

Vorlage Nr. 284/23

Betreff: **Krumme Straße / Steinfurter Straße – Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße**

- I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
- II. Festlegung des Bauprogramms

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	24.08.2023	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Eigenbetrieb	Technische Betriebe Rheine
Produkt 5301	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produkt 5302	Bauverwaltung
Produktgruppe 58	Umwelt und Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
<input checked="" type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich	
Ergebnisplan		Investitionsplan	
Erträge	€	Einzahlungen	550.000 €
Aufwendungen	9.800 €	Auszahlungen	1.290.000 €
Verminderung Eigenkapital	9.800 €	Eigenanteil	740.000 €
Finanzierung gesichert			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
durch			
<input checked="" type="checkbox"/>	Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-598 und 53014-02027		
<input checked="" type="checkbox"/>	sonstiges (siehe Begründung)		

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Beschluss des Bau- und Mobilitätsausschusses:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die unter Ziffer I / Begründung aufgeführten Abwägungen.

- Beschlussvorschläge siehe Begründung –

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau / Umgestaltung der Krumme Straße / Steinfurter Straße zu einer Fahrradstraße zwischen der Lindenstraße und der Straße In den Wiesen:

Es ist ein Umbau im Separationsprinzip vorgesehen.

Zudem ist geplant, die Maßnahme auf Grund der unterschiedlichen Zustandsdaten der Querschnittsbestandteile, die Straße in vier Streckenabschnitte zu unterteilen, da in einigen Abschnitten eine Erneuerung ansteht und in anderen Abschnitten lediglich die bestehende Straße durch Einrichtung einer Fahrradstraße mit den zugehörigen Ausstattungselementen versehen wird.

Die Planung der Fahrradstraße zwischen der Lindenstraße und der Straße In den Wiesen erfolgt nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23).

1. Ausbauabschnitt zwischen Lindenstraße und Sprickmannstraße:

in diesem Abschnitt soll die Straße in gesamter Breite (inklusive Gehwege) erneuert werden und nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), ausgestattet werden.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 5,50 m.

b. Gehwege:

Die Gehwege in diesem Abschnitt sollen in den Breiten zwischen 2,00 – 2,90 m ausgebaut werden

c. Parkstreifen:

Auf der Seite der Wohngrundstücke (südlich) ist ein Parkstreifen mit einer Breite von 2,00 m entlang des Sicherheitstrennstreifens an der Fahrgasse eingepplant. Der Parkstreifen wird in Pflasterbauweise ausgeführt.

d. Verkehrsgrün:

Am Beginn / Ende der Fahrradstraße (Einmündung Krumme Straße / Lindenstraße und Kreuzung Steinfurter Straße / Sprickmannstraße) und im Bereich des gepl. Parkstreifens werden Grünbeete mit Baumbepflanzung / Strauchbepflanzung und mit Unterpflanzung eingeplant. Einfassung der Grünbeete mit 12 cm Hochborden. Der bestehenden Straßengrünstreifen an der Nordseite der Krumme Straße wird zum Teil als Gehwegfläche überbaut.

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

f. Beleuchtung

Erneuerung der Beleuchtung durch energieeffiziente Straßenbeleuchtung mit einer LPH von 6 m.

2. Ausbauabschnitt zwischen Sprickmannstraße und Beethovenstraße

In diesem Abschnitt wird lediglich die Fahrbahn erneuert und nach aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), ausgestattet. Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von rund 5,70 m.

b. Gehwege:

Die Gehwege in diesem Abschnitt bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

Der vorhandene Parkstreifen entlang der Steinfurter Straße wird in diesem Ausbaubereich beibehalten und in einer Breite von 2,00 m in Pflasterbauweise hergestellt.

d. Verkehrsgrün:

Im Kreuzungsbereich Schumannstraße / Steinfurter Straße sind Fahrbahneinengungen mit Hilfe von Grünbeeten mit Strauchbepflanzung und mit Unterpflanzung eingeplant. Einfassung der Grünbeete mit 12 cm Hochborden. Zwischen den Grünbeeten beträgt die Breite der Fahrgasse 4,00 m.

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

f. Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung bleibt in diesem Ausbauabschnitt erhalten.

3. Ausbauabschnitt zwischen Zeppelinstraße und Quellenstraße

In diesem Abschnitt sind lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant, um die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), zu erzielen. Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

a. Fahrbahn:

Die vorh. Fahrbahn bleibt unverändert bestehen.

b. Gehwege:

Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

In diesem Abschnitt ist aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

d. Verkehrsgrün:

Mit Hilfe von Pflanzbeeten entsteht im Einmündungsbereich Steinfurter Straße / Riedstraße (etwa in Höhe der Grundstückszufahrt Haus-Nr. 125) eine Fahrbahneinengung. Zwischen den Pflanzbeeten beträgt die Breite der Fahrgasse 4,00 m. In Höhe Haus-Nr. 136 ist eine weitere Fahrgasseneinengung in einer Länge von etwa 5,00 m mit Hilfe von Pflanzbeeten geplant. Auch hier beträgt die Fahrgassenbreite zwischen den Pflanzbeeten 4,00 m. Der Einmündungsbereich Steinfurter Straße / Bastweg wird wie die Einmündung Steinfurter Straße / Riedstraße ausgestattet.

e. Entwässerung:

Die vorh. Entwässerungseinrichtungen bleiben unverändert bestehen

f. Beleuchtung

Erneuerung der Beleuchtung durch energieeffiziente Straßenbeleuchtung mit einer LPH von 6 m.

4. Ausbauabschnitt zwischen Quellenstraße und der Straße in den Wiesen

In diesem Abschnitt erfolgt ein Vollausbau der Fahrbahn und die Fahrradstraße soll nach aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), ausgestattet werden. Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von rund 4,70 m.

b. Gehwege:

Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

In diesem Abschnitt ist aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

d. Verkehrsgrün:

In diesem Abschnitt ist aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Anordnung von Pflanzbeeten möglich.

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

f. Beleuchtung

Erneuerung der Beleuchtung durch energieeffiziente Straßenbeleuchtung mit einer LPH von 6 m.

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung für die Fahrradstraße Krumme Straße / Steinfurter Straße hat in der Zeit vom 31.05.2023 bis zum 16.06.2023 im Rathaus der Stadt Rheine - Klosterstraße 14, in den Diensträumen des Fachbereiches Planen und Bauen - Mobilitäts- und Verkehrsplanung - stattgefunden.

Im Rahmen der Offenlage sind 6 Anlieger erschienen. Es wurden 6 schriftliche Eingaben eingereicht. Die Eingaben sind als Anlagen Nr. 1 bis 6 beigefügt.

Zusätzlich fand am 07.06.2023 in der Zeit von 18 bis 19:30 Uhr eine Anliegerversammlung im Haus Wohnungsverein statt, bei der 10 Anlieger anwesend waren.

1. Eingabe (Anlage 1):

1.1. Widerspruch gegen das Parkverbot

Abwägung zu 1.1.:

Die Anliegerin legt Widerspruch gegen das Parkverbot auf der Steinfurter Straße ein, wenn sie zu einer Fahrradstraße umgebaut wird.

