



Amt für Mobilität und Tiefbau

26.05.2025

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Hemann

Telefon: 492-6654

Hemann@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Robert-Bosch-Straße - Siemensstraße bis Bahnübergang
- Baubeschluss Kanalbau -

Beratungsfolge

12.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
24.06.2025	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Der vom Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster aufgestellten Planung sowie der baulichen Ausführung für die Kanalbaumaßnahme Robert-Bosch-Straße – Siemensstraße bis Bahnübergang (Anlage 1-2) wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Baukosten in Höhe von ca. 1.300.000 € entstehen. Beiträge oder Zuschüsse werden nicht erwartet. Die genannte Maßnahme wird zu 100% aus den Abwassergebühren refinanziert.

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

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1101	Abwasserbeseitigung			
Investitionsmaßnahme	0012	Verbesserung von Kanälen / Hausanschlüssen			
Auszahlungen		Für Baumaßnahmen	2027	1.300.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2025 bei der o.g. Investitionsmaßnahme veranschlagt.

Begründung:
1. Voraussetzungen

Die Stadt Münster steht wie alle Kommunen vor vielfältigen Herausforderungen. Neben demographischen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen muss sich die Stadt auch auf klimatische Veränderungen und damit einhergehende Wetterextreme einstellen. Diese teils unvorhersehbare Dynamik trifft auf eine bestehende Situation aus Gebäuden, Straßen, Kanalisation und Gewässern. Die vorhandene Infrastruktur wie z.B. die Kanalisation wurde teils bereits vor Jahrzehnten auf Basis der damaligen Gegebenheiten und technischen Kenntnisse hergestellt und diente lange Jahre zuverlässig unter diesen Randbedingungen.

Mit dem Ziel Zukunftsvorsorge zu betreiben, die Daseinsvorsorge langfristig sicherzustellen und das Lebensumfeld unter aktuellen und zukünftigen Entwicklungen so sicher wie möglich zu gestalten, muss der Bestand für die anstehenden Herausforderungen fit gemacht werden. Immer häufiger auftretende Wetterextreme und Veränderungen in den Einzugsgebieten erfordern auch für die wasserwirtschaftliche Infrastruktur verpflichtend entsprechende Anpassungen sowie den Einsatz innovativer Techniken.

Im Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) ist dieses Ziel unter der Maßnahmenart A2 „Sanierungsmaßnahmen aus hydraulischen Gründen“ verankert. Dieser Aufgabenbereich befasst sich gemäß Rechtsgrundlage mit dem Schutz vor Überflutungsschäden aus der Kanalisation durch Niederschlagsereignisse, die im Bereich des Starkregenindex 1-4 (s.h. Abbildung 1) liegen. Extreme Starkregenereignisse der Indexstufen 5-12 liegen außerhalb dieser rechtsverbindlichen Bemessungsgrundlagen und können technisch niemals überflutungsfrei abgeleitet werden. In diesen Fällen gilt es, Risiken und Schäden in kommunaler Gemeinschaftsaufgabe - Kommune und Private gemeinsam - bestmöglich zu minimieren.

