein Blindenleitsystem vorgesehen werden. Dieses muss auf die gestalterischen Anforderungen angepasst werden.

Die Fahrbahnen des „kleinen Rüschhauswegs“ und des Arnheimwegs werden außerhalb von engen Kurven und Knotenpunkten in dieser Hauptvariante ebenfalls in ungebundener Pflasterbauweise hergestellt. Die Stellplätze werden alle in ungebundener Pflasterbauweise

befestigt. Die Flächen werden mit Betonsteinen aus den gleichen Farben wie die Nebenanlagen gem. Verlegemustern hergestellt. Hierzu läuft auch noch der Auswahlprozess.

Auch alle weiteren Fahrbahnbereiche im Bereich der Ortsmitte, werden gem. den Zielsetzungen aus dem politischen Beschluss zum Gestaltungskonzept in der Hauptvariante in Pflasterbauweise hergestellt: Dies aus vitalen bautechnischen Gründen in gebundener Pflasterbauweise, s. Anlage Visualisierung 1.1, 2.1, 3.1.

Der Michaelkirchplatz soll mit dem vorhandenen Natursteinpflastermaterial wiederhergestellt werden.

c. Ausführung der Entwässerungsrinnen

Das 2019 beschlossene Gestaltungskonzept sieht die Herstellung von Natursteinrinnen vor. Aufgrund deutlich geringerer Kosten wird von der Verwaltung die Verwendung von Betonstein vorgeschlagen. In den Entwässerungsrinnen werden sich vermehrt Verschmutzungen eintragen, sodass die Verwendung von deutlich kostenintensiveren Natursteinen nicht gerechtfertigt ist. Durch diese im Kostenrahmen bereits berücksichtigte Konzeptanpassung ergeben sich Einsparungen in Höhe von rund 70.000 €.

Die Einfassungselemente bestehend aus Hochbordsteinen, Rundbordsteinen, Winkelkanten und Kantensteinen werden aus Betonsteinen in Betongrau hergestellt. Die Niederflurbusbordsteine werden im bekannten weißen Farbton vorgesehen.

Außerhalb der Ortsmitte, z. B. ab der östlichen Fußgängerlichtsignalanlage in Richtung REWE-Markt werden die Standardmaterialien der Stadt Münster verwendet.

d. Bäume

Soweit möglich werden vorhandene Bäume erhalten. Sollte dies nicht möglich sein, werden diese ersetzt. Nähere Aussagen dazu sind erst mit dem Baubeschluss nach Erstellung der Ausführungsplanung möglich.

Zudem werden neue Baumstandorte ergänzt. Die Standorte der Bäume müssen unter Berücksichtigung der unterirdischen Leitungen gewählt werden.

Die Auswahl der Pflanzensorten erfolgt durch das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit (Amt 67).

e. Private Flächen

Die unmittelbar an den Planungsbereich angrenzenden privaten Flächen (Rüschhausweg 1 bis 7, Vorplatz Sparkasse/Super Biomarkt, Pfarrbücherei und Arnheimweg 1 bis 3; s. a. Vorlage V/0947/2019, Anlage 3, Seite 4) sollen einheitlich mit demselben Plattenbelag hergestellt werden, wie er auch auf den öffentlichen Flächen verwendet wird. Voraussetzung hierfür ist, dass die anliegenden Privaten – wie bereits zur Beschlussfassung des Gestaltungskonzepts dargelegt (vgl. V/0947/2019) – die Herstellung der Flächen zu eigenen Kosten parallel durchführen. Die Abstimmungen mit den Anliegenden werden nach dem Planungsbeschluss geführt und dann ggf. in der Ausführungsplanung ergänzt.

Zu Beschlusspunkt 2.)

Alternativvarianten

Zwei Alternativvarianten weichen ausschließlich in Bezug auf die Oberflächenbefestigungen in der Hauptfahrbahn und den Einmündungsbereichen in Materialität und Gestaltung von der Hauptvariante ab. Sie gehen in bestimmten Fahrbahnbereichen, räumlich differenziert, von aufgehelltem Asphalt anstelle der gebundenen Pflasterbauweise aus, um insbes. in diesen Zonen Beanspruchungen des Verkehrs, hier dauerhafte Bus- und Schwerlastverkehre (Tonnagen, Scherkräfte), besser gerecht zu werden. Eine Ausführung solch verkehrsbelasteter Bereiche in

gebundener Pflasterbauweise entspräche zudem nicht den technischen Standards.

In der **Alternativvariante 1** würden die Haupt-Fahrbahnen Enschedeweg und Von-Esmarch-Straße einschl. der Einmündungen Arnheimweg und „kleiner Rüschausweg“ sowie der engen Kurve im Bereich im „kleinen Rüschausweg“ in Asphaltbauweise hergestellt (siehe Anlage Lageplan Oberflächen Alternativvariante 1 und Anlage Visualisierung 1.2, 2.2, 3.2).