Die Unfälle, die sich am häufigsten im Längsverkehr von Fahrradstraßen ereignen, sind oft auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Besonders die Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle (unachtsam geöffnete Autotüren) stellen für Radfahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko und somit auch einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Zudem muss auch ein „wildes Parken“ direkt auf der Fahrbahn der Fahrradstraße verhindert werden, weil dadurch der Verkehrsfluss und die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrradstraße erheblich behindert und gestört wird. Aufgrund des erhöhten Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren.

Falls auf Parkstände im Verlauf der Fahrradstraße aus zwingenden Gründen trotzdem nicht verzichtet werden kann, sollen diese nach Möglichkeit als Längsparkflächen ausgebildet werden. Dabei ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und dem Parkstand zwingend erforderlich. Die Breite der Fahrgasse auf der Fahrradstraße ist mit 4,00 m veranschlagt. Zudem muss auch ein Begleitstreifen in einer Breite von mindestens 0,50 m zwischen dem Gehweg und der Fahrgasse eingeplant werden und die Breite des Parkstands muss mindestens 2,00 m betragen. Somit wird bei der Anlage eines Parkstands eine Fahrbahn in einer Breite von mindestens 7,25 m zwischen den Gehwegen benötigt.

Im 1. Ausbauabschnitt soll die Straße in gesamter Breite (inklusive Gehwege) erneuert werden. Da die Verkehrsparzelle breit genug ist, ist in diesem Abschnitt die Möglichkeit gegeben, auf der Seite der Wohngrundstücke einen Parkstreifen mit einer Breite von 2,00 m entlang des Sicherheitstrennstreifens an der Fahrgasse anzulegen.

Im 2. Ausbauabschnitt zwischen der Sprickmannstraße und der Beethovenstraße wird lediglich die Fahrbahn in Vollausbau saniert. Die vorhandenen Gehweganlagen bleiben in diesem Abschnitt unverändert bestehen. Der vorhandene Parkstreifen entlang der Steinfurter Straße wird in diesem Ausbauabschnitt auch beibehalten und in einer Breite von 2,00 m in Pflasterbauweise hergestellt.

Da im 3. Ausbauabschnitt lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant sind und im 4. Ausbauabschnitt nur für die Fahrbahn ein Vollausbau geplant ist, bleiben die vorhandenen Gehweganlagen unverändert bestehen. Die Fahrbahn weist in diesen Ausbauabschnitten eine Breite zwischen 4,60 m und 6,20 m auf und ist für die Anlegung eines Parkstreifens nicht ausreichend. Somit ist in diesen beiden Ausbauabschnitten aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

Im Abschnitt zwischen dem Bastweg bis zur Straße In den Wiesen ist nach § 12 Absatz 1 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung StVO das Halten an engen Straßenstellen ohnehin unzulässig. Dies gilt auch ohne Ausschilderung erst recht für das Parken, denn es handelt sich hier um ein gesetzliches Haltverbot. Eng ist eine Straßenstelle, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von mind. 0,5 m (je 0,25 m rechts und links) nicht mehr gewährleistet ist. Verkehrsteilnehmer, die dort halten oder parken, ohne dabei eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m übrig zu lassen, begehen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Im oben erwähnten Straßenabschnitt sind lediglich Straßenbreiten von maximal 4,66 vorhanden. Daher sind alle Anlieger in diesem Bereich gehalten, ihre Fahrzeuge zunächst auf den eigenen Stellplätzen unterzubringen. Wo dies nicht möglich ist, muss auf andere zum Parken geeignete Straßen und Parkplätze ausgewichen werden.

Im Abschnitt zwischen der Beethovenstraße und der Zeppelinstraße ist bereits in 2022 eine Fahrradstraße eingerichtet worden. Hier erfolgen lediglich Anpassungen in Bezug auf die

aktuellen Qualitätsstandards. Die bereits vorhandene Parkflächen bleiben auch in diesem Abschnitt weiterhin erhalten.

Abwägungsbeschluss zu 1.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 7 bis 14)

2. Eingabe (Anlage 2):

2.1. vorh. Leuchte zwischen der Hausnummer 127 und der Hausnummer 129

Abwägung zu 2.1.:

Die vorh. Leuchte am Standort Steinfurter Straße 127 / 129 soll am vorhandenen Standort erneuert werden, da hier eine Wegeparzelle auf die Steinfurter Straße führt, und so bessere Ausleuchtung erwartet wird.

Mit der vorgelegten Planung wird der Straßenraum ausreichend ausgeleuchtet. Eine Möglichkeit, die Beleuchtungssituation am Radweg zu verbessern, ist eine zusätzliche Installation einer Radwegleuchte.

Dadurch muss die Aufteilung, der bereits berechneten Beleuchtungsanlage an der der Steinfurter Straße, nicht neu vorgenommen werden. Die Standorte der betroffenen Leuchten wurden mit den Stadtwerken Rheine abgestimmt und entsprechend angepasst.

Abwägungsbeschluss zu 2.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die zusätzliche Installation einer Radwegleuchte. Die beigefügten Lagepläne wurden entsprechend angepasst (siehe Anlage 12).

3. Eingabe (Anlage 3):

3.1. Bedenken an der Einrichtung des Parkverbots

Abwägung zu 3.1.:

Der Anlieger äußert Bedenken an der Einrichtung des Parkverbots an der Steinfurter Straße im Zuge des Ausbaus zur Fahrradstraße im 3. Ausbauabschnitt. In diesem Bereich sei der Bedarf an Parkplätzen sehr hoch, was durch die Besitzer der vorh. Mehrfamilienhäuser nicht gedeckt wird / werden kann. Die Anwohner werden durch die Einrichtung des Parkverbots gezwungen auf die Stichstraßen auszuweichen.

Eine Anregung wäre, wie in den anderen Abschnitten, feste Parkplätze auf der Straße zu schaffen.

Die Unfälle, die sich am häufigsten im Längsverkehr von Fahrradstraßen ereignen, sind oft auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Besonders die Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle (unachtsam geöffnete Autotüren) stellen für Radfahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko und somit auch einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Zudem muss auch ein „wildes Parken“ direkt auf der Fahrbahn der Fahrradstraße verhindert werden, weil dadurch der Verkehrsfluss und die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrradstraße erheblich behindert und gestört wird. Aufgrund des erhöhten Risikos sind Fahrradstraßen, in denen

Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren.

Falls auf Parkstände im Verlauf der Fahrradstraße aus zwingenden Gründen trotzdem nicht verzichtet werden kann, sollen diese nach Möglichkeit als Längsparkflächen ausgebildet werden. Dabei ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und dem Parkstand zwingend erforderlich. Die Breite der Fahrgasse auf der Fahrradstraße ist mit 4,00 m veranschlagt. Zudem muss auch ein Begleitstreifen in einer Breite von mindestens 0,50 m zwischen dem Gehweg und der Fahrgasse eingeplant werden und die Breite des Parkstands muss mindestens 2,00 m betragen. Somit wird bei der Anlage eines Parkstands eine Fahrbahn in einer Breite von mindestens 7,25 m zwischen den Gehwegen benötigt.

Im 1. Ausbauabschnitt soll die Straße in gesamter Breite (inklusive Gehwege) erneuert werde. Da die Verkehrsparzelle breit genug ist, ist in diesem Abschnitt die Möglichkeit gegeben auf der Seite der Wohngrundstücke ein Parkstreifen mit einer Breite von 2,00 m entlang des Sicherheitstrennstreifens an der Fahrgasse anzulegen.