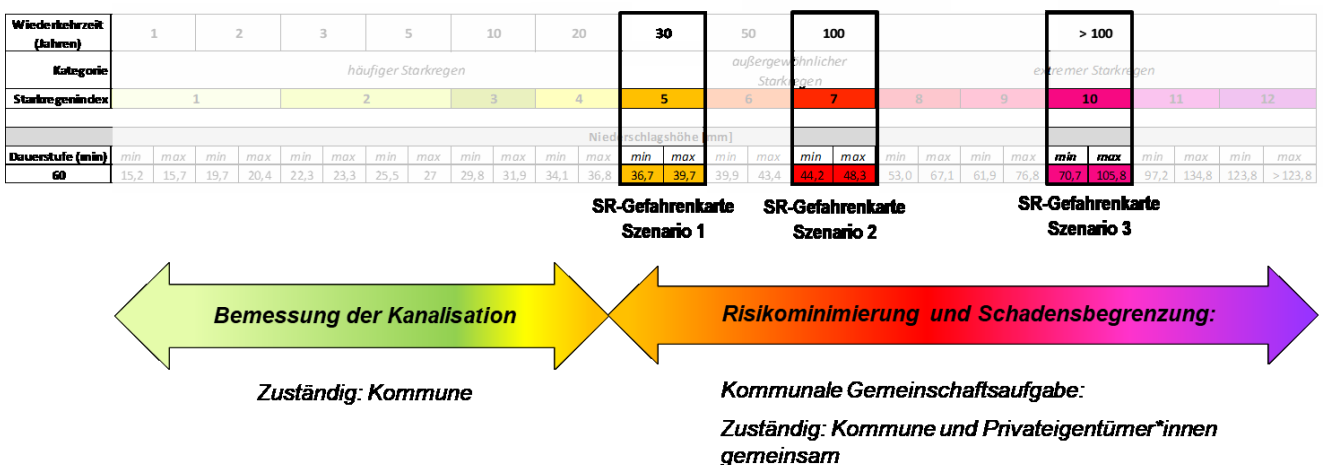


Abbildung 1: Starkregenindex

Die hier dargestellte Maßnahme zahlt auf den für die Kommune bemessungsrelevanten Bereich des Index 1-4 ein und ist in der aktuellen 7. Fortschreibung des ABK unter der Maßnahmenart A2 „Sanierungsmaßnahmen aus hydraulischen Gründen“ unter der Nr. 1.1.494, 1.1.776 aufgeführt.

Das Vorhaben trägt zur Umsetzung der folgenden Ziele zur Klimaanpassung und Nachhaltigkeitsstrategie bei:



- Handlungskonzept Klimaanpassung 2030 zur Umsetzung des Klimaanpassungskonzeptes der Stadt Münster (Vorlage V/0799/2019)
 - Maßnahme A5 b) Schutz und Vorsorgemaßnahmen an städtischer Infrastruktur, die sich in Baulast vom Amt für Mobilität und Tiefbau befindet
 - Maßnahme S2 a) Wassersensible Stadtentwicklung: Verbesserung des Niederschlagsrückhaltes im Siedlungsraum

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Zur Identifizierung, Priorisierung und Konkretisierung hydraulischer Sanierungsbedarfe wird das städtische Kanalnetz sukzessive durch hydrodynamische Simulationsberechnungen modelltechnisch analysiert. Für eine möglichst realitätsnahe Darstellung werden die Modelle größerer und komplexer Netze anhand von Niederschlags-Abfluss-Messungen kalibriert. Zeichnen sich Überflutungsschwerpunkte ab, werden ergänzend sehr aufwändige gekoppelte 1D-2D-Berechnungen durchgeführt, die neben dem Kanalnetz auch die Fließverhältnisse auf der Geländeoberfläche nachweisen. Daraus ergibt sich ein möglichst genaues Bild, in welchen Bereichen, in welchem Umfang und über welche Dauer sich Überflutungsbereiche einstellen, welche Risiken sie hervorrufen und welche Maßnahmen die jeweils höchste Wirksamkeit zur Optimierung des Überflutungsschutzes sicherstellen.

In diesem Zusammenhang wurde auch für das Einzugsgebiet des Loddenbachs ein Gutachten zur Ermittlung der hydraulischen Leistungsfähigkeit in Auftrag gegeben. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die Regenwasserkanalisation der Robert-Bosch-Straße die im Jahr 1965 gebaut wurde, hinsichtlich der Bemessungsgrößen (unzureichende hydraulische Kapazitäten im Bestand aufweist und daher sanierungsbedürftig ist.

Aufgrund der zu geringen Leistungsfähigkeit der Regenwasserkanalisation innerhalb der Robert-Bosch-Straße kommt es zu einem Rückstau, der bereits bei bemessungsrelevanten Regenereignissen zu größeren Überstauvolumina im öffentlichen Straßenraum führt. Die geplante hydraulische Sanierung der Regenwasserkanalisation sorgt für eine regelwerkskonforme und sichere Entwässerung der Robert-Bosch-Straße.

Die hydraulische Sanierung teilt sich dabei in zwei Teilprojekte auf, die zeitversetzt durchgeführt werden:

Teilprojekt eins ist die hydraulische Sanierung der Robert-Bosch-Straße zwischen dem Kreuzungspunkt Siemensstraße / Robert-Bosch-Straße bis zum Bahnübergang.

