

Vorlage Nr. 014/16

Betreff: **Ausbau "In der Bannewiese/Friedensplatz/Heinrichstraße/Veitstraße
(Friedenstr.-Heinrichstr.)"**

I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu Eingaben

II. Festlegung des Bauprogrammes

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			21.01.2016		Berichterstattung durch:		Frau Karasch 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 €
€
€

Aufwendungen 7.900 €
9.400 €
1.200 €

Verminderung Eigenkapital 7.900 €
9.400 €
1.200 €

Investitionsplan

Einzahlungen 300.000 € In der Bannewiese/Fr.
310.000 € Heinrichstraße
63.000 € Veitstraße

Auszahlungen 432.000 € In der Bannewiese/Fr.
480.000 € Heinrichstraße
105.000 € Veitstraße

Eigenanteil 132.000 € In der Bannewiese/Fr.
170.000 € Heinrichstraße
42.000 € Veitstraße

Finanzierung gesichert

☒ Ja ☐ Nein

durch

☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-560, 53014-562, 53014-563

☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Beschluss des Bauausschusses:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Der Bauausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau der Straßen:

„In der Bannewiese/ Friedensplatz/ Heinrichstraße/ Veitstraße (Friedenstraße bis Heinrichstraße)“

Ausbau im Trennungsprinzip mit folgenden Teileinrichtungen:

1. Fahrbahn mit Unterbau und einer Decke aus Asphalt/Betonsteinpflaster/ Natursteinpflaster
2. Parkstreifen aus Betonsteinpflaster, anthrazit mit Unterbau
3. beidseitige Gehwege mit Unterbau und einer Decke aus Betonsteinpflasterplatten, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster mit Unterbau
4. Grünbeete mit/ohne Baumbepflanzung, gärtnerisch gestaltet
5. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
6. betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Begründung zu I:

Zu I : Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die erste Offenlage der Ausbauplanung „In der Bannewiese/Friedensplatz/ Heinrichstraße/Veitstraße“ hat in der Zeit vom 20.04.15 bis zum 06.05.15 in den Räumen der TBR/Rathaus stattgefunden, gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 16.04.2015. Die zweite Offenlage wurde, nach Beschluss vom Bauausschuss am 22.10.2015, in der Zeit vom 28.10.2015 bis zum 11.11.2015 durchgeführt.

Im Rahmen der ersten Offenlage sind 19 Anlieger erschienen. Es wurden 9 Eingaben von der Bannewiese, 1 Eingabe von der Adolfstraße und 8 Eingaben von der Heinrich-/Veitstraße eingereicht.

Während der zweiten Offenlage sind 11 Anlieger erschienen. Es wurden 4 Eingaben von der Bannewiese und 10 Eingaben von der Heinrich-/Veitstraße eingereicht.

Die Eingaben Nr. 1-12 (beider Offenlagen) der Bannewiese/Friedensplatz sind als **Anlagen Nr. 2-13 / Teil A** beigefügt, die Eingaben von der Heinrich- und Veitstraße sind als **Anlagen Nr. 14-28 / Teil B** beigefügt.

Die Eingaben sind nach Lage sortiert, sie beginnen am westlichen Teil der Bannewiese und enden am südlichen Teil der Heinrichstraße.

Mehrere Eingaben wurden als Sammeleingabe eingereicht.

In einer Sammeleingabe (Eingabe Nr. 11.2) einer Anwaltskanzlei ist angeregt worden, ein Mediationsverfahren zum Ausbau der Straßen durchzuführen. Aus Sicht der Verwaltung wird ein nochmaliger Austausch nicht für erforderlich gehalten, da die bereits zusätzlichen Verfahrensschritte bedauerlicherweise weder zur Klärung noch zu einem Konsens beitragen konnten.

In den Anlagen 29+30 fügen sich die Stellungnahmen der TBR-Entwässerungsabteilung (zu Eingabe 11) und der Bauverwaltung an.

Nach Durchsicht und Abwägung aller Eingaben spricht sich die Verwaltung für eine Ausbauvariante aus, mit den Breiten der Variante II (2. Offenlage - alter Querschnitt) und den Verschwenkungen und Materialien der Variante III.

Eine Anpassung der Planung bezieht sich zum einen auf die Verkehrsregelung. Da folglich die vorh. Gehwegbreiten in 2,0 m erhalten bleiben, verbleibt, nach Abzug der Stellplatzreihen (2,0 m), für die Fahrbahn lediglich eine Breite von 4,0 m.

Diese Fahrbahnbreite entspricht nach aktuellen Regelwerken einer Breite, die keinen Begegnungsverkehr Pkw/Pkw zulässt. Daher muss für die betreffenden Straßen eine Einbahnstraßenregelung eingeführt werden.

Während in der Heinrichstraße aktuell bereits eine „unechte Einbahnstraße“ beschildert ist, würde für die Bannewiese künftig eine Neuregelung als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Hermannstraße erfolgen (siehe Anlage 1.1 „Einbahnregelung“).

Da aktuell der tägliche Verkehr bereits heute überwiegend in dieser Weise die betreffenden Straßen befährt, wäre die Verlagerung des Verkehrs nur geringfügig.

Hier überwiegen die Vorteile der breiteren Gehwege und die durch die Einbahnstraßenregelung mögliche Entschärfung der Rückstauproblematik auf die Bahngleise.

Eine weitere Anpassung bezieht sich auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs und die Bordführung.

