

Vorlage Nr. 292/18

Betreff: **Ausbau Salzweg
(Möhneweg bis Unterführung) - 53014-561**
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Festlegung des Bauprogramms

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss			13.09.2018	Berichterstattung durch:		Herrn Gausmann Herrn Dr. Vennekötter		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 5301 Öffentliche Verkehrsflächen

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☒ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge 0 €
Aufwendungen 12.500 €
Verminderung Eigenkapital 12.500 €

Investitionsplan

Einzahlungen 150.000 €
Auszahlungen 260.000 € (325.000 €)
Eigenanteil 110.000 €

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein
durch
☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-561
☒ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

**Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der
 Anlieger**

Der Bauausschuss beschließt die unter Ziffer I – Vorlagenbegründung aufgeführten Abwägungen.

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bauausschuss beschließt für den Ausbau des Salzweges (Möhneweg bis Unterführung) folgendes Bauprogramm:

Salzweg (Möhneweg bis Unterführung)

Ausbau im Trennungsprinzip mit folgenden Teileinrichtungen:

a) Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 6,00 m (4,95 m an der Unterführung), Bk 1.0 nach RStO 12

b) Gehwege:

Anlegung eines einseitigen Gehweges (westliche Seite vor Haus Nr. 104 bis 112 und südöstliche Seite am RRB) in 2,00 m Breite (1,50 m an der Unterführung,) aus Betonplatten mit Unterbau, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster mit Unterbau

Einfassung der Gehwege mit Hochborden Höhe = 12 cm, an Zufahrten und Einmündungen abgesenkt = 2cm

Anlegung von beidseitigen Gehwegen in Höhe Möhneweg (Übergang zum bereits ausgebauten Salzweg) in 1,75 m bis 3,50 m Breite aus Betonplatten mit Unterbau

c) Radwege:

Anlegung von beidseitigen Radwegen in Höhe Möhneweg (Übergang zum bereits ausgebauten Salzweg) in 1,75 m Breite aus Betonplatten mit Unterbau

Einfassung der Radwege mit Hochborden H = 12 cm, am Ende abgesenkt

d) Begrünung:

Anlegung von 2,00 m (0,6 m bis 3,50 m) breiten einseitigen Grünstreifen, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster bzw. Schotterrasen mit Unterbau

Einfassung des Grünstreifens mit Hochborden Höhe = 12 cm, an Zufahrten abgesenkt = 2cm

e) Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels Straßenabläufen und 30 cm breiten beidseitigen Entwässerungsrinnen mit Anschluss an den vorhandenen Regenwasserkanal

f) Straßenbeleuchtung:

Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung mit einer Lichtpunkthöhe von 6m

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung des Salzweges hat in der Zeit vom 28.06.2018 bis zum 13.07.2018 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine im Rathaus (Planung und Bau) stattgefunden.

Im Rahmen der Offenlage sind 6 Anlieger erschienen. Es wurden 3 Eingaben eingereicht. Die schriftlichen Eingaben sind als Anlagen 1 bis 3 beigelegt. Ferner wurden im Bauausschuss und von einem Anwohner des Salzweges eine mündliche Anregung mitgeteilt.

1. Eingabe (Anlage 1):

Wunsch auf Verbreiterung der Zufahrt (Absenkung) vor Haus Nr. 110

Abwägung zu 1:

Von Anwohnerseite wird um Schaffung einer Zufahrt auf westlicher Seite des Grundstückes von Haus Nr. 110 gebeten.

Um diesem Wunsch zu entsprechen soll die Absenkung dort auf 5,5 m verlängert werden.

Abwägungsbeschluss zu 1:

Der Bauausschuss beschließt, den überfahrbaren Absenkungsbereich und die Pflasterung der Zufahrt vor Haus Nr. 110 von 1,75 m auf 5,5 m zu verlängern.

2.1 Eingabe (Anlage 2):

Wunsch auf Verbreiterung der Zufahrt (Absenkung) vor Haus Nr. 106

Abwägung zu 2.1:

Von Anwohnerseite wird um Schaffung einer Zufahrt auf westlicher Seite des Grundstückes von Haus Nr. 106 gebeten.

Um diesem Wunsch zu entsprechen soll die Absenkung dort auf 5,5 m verlängert werden.