Im 2. Ausbauabschnitt zwischen der Sprickmannstraße und der Beethovenstraße wird lediglich die Fahrbahn in Vollausbau saniert. Die vorhandenen Gehwegenanlagen bleiben in diesem Abschnitt unverändert bestehen. Der vorhandene Parkstreifen entlang der Steinfurter Straße wird in diesem Ausbauabschnitt auch beibehalten und in einer Breite von 2,00 m in Pflasterbauweise hergestellt.

Da im 3. Ausbauabschnitt lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant sind und im 4. Ausbauabschnitt nur für die Fahrbahn ein Vollausbau geplant ist, bleiben die vorhandenen Gehwegenanlagen unverändert bestehen. Die Fahrbahn weist in diesen Ausbauabschnitten eine Breite zwischen 4,60 m und 6,20 m auf und ist für die Anlegung eines Parkstreifens nicht ausreichend. Somit ist in diesen beiden Ausbauabschnitten aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

Im Abschnitt zwischen dem Bastweg bis zur Straße In den Wiesen ist nach § 12 Absatz 1 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung StVO das Halten an engen Straßenstellen ohnehin unzulässig. Dies gilt auch ohne Ausschilderung erst recht für das Parken, denn es handelt sich hier um ein gesetzliches Haltverbot. Eng ist eine Straßenstelle, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von mind. 0,5 m (je 0,25 m rechts und links) nicht mehr gewährleistet ist. Verkehrsteilnehmer, die dort halten oder parken, ohne dabei eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m übrig zu lassen, begehen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Im oben erwähnten Straßenabschnitt sind lediglich Straßenbreiten von maximal 4,66 vorhanden. Daher sind alle Anlieger in diesem Bereich gehalten, ihre Fahrzeuge zunächst auf den eigenen Stellplätzen unterzubringen. Wo dies nicht möglich ist, muss auf andere zum Parken geeignete Straßen und Parkplätze ausgewichen werden.

Im Abschnitt zwischen der Beethovenstraße und der Zeppelinstraße ist bereits in 2022 eine Fahrradstraße eingerichtet worden. Hier erfolgen lediglich Anpassungen in Bezug auf die aktuellen Qualitätsstandards. Die bereits vorhandene Parkflächen bleiben auch in diesem Abschnitt weiterhin erhalten.

Abwägungsbeschluss zu 3.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 13).

4. Eingabe (Anlage 4):

4.1. Baumbeet direkt vor der "neuen" Grundstückszufahrt

Abwägung zu 4.1.:

Der Anlieger äußert den Einwand, dass in der jetzigen Planung zum Umbau der Krumpfen Straße zur Fahrradstraße ein Baumbest direkt vor seiner "neuen" Grundstückszufahrt vorgesehen ist. Die Grundstückszufahrt gibt es erst seit ca. 1-2 Jahre und wurde im Rahmen eines Bauantrags für einen Wohnmobil - Carport von der Stadt Rheine genehmigt.

Zum Zeitpunkt der beauftragten Vermessungsarbeiten war die neue Grundstückszufahrt noch nicht errichtet. Dieser Umstand führte nun dazu, dass die besagte Zufahrt in den aktuellen Topographienaufnahmen nicht eingepflegt wurde. Nach einer Ortsbesichtigung wurde das geplante Pflanzbest in Richtung Lindenstraße verschoben.

Abwägungsbeschluss zu 4.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt das geplante Pflanzbest in Richtung Lindenstraße zu verschieben. Die beigefügten Lagepläne wurden entsprechend angepasst (siehe Anlage 7).

5. Eingabe (Anlage 5):

5.1. Erhalt der Bestandsbäume

Abwägung zu 5.1.:

Die Anlieger möchten dringend an die Politik der Stadt appellieren, die über 50 Jahre alten Bestandsbäume in diesem Bauabschnitt zu erhalten, die im Zuge der Umbaumaßnahmen lt. aktueller Planung der Stadt Rheine entfernt werden sollen.

In dem vorhandenen Straßengrünstreifen an der Nordseite der Krumpfen Straße und der Steinfurter Straße befinden sich insgesamt 10 ältere Einzelbäume/Bestandsbäume, die nach der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Rheine geschützt sind. Der für den Planbereich geltende Bebauungsplan Nr. 93, Kennwort „Wassersstraße“ weist für die vorhandenen Bestandsbäume keine Erhaltungsgebote aus.

Bei den Bestandsbäumen, die in dem durchgehenden Straßengrünstreifen an der Nordseite der Krumpfen Straße stehen, handelt es sich um 5 Kugel-Spitzahornbäume mit Stammumfängen von 90-140 cm, 2 Birken mit Stammumfängen von 140-160 cm, einen mehrstämmigen Feuerahorn mit einem Gesamt-Stammumfang von ca. 190 cm und einen dreistämmig gewachsenen Spitzahorn mit einem Gesamt-Stammumfang von 240 cm. Gegenüber dem Grundstück Steinfurter Straße 25 steht in dem betreffenden Straßengrünstreifen zudem noch ein Eschenahorn mit einem Stammumfang von etwa 150 cm. Die genannten Bestandsbäume haben ein Alter von ca. 50 bis 80 Jahren.

Die Planung sieht vor, dass der bestehenden Straßengrünstreifen zum Teil als Gehwegfläche überbaut werden soll. Im östlichen Teil der Krumpfen Straße wird der bestehende, etwa 1,90 m breite Grünstreifen komplett überbaut. Dies erfordert hier die Beseitigung von 3 Bestandsbäumen (Kugel-Spitzahorn, Alter ca. 50-70 Jahre). Im westlichen Teil der Krumpfen Straße soll der hier ca. 3 bis 6 m breite Grünstreifen in einer Breite von ca. 1,0 bis 1,5 m mit Gehweg überbaut werden. Dadurch wird es bei 5 Bestandsbäumen zu erheblichen Eingriffen in den Wurzelraum mit Beseitigung oder Beschädigung von versorgungs- und standortsicherheitsrelevantem Wurzelwerk kommen, womit eine weitere Erhaltung dieser Bestandsbäume nicht mehr möglich sein wird. Eine Überbauung des Wurzelraumes, ohne erhebliche Schädigung des vorhandenen Wurzelwerkes, ist hier technisch leider nicht möglich. Betroffen sind hier 2

etwa 80 Jahre alte Birken, die bereits erhebliche Vitalitätsdefizite und Kronenauflichtungen aufweisen, ein dreistämmig gewachsener Spitzhornbaum sowie 2 Kugel-Spitzahornbäume. Ein mehrstämmig gewachsener Blutpflaumen-Großstrauch sowie ein dreistämmiger Feuerahornbaum können hier voraussichtlich erhalten werden.

Für die insgesamt 9 zu entfernenden Bestandsbäume sind gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Rheine insgesamt 20 Ersatzbäume anzupflanzen. Als Ersatz sind gleichwertige Laubbäume als Hochstämme mit einem Stammumfang von mind. 20 cm anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten. In dem verbleibenden Grünstreifen an der Nordseite der Krumme Straße ist die Anpflanzung von 15 geeigneten, schmalkronigen Straßenbäumen vorgesehen. In den neu herzustellenden Straßengrünbeeten an der südlichen Straßenseite der Krumme Straße und der Steinfurter Straße sollen 7 weitere Straßenbäume neu angepflanzt werden. Somit können die erforderlichen Ersatzanpflanzungen in vollem Umfang im Planbereich umgesetzt werden.