So werden künftig wechselseitige Parkstände niveaugleich mit den Gehwegflächen eingeplant, um durch den Fahrbahnversatz ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau zu erzielen. Zusätzlich wird hierdurch ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Im Anschluss erfolgt die Abwägung der einzelnen Eingaben:

Teil A (Bannewiese, Friedensplatz)

1. A Eingabe (Anlage 2)

Sammeleingabe von 12 Personen

1.1 erste Offenlage:

1.1.1 „Erhalt Natursteinpflaster im Endstück (westlich Hermannstr.)“

Abwägung zu 1.1.1:

Der Wunsch auf Erhalt des Kopfsteinpflasters auf ganzer Länge würde zu erheblichen Mehrkosten führen. Um den historischen Charakter teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters in Bereich westlich der Hermannstraße vorgesehen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Im Zuge der Erneuerung des Beleuchtungskabels werden neue Leuchten gesetzt. Im Rahmen dieser Leitungsverlegung werden die vorhandenen Unebenheiten im Gehwegbereich angepasst.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaurkosten reduziert werden.

Abwägungsbeschluss zu 1.1.1:

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

1.1.2 „Keine Notwendigkeit für erneuten Ausbau“

Abwägung zu 1.1.2:

Bezüglich des geplanten Ausbaus ist ein Einbau der Kanaltrasse mit Ausbesserung der Fahrbahndecke als Baumaßnahme nicht ausreichend. Der Straßenoberbau, der für die verkehrlichen Belastungen von 1911 dimensioniert wurde, ist nicht ausreichend tragfähig und frostsicher. In den einzelnen Schichten, die als Trag- und Frostschuttschicht dienen sollten, sind wasseraufsaugende Lehm- und Schluffbestandteile enthalten. Zudem ist der Stau- und Grundwasserstand sehr hoch. Die Straßenoberfläche weist an vielen Bereichen Unebenheiten und verbreiterte Fugen auf, die von dem unzureichenden Oberbau - in Verbindung mit Frost und Tauwetter -, sowie von den langjährigen Belastungen herrühren. Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich, ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es aufgrund des nicht fachgerechten Ausbaus (s.o.) bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden, die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig. Zudem sind vielfach die vorhandenen Borde bereits geschädigt.

Abwägungsbeschluss zu 1.1.2:

Der Bauausschuss beschließt, die Straße „In der Bannewiese/Friedensplatz“ von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4 mit Ausbau der Fahrbahn, der Parkstände und der Gehwege nochmalig herzustellen.

**1.2 zweite Offenlage:
siehe Eingabe 11 der Kanzlei (Anlage 12)**

2. A Eingabe (Anlage 3):

2.1 erste Offenlage:

2.1.1 „zusätzliche Stellplätze und weniger Grünbeete“

Abwägung zu 2.1.1:

Eine Reduzierung der Grünbeete (zur Verkehrsberuhigung) und eine Erhöhung der Stellplatzzahlen wurden - dem Wunsch entsprechend - bereits nach der ersten Offenlage eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

2.1.2 „Beibehaltung der Gehwegbreiten“

Abwägung zu 2.1.2:

In der Bannewiese /Friedensplatz wird die Straße mit den bestehenden Gehwegbreiten (2,0m) wieder hergestellt. Östlich der Hermannstraße schließt sich dann der typische T-30-Abschnitt mit wechselseitigen Parkstreifen in 2,0m Breite und einer Fahrbahnbreite von 4,0m an.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung in Richtung Westen bis zur Kreuzung Hermannstraße eingeplant. Diese Einbahnstraßenregelung ermöglicht eine Entschärfung der Rückstauproblematik auf die Bahngleise. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.2:

Der Bauausschuss beschließt, die Gehwege „In der Bannewiese“ im Bereich von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4. in den Bestandsbreiten von i. d. R. 2,0 m einzuplanen.

2.1.3 „Erhalt des Natursteinpflasters“

Abwägung zu 2.1.3:

Der Erhalt des Natursteinpflasters ist nach der ersten Offenlage in die Planung eingearbeitet worden.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.3:

Siehe Beschluss 1.1.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

2.1.4 „Ablehnung eines nochmaligen Ausbaues“

Abwägung zu 2.1.4:

Der Straßenoberbau, der für die verkehrlichen Belastungen von 1911 dimensioniert wurde, ist nicht ausreichend tragfähig und frostsicher. In den einzelnen Schichten, die als Trag- und Frostschutzschicht dienen sollten, sind wasseraufsaugende Lehm- und Schluffbestandteile enthalten. Zudem ist der Stau- und Grundwasserstand sehr hoch. Die Straßenoberfläche weist an vielen Bereichen Unebenheiten und verbreiterte Fugen auf, die von dem unzureichenden Oberbau - in Verbindung mit Frost und Tauwetter -, sowie von den langjährigen Belastungen herrühren. Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden, die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkon-

struktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig. Zudem sind vielfach die vorhandenen Borde bereits geschädigt.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.4:

Siehe Beschluss 1.1.2 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straße „In der Bannewiese/Friedensplatz“ von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4 mit Ausbau der Fahrbahn, der Parkstände und der Gehwege nochmalig herzustellen.

**2.2 zweite Offenlage:
siehe Eingabe 11 der Kanzlei (Anlage 12)**

**3. A Eingabe (Anlage 4)
Sammeleingabe von 14 Personen**

3.1 erste Offenlage:

**3.1.1 „Zweifel an Zulässigkeit von Verkehrsberuhigenden Maßnahmen,
Erhöhung der Stellplatzanzahl,
Zusätzliche Stellplätze Richtung Franz-Tacke-Straße,
Grünbeete und Parkreihen störend für Aufstellung der Müllgefäße,
verhindern Verkehrsfluss, insbesondere vom Bahnübergang,
Durchfahrt eines Busses (zweimal täglich) beachten“**

Abwägung zu 3.1.1:

Die Schaffung zusätzlichen Stellplatzraumes außerhalb der Bannewiese kann im Rahmen des Straßenausbau nicht gelöst werden.