In dem beschriebenen Abschnitt werden insgesamt 300m Regenwasserkanal als DN800 Betonkanal und im Bereich des Bahnübergangs als DN800 Gussrohr erneuert, um eine ausreichende hydraulische Kapazität des Regenwasserkanals zu gewährleisten. Zudem werden erforderliche Sanierungsarbeiten an Grundstücksanschlussleitungen vorgenommen, als auch die Fahrbahn im Planungsbereich erneuert. Des Weiteren werden im Zuge der Maßnahme durch das Amt 23 die im städtischen

Eigentum befindlichen Bahngleise erneuert. In diesem Zuge wurden bereits Abstimmungen mit den Anliegern der Gleisanlagen vorgenommen.

Dieser erste Teilabschnitt wird aus Synergiegründen mit den Stadtnetzen getrennt von dem zweiten Teilprojekt vorab gebaut. Grund dafür sind die geplanten Fernwärmetrassen der Stadtnetze in den nördlichen Nebenanlagen der Robert-Bosch-Straße zur Fernwärmeerschließung des Preußen-Stadions. Die Kanalbaumaßnahme in dem Abschnitt wird sich mit einer kleinen Pufferzeit von 1-2 Monaten an die Maßnahme der Stadtnetze angliedern.

Das zweite zukünftige Teilprojekt verläuft vom Bahnübergang bis zum Hauptsammler der auf der Höhe des Alexianer Bildungszentrums verortet ist. In dieser Maßnahme soll ein separater Regenwasserkanal zur hydraulischen Ertüchtigung des Regenwassernetzes in geschlossener Bauweise in den Nebenanlagen gebaut werden. Zudem soll in diesem Zuge der Straßenquerschnitt und das Trennsystem im Stichweg zur Firma Armacell erneuert werden. Die zweite Teilmaßnahme wird im Frühjahr 2026 in einer separaten Vorlage vorgestellt.

3. Ausschreibung und Bau

Die Planung der Verkehrsführung wird im Rahmen der Bauvorbereitung detailliert ausgearbeitet. Es werden für die einzelnen Bauphasen Verkehrsführungen erarbeitet und mit dem Ordnungsamt abgestimmt.

In einer Vorabstimmung mit dem Ordnungsamt wurden bereits mögliche Verkehrsführungen in der Robert-Bosch-Straße abgestimmt. Nach Rücksprache des Ordnungsamtes ist wie bei der geplanten Verlegung der Fernwärmeleitungen der Stadtnetze geplant, die Robert-Bosch-Straße abschnittsweise in 50m Abschnitten voll zu sperren. Die kleinteilige Abschnittsbildung ist aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten notwendig, um die Erreichbarkeit der anliegenden Gewerbebetriebe zu jeder Zeit zu ermöglichen.

Das Amt für Mobilität und Tiefbau sieht eine frühzeitige Information der Anliegerinnen/Anlieger und Eigentümerinnen/Eigentümer durch Anschreiben/Bürgerinformation entsprechend dem Serviceversprechen des Amtes für Mobilität und Tiefbau vor.

Die Bemessung und Planung der Tiefbaumaßnahmen wurde nach den Mindestanforderungen der aktuellen Gesetze, Verordnungen und technischen Richtlinien durchgeführt. Reduktionen hiervon sind demzufolge nicht möglich.

Die Ausschreibung und der Bau erfolgt unmittelbar nach Baubeschluss. Der Baubeginn ist für das 1.Quartal 2027 vorgesehen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 9 Monate betragen. Eine witterungsbedingte Verlängerung der Bauzeit kann nicht ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Planung wurden bereits detaillierte Abstimmungen mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit bezüglich des Schutzes der Bestandsbäume vorgenommen.

4. Beiträge Dritter/Zuschüsse:

Zuschüsse werden nicht erwartet.

5. Genehmigungen/Vereinbarungen:

Für die Maßnahme sind keine Genehmigungen notwendig.

6. Liegenschaftliche Regelungen:

Für die Maßnahme sind keine liegenschaftlichen Regelungen erforderlich.

gez.

I.V.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Lageplan_1_Siemensstr.-Bahnübergang

Anlage 2: Lageplan_2_Siemensstr.-Bahnübergang