Abwägungsbeschluss zu 5.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 7 bis 8).

5.2. Weitere Vorteile der dicht gewachsenen Kronen der Bestandsbäume

Abwägung zu 5.2.:

Weitere Vorteile der dicht gewachsenen Kronen der Bestandsbäume:

- *Lärmschutz zum Thyssengelände mit LKW-Verkehr und Beladungen*
- *Erhalt der Brut- und Nistplätze für diverse, heimische Vögel in den dichten Kronen*
- *Sichtschutz zu den riesigen, teilweise unbewohnten und stark renovierungsbedürftigen Fabrikgebäuden der Firma Thyssen*
- *Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Stadtbildes*

Schallschutzwirkungen von Bepflanzungen werden meist erheblich überschätzt. Nachweislich bewirkt erst ein 100 m breiter und dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB. Somit bringen einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher so gut wie keinen Schallschutz und dienen nur als gestalterisches und ökologisches Element zur Aufwertung des Straßenraums.

Für die zu entfernenden Bestandsbäume, die zum Teil bereits erhebliche Vitalitätsdefizite und Kronenauflichtungen aufweisen, werden als Ersatz gleichwertige Laubbäume als Hochstämme mit einem Stammumfang von mind. 20 cm angepflanzt. In dem verbleibenden Grünstreifen an der Nordseite der Krumme Straße ist die Anpflanzung von 15 geeigneten, schmalkronigen Straßenbäumen vorgesehen. Es ist geplant, die erforderlichen Rodungsarbeiten nur im Zeitraum vom 01. Oktober 2023 bis Ende Februar 2024 durchzuführen, so dass die Nist- und Brutzeit der Vögel berücksichtigt wird.

Durch die Neuanpflanzung der Bäume entsteht an der Krumme Straße eine Art Baumallee, wodurch weiterhin der Sichtschutz zu den Fabrikgebäuden gewährleistet ist. Auch erhofft die Stadt Rheine durch diese Baumallee eine Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und Aufwertung des Stadtbildes.

Abwägungsbeschluss zu 5.2:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 7 bis 8).

5.3. Einkerbungen in Höhe der Bestandsbäume

Abwägung zu 5.3.:

Den Anliegern stellt sich die Frage, warum dann die Bäume verschwinden müssen und nicht, wie erfolgreich in der Lindenstraße gezeigt, der Gehweg einfache Einkerbungen in Höhe der Bestandsbäume aufweist und somit der Erhalt der Bestandsbäume ohne jeglichen Mehraufwand gesichert werden könnte.

Die Planung sieht vor den vorhandenen Grünstreifen an der Nordseite der Krumme Straße in einer Breite von ca. 1,0 bis 1,5 m mit Gehweg zu überbauen. Dadurch wird es bei den Bestandsbäumen zu erheblichen Eingriffen in den Wurzelraum mit Beseitigung oder Beschädigung von versorgungs- und standsicherheitsrelevantem Wurzelwerk kommen, womit eine weitere Erhaltung dieser Bestandsbäume nicht mehr möglich sein wird. Nach Prüfung durch die zuständige Fachabteilung Umwelt, Klimaschutz und Grünplanung wurde festgestellt, dass eine Überbauung des Wurzelraumes, ohne erhebliche Schädigung des vorhandenen Wurzelwerkes hier technisch leider nicht möglich ist.

Abwägungsbeschluss zu 5.3:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 7 bis 8).

5.4. Kein Bedarf an Anliegerparkplätzen

Abwägung zu 5.3.:

Die Stadt Rheine gibt an, die geplanten Parkplätze für die Anwohner zu bauen. Die Anwohner dieses Abschnitts der Krummen Straße sind sich einig, dass sie als Bewohner einer Anliegerstraße keine Parkplätze benötigen und finanzieren, die letztlich nur durch anliegerfremde Berufspendler/Schüler/Langzeitparker (Urlauber), Bahnbedienstete und Bahnreisende genutzt und belegt werden und dass mit den eigenen Grundstücksplätzen der Parkbedarf erfüllt ist.

Da sich die Krumme Straße in unmittelbarer Nähe sowohl zum Hauptbahnhof Rheine als auch zur Innenstadt befindet, weist gerade dieser Straßenzug eine wichtige Erschließungsfunktion auf. Bei einem eingeschränkten Parkverbot durch Verkehrszeichen und keine Parkmöglichkeiten in Verlauf der Krumme Straße besteht hier eine erhöhte Gefahr, dass trotzdem Autos widerrechtlich oder auf Gehwegen, vor Grundstückszufahrten und im Halteverbot abgestellt werden. Das würde die Radfahrer und die Fußgänger gefährden und anderen Verkehrsteilnehmern die Sicht versperren. Um diesem unregelmäßigem, „wildem“ Falschparken entgegen zu wirken und das Sicherheitsrisiko für den Fuß- und Radverkehr so gering wie möglich zu halten, ist es erforderlich im Bereich der Krumme Straße einen Längsparkstreifen mit den benötigten Sicherheitsabständen anzulegen. Der Parkstreifen trägt somit zu einem geordneten Parken bei.

Abwägungsbeschluss zu 5.4:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 7 bis 8).

6. Eingabe (Anlage 6):

6.1. Verzicht auf Fahrbahneinengungen

Abwägung zu 6.1.:

Fahrbahneinengungen dienen nicht der Sicherheit der Radfahrer, denn diese müssen in diesem Bereich ihre Fahrspur verlassen. Im Begegnungsverkehr mit anderen Radfahrern kann es in diesem Bereich sehr eng werden. Erst recht eng wird es, wenn ein Kfz Gegenverkehr hat. Hier muss es abbremsen, notfalls anhalten. Das Wiederanfahren ist mit einem erhöhten Ausstoß von Abgasen verbunden. Das Verkehrsaufkommen ist [...] so gering, dass es eine Fahrbahneinengung nicht rechtfertigen würde.

Für eine Fahrbahneinengung muss die neu asphaltierte Straße wieder aufgerissen und wahrscheinlich wieder angeflickt werden, was nicht schön aussieht und was unnötige Kosten verursacht.

Die Beete müssen bepflanzt und ganzjährig gepflegt werden.

Die Fahrzeuge der Straßenreinigung können die letzten Ecken der Fahrbahneinengungen nicht kehren.

Bei einem Starkregen wird das Kanalsystem um das Volumen der Beete der Einengungen mehr belastet.

Laut Leitfaden Fahrradstraße von der AGFS soll eine Fahrradstraße als wichtige Hauptverbindungsachse ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten werden. Da sich jedoch die meisten Fahrradstraßen innerhalb bebauter befinden und demzufolge im Zuge von Streckenabschnitten, die in den meisten Fällen eine Erschließungsfunktion übernehmen, kann hier der Kfz-Verkehr nicht vollständig ausgeschlossen werden. Aus diesen Gründen ist es wichtig, durch entsprechende Netzplanung so wenig wie möglich Anliegerverkehre, Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre über die Fahrradstraßen zu führen.