In der **Alternativvariante 2** würden die Einmündungsbereiche Arnheimweg und „kleiner Rüschausweg“ einschl. der engen Kurve im „kleinen Rüschausweg“ weiterhin in gebundener Pflasterbauweise hergestellt und ausschließlich die Haupt-Fahrbahnen der Von-Esmarch-Straße und des Enschedeweg in Asphaltbauweise hergestellt.

Alternativvariante 2 sieht in den Einmündungsbereichen abseits der Hauptachse Rüschausweg/ Von-Esmarch-Straße abweichend zur Alternativvariante 1 eine gebundene Pflasterbauweise vor. Vorteil dabei ist, dass der optische Zusammenhang zur Platzfläche hierdurch verbessert gegeben ist. Die optischen Abweichungen zur übrigen Platzfläche beschränken sich dabei lediglich auf ein etwas anderes Fugenbild.

Durch Farbzuschlag im Asphalt kann in beiden Alternativvarianten eine optische Annäherung an die gestalterisch zu priorisierende Pflasterausführung erzielt werden. Allerdings wird das Gestaltungsziel einer weitgehend homogenen Gestaltung der Flächen auch nur näherungsweise erreicht.

Das 2019 beschlossene Gestaltungskonzept sieht für die Fahrbahnbereiche eine durchgehende Verwendung von Betonsteinpflaster vor. Mit der Umgestaltung der Ortsmitte soll ein als Einheit wahrnehmbarer Aufenthalts- und Bewegungsraum entstehen, der zumindest optisch dem von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern im Planungsprozess geforderten Shared-Space-Ansatz nahekommt. Eine abweichende Materialität kann diese Zielsetzung im Verlauf der Von-Esmarch-Straße und in den Einmündungsbereichen nicht erfüllen, wodurch partielle optische Qualitätseinbußen entstehen.

Die primär technischen, zeitlichen, finanziellen und unterhaltungsbezogenen Vorteile beider Alternativvarianten bei Veränderung von gebundenem Pflaster zu eingefärbtem Asphalt sind demgegenüber

- qualitativ bessere Herstellung, Haltbarkeit
 - Asphaltbauweise als nach den anerkannten Regeln der Technik hergestellte Oberflächenbefestigung speziell bei Busbelastungen
 - teilräumlicher Verzicht auf bautechnisch fehleranfälliger gebundene Pflasterbauweise
- Kostenersparnisse
 - Reduzierung des Risikos der Ablehnung der Übernahme von Gewährleistungen für das Gewerk durch Baufirmen
 - Kostengünstigkeit in der Herstellung (vgl. Ausführungen im Kap. Reduktionsvarianten)
 - kostengünstiger auch durch einfachere Unterhaltung (Folgekosten) (u. a. sind keine dauerelastischen Fugen zu unterhalten)
- kürzere Bauzeiten bei der Herstellung
 - schnellerer, deutlich effektiverer Bauablauf; in der Hauptfahrbahn wird die Zeiterparnis auf rd. 14 Wochen gegenüber der Hauptvariante geschätzt
 - keine langen Abbindezeiten des Unterbetons und des Fugenmaterials ohne Nutzungsmöglichkeit - Zwischenzustände im Asphaltbau können nach rd. 1 Tag wieder genutzt werden

- kurzzeitig längere Bauabschnitte hergestellt und zeitnahe Verkehrsfreigabe
 - Damit Verkürzung der Beeinträchtigungen von Anliegern, Gewerbetreibenden und Stadtteil (insbes. Busverkehre)
 - künftige kleine Sanierungsmaßnahmen können „unter Verkehr“ abgewickelt werden, es müssen keine Umleitungen etc. eingerichtet werden
- geringerer Unterhaltungsaufwand
- Eingriffe der Ver- und Entsorgungsträger sind ohne großen Aufwand wiederherzustellen oder werden innerhalb der turnusmäßigen Sanierungen behoben
 - Eingriffe sollten im Zuge der Umgestaltung erledigt werden und dann in den nächsten Jahren planmäßig nicht erfolgen, temporäre farbliche Unterschiede von Eingriffstellen sind möglich

Sollte sich zeigen, dass die mit der Hauptvariante vorgeschlagene gebundene Pflasterbauweise den Belastungen des Verkehrs nicht dauerhaft standhält, werden hier Erneuerungsarbeiten anfallen. Neuerliche Bauarbeiten wären mit erneuten Beeinträchtigungen und Einschränkungen der Anliegenden und der Öffentlichkeit verbunden.