Eine Reduzierung der Grünbeete (zur Verkehrsberuhigung) und eine Erhöhung der Stellplatzzahlen wurden bereits nach der ersten Offenlage eingearbeitet. Weiterhin wurde gegenüber der Planung der 2. Offenlage, die Fahrbahnbreite auf 4m reduziert.

In der Bannewiese/Friedensplatz wird die Straße mit den bestehenden Gehwegbreiten (2,0m) wieder hergestellt. Östlich der Hermannstraße schließt sich dann der typische T-30-Abschnitt mit wechselseitigen Parkstreifen in 2,0m Breite und einer Fahrbahnbreite von 4,0m an.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (Pflaster) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht. Auf eine Unterteilung der einzelnen Parkstände wird verzichtet.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung in Richtung Westen bis zur Kreuzung Hermannstraße eingeplant. Diese Einbahnstraßenregelung ermöglicht eine Entschärfung der Rückstauproblematik auf die Bahngleise. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.1:

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Bannewiese im Bereich Hermannstraße bis Heinrichstraße beizubehalten und spricht sich für die Einbahnregelung dort aus.

3.1.2 -3.1.8 „Verschiedene Eingabe zu Einzelhäusern“

Abwägung zu 3.1.2:

Die Leuchte vor Haus Nr. 14 soll auf Wunsch nach Osten zur Grenze verschoben werden. Um die Leuchtenabstände aber nicht zu sehr zu vergrößern und um die Zufahrt nicht zu beeinträchtigen, wurde die Leuchte nach der ersten Offenlage ca. 3m weiter östlich eingepflanzt.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.2:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Abwägung zu 3.1.3:

Der bestehende Baum vor Haus Nr. 17 soll auf Wunsch entfernt werden, da er die Zimmer verdunkelt und beim Parken behindert.

Das Beet wurde nach der ersten Offenlage zusätzlich zur Abschrägung noch eingekürzt. Die Beibehaltung des Beetes dient dazu, die Versenkung stärker hervorzuheben. Ferner wurden nach der ersten Offenlage bereits mehrere Beete entfernt, wodurch die Anzahl nun sehr niedrig ist.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.3:

Der Bauausschuss beschließt, das Grünbeet vor Haus Nr. 17 beizubehalten und den vorhandenen Baum – soweit möglich – zu erhalten.

Abwägung zu 3.1.4:

Die geplante Leuchte zwischen Haus 10 und 8 soll auf Wunsch entfernt werden, da die Zufahrt behindert wird.

Die Leuchte wurde nach der ersten Offenlage umgeplant.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.4:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Abwägung zu 3.1.5:

Der geplante Baum mit Beet vor Haus Nr. 10 soll auf Wunsch entfernt werden, da er den Zugang und die Zufahrt zum Geschäft beeinträchtigt, ein Parkstand wird bevorzugt.

Das Beet wurde nach der ersten Offenlage durch zwei Stellplätze ausgetauscht.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.5:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Abwägung zu 3.1.6:

Das Grünbeet vor Haus Nr. 4B soll auf Wunsch entfallen. Ebenso soll das Grünbeet auf der gegenüberliegenden Straßenseite von Haus Nr. 4A und Haus Nr. 4 entfallen.

Nach der ersten Offenlage wurde das nördliche Beet vor Haus 4B nach Osten verschoben, vor Haus 4A und das gegenüberliegende Beet ist entfallen, so dass für alle das Aus-/Einfahren erleichtert wird. Im Falle des Weglassens aller Beete fehlt die Begrünung der Straße und die optische Verkehrsberuhigung.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.6:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Abwägung zu 3.1.7:

Die Notwendigkeit der Zufahrten für die Häuser 1 bis 5 wird angezweifelt.

Da sich teilweise zwei Grundstücke eine Zufahrt teilen und dies auch an anderer Stelle zukünftig möglich wäre, ist die Vorhaltung der Zufahrten angebracht und im Hinblick auf die Parknot auf Privatgrund sinnvoll. Die betreffenden Anlieger selbst haben keinen Wunsch auf einen Verzicht geäußert.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.7:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Abwägung zu 3.1.8:

Die Notwendigkeit der beiden eingeplanten Behindertenparkplätze (Darstellung im Entwurf 1. Offenlage) am Friedensplatz Haus Nr. 7 werden angezweifelt.

Aber aufgrund des dort befindlichen Behindertenwohnheims ist die Errichtung von Parkständen hier vertretbar. Die tatsächliche Anordnung kann jedoch nur von der Ordnungsbehörde vorgenommen werden und ist daher im Plan der 2. Offenlage nicht dargestellt.

Abwägungsbeschluss zu 3.1.8:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

3.1.9 „Wunsch nach besserer Information und Angabe von Beitragshöhen“

Abwägung zu 3.1.9:

Die Anliegerinformation wird insgesamt auch aufgrund der stark zunehmenden Straßenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Einzelheiten können dem Punkt 6. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 entnommen werden (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 3.1.9:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

3.1.10 „Erhalt des Natursteinpflasters“

Abwägung zu 3.1.10:

Der Wunsch auf Erhalt des Kopfsteinpflasters auf ganzer Länge würde zu erheblichen Mehrkosten führen. Um den historischen Charakter teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters in Bereich westlich der Hermannstraße vorgesehen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Im Zuge der Erneuerung des Beleuchtungskabels werden neue Leuchten gesetzt. Im Rahmen dieser Leitungsverlegung werden die vorhandenen Unebenheiten im Gehwegbereich angepasst.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaurkosten reduziert werden (s.a. Eingabe 11.2.3 A).