Durch die Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, zu denen auch die Fahrbahneinengungen zählen, werden die in Fahrradstraßen geltende Geschwindigkeiten von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten und die unerwünschten Durchgangs- und Schleichverkehre des Kraftfahrzeugverkehrs herausgehalten. Denn eine Geradlinigkeit der Fahrgasse verleitet die Autofahrer nämlich schnell zum Fahren mit erhöhten Geschwindigkeiten. Durch die Anordnung von Fahrbahneinengungen wird diese Geradlinigkeit für die Kfz-Verkehre unterbrochen, da bei einer Fahrbahnbreite von 4,00 m im Bereich der geplanten Engstellen kein Begegnungsverkehr möglich ist. Die Fahrgasse für den Radverkehr bleibt jedoch weiterhin geradlinig und die Fahrgassenbreite zwischen den Fahrbahneinengungen ist so bemessen, dass für den Radverkehr keine Sicherheitsdefizite oder Verlustzeiten entstehen. Auch Begegnungsverkehr und Nebeneinanderfahren für Radfahrer ist in diesen Bereichen möglich, da hier die Verkehrsräume des Radverkehrs (ERA 2010) eingehalten werden.

Die Lärmbelästigung sowie CO₂ – Belastung, verursacht durch Abbrems- und Anfahrvorgänge, ist auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens hier zu vernachlässigen.

Zu dem Zeitpunkt der Deckensanierung vor ca. 2 Jahren, waren die genauen Standorte der Grünbeete noch nicht bekannt. Diese werden nun im Zuge der Maßnahme nachträglich eingerichtet. Hierbei sind Aufbrüche in der Fahrbahn selbstverständlich unvermeidbar. Diese Vorgehensweise ist jedoch üblich im Straßenbau. Im Zuge der Ausführung wird jedoch versucht, die Fläche der Fahrbahnaufbrüche auf ein Minimum zu reduzieren.

Auch die Bepflanzung und spätere Unterhaltung der Pflanzbeete wird seitens der Technischen Betriebe Rheine gewährleistet.

Das Kanalsystem wird beim Anlegen der Pflanzbeete entlastet, da das Wasser hier zukünftig

versickern kann.

Abwägungsbeschluss zu 6.1:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.2. Das geplante Verkehrsschild „Eingeschränktes Halteverbot“ ist überflüssig

Abwägung zu 6.2.:

Das geplante Verkehrsschild (286-20) ist überflüssig. Es handelt sich hier um eine reine Wohnstraße und schikaniert lediglich die Anwohner und deren Gäste. Zu vielen Häusern gehören heute mehr als ein Auto, das in der Garagenzufahrt geparkt werden kann. Und das andere Auto bzw. die anderen Autos, die zum Haus gehören?

Die Unfälle, die sich am häufigsten im Längsverkehr von Fahrradstraßen ereignen, sind oft auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Besonders die Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle (unachtsam geöffnete Autotüren) stellen für Radfahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko und somit auch einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Zudem muss auch ein „wildes Parken“ direkt auf der Fahrbahn der Fahrradstraße verhindert werden, weil dadurch der Verkehrsfluss und die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrradstraße erheblich behindert und gestört wird. Aufgrund des erhöhten Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren.

Falls auf Parkstände im Verlauf der Fahrradstraße aus zwingenden Gründen trotzdem nicht verzichtet werden kann, sollen diese nach Möglichkeit als Längsparkflächen ausgebildet werden. Dabei ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und dem Parkstand zwingend erforderlich. Die Breite der Fahrgasse auf der Fahrradstraße ist mit 4,00 m veranschlagt. Zudem muss auch ein Begleitstreifen in einer Breite von mindestens 0,50 m zwischen dem Gehweg und der Fahrgasse eingeplant werden und die Breite des Parkstands muss mindestens 2,00 m betragen. Somit wird für die Anlage eines Parkstands eine Fahrbahn in einer Breite von mindestens 7,25 m zwischen den Gehwegen benötigt.

Da im 3. Ausbauabschnitt lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant sind und im 4. Ausbauabschnitt nur für die Fahrbahn ein Vollausbau geplant ist, bleiben die vorhandenen Gehweganlagen unverändert bestehen. Die Fahrbahn weist in diesen Ausbauabschnitten eine Breite zwischen 4,60 m und 6,20 m auf und ist für die Anlegung eines Parkstreifens nicht ausreichend. Somit ist in diesen beiden Ausbauabschnitten aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

Im Abschnitt zwischen dem Bastweg bis zur Straße In den Wiesen ist nach § 12 Absatz 1 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung StVO das Halten an engen Straßenstellen ohnehin unzulässig. Dies gilt auch ohne Ausschilderung erst recht für das Parken, denn es handelt sich hier um ein gesetzliches Haltverbot. Eng ist eine Straßenstelle, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von mind. 0,5 m (je 0,25 m rechts und links) nicht mehr gewährleistet ist. Verkehrsteilnehmer, die dort halten oder parken, ohne dabei eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m übrig zu lassen, begehen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Im oben erwähnten Straßenabschnitt sind lediglich Straßenbreiten von maximal 4,66 vorhanden. Daher sind alle Anlieger in diesem Bereich gehalten, ihre Fahrzeuge zunächst auf den eigenen Stellplätzen unterzubringen. Wo dies nicht möglich ist, muss auf andere zum Parken geeignete Straßen und Parkplätze ausgewichen werden.

Abwägungsbeschluss zu 6.2:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.3. Man sollte es bei der jetzigen Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ lassen

Abwägung zu 6.3.:

Es müssen z.B. allein im Einmündungsbereich der Riedstraße, des Bastweges und der Quellenstraße je neun Verkehrsschilder aufgestellt werden! Man sollte es bei der jetzigen Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ lassen. Das bremst den Verkehr mehr aus als jedes Schild! Es hat hier meines Wissens in den letzten 62 Jahren noch nie Vorfahrtsprobleme oder Unfälle gegeben. (So lange wohne ich schon hier.) Der Schilderwald sollte nicht ausgebreitet und vergrößert werden! Diese Art von Inflation sollte verhindert werden und kann man sich sparen!

In Anlehnung an den Leitfaden Fahrradstraßen von der AGFS ist vorgesehen, die geplante Fahrradstraße nach Möglichkeit gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen zu bevorzugen. Da hierbei die Unterordnung der Nebenzufahrt immer eindeutig erkennbar sein muss, ist es notwendig die Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung zu verdeutlichen.

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße in Knotenpunkten ist deutlich mit einem Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) in Fahrtrichtung vor der einmündenden Straße, sowie mit dem Verkehrszeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) mit Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) und Verkehrszeichen 286-30 (Eingeschränktes Halteverbot Mitte-Aufstellung rechts) hinter der einmündenden Straße, zu beschildern.

Die einmündenden Straßen müssen auch deutlich mit den Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) sowie 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) beschildert werden. Somit ist es schon richtig, dass man pro Einmündung je neun Verkehrsschilder benötigt. Diese werden jedoch nach Möglichkeit gebündelt angebracht, so dass lediglich vier Schilderpfosten hierzu benötigt werden.

Abwägungsbeschluss zu 6.3:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.4. Es wurde keine Anliegerversammlung durchgeführt

Abwägung zu 6.4.:

Die Stadt denkt gar nicht daran, eine Anliegerversammlung durchzuführen.