Abwägungsbeschluss zu 2.1:

Der Bauausschuss beschließt, den überfahrbaren Absenkungsbereich und die Pflasterung der Zufahrt vor Haus Nr. 106 von 2,00 m auf 5,5 m zu verlängern.

2.2 Eingabe (Anlage 2):

Beibehaltung der momentanen Beschilderung von 30 km/h

Abwägung zu 2.2:

Von einem Anwohner des Salzweges im Ausbauabschnitt wird eine Reduzierung der geplanten Geschwindigkeitsangabe von 50 km/ auf 30 km/h für notwendig betrachtet. Es kommt durch Fußgänger beim Ausfahren aus den Ausfahrten immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Die derzeitige Beschilderung von 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung beruht darauf, dass sich die vorhandene Fahrbahn in einem schlechten Zustand befindet und für Fußgänger kein geschützter Seitenraum zur Verfügung steht.

Obwohl der Ausbaubereich des Salzweges nicht als reine Wohn- und Erschließungsstraße einzustufen ist, sondern auch eine sammelnde und verbindende Funktion hat, soll die Straße im Bereich von Haus Nr. 112b (ab der Kurve) bis zur Einmündung Königseschstraße nach dem Ausbau in die vorhandenen T-30-Zonen einbezogen werden.

Die Eingabe wurde zuständigkeitshalber an den Arbeitskreis „Verkehr“ (AKV) weitergeleitet. Dieser hat sich in seiner letzten Sitzung für die Einbeziehung des Salzweges in die bestehenden T-30-Zonen ausgesprochen, da der Salzweg insgesamt eine niedrige Verkehrsbelastung aufweist. Ein ungewolltes Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf andere parallelverlaufende Wohnstraßen ist nicht zu befürchten.

Die Buslinie C 11 „Königsesch“, die Teile des Salzweges befährt, hat zurzeit noch ausreichende Zeitreserven. Die durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu erwartende Verlängerung der Fahrzeit ist nur marginal zu erwarten. Die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine (VSR) und die Verkehrsbetriebe Mersch haben keine Bedenken hiergegen erhoben.

Abwägungsbeschluss zu 2.2:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe und die Entscheidung des AKV zur Kenntnis.
Siehe auch Eingabe 4 und Eingabe 5

2.3 Eingabe (Anlage 2):

Wunsch auf Errichtung einer Fahrbahninsel vor Haus Nr. 106

Abwägung zu 2.3:

Von Anwohnerseite wird um eine Schutzmaßnahme gebeten, damit das Ausfahren aus seiner östlichen Zufahrt, deren Sicht durch das benachbarte Carport mit einem vorgelagerten Sichtschutz-Zaun stark gemindert ist, sicherer wird. Dazu wird eine Fahrbahninsel, ein Verkehrsspiegel o.ä. gewünscht.

Eine Behinderung der Sicht durch den Nachbarn (Beschaffenheit von Einfriedungen) wird im Nachbarrechtsgesetz (NachbG NRW) geregelt und fällt nicht unter den Bereich der Straßenplanung.

Hier kann nur eine einvernehmliche Lösung unter Nachbarn gefunden werden. Diese ist umso wichtiger, da die Sicht auf Fußgänger oder Rad fahrende Kinder am Gehweg für den Anlieger beim Ausfahren ca. 2 m beträgt (Einweisung durch zweite Person).

Ein Abschrägung des Zaunes, der Wegfall der Sichtschutzfolie oder eine Senkung der Zaunhöhe können hier die Sicht auf den Gehweg auf ca. 7 m Länge freigeben. Sobald der Ausfahrende dann bis zur Bordsteinkante vorgefahren ist, hat er freie Sicht in die Fahrbahn.

Aus straßenbaulicher Sicht ist es nicht durchführbar, an jeder Ausfahrt, deren Sicht beeinträchtigt ist, ein Grünbeet oder eine Gehwegaufweitung vorzulagern. In diesem Fall, wo die Sicht auf den Gehweg (und nicht auf die Fahrbahn) eingeschränkt ist, greift keine straßenbauliche Lösung.

Zur möglichen Reduzierung der Geschwindigkeitsvorgabe siehe Eingabe 2.2.