Abwägungsbeschluss zu 3.1.10:

Siehe Abwägungsbeschluss 1.1.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden.

Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

**3.2 zweite Offenlage:
siehe Eingabe 11 der Kanzlei (Anlage 12)**

4. A Eingabe (Anlage 5):

**4.1 erste Offenlage:
4.1.1 Eingabe für 4 Eigentümer
„zusätzliche Stellplätze und weniger Grünbeete,
Freihaltung einer später geplanten Zufahrt vor Luisenstr. 2“**

Abwägung zu 4.1.1:

Die o.g. Wünsche zur Straßenplanung sind nach der ersten Offenlage in die Planung eingearbeitet worden.

Abwägungsbeschluss zu 4.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

5. A Eingabe (Anlage 6):

**5.1 erste Offenlage:
5.1.1 „Kein Straßenausbau, sondern Reparaturmaßnahmen,
Gehwege erhalten,
Vorlage eines Gutachtens zur Straße“**

Abwägung zu 5.1.1:

Der Straßenoberbau, der für die verkehrlichen Belastungen von 1911 dimensioniert wurde, ist nicht ausreichend tragfähig und frostsicher. In den einzelnen Schichten, die als Trag- und Frostschutzschicht dienen sollten, sind wasseraufsaugende Lehm- und Schluffbestandteile enthalten. Zudem ist der Stau- und Grundwasserstand sehr hoch. Die Straßenoberfläche weist an vielen Bereichen Unebenheiten und verbreiterte Fugen auf, die von dem unzureichenden Oberbau - in Verbindung mit Frost und Tauwetter -, sowie von den langjährigen Belastungen herrühren. Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich

der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern. Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden (Absackungen/Risse/eindringendes Wasser/Frostschäden), die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4): Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich. Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig. Zudem sind vielfach die vorhandenen Borde bereits geschädigt.

Abwägungsbeschluss zu 5.1.1:

Siehe Beschluss 1.1.2 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straße „In der Bannewiese/Friedensplatz“ von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4 mit Ausbau der Fahrbahn, der Parkstände und der Gehwege nochmalig herzustellen.

5.2 zweite Offenlage: siehe Eingabe 11 der Kanzlei (Anlage 12)

6. A Eingabe (Anlage 7):

6.1 erste Offenlage:

6.1.1 „Einsicht in Kanalbaugutachten und Straßenbaugutachten, KAG § einsehen, Rechtliche Definition eines verkehrsberuhigten Bereiches“

Abwägung zu 6.1.1:

Im Juli 2015 wurde den Anliegern die Einsichtnahme in die Schadensdokumentation des Kanals und des Straßenbaugutachtens ermöglicht. Die Bauverwaltung hat Informationsmöglichkeiten zum KAG angeboten.

In der BauA-Vorlage Nr. 058/15 werden die Straßen als Anlieger- bzw. Wohnstraßen bezeichnet, „sie dienen der Erschließung, nehmen aber auch Durchgangsverkehr auf“. In der RAST 06 (Richtlinien für den Ausbau von Stadtstraßen) wird der Begriff Anliegerstraße nicht mehr verwendet. Es wird unterteilt zwischen Wohnstraße und ggf. Quartierstraße/Sammelstraße.

Die Wohnstraße zeichnet sich durch geringere Verkehrszahlen aus (<400 Kfz/h), durch Parkfunktion und entspricht am ehesten der T-30-Zone.

Aufgrund des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes ist lediglich die Hermannstraße als „sonstige Sammelstraße“ mit ÖPNV-Route betitelt. Hiermit verbleibt für die auszubauenden Straßen die Festlegung als Wohn-/Anliegerstraße.

Nach dieser Straßenklassifizierung werden die Kosten nach KAG § 8 mit 70% Straßenbaubeiträgen umgelegt. Lediglich bei einer Einstufung als Haupteerschließungsstraße/Hauptverkehrsstraße würden sich die Beiträge reduzieren.

Siehe Punkt 8 der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 7).

Aufgrund der Lage im Straßennetz und der vorhandenen Wohnbebauung sind die hier betroffenen Straßen als typische „Anliegerstraßen“ einzustufen.

Der „Verkehrsberuhigter Bereich“ wird durch das Verkehrsschild Nr. 325 (StVO-Straßenverkehrsordnung) gekennzeichnet und es bedeutet, dass hier maximal 7km/h gefahren werden darf.

Abwägungsbeschluss zu 6.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

7. A Eingabe (Anlage 8):

7.1 erste Offenlage:

7.1.1 „keine Beeinträchtigung während der Bauphase im Bereich Friedensplatz Nr. 7 (Wohnheim mit Busabholung), Haltemöglichkeit für Bus erhalten und Aufweitung dort, Beibehaltung der zwei Behindertenparkplätze, Wegfall des Baumes vor Haus Nr. 7“

Abwägung zu 7.1.1:

Der Wunsch auf Aufrechterhaltung der Anfahrbarkeit der Bushaltestelle (Bauzeit) wird an die Bauleitung weitergeleitet.

Durch die Einplanung einer 4m breiten Fahrbahn (Einbahnregelung nach Westen) und eines 2m breiten Parkstreifens wird der Verkehrsfluss gesichert. Der geplante Baum in der Einmündung zur Heinrichstraße wurde nach der ersten Offenlage entfernt und die zwei Parkplätze wurden beibehalten.