Die Offenlage der Ausbauplanung für die Fahrradstraße Krumme Straße / Steinfurter Straße hat in der Zeit vom 31.05.2023 bis zum 16.06.2023 im Rathaus der Stadt Rheine - Klosterstraße 14, in den Diensträumen des Fachbereiches Planen und Bauen - Mobilitäts- und Verkehrsplanung - stattgefunden. In diesem Rahmen hatten alle Anlieger die Gelegenheit, sich zu den Ausbaumerkmalen zu äußern.

Zusätzlich fand am 07.06.2023 in der Zeit von 18:00 bis 19:30 Uhr im Haus des Wohnungs-

vereins eine Anliegerversammlung statt, bei der 10 Anlieger anwesend waren. Hierzu waren alle beitragspflichtigen Anlieger schriftlich eingeladen worden. Bei beitragspflichtigen Maßnahmen ist eine Anliegerversammlung gem. § 8a KAG erforderlich, um die Anlieger frühzeitig über eine beitragspflichtige Maßnahme zu informieren und ihnen eine Mitwirkungsmöglichkeit bei der Ausgestaltung der beitragsfähigen Straßenbaumaßnahme zu verschaffen.

Da für den Abschnitt zwischen der Zeppelinstraße und der Quellenstraße lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant sind, um die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen zu erzielen, werden für diesen Bereich keine Beiträge erhoben und keine Bürgerversammlung erforderlich.

Abwägungsbeschluss zu 6.4.:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis und beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

6.5. Der Anlieger fühlt sich durch das Anlegen von Engstellen behindert und belästigt

Abwägung zu 6.5.:

Durch das Anlegen von Engstellen fühle ich mich sowie die übrigen Anlieger behindert und belästigt, was leicht zu vermeiden wäre. „Rechts vor links“ ist verkehrsberuhigend genug, da sind Verengungen völlig überflüssig!

Laut Leitfaden Fahrradstraße von der AGFS soll eine Fahrradstraße als wichtige Hauptverbindungsachse ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten werden. Da sich jedoch die meisten Fahrradstraßen innerhalb bebauter befinden und demzufolge im Zuge von Streckenabschnitten, die in den meisten Fällen eine Erschließungsfunktion übernehmen, kann hier der Kfz-Verkehr nicht vollständig ausgeschlossen werden. Aus diesen Gründen ist es wichtig, durch entsprechende Netzplanung so wenig wie möglich Anliegerverkehre, Parksuchverkehre und Durchgangsverkehre über die Fahrradstraßen zu führen.

Durch die Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, zu denen auch die Fahrbahneinengungen zählen, werden die in Fahrradstraßen geltende Geschwindigkeiten von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten und die unerwünschten Durchgangs- und Schleichverkehre des Kraftfahrzeugverkehrs herausgehalten. Denn eine Geradlinigkeit der Fahrgasse verleitet die Autofahrer nämlich schnell zum Fahren mit erhöhten Geschwindigkeiten. Durch die Anordnung von Fahrbahneinengungen wird diese Geradlinigkeit für die Kfz-Verkehre unterbrochen, da bei einer Fahrbahnbreite von 4,00 m im Bereich der geplanten Engstellen kein Begegnungsverkehr möglich ist. Die Fahrgasse für den Radverkehr bleibt jedoch weiterhin geradlinig und die Fahrgassenbreite zwischen den Fahrbahneinengungen ist so bemessen, dass für den Radverkehr keine Sicherheitsdefizite oder Verlustzeiten entstehen. Auch Begegnungsverkehr und Nebeneinanderfahren für Radfahrer ist in diesen Bereichen möglich, da hier die Verkehrsräume des Radverkehrs (ERA 2010) eingehalten werden.

Abwägungsbeschluss zu 6.5.:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.6. Die Hochstufung der Steinfurter Str. zur Vorfahrtsstraße gehört nicht zu den zwingend gebotenen besonderen Umständen

Abwägung zu 6.6.:

Die Hochstufung der Steinfurter Str. zur Vorfahrtsstraße gehört nicht zu den zwingend gebotenen besonderen Umständen, die zu ergreifen sind, damit die wenigen Radfahrer sicher die Einmündungen der Querstraßen passieren können. Die Einmündungen der Querstraßen bilden in absolut keiner Weise eine Gefahrenlage für die Radfahrer bzw. Autofahrer.

In Anlehnung an den Leitfaden Fahrradstraßen von der AGFS ist vorgesehen die geplante Fahrradstraße nach Möglichkeit gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen zu bevorzugen. Da hierbei die Unterordnung der Nebenzufahrt immer eindeutig erkennbar sein muss, ist es notwendig die Bevorrechtigung der Fahrradstraße durch die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung zu verdeutlichen.

Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße in Knotenpunkten ist deutlich mit einem Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) in Fahrtrichtung vor der einmündenden Straße, sowie mit dem Verkehrszeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) mit Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) und Verkehrszeichen 286-30 (Eingeschränktes Halteverbot Mitte-Aufstellung rechts) hinter der einmündenden Straße zu beschildern.

Die einmündenden Straßen müssen auch deutlich mit den Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) sowie 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) beschildert werden. Somit ist es schon richtig, dass man pro Einmündung je neun Verkehrsschilder benötigt. Diese werden jedoch nach Möglichkeit gebündelt angebracht, so dass lediglich vier Schilderpfosten hierzu benötigt werden.

Abwägungsbeschluss zu 6.6.:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.7. Das geplante Halteverbot ist für viele Anlieger eine Zumutung und Schikane

Abwägung zu 6.7.:

Auf dem Grundstück kann in der Regel nur ein Fahrzeug abgestellt werden, ein zweites steht auf der Straße. Das hat in all den Jahren noch nie zu Problemen geführt, auch nicht mit den Radfahrern. Das geplante „Halteverbot“ ist für viele Anlieger eine Zumutung und Schikane, denn wo sollen Sie ihr Auto parken, mit dem sie am Morgen zu Arbeit fahren müssen?

Die Unfälle, die sich am häufigsten im Längsverkehr von Fahrradstraßen ereignen, sind oft auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen. Besonders die Ein- und Ausparkvorgänge sowie Dooring-Unfälle (unachtsam geöffnete Autotüren) stellen für Radfahrende ein erhebliches Sicherheitsrisiko und somit auch einen entsprechenden Qualitätsverlust dar. Zudem muss auch ein „wildes Parken“ direkt auf der Fahrbahn der Fahrradstraße verhindert werden, weil dadurch der Verkehrsfluss und die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrradstraße erheblich behindert und gestört wird. Aufgrund des erhöhten Risikos sind Fahrradstraßen, in denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, nach Möglichkeit ohne Parkstände zu realisieren.

Falls auf Parkstände im Verlauf der Fahrradstraße aus zwingenden Gründen trotzdem nicht verzichtet werden kann, sollen diese nach Möglichkeit als Längsparkflächen ausgebildet werden. Dabei ist die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens mit einer Breite von 0,75 m zwischen der Fahrgasse und dem Parkstand zwingend erforderlich. Die Breite der Fahrgasse auf der Fahrradstraße ist mit 4,00 m veranschlagt. Zudem muss auch ein Begleitstreifen in einer Breite von mindestens 0,50 m zwischen dem Gehweg und der Fahrgasse eingeplant

werden und die Breite des Parkstands muss mindestens 2,00 m betragen. Somit wird für die Anlage eines Parkstands eine Fahrbahn in einer Breite von mindestens 7,25 m zwischen den Gehwegen benötigt.