Abwägungsbeschluss zu 2.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

3. mündliche Anregung im Bauausschuss:

Wunsch auf Verlegung der Gehwegabsenkung (Kurvenbereich) nach Osten

Abwägung zu 3:

Im Bauausschuss der Offenlage wurde mündlich angeregt, die Gehwegabsenkung im Kurvenbereich auf östlicher Seite, nahe am RRB weiter nach Osten zu verlegen, um den Abstand von der Fußgängerquerung (in Richtung zum gegenüberliegenden Gehweg) bis zum Einmündungsbereich der Straße zu vergrößern. Dadurch soll der Fußgänger geschützt werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht besteht für den querenden Fußgänger ein größerer Schutz, wenn er sich im Sichtfeld des einmündenden Pkw-Verkehres befindet. Um den Fußgänger jedoch von dem aufgeweiteten Kurvenbereich etwas abzurücken, wurde die Absenkung um 2 Meter nach Osten verschoben, die gegenüberliegende Absenkung wurde ebenfalls nach Osten verbreitert.

Abwägungsbeschluss zu 3:

Der Bauausschuss beschließt, den Absenkungsbereich im Kurvenbereich des Gehweges am Regenrückhaltebecken um 2 Meter in östliche Richtung zu verschieben und die gegenüberliegende Zufahrtsabsenkung vor Haus Nr. 112b um 50 cm nach Osten zu verbreitern.

4. Sammeleingabe (Anlage 3):

Wunsch auf Einrichtung einer T-30-Zone

Abwägung zu 4:

4 Familien vom Ausbauabschnitt haben eine Eingabe zur Einrichtung einer T-30-Zone am Salzweg eingereicht, die von insgesamt 69 Anliegern, die im Bereich zwischen der Königseschstraße und dem Diemelweg wohnen, unterzeichnet wurde.

Dabei wurde angeregt, die momentane Ausweisung auf 30 km/h beizubehalten bzw. eine T-30-Zone von der Königseschstraße bis zum Steinburgweg durchgehend einzurichten.

Dazu wurde der Aspekt der Trauer Gottesdienste aufgeführt, die nicht durch erhöhte Geschwindigkeiten und damit verbundenem Lärm gestört werden sollten und die von vielen auswärtigen Trauergästen besucht werden, die nach dem Einparken am Straßenrand als Fußgänger die Straße queren.

Weiterhin wird der Nachteil der wechselnden Geschwindigkeitsbeschränkungen benannt, da im nördlichen Teil eine Geschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt ist und im Süden (Steinburgweg) ebenfalls.

Eine höhere Tempoangabe (von 50 km/h) aufgrund der Klassifizierung als Sammelstraße kann nicht nachvollzogen werden, zumal sich seitlich des Salzweges viele T-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche anschließen. Daher wird gewünscht, das verbleibende Stück von 900 m Länge ebenfalls als T-30-Zone auszuweisen.

Im nördlichen Bereich fahren schon jetzt viele Radfahrer auf der Straße, da der Geh-/Radweg sehr uneben ist (Beschilderung „Radfahrer frei“).

Aufgrund des Geschäftszentrum an der Neuenkirchener Straße/Felsenstraße erwarten die Anlieger eine Zunahme von Radfahrern und Fußgängern.

Da u.a. auch viele junge Familien mit Kindern am Salzweg wohnen, werden die Schulkinder den Salzweg auch als Schulweg nutzen. Der unzureichende Radweg wird laut Einschätzung der Anlieger dazu führen, dass viele Kinder die Fahrbahn benutzen. Weiterhin werden die parkenden Autos am Fahrbahnrand als Gefahrenquelle benannt.

Speziell im Ausbauabschnitt Salzweg wird zum einen die Radwegführung in Höhe des Möhneweges als Gefahrenquelle eingestuft und ebenso der Bereich für Fußgänger vor und in der Unterführung. Aufgrund der unübersichtlichen Lage wird die Reduzierung auf 30 km/h für erforderlich gehalten.

Ferner führen die Anlieger die vom ADFC gemachten Angaben über die Vorteile von Tempo 30 an (s. Eingabe S. 3+4).

Zum Schluss der Eingabe wird gefordert, in den Sammelstraßen von Rheine grundsätzlich Tempo 30 km/h einzurichten, um Lärm- und Feinstaubbelastungen zu reduzieren.

Die Anlieger wünschen die Errichtung der T-30-Zone für den Abschnitt Königseschstraße bis Steinburgweg, oder zumindest eine Ausweisung auf 30 km/h im Ausbauabschnitt (wie zurzeit).