Abwägungsbeschluss zu 7.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

8. A Eingabe (Anlage 9):

8.1 erste Offenlage:

8.1.1 „Wegfall des Baumes vor Haus Nr. 7, ggf Vororttermin“

Abwägung zu 8.1.1:

Der geplante Baum in der Einmündung zur Heinrichstraße wurde nach der ersten Offenlage aus der Planung entfernt und die zwei Parkplätze wurden beibehalten. Anfang August fand ein Begehungstermin Vorort statt mit Vertretern der Stadt /TBR und Anliegern.

Abwägungsbeschluss zu 8.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

9. A Eingabe (Anlage 10):

9.1 erste Offenlage:

9.1.1 „Wunsch nach einem Anschreiben mit Information zum Ausbau, Fragen zu nochmaligen Erschließungskosten, Fragen zum Vorgehen, wenn Anliegern die finanziellen Mittel fehlen, kein wirtschaftlicher Nutzen von neuem Gehweg an Friedensplatz Nr. 4, da Eingang zur Friedenstraße zeigt“

Abwägung zu 9.1.1:

Der Wunsch nach einem informativen Anschreiben (generell vor einer Straßenplanung) wird an die Bauverwaltung weitergeleitet.

Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30):

Aus Punkt 6.: Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt.

Aus Punkt 2.: Für die Erneuerung/ Verbesserung der Straße muss die Stadt Rheine Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG erheben.

Aus Punkt 5.: Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der 2010/2011 bereits erneuerten Leuchten werden die Anlieger aufgrund der zeitlichen Nähe der aktuellen Straßenbaumaßnahme und der Beleuchtungsmaßnahmen nicht belastet.

Bezüglich fehlender finanzieller Mittel siehe Punkt 7.

Das Grundstück Friedensplatz 4 grenzt an die abzurechnende Straße an (siehe Punkt 1., Seite 2). Die Ausrichtung des Eingangs hat keinen Einfluss auf die Beitragspflicht.

Abwägungsbeschluss zu 9.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

**9.2 zweite Offenlage:
siehe Eingabe 11 der Kanzlei (Anlage 12)**

und

**9.2.1 „Fahrbahn und Gehweg am Friedensplatz vor Haus 4-6 belassen,
Haus 4 aus Abrechnungsgebiet herausnehmen“**

Abwägung zu 9.2.1:

Stellungnahme der Bauverwaltung Anlage 30, Punkt 1, Seite 2:

Der Bahnübergang vom Friedensplatz zur Schleupestraße wurde vor einigen Jahren (auf Kosten der Bahn) neu angelegt und die Fahrbahn wurde bis etwa zur Höhe von Grundstück Friedensplatz 4/5 angeglichen. Auf einer Länge von 10 – 15 m wurde die Fahrbahn bereits (beitragsfrei) erneuert. Dieses Straßenstück gehört über das Bauprogramm hinaus zur Anlage, die nach natürlicher Betrachtungsweise durch die Einmündungen Friedenstraße und Franz-Tacke-Straße vor dem Bahnübergang örtlich erkennbar begrenzt ist.

In wieweit die Fahrbahn erneuert werden muss, wird sich tatsächlich erst nach Öffnen der Kanalbaugrube zeigen. Da dort ein neuer Kanal zu verlegen ist, wird in entsprechender Breite über der Kanaltrasse die Fahrbahn wieder hergestellt/saniert. Sollte der Oberbau wider Erwarten nicht mehr frostsicher und ausreichend tragfähig sein, müsste ggf die Fahrbahn erneuert werden. Die Gehwege werden je nach Beschaffenheit/Oberbau angeglichen. Bis zum Ende des Kopfsteinpflasterbereiches wird in jedem Falle die gesamte Fahrbahn erneuert.

Insgesamt ist die Festlegung der Anlage und des Abrechnungsgebietes unter Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung begründet (Anlage 30, Seiten 1-3). Am Friedensplatz ist die Anlage durch die Einmündungen der Friedenstraße und der Franz-Tacke-Straße örtlich erkennbar begrenzt. Das Grundstück Friedensplatz 4 gehört zur abzurechnenden Anlage.

Abwägungsbeschluss 9.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Stellungnahme der Bauverwaltung zur Kenntnis.

**10. A Eingabe (Anlage 11):
Friedensplatz**

**10.1 erste Offenlage:
keine Eingabe**

**10.2 zweite Offenlage:
10.2.1 „Widerspruch gegen die Planung“**

Abwägung zu 10.2.1:

Der Widerspruch zur Planung /Baumaßnahme Bannewiese, Friedensplatz, Heinrich- und Veitstraße wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 10.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe bezüglich des Widerspruchs zur Planung/Baumaßnahme zur Kenntnis.

**11. A Eingabe (Anlage 12):
(für 25 Anlieger der Bannewiese/Friedensplatz)
11.1 erste Offenlage:
keine Eingabe**

11.2 zweite Offenlage:

11.2.1 „Moderiertes Gespräch“ (Anlage 12, S.2 Vorbemerk. u. S. 9 Abs 3.2)

Abwägung zu 11.2.1:

Die von den Anliegern der Bannewiese beauftragte Kanzlei schlägt ein Mediationsverfahren zwischen der Stadt / TBR und den Anliegern in Form eines moderierten Gespräches (s. Anlage 12, Vorbemerkung) vor.

Im Bauausschuss vom 22.10.2015 ist eine erneute Offenlage eines Entwurfes zum Ausbau der Straßen „In der Bannewiese“, Friedensplatz, Heinrichstraße und Veitstraße beschlossen worden. Diese 2. Offenlage wurde als erforderlich angesehen, da sowohl innerhalb der ersten Offenlage (16.04.2015), als auch während einer Ortsbegehung mit Anliegern und einem Erörterungstermin, kein großer Konsens für eine Planungsvariante gefunden werden konnte.