Durch Materialwechsel in Fahrbahnbereichen mit Farbzuschlag im aufgehellten Asphalt kann eine gewisse optische Annäherung an die gestalterisch zu priorisierende Pflasterausführung erzielt werden. Allerdings wird das Gestaltungsziel einer weitgehend homogenen Gestaltung der Flächen bei dieser Variante nur näherungsweise erreicht.

Das 2019 beschlossene Gestaltungskonzept sieht für die Fahrbahnbereiche eine durchgehende Verwendung von Betonsteinpflaster vor. Mit der Umgestaltung der Ortsmitte soll ein als Einheit wahrnehmbarer Aufenthalts- und Bewegungsraum entstehen, der zumindest optisch dem von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern im Planungsprozess geforderten Shared-Space-Ansatz nahekommt. Eine abweichende Materialität kann diese Zielsetzung im Verlauf der Von-Esmarch-Straße und in den Einmündungsbereichen nicht in Gänze erfüllen.

Reduktionsvarianten und Abwägung

Beide o.g. Alternativvarianten sind Reduktionsvarianten, die graduell den Anspruch der Hauptvariante gestalterisch stärker bis weniger stark herabsetzen, jedoch unter reinen Erhaltungs- und Unterhaltungsaspekten Sinn machten.

In Alternativvariante 1 könnten gegenüber der Hauptvariante rd. 270.000 € Baukosten eingespart werden. In Alternativvariante 2 wären dies rd. 240.000 € Baukosten.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die Verwendung von Standardmaterialien in der Fahrbahn und in den Nebenanlagen als weitestgehende Reduktionsvariante zu einer erheblichen Reduzierung der Kosten führen würde: rd. weitere 650.000 € eingespart werden. Die Umsetzung einer solch durchgreifenden Reduktionsvariante würde Gestaltungszielen, Projektgenese aber den stadtgestalterischen Ansprüchen der Gievenbecker Ortsmitte sowie der Erwartungshaltung der insbes. örtlichen Bürgerschaft in jeglicher Weise nicht entsprechen.

Im Falle der Wahl von Reduktionsvarianten würden sich auch in Folgejahren die Kosten für den Unterhaltungsaufwand, die bilanziellen Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen reduzieren (siehe Folgelastenberechnung).

Zu Beschlusspunkt 3.)

Änderungen aus der Sachentscheidung des ASSVW vom 21.11.2019 zu V/0947/2019

Zu 1.1. Tempo 10

Diese Sachentscheidung des ASSWW aus 2019 kann aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.

Eine Anordnung von Tempo 10 ist rechtlich nicht möglich. Tempo 10 ist kein amtliches Verkehrszeichen und kann nicht angeordnet werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg vom 20.11.2019 zur Unzulässigkeit einer Tempo-10-Zone verwiesen (vgl. AZ OVG 1 B 16.17).

Die Verwaltung wird für den „kleinen Rüschausweg“ Tempo 20 vorsehen.

Zu 1.2 Arnheimweg

Die Fahrbahn des Arnheimweges ist im Bestand 6 m breit. Diese Breite wird beibehalten, so dass keine Verbreiterung der Fahrbahn zu Ungunsten des Gehwegs erfolgt.

Zu 1.3 „Behindertenparkplätze“

Der Sachentscheidung des ASSWW wird gefolgt.

Die Behindertenstellplätze werden in der Planung vorgesehen.

Zu 1.4 Busverbindung über Arnheimweg

Durch die vorliegende Planung wäre zukünftig eine Führung einer Buslinie möglich. Bei 6 m Breite könnte der eventuelle Begegnungsfall aber nur unter reduzierter Geschwindigkeit erfolgen. Aktuell ist eine Führung einer Buslinie über den Arnheimweg nicht vorgesehen.

Zusätzlicher Prüfauftrag aus der Sitzung der BV West am 07.11.2019

Frau Kretzschmar (SPD-Fraktion) bat die Verwaltung zu prüfen, ob die Verlagerung der stadtauswärtigen Bushaltestelle „St. Michael-Kirche“ entfallen kann.

Im Zuge des Prüfauftrages hat sich ergeben, dass die stadtauswärtige Bushaltestelle in modifizierter Form vor der St. Michael-Kirche entsprechend des Antrags der BV West bestehen bleibt. Die stadteinwärtige Haltestelle wird zudem noch in Richtung Ortsmitte verschoben und wird gegenüber der Pfarrbücherei angelegt.

Begründet wird dies durch die geänderten Rahmenbedingungen bei der zukunftsfähigen Ausrichtung der Stadt Münster. Dabei sollen verstärkt Mobilstationen und leistungsfähige Buslinien auf zentralen Achsen geschaffen werden. Hierzu werden ein stadtweites Mobilitätskonzept und ein Konzept für ein Hochleistungs-Busnetz entwickelt.