Die derzeitige Beschilderung von 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung beruht darauf, dass sich die vorhandene Fahrbahn in einem schlechten Zustand befindet und für Fußgänger kein geschützter Seitenraum zur Verfügung steht.

Obwohl der Ausbaubereich des Salzweges nicht als reine Wohn- und Erschließungsstraße einzustufen ist, sondern auch eine sammelnde und verbindende Funktion hat, soll die Straße im Bereich von Haus Nr. 112b (ab der Kurve) bis zur Einmündung Königseschstraße nach dem Ausbau in die vorhandenen T-30-Zonen einbezogen werden.

Die Eingabe wurde zuständigkeitshalber an den Arbeitskreis „Verkehr“ (AKV) weitergeleitet. Dieser hat sich in seiner letzten Sitzung für die Einbeziehung des Salzweges in die bestehenden T-30-Zonen ausgesprochen, da der Salzweg insgesamt eine niedrige Verkehrsbelastung aufweist. Ein ungewolltes Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf andere parallelverlaufende Wohnstraßen ist nicht zu befürchten.

Die Buslinie C 11 „Königsesch“, die Teile des Salzweges befährt, hat zurzeit noch ausreichende Zeitreserven. Die durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu erwartende Verlängerung der Fahrzeit ist nur marginal zu erwarten. Die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine (VSR) und die Verkehrsbetriebe Mersch haben keine Bedenken hiergegen erhoben.

Abwägungsbeschluss zu 4:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe und die Entscheidung des AKV zur Kenntnis.
Siehe auch Eingabe 2.2 und Eingabe 5

5. mündliche Anregung:

Fortführung der T-30-Zone ab dem Steinburgweg

Abwägung zu 5:

Von einem Anwohner des Salzweges außerhalb des Ausbauabschnittes wird angeregt, die T-30-Zone, die vom Steinburgweg bis kurz vor die Unterführung reicht, bis zum Ausbaubereich des Salzweges (Möhneweg) fortzuführen.

Die derzeitige Beschilderung von 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung beruht darauf, dass sich die vorhandene Fahrbahn in einem schlechten Zustand befindet und für Fußgänger kein geschützter Seitenraum zur Verfügung steht.

Obwohl der Ausbaubereich des Salzweges nicht als reine Wohn- und Erschließungsstraße einzustufen ist, sondern auch eine sammelnde und verbindende Funktion hat, soll die Straße im Bereich von Haus Nr. 112b (ab der Kurve) bis zur Einmündung Königseschstraße nach dem Ausbau in die vorhandenen T-30-Zonen einbezogen werden.

Die Eingabe wurde zuständigkeitshalber an den Arbeitskreis „Verkehr“ (AKV) weitergeleitet. Dieser hat sich in seiner letzten Sitzung für die Einbeziehung des Salzweges in die bestehenden T-30-Zonen ausgesprochen, da der Salzweg insgesamt eine niedrige Verkehrsbelastung aufweist. Ein ungewolltes Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf andere parallelverlaufende Wohnstraßen ist nicht zu befürchten.

Die Buslinie C 11 „Königsesch“, die Teile des Salzweges befährt, hat zurzeit noch ausreichende Zeitreserven. Die durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h

auf 30 km/h zu erwartende Verlängerung der Fahrzeit ist nur marginal zu erwarten. Die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine (VSR) und die Verkehrsbetriebe Mersch haben keine Bedenken hiergegen erhoben.

Abwägungsbeschluss zu 5:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe und die Entscheidung des AKV zur Kenntnis.
Siehe auch Eingabe 2.2 und Eingabe 4

Information:

Aufgrund einer lichttechnischen Berechnung wurde eine zusätzliche Leuchte im Grünstreifen nahe des Diemelweges zur gleichmäßigen Ausleuchtung des Einmündungsbereiches ergänzt. Die Änderung wurde in die Planung übernommen.

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Salzweg (Möhneweg bis Unterführung)

Nachdem gegenüber vom Regenrückhaltebecken, im südlichsten Bereich des Salzweges die Wohnbebauung erfolgt ist, soll die **Fahrbahn** nochmalig hergestellt werden und erstmalig einseitige Gehwege erhalten.

Zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,00 vorgesehen, lediglich im Unterführungsbauwerk stehen nur 4,95 m Fahrbahnbreite zur Verfügung. Die Breite von 6,0 m ermöglicht die Begegnung von Pkw/Lkw, die Begegnung zweier Lastkraftwagen ist nur bei verminderter Geschwindigkeit möglich. Die als Sammelstraße klassifizierte Straße wird in Asphaltbauweise und im Trennungsprinzip mit seitlichen Hochborden hergestellt.

Um die Nutzung der Straße, besonders für Fußgänger sicherer zu gestalten, soll die Straße nun erstmalig mit **Gehwegen** ausgestattet werden. Aufgrund der Randlage und des geringen Fußgängeraufkommens wird auf beidseitige Gehwege verzichtet. Bei dem Ausbau im Trennungsprinzip soll auf der westlichen Seite ein Gehweg und weiter südlich auf der Seite des RRB ein weiterer einseitiger Gehweg gebaut werden. Die Breite liegt bei 2,0 m, lediglich am Unterführungsbauwerk muss die Breite aufgrund der Böschung auf 1,50 m reduziert werden. Zur Böschung hin werden sie z.T. mit Winkelstützen abgesichert.

Am Baubeginn (Höhe Möhneweg) werden die bestehenden beidseitigen Gehwege bis zur Einmündung in 1,75 m bzw. 1,85 m (3,5 m) Breite fortgeführt. Als Abgrenzung der plattierten Gehwege zur Fahrbahn hin dienen Hochbordsteine (Höhe 12 cm). An den gepflasterten Zufahrten (Betonsteinpflaster grau) werden die Borde auf 2 cm abgesenkt.

Die am Baubeginn in Höhe des Möhneweges gelegenen **Radwege** (Pflaster rot) werden bis zur Einmündung in 1,75 m Breite fortgeführt und enden dann mit einer Absenkung.

Die Beläge der Geh- und Radwege entsprechen dem üblichen Ausbaustandard für Straßen im Stadtgebiet.

Als Übergang zum vorhandenen Graben und zum Gelände des Regenrückhaltebeckens, sowie zu den angrenzenden Ackerflächen sind **Grünstreifen** gegenüber den Gehwegen angeordnet. Die Breite der Streifen liegt i. d. R. bei 2,0 m, weicht aber seitlich des Grabens davon ab (0,6 m bis 3,5 m). Zur Fahrbahn hin werden sie mit Hochbordsteinen eingefasst, die an

Zufahrten auf 2 cm abgesenkt werden. Die südliche Zufahrt zum RRB wird anstelle mit Pflaster lediglich mit Schotterrasen befestigt.

Im Bereich des Möhneweges wird ein Grünstreifen als Beet für die zwei vorhandenen Bäume eingeplant in etwa 1,5 - 1,6 m Breite.

Die **Entwässerung** erfolgt über 30 cm breite beidseitige Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen und Anschluss an den vorhandenen Regenwasserkanal.

Die energieeffiziente **Beleuchtungseinrichtung** mit einer Lichtpunkthöhe von 6,00 m entspricht dem Ausbaustandard.

Der Straßenausbau ist für das Jahr 2018 vorgesehen.

Abrechnung der Baukosten

Die Anlieger erhielten zur Offenlage ein Informationsschreiben der Bauverwaltung. Dieses Informationsschreiben enthielt neben dem Hinweis auf die Offenlage auch Angaben zur Beitragsabwicklung und zur **voraussichtlichen** Beitragshöhe.

Die Abrechnung der Erschließungsbeiträge für den nordwestlichen Gehweg und der Beleuchtung erfolgt nach den Bestimmungen des BauGB (90% Anliegeranteil). Die Straßenbaubeiträge für die Fahrbahn inkl. Oberbau und der Straßenentwässerung werden nach dem KAG NRW (50% Anliegeranteil für Haupteerschließungsstraßen) umgelegt.

Finanzierung

Die Durchführung der Baumaßnahme ist im Haushalts- und Investitionsplan für das Jahr 2018 vorgesehen. Die fehlende Ausgabeermächtigung in Höhe von 65 T€ wird überplanmäßig durch Minderausgaben beim Projekte 53014-9051 „Düsterbergstraße“ bereitgestellt.

Anlagen:

- Anlagen 1 bis 3: schriftliche Eingaben
- Anlage 4: Lageplan der Abwägung