Dass ein zusätzliches Mediationsverfahren/moderiertes Gespräch eine deutliche Verbesserung des Entscheidungsprozesses herbeiführen wird, lässt sich seitens der Verwaltung nicht erkennen.

Die bereits über das übliche Maß hinausgehende Bürgerbeteiligung während der zwei Offenlagen, sollten den Beteiligten genügend Raum geben, um eine Entscheidung zum Ausbau der Straßen herbeizuführen.

Durch die Einflechtung der Eingaben von den zwei Offenlagen und einen sich anschließenden und detaillierten Abwägungsprozess soll nun ein resultierendes Planungsergebnis zur Entscheidung geführt werden.

Dazu werden die grundsätzlichen verkehrsplanerischen Ziele und auch die Anliegen der direkten Anwohner wie z.B. Sicherheit der Radfahrer/Behebung von Rückstau/angemessene Geschwindigkeit/Schutz der Fußgänger/Parkangebot/Erhalt des historischen Charakters soweit wie möglich einfließen.

Abwägungsbeschluss zu 11.2.1:

Der Bauausschuss beschließt, im Zuge dieser Abwägung kein weiteres moderiertes Gespräch /Mediationsverfahren zwischen Stadt/TBR und den Anliegern, sowie einem Vertreter der beauftragten Kanzlei durchzuführen.

11.2.2 „Zweifel an Schadensbeschreibung der Straße Bannewiese, Sanierung über TBR/Kanal finanzieren“

(S.3 Abs.2 und S. 5 Abs. 2.2.1.2)

Abwägung zu 11.2.2:

Der Straßenoberbau, der für die verkehrlichen Belastungen von 1911 dimensioniert wurde, ist nicht ausreichend tragfähig und frostsicher. In den einzelnen Schichten, die als Trag- und Frostschutzschicht dienen sollten, sind wasseraufsaugende Lehm- und Schluffbestandteile enthalten. Zudem ist der Stau- und Grundwasserstand sehr hoch. Die Straßenoberfläche weist an vielen Bereichen Unebenheiten und verbreiterte Fugen auf, die von dem unzureichenden Oberbau - in Verbindung mit Frost und Tauwetter -, sowie von den langjährigen Belastungen herrühren.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbau-gutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden (Absackungen/Risse/eindringendes Wasser/Frostschäden), die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen (s.a. Eingabe 11.2.12).

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig. Zudem sind vielfach die vorhandenen Borde bereits geschädigt.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.2:

Siehe Beschluss 1.1.2 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straße „In der Bannewiese/Friedensplatz“ von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4 mit Ausbau der Fahrbahn, der Parkstände und der Gehwege nochmalig herzustellen.

11.2.3 „Erhalt der Fahrbahn im Endstück Bannewiese (ab Kurve), Finanzierung vom Bereich nördlich des Baubeginns (Richtung Franz-Tacke-Straße)“

(S.4/5 Abs.2.2.1.1)

Abwägung zu 11.2.3:

Um den historischen Charakter teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters in Bereich westlich der Hermannstraße vorgesehen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Im Zuge der Erneuerung des Beleuchtungskabels werden neue Leuchten gesetzt. Im Rahmen dieser Leitungsverlegung werden die vorhandenen Unebenheiten im Gehwegbereich angepasst.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für das Natursteinpflaster sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4 der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, S. 5).

Aus der Vorlage 274/13 für den Bauausschuss bzgl. der Erneuerung Auf dem Thie:

„Eine Kostenbeteiligung der Anlieger ist hier nicht möglich.“

Die letzte Straßenbaumaßnahme „Auf dem Thie“ war 1989 durchgeführt worden, die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren war also noch nicht abgelaufen.

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Eine Pflasterung und neue Bordführung oberhalb des gekennzeichneten Baubeginns (Einmündung Franz-Tacke-Straße/Bahnböschung) wird nicht mehr ausgeführt, da die Fahrbahn im Zuge dieses Ausbaues dort nicht erneuert wird. Somit entfallen die Kosten dort.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.3:

Siehe Beschluss 1.1.1 (A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

11.2.4 „Erhaltung der Beleuchtung/Bezug Konjunkturpaket II“

(S.5 Abs.2.2.1.1, S.6 Abs.2.2.1.2 u)

Abwägung zu 11.2.4:

An der Bannewiese befinden sich veraltete Peitschenleuchten (LPH 4,5m) mit hohem Energieverbrauch aus dem Jahre 1970. Diese sind abgänglich. Am Friedensplatz wurden zur selben Zeit Pilzkopfleuchten errichtet, die in 2010 im Zuge des Konjunkturpaketes durch energieeffiziente Leuchten ausgetauscht wurden.

Im nördlichen Abschnitt der Heinrichstraße wurde 1965 elektrische Beleuchtung eingerichtet.

Im Laufe der Zeit wurden die maroden Pilzleuchten durch Rautenleuchten ersetzt. Im Jahr 2011 wurden dann die noch bestehenden Pilzkopfleuchten durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m bis 6,0m) ersetzt.

Im Jahr 2011 wurden die alten Pilzkopfleuchten an der Ecke Veitstraße /Friedenstraße und Ecke Thiebergstraße durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m) ersetzt.

Bei Ausbau der Straßen werden die Ellipsen-Köpfe und 6m-Masten wiederverwendet und tlw. versetzt.

Durch die einheitliche Masthöhe kann ein homogener Beleuchtungsstatus erzielt werden mit energieeffizienten Leuchtköpfen.

