

Vorlage Nr.: 2026/069

Beschlussvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Erstellt durch	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft, Bauen und Mobilität	Herr Möller	20.05.2026
Kreisausschuss	Herr Möller	08.06.2026
Kreistag	Herr Möller	15.06.2026

**Erneuerung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts der Kreisstraße 16
"Thiestraße" in Haltern am See im Ortsteil Sythen zwischen der Kreisstraße 31
und dem Bahnübergang**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungen zur Erneuerung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts der K16 „Thiestraße“ in Haltern am See zu konkretisieren, die Kosten zu ermitteln und die Finanzierung einschließlich möglicher Fördermittel sicherzustellen. Zudem ist das Vergabeverfahren durchzuführen und die Maßnahme umzusetzen.
2. Die für das Vorhaben erforderlichen Haushaltsmittel werden bereitgestellt.

Darstellung des Sachverhaltes:

Die Kreisstraße 16 befindet sich im nördlichen Kreisgebiet innerhalb der Gemeinde Haltern am See, im Ortsteil Sythen. Der 1,6 km lange Streckenabschnitt 1 beginnt als „Thiestraße“ an der Kreisstraße K31 „Hellweg“. Ab dem Bahnübergang wird die Straße unter der Bezeichnung „Stockwieser Damm“ bis zur westlich gelegenen Landesstraße L652 weitergeführt.

Im weiteren Verlauf wird die Kreisstraße K16 als Streckenabschnitt 2 unter dem Straßennamen „Sidney-Pincher-Straße“ bis zur Kreisgrenze nach Coesfeld weitergeführt.



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor



Tranel
Fachbereichsleitung

Die K16 erfüllt damit eine überörtliche Verbindungsfunktion zwischen der K 31 und dem angrenzenden Kreis Coesfeld und ist entsprechend dem Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen als Kreisstraße gewidmet.

Im Rahmen der vorgesehenen Maßnahme wird der rund 300 Meter lange Teilabschnitt des Streckenabschnitts 1 zwischen der K31 und dem Bahnweg überplant. In diesem Bereich schließt die Baumaßnahme unmittelbar an das Vorhaben der Deutschen Bahn zur geplanten -Beseitigung des Bahnübergangs an.

Der Querschnitt der Kreisstraße K16 im Streckenabschnitt 1 zwischen der K31 und dem Bahnweg entspricht weder hinsichtlich der Querschnittsaufteilung noch der vorhandenen Fahrbahnbreiten den aktuellen Anforderungen an eine Kreisstraße.

Lediglich am nördlichen Fahrbahnrand befindet sich ein durchgehender gemeinsamer Geh- und Radweg, welcher teilweise durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Aufgrund des im Grünstreifen vorhandenen Baumbestandes weist die Oberfläche des Geh- und Radweges Unebenheiten auf.

Der Gehweg am südlichen Fahrbahnrand ist lediglich stückweise und mit unterschiedlichen Materialien ausgebaut.

Die Breite der Fahrbahn beträgt ca. 5,80 m, die des nördlich geführten Geh- und Radweges zwischen 1,70 m und 2,40 m.

Die Ableitung des Oberflächenabwassers erfolgt ohne Vorreinigung größtenteils über die städtische Misch- und Regenwasserkanalisation.

Im September 2025 wurde das Ingenieurbüro Zipfel + Partner mit Leistungen der zuvor beschriebenen Maßnahme beauftragt.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat nach Analyse der Grundlagen unterschiedliche Lösungsvorschläge erarbeitet.

In Abwägung aller Rand- und Rahmenbedingungen wird die nachfolgend beschriebene Aufteilung des Straßenquerschnitts für die weitergehende Planung favorisiert.

Diese sieht für den Radverkehr beidseitige Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m sowie eine Kernfahrbahn mit einer Breite von 5,00 m vor. Der Fußgängerverkehr wird beidseitig auf durchgehenden Gehwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m geführt. Sofern es die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere im Bereich von Ein- und Ausfahrten, zulassen, ist zusätzlich die Anlage eines 1,80 m breiten Grünstreifens vorgesehen.