Da im 3. Ausbauabschnitt lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant sind und im 4. Ausbauabschnitt nur für die Fahrbahn ein Vollausbau geplant ist, bleiben die vorhandenen Gehwegenanlagen unverändert bestehen. Die Fahrbahn weist in diesen Ausbauabschnitten eine Breite zwischen 4,60 m und 6,20 m auf und ist für die Anlage eines Parkstreifens nicht ausreichend. Somit ist in diesen beiden Ausbauabschnitten aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

Im Abschnitt zwischen dem Bastweg bis zur Straße In den Wiesen ist nach § 12 Absatz 1 Nr. 1 der Straßenverkehrsordnung StVO das Halten an engen Straßenstellen ohnehin unzulässig. Dies gilt auch ohne Ausschilderung erst recht für das Parken, denn es handelt sich hier um ein gesetzliches Haltverbot. Eng ist eine Straßenstelle, wenn durch haltende Fahrzeuge die Durchfahrt eines Fahrzeugs größtmöglicher Breite (2,55 m) zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von mind. 0,5 m (je 0,25 m rechts und links) nicht mehr gewährleistet ist. Verkehrsteilnehmer, die dort halten oder parken, ohne dabei eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,05 m übrig zu lassen, begehen eine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Im oben erwähnten Straßenabschnitt sind lediglich Straßenbreiten von maximal 4,66 vorhanden. Daher sind alle Anlieger in diesem Bereich gehalten, ihre Fahrzeuge zunächst auf den eigenen Stellplätzen unterzubringen. Wo dies nicht möglich ist, muss auf andere zum Parken geeignete Straßen und Parkplätze ausgewichen werden.

Abwägungsbeschluss zu 6.7.:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage (siehe Anlage 10 bis 14).

6.8. Die geplanten sind Maßnahmen alle völlig überflüssig, teuer, sinnlos und verschandeln die Optik und das Flair der Straße

Abwägung zu 6.8.:

Die geplanten sind Maßnahmen alle völlig überflüssig, teuer, sinnlos und verschandeln die Optik und das Flair der Straße. Und das alles wegen einer Handvoll Radfahrer, die vielleicht am Wochenende zusätzlich zu dem nicht vorhandenen Verkehr dazukommen könnten?

Die Stadt Rheine hat sich weitreichenden Klimaschutzziele verpflichtet und setzt sich unter anderem sehr dafür ein, die Rahmenbedingungen für die umweltfreundliche Fahrradmobilität ständig und nachhaltig zu verbessern. Auch ist die Stadt Rheine bestrebt, mittel- bis langfristige ein Netz von Fahrradstraßen anzulegen und somit die Hauptachsen des Fahrradverkehrs zu beschleunigen und gleichzeitig komfortabler und sicherer zu gestalten.

Ziel der Stadt Rheine ist somit, den Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr gesamtstädtisch zu erhöhen. Ein lückenloses, sicheres, gut ausgebautes und direktes Radverkehrsnetz soll das Fahrrad als Verkehrsmittel weiter stärken. Dazu wurde ein „Klimaschutzteilkonzept Radverkehr“ entwickelt und im März 2020 vom Rat der Stadt Rheine beschlossen (Vorlage 053/20). Dieses Radverkehrskonzept mit seinem flankierenden Maßnahmenkonzept soll eine planerische Grundlage für die kommenden 10 Jahre geben. In dem „Klimaschutzteilkonzept Radverkehr“ ist zur Verbesserung und Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs auf der Krümme Straße / Steinfurter Straße von Lindenstraße bis zur Straße In den Wiesen die Errichtung einer Fahrradstraße vorgesehen.

Fahrradstraßen gelten als ein geeignetes Instrument zur deutlich verstärkten Radverkehrsförderung sowie zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes. Die Attraktivität des Radverkehrs sowie die Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr werden mithilfe von Fahrradstraßen gesteigert und verdeutlicht. Fahrradstraßen erhöhen die subjektive sowie die objektive Sicherheit und stellen eine ansprechende und komfortable Alternative als Ergänzung zu bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Qualitativ hochwertige Fahrradstraßen sind, um das städtische Ziel „Radverkehr zukunftsgerecht entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ zu erreichen, sehr sinnvoll.

Abwägungsbeschluss zu 6.8.:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Fahrradstraßen sollen in Rheine nicht nur in Nebenstraßen angeordnet werden, sondern dort, wo Radfahrer unterwegs sind. Die gesamte Steinfurter Straße und die Krumme Straße werden aufgrund ihrer Lage heute schon von Fahrradfahrenden frequentiert. Die Strecke dient den Wohngebieten Dutum / Dorenkamp als zügige Wegeverbindung zur Innenstadt bzw. zum Bahnhof (ein Fahrradparkhaus befindet sich direkt gegenüber der Einmündung Krumme Straße / Lindenstraße).

In der Steinfurter Straße und Krumme Straße wurden Verkehrserhebungen vorgenommen, um das Verkehrsaufkommen (Fahrräder und Kfz) einschätzen zu können.

Das äußerst geringe Kfz-Verkehrsaufkommen lässt darauf schließen, dass es sich bei der Steinfurter Straße und Krumme Straße um reine Anliegerstraßen handelt. Diese Annahme wird auch durch die Lage im Straßennetz gestärkt. Somit kann man sagen, dass es sich bei diesem Straßenzug um Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr handelt, die sich – laut Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen – gut für eine Ausweisung als Fahrradstraße eignen.

Es ist geplant, die Maßnahme auf Grund der unterschiedlichen Zustandsdaten der Querschnittsbestandteile, die Straße in vier Streckenabschnitte zu unterteilen, da in einigen Abschnitten eine Erneuerung ansteht und in anderen Abschnitten lediglich die bestehende Straße durch Einrichtung einer Fahrradstraße mit den zugehörigen Ausstattungselementen versehen wird.

Die Straßen Krumme Straße / Steinfurter Straße sollen nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau von Fahrradstraßen (Vorlage Nr. 179/23) ausgeführt werden. Hier werden diese Standards u.a. wie folgt umgesetzt:

- a) Radverkehrsfurt in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen wird bei Bevorrechtigung der Fahrradstraße flächig rot eingefärbt:
die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt wird in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen Krumme Straße, Schumannstraße, Beethovenstraße, Riedstraße, Bastweg und Quellenstraße flächig rot eingefärbt. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- b) Bevorrechtigung der Fahrradstraßen an Kreuzung und Einmündungen:

die Steinfurter Straße wird in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen Krumme Straße, Schumannstraße, Beethovenstraße, Riedstraße, Bastweg und Quellenstraße vorfahrtsbevorrechtigt.