Ein Austausch bzw. ein Versetzen der 2010/2011 erneuerten Leuchten ist nicht schädlich für die Zuschussmaßnahme im Rahmen des Konjunkturprogrammes, da die Kosten für Erneuerung der Leuchten der Stadt Rheine seinerzeit tatsächlich entstanden sind und die Anliegeranteile ordnungsgemäß nach § 8 KAG von den Anliegern erhoben wurden. (Siehe Punkt 5. Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015, Anlage 30, Seite 5).

Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der bereits erneuerten Leuchten werden die Anlieger aufgrund der zeitlichen Nähe der aktuellen Straßenbaumaßnahme zu den Beleuchtungsmaßnahmen von 2010/2011 nicht belastet werden.

Abwägungsbeschluss zu 11.2.4:

Der Bauausschuss beschließt, eine einheitliche Beleuchtung einzubauen mit einer Lichtpunkthöhe von 6 Metern.

**11.2.5 „Wiedereinbau von Kopfsteinpflaster (S.4 Abs. 2.2.1 und 2.2.1.1)
keine Mehrkosten für die Anlieger,
homogenes Abrechnungsgebiet“ (S.3 Abs.2.1)**

Abwägung zu 11.2.5:

Der Erhalt des gesamten Kopfsteinpflasters würde zu erheblichen Mehrkosten führen. Um den historischen Charakter teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters im Bereich des Endstückes vorgesehen. Bis auf den Straßenabschnitt im Endstück der Bannewiese sind alle Fahrbahnbereiche ähnlich ausgestattet.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für das Natursteinpflaster sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4 der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, S. 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Bezüglich der Homogenität eines Abrechnungsgebietes:
s. Stellungnahme Anlage 30, Punkt 1, Seite 3

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.5:

Siehe Beschluss 1.1.1(Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

**11.2.6 „Querschnitt: beidseitig 2m Gehweg, 6m Fahrbahn
(Bannewiese) (S. 5 Abs. 2.2.1.2)
Parkstreifen nicht separat pflastern, freies Parken (S. 6 Abs. 2.2.1.2)
Verzicht auf Grünbeete“ (S. 7 Abs.2.2.1.4)**

Abwägung zu 11.2.6:

In der Bannewiese/Friedensplatz wird die Straße mit den bestehenden Gehwegbreiten (2,0m) wieder hergestellt. Östlich der Hermannstraße schließt sich dann der typische T-30-Abschnitt mit wechselseitigen Parkstreifen in 2,0m Breite und einer Fahrbahnbreite von 4,0m an.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (Pflaster) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Op-

timum an Stellplatzzahlen erreicht. Auf eine Unterteilung der einzelnen Parkstände wird verzichtet.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung in Richtung Westen bis zur Kreuzung Hermannstraße eingeplant. Diese Einbahnstraßenregelung ermöglicht eine Entschärfung der Rückstauproblematik auf die Bahngleise. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.6:

Siehe Beschlüsse 2.1.2 und 3.1.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Gehwege „In der Bannewiese“ im Bereich von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4. in den Bestandsbreiten von i. d. R. 2,0 m einzuplanen.

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Bannewiese im Bereich Hermannstraße bis Heinrichstraße beizubehalten und spricht sich für die Einbahnregelung dort aus.

11.2.7 „Zerstörung des historischen Straßenbildes (S. 6 Abs. 2.2.1.2) Städtebauliche Aspekte einbinden, Erhalt der städtebaul. Qualität als Aufgabe der Stadt“ (S. 4 Abs. 2.2.1.1, S. 6 Abs.2.2.1.2 unten)

Abwägung zu 11.2.7:

Die Einbindung städtebaulicher Aspekte – sprich Wahrung des alten Quartier-Charakters – ist ein erstrebenswertes Ziel und würde beinhalten, dass im Verkehrsraum breite Fußwege, Stellplatzbereiche und eine angemessene Fahrgassenbreite zur Verfügung stehen, sowie Flächen zur Begrünung bereit stehen. Auch wäre der Einsatz hochwertiger Materialien (Natursteinpflaster, Bordsteine und Gehwegbeläge mit Natursteinvorsatz) hier wirkungsvoll.

Da an diesen schmalen Straßen jedoch die Bereitstellung von Parkraum eine große Bedeutung hat und die Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit notwendig ist, ergibt sich zwangsläufig die Notwendigkeit, zwischen Komfort/Wahrung des Stadtebildes und Sicherheit/Interessen der einzelnen Verkehrsteilnehmer abzuwägen zu müssen. Für Stellplätze in Senkrechtaufstellung oder Schrägaufstellung ist die Parzelle insgesamt zu schmal.

Eine Beibehaltung des Kopfsteinpflasters auf ganzer Länge ist aus Kostengründen – auch im Sinne der Anlieger, die 70% der Kosten tragen – nicht realisierbar. Die Einplanung von Verschwenkungen, sowie die punktuelle Wahrung des alten Pflasters westlich der Hermannstraße, stellen hier eine resultierende und finanzierbare Lösung dar.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.7:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

**11.2.8 „keine Höhenkante/ Aufpflasterung an der Kreuzung
Bannewiese/ Hermannstr.,
verstärkten Oberbau (für Bus) dort nicht umlegen auf Anlieger“**
(S. 7 Abs. 2.2.1.3)

Abwägung zu 11.2.8:

Die Pflasterung stellt lediglich einen Belagwechsel dar und keine höhenmäßige Aufkantung. Sie verdeutlicht den Übergang vom typischen T-30-Zonen-Stil zum historischen Abschnitt und erleichtert bei der Bauausführung den höhenmäßigen Anschluss des unterschiedlichen Quergefälles von Asphalt und Naturstein.