Aufgrund des vorhandenen, alten und inhomogenen Oberbaus und als Ergebnis des vorliegenden Baugrundgutachtens ist ein Vollausbau der Fahrbahn erforderlich. Neben der notwendigen Neuaufteilung der Verkehrsflächen, führt insbesondere der mit dem Vollausbau verbundene Eingriff in die Wurzelbereiche dazu, dass eine

Entnahme des vorhandenen Baumbestandes unvermeidbar wird. Als Kompensationsmaßnahme ist unter anderem die Neupflanzung klimaresilienter Bäume innerhalb der vorgesehenen Grünstreifen geplant. Auch weitere Entwürfe zur Querschnittsgestaltung werden weiterhin geprüft, erscheinen jedoch derzeit aufgrund der Breiten nur eingeschränkt geeignet.

Die Oberflächenentwässerung wird grundlegend neu geordnet und in Abstimmung mit Fachdienst Umwelt sowie der Stadtentwässerung Haltern am See regelkonform hergestellt. Darüber hinaus wird derzeit geprüft, inwieweit eine teilweise Versickerung oder gezielte Einleitung des Niederschlagswassers zur Bewässerung der künftigen Baumstandorte realisiert werden kann.

Die beschriebene Baumaßnahme schließt die bestehende Lücke zwischen dem Kreisverkehr an der K31 und der Maßnahme der DB Infra GO zur Unterführung des Bahnübergangs. Gleichzeitig werden für alle Verkehrsteilnehmenden bedarfsgerechte und den geltenden Regelwerken entsprechende Verkehrsflächen geschaffen. Darüber hinaus trägt die Neuordnung der Oberflächenentwässerung in Verbindung mit Maßnahmen, wie der teilweisen Versickerung und der Nutzung von Niederschlagswasser, zur Stärkung klimafreundlicher Aspekte bei.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die genannten Bauleistungen sind auf 2.500.000 € vorkalkuliert und berücksichtigen die Leistungen, die entsprechend dem derzeitigen Planungsstand absehbar und für die Umsetzung der Maßnahme erforderlich sind.

Mehrkosten, die sich im Rahmen der weiteren Planung und Ausführung in einem üblichen und vertretbaren Umfang ergeben, sind von dem Beschluss mit umfasst, soweit sie den Gesamtcharakter der Maßnahme nicht wesentlich verändern.

Weiteres Vorgehen

Ziel ist die kurzfristige Abstimmung der bevorzugten Variante mit der Stadt Haltern am See als Baulastträger der Gehwege sowie als Betreiber der Stadtentwässerung.

Nach erfolgreichem Abschluss der Abstimmungen soll im Herbst 2026 ein Förderantrag gestellt werden, um in der Folge die Vergabe und Ausführung der Baumaßnahme zu ermöglichen.

Rechtsgrund

Handelt es sich um Leistungen, die durch Gesetz / Verordnung / o. Ä. bestimmt sind?	☒ Ja	☐ Nein
Handelt es sich um freiwillige Leistungen?	☐ Ja	☒ Nein

Haushaltsauswirkungen

Ergebnis- und/oder zahlungsrelevante Auswirkungen?	☒ Ja	☐ Nein
Falls „ja“, sind außerdem folgende Angaben zu machen:		
Für die Beschlussumsetzung sind im aktuellen Haushaltsjahr veranschlagt:	0,00 €	
Für die Beschlussumsetzung sind in den folgenden Jahren (Summe der mittelfristigen Finanzplanung) veranschlagt:	0,00 €	
Nicht veranschlagte Haushaltsmittel werden auf Basis dieses Beschlusses in folgender Höhe zusätzlich bereitgestellt bzw. zukünftig eingeplant:	~ 2,5 Mio €	
☐ konsumtive Ausgabe	☒ Investition	☐ konsumtive Ausgabe und Investition
Unmittelbar kreisumlage- bzw. ergebniswirksam sind:		
Weitere textliche Ergänzungen: Angabe entspr. gesch. Bauvolumen nach Stand 04/2026. Förderung wird noch abgestimmt		

Stellenplanauswirkungen

Bestehen Auswirkungen auf den Stellenplan?	☐ Ja	☒ Nein	
Im Stellenplan vorgesehen?	☐ Ja	☐ Nein	
Sind die Stellen drittmittelfinanziert?	☐ Ja	☐ Nein	☐ Teilweise

Klimaschutz

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen	☐ Negative Auswirkungen
Begründung: Die Kreisverwaltung setzt konsequent die Förderung die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als alternativer Verkehrsträger im Rahmen des Vestischen Klimapaktes um. Die Maßnahme trägt hierzu maßgeblich bei. Darüber hinaus trägt würde eine mögliche Versickerung und der Nutzung von Niederschlagswasser zur Stärkung klimafreundlicher Aspekte beitragen.		