- c) Geschwindigkeitsbegrenzung:
zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der geplanten Fahrradstraße ist auf 30 km/h zu reduzieren.
- d) Piktogramme Radfahrer mit gegen gerichteten Richtungspfeilen in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen:
weiße Fahrradpiktogramme (Symbol des Verkehrszeichens 237 der StVO) mit nebeneinanderliegenden, gegen gerichteten Richtungspfeilen unter dem Piktogramm in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen Krumme Straße, Schumannstraße, Beethovenstraße, Riedstraße, Bastweg und Quellenstraße.
- e) Beginn / Ende der Fahrradstraße:
Mit Hilfe vorgezogener Seitenräume in Form von Pflanzbeeten wird im Eingangsbereichen der Fahrradstraße (vor den Kreuzungen und Einmündungen Linden Straße / Krumme Straße, Sprickmannstraße / Steinfurter Straße, Zeppelinstraße / Steinfurter Straße und In den Wiesen / Steinfurter Straße) eine verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Tor-Wirkung erzielt. Zudem wird die Fahrbahn in diesem Eingangsbereich rot eingefärbt und enthält als Markierung im Bereich der roten Fläche das verzehrte Piktogramm des Verkehrszeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße). Das Piktogramm hat eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 2,00 m.
- f) Markierung der Verkehrsschildwiedergabe Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße auf der Asphaltfahrbahn:
Verkehrsschilderwiedergaben (verzehrt Höhe: 3,00 m und Breite: 2,00 m) sind in Fahrtrichtung 5,00 m vor und 5,00 m hinter der roten Fahrbahnmarkierung in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen anzubringen.
- g) Die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zu Längsparkständen, der Radfahrfurt als Blockstrichmarkierung, der Wartelinie als Blockstrichmarkierung, der inneren und äußeren Begleitlinien als ein Doppelstrich aus zwei unterbrochenen Schmalstrichen (1:2 S, 0,12 m breit) in den Farben rot und weiß sowie die entsprechende Beschilderung werden in Anlehnung an die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau von Fahrradstraßen (Vorlage Nr. 179/23) vor Ausbaubeginn von der Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 StVO angeordnet.
- h) zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen:
zur Verkehrsberuhigung werden punktuelle Fahrbahneinengungen in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen Schumannstraße / Steinfurter Straße, Riedstraße / Steinfurter Straße und Quellenstraße / Steinfurter Straße eingeplant. Zusätzlich ist im Streckenabschnitt zwischen Riedstraße und Bastweg, etwa in Höhe Steinfurter Straße Hausnummer 136, eine Fahrbahneinengung eingeplant.
- i) modale Filter /Diagonalsperre:
Um das Kraftfahrzeugaufkommen auf der geplanten Fahrradstraße zu reduzieren, ist geplant in der Kreuzung Steinfurter Straße / Beethovenstraße einen Modalen Filter in Form einer Diagonalsperre einzurichten. Dadurch wird dem Kraftfahrzeugverkehr die Möglichkeit der vollständigen Durchfahrt der Fahrradstraße genommen und dieser

dadurch auf andere Routen verlagert. Für Radfahrende bleibt diese Kreuzung jedoch komfortabel durchfahrbar und passierbar

1. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme, die insgesamt mit 1.290.000 € veranschlagt wird, erfolgt aus dem Budget 53014-598 „Krumme Straße / Steinfurter Straße (Sprickmannstr. - Lindenstr.) – Fahrradstraße“, das im Haushaltsplan für 2023 mit 50.000 € und einer Verpflichtungsermächtigung (VE) für 2024 über 1.030.000 € eingestellt worden ist und dem Budget 53014-02027 „Steinfurter Straße (Quellenstr. - In den Wiesen); Fahrradstraße“, das mit 210.000 € in 2023 veranschlagt worden ist.

Zusätzlich ist ein Förderantrag zum Ausbau als Fahrradstraße bei der Bezirksregierung beantragt worden. Eine Zusage steht noch aus.

Stellungnahme FB 5.80, Bauverwaltung:

Es handelt sich um eine Maßnahme, die im „Straßen- und Wegekonzept – Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen 2023 – 2026“ (Vorlage 227/22) vom Bau- und Mobilitätsausschuss am 09.06.2022 beschlossen wurde.

Beim Ausbau / Umgestaltung der Krumme Straße / Steinfurter Straße zwischen Lindenstraße und der Straße In den Wiesen zu einer Fahrradstraße handelt es sich in den Abschnitten 1, 2 und 4 um die nochmalige Herstellung einer Erschließungsanlage, die nach den §§ 8 und 8a des Kommunalabgabengesetzes NRW (KAG) i.V. mit der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine abgerechnet wird.

Nach der Straßenbaubeitragssatzung können Vorausleistungen bis zur Höhe des voraussichtlichen Beitrages erhoben werden. Bei der Krumme Straße / Steinfurter Straße wird auf die Erhebung von Vorausleistungen aufgrund der zu erwartenden Förderung gemäß der „Förderrichtlinie Straßenbaubauträge“ verzichtet.

Die Regelungen und das Verfahren für die aktuelle Landesförderung wurden den Anliegern bereits in einem Informationsschreiben vom 23.05.2023 mitgeteilt sowie in der Anliegerversammlung am 07.06.2023 erläutert. Die 100 Prozent-Förderung kann bei neuen Maßnahmen von der Stadt Rheine erst beantragt werden, wenn die Baumaßnahme abgeschlossen ist und der Gesamtaufwand der Maßnahme nach der eingehenden Schlussrechnung feststeht. Die Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge tritt am 12.05.2022 in Kraft und am 31.12.2026 außer Kraft. Änderungen der Rechtslage sind zum Zeitpunkt der tatsächlichen Abrechnung zu berücksichtigen.

2. Auswirkung auf den kommunalen Klimaschutz

Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes und der verstärkten Förderung des Radverkehrs setzt die Stadt Rheine Anreize zur Nutzung eines gesundheitsfördernden, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsmittels. Die Umsetzung der im Konzept aufgeführten Maßnahmen stellen eine zentrale Klimaschutzförderung dar und unterstützen somit nachhaltig die Klimaschutzziele der Stadt Rheine.

Durch den Ausbau vorhandener Straßen zu Fahrradstraßen wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr geschaffen. Das Fahrradfahren wird komfortabler und sicherer gestaltet und die Hauptachsen des Fahrradverkehrs

werden beschleunigt, da die Fahrradstraßen wichtige Verbindungsfunktionen für Fahrradfahrende übernehmen. Die Mobilität der Bevölkerung wird gesichert und verbessert, was zur Steigerung der Lebensqualität, wie auch der Gesundheit der Bevölkerung führt.

Diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Motivation mit dem Fahrrad - statt mit dem Auto - zu fahren, erheblich gesteigert wird. Durch den geringeren Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen. Somit wird durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Anlagen:

Anlage 1 bis 6:	Eingaben 1 bis 6
Anlage 7:	Lageplan Blatt 1 - 1. Ausbauabschnitt
Anlage 8:	Lageplan Blatt 2 - 1. Ausbauabschnitt
Anlage 9:	Lageplan Blatt 3 - 2. Ausbauabschnitt
Anlage 10:	Lageplan Blatt 4 - 3. Ausbauabschnitt
Anlage 11:	Lageplan Blatt 5 - 3. Ausbauabschnitt
Anlage 12:	Lageplan Blatt 6 - 3. Ausbauabschnitt
Anlage 13:	Lageplan Blatt 7 - 3. Ausbauabschnitt
Anlage 14:	Lageplan Blatt 8 - 4. Ausbauabschnitt