Durch die Reduzierung des Abstands des Bushaltestellenpaares St. Michael-Kirche untereinander und der Nutzung von vorhandenen (Car-Sharing) und der Schaffung von weiteren (Leihräder/Leihroller) Angeboten des Mobilitätskonzeptes, kann im Bereich der Michaelkirche eine Mobilstation der Größenklassen M gem. den Standards der Stadt Münster (s. Anlagen zur Vorlage V/1052/2020) eingerichtet werden.

Zudem werden die Abstände der stadtauswärtigen Bushaltestellen untereinander den Erfordernissen eines Hochleistungs-Busnetzes gerecht (Abstand rd. 600m, da 300m Einzugsradius je Haltestelle).

Zu Beschlusspunkt 4.)

Ziffer 2 des Antrags A-W/0059/2021

Im Rahmen des Antrags A-W/0059/2021 der CDU-Fraktion der Bezirksvertretung Münster-West wurde angeregt, die Tempo 30-Zone auf dem zwischen den Einmündungen des „kleinen Rüschauswegs“ und des Enschedewegs befindlichen Streckenabschnitts bis zur Einmündung Enschedeweg auszuweiten. Über den betreffenden Abschnitt des Rüschauswegs wird keine Wohnbebauung erschlossen. Lediglich die Zufahrt zum Parkplatz befindet sich innerhalb des

Streckenabschnitts. Der Bereich, welcher nicht in die Tempo 30-Zone eingebunden ist, beträgt ab der Einmündung des Enschedewegs rund 50 Meter. Der Beginn der Tempo 30-Zone ist unmittelbar nach der Einfahrt in den Enschedeweg erkennbar, sodass Beschleunigungsvorgänge nicht sinnvoll erscheinen. Zudem besteht nur auf der Seite des Parkplatzes eine Nebenanlage, Querungsbedarf ergibt sich daher nicht. Eine Ausweitung der Tempo 30-Zone kommt daher bei der aktuellen Rechtslage nicht in Betracht. (Im Falle einer Änderung der bundesgesetzlichen Kriterien der StVO zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts besteht jedoch die Möglichkeit, den Antrag auf Tempo 30 km/h erneut aufzugreifen.)

Ziffer 2 des Antrags ist damit erledigt.

3. Kosten/Finanzierung

Durch die Neufassung des Kommunalabgabengesetzes wurden die Straßenausbaubeiträge abgeschafft. Eine Refinanzierung der entstehenden Baukosten ist durch Beiträge nicht mehr möglich.

Zuwendungen aus dem alternativ geschaffenen Fördertopf sind für diese Maßnahme nicht zu erwarten.

In einem kleinen Teilbereich gibt es aktuell noch eine Bindefrist auf den Radweg bis 07/2025. Da der Baubeginn erst im Anschluss erwartet wird, wird eine Rückzahlung der Zuwendungen nicht relevant sein.

Mittelakquise über Städtebaufördermittel werden seitens der Verwaltung keine Chancen beigemessen, da z. B. die dazu erforderlichen flankierenden Maßnahmen (Gebietsbezug) fehlen; die Verwaltung beabsichtigt auch deshalb keinen Antrag auf Städtebauförderung rein „pro forma“ zu stellen, um die Chancen anderer stadtwichtiger Förderanträge in ihrer Bedeutung absehbar nicht zu mindern.

Zuwendungen aus Förderprogrammen des Straßenbaus können bei regelwerkskonformen Ausbau erwartet werden. Bei einem Ausbau in Asphaltbauweise könnten Zuwendungen bis zu einer Höhe von 70% der förderfähigen Kosten einschl. der förderfähigen Kosten für die erforderlichen/notwendigen Breiten der Nebenanlagen erwartet werden. Die genaue Höhe der möglichen Fördermittel kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht belastbar benannt werden, es ist jedoch von einer Größenordnung von etwa 500.000 € auszugehen.

Für die Nebenstraßen Arnheimweg und „kleiner Rüschausweg“ können grundsätzlich keine Zuwendungen erwartet werden.

Bauablauf

Der Baubeginn kann voraussichtlich im 2. Quartal 2026 nach Fertigstellung des Kanalbaus (V/0677/2022) beginnen.

I.V.

gez.

Robin Denstorff

Anlagen:

Anlage A

Fogelastenberechnung

Lageplan Oberflächengestaltung Hauptvariante

Lageplan Verkehrstechnischer Entwurf

Lageplan Oberflächengestaltung Alternativvariante 1

Visualisierungen Hauptvariante (1.1,2.1,3.1) und Alternativvariante 1 (1.2,2.2,3.2)

Antrag A-W/0059/2021