Die Kosten des verstärkten Oberbaues in der Kreuzung sind beitragsfähig. Siehe hierzu Nr. 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Ferner ist vorgesehen an der überwiegenden Zahl von Kreuzungen/Einmündungen Pflasterbereiche einzuplanen, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.8:

Der Bauausschuss beschließt, die Fahrbahn an der Kreuzungsbereichen und Einmündungen der Bannewiese/ Friedensplatz mit Pflasterungen auszuführen.

**11.2.9 „Mehrkosten für Oberbau im Bereich der Heinrichstraße von
Hermannstraße bis Neuenkirchener Straße (Busstrecke) nicht umlegen“**
(S.8 Abs. 2.2.2)

Abwägung zu 11.2.9:

Die Kosten des verstärkten Oberbaues im südlichen Teil der Heinrichstraße sind lt. Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5) umzulegen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.9:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

**11.2.10 „Rückstauproblematik am BÜ/Kfz- und Radfahrerverkehr
(S.7 Abs. 2.2.1.5)
Grunderwerb am Spielplatz“ (S. 7 Abs. 2.2.1.5)**

Abwägung zu 11.2.10:

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses nach Öffnen der Bahnschranke und während der Haltezeit des Busses vor Haus 7 (Friedensplatz) wurde die Einbahnregelung an der Bannewiese in Richtung Westen bis zur Kreuzung Hermannstraße eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Durch die nach wie vor bestehende „Rechts-vor-links-Regelung an der Heinrichstraße kann der Verkehr auch hier abfließen.

Die Ableitung der Radfahrer erfolgt heute und auch künftig durch die Einfädelung auf die Fahrbahn.

Der Grunderwerb in Höhe des Spielplatzes dient dazu, die bereits heute als Gehweg genutzte Fläche in das Eigentum der Stadt zu führen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.10:

Der Bauausschuss spricht sich für die Einbahnregelung aus und nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

11.2.11 „Baubeginn am BÜ, Abrechnungsgebiet/Umlegung“ Friedensplatz 4

(S. 5 Abs. 2.2.1.1, S. 7 Abs. 2.2.1.5)

Abwägung zu 11.2.11:

In wieweit die Fahrbahn erneuert werden muss, wird sich tatsächlich erst nach Öffnen der Kanalbaugrube zeigen. Da dort ein neuer Kanal zu verlegen ist, wird in entsprechender Breite über der Kanaltrasse die Fahrbahn wieder hergestellt/saniert. Sollte der Oberbau wider Erwarten nicht mehr frostsicher und ausreichend tragfähig sein, müsste ggf die Fahrbahn erneuert werden. Die Gehwege werden je nach Beschaffenheit/Oberbau angeglichen. Bis zum Ende des Kopfsteinpflasterbereiches wird in jedem Falle die gesamte Fahrbahn erneuert

Insgesamt ist die Festlegung der Anlage und des Abrechnungsgebietes unter Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung begründet (Anlage 30, Seiten 1-3). Am Friedensplatz ist die Anlage durch die Einmündungen der Friedenstraße und der Franz-Tacke-Straße örtlich erkennbar begrenzt. Das Grundstück Friedensplatz 4 gehört zur abzurechnenden Anlage (s.a. Eingabe 9.2.2).

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.11:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

11.2.12 „Fahrbahn und Gehwege an der Heinrich- und Veitstraße behalten und bereits abgesenkte Bord-/Gehwegbereiche erhalten“

(S.8 Abs. 2.2.3)

Abwägung zu 11.2.12:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese

sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff/Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbau-gutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden (Absackungen/Risse/eindringendes Wasser/Frostschäden), die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.12:

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

11.2.13 „Keine Verschwenkung und Beete an der Heinrichstraße“

(S. 8 Abs.2.2.2)

Abwägung zu 11.2.13:

Eine Reduzierung der Grünbeete und eine Erhöhung der Stellplatzzahlen wurden bereits nach der ersten Offenlage eingearbeitet.

An der Heinrichstraße werden Verschwenkungen sowie eine separate Pflasterung von Parkstreifen (2,0m) eingeplant. Durch die wechselseitigen Parkstreifen (Pflaster) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht. Auf eine Unterteilung der einzelnen Parkstände wird verzichtet.

Zur Gewährleistung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. Diese Einbahnstraßenregelung verhindert gefährliche Begegnungssituationen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.13:

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Heinrichstraße (Friedensplatz bis Hermannstraße) beizubehalten.

11.2.14 „Busbucht Heinrichstraße optimieren (S. 8 Abs. 2.2.2) Kein Ausbau der Fahrbahn Heinrichstraße von Hermannstraße bis Neuenkirchener Straße“ (S. 8 Abs. 2.2.2)

Abwägung zu 11.2.14:

Die Einplanung der Bushaltestelle erfolgt nach den üblichen Baumerkmale für Haltestellen (Straßen NRW) mit einem 16cm hohen Busbord und taktilen Elementen für sehbehinderte. Die vorhandene Fahrbahn dort wurde ca. im Jahr 1969 gebaut und 1986 wurde eine Oberflächenbehandlung der Asphaltdecke vorgenommen. Die seitlichen Risse in der Decke und die Bohrproben an der Heinrichstraße weisen auf einen zu wenig tragfähigen und frostsicheren Oberbau hin. Eine Verbreiterung der 5,7 m breiten Fahrbahn um 50cm ist hier in jedem Falle vorgesehen.

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.14:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

11.2.15 „Fragen zum Einbau von Natursteinpflaster: Haft-Zug-Festigkeit (S.5 Abs.2.2.1.1) Befahrbarkeit Müllfahrzeuge, Reinigung, Wasserableitung Sanierung mit Pflaster im Bereich Schleupestraße

Abwägung zu 11.2.15:

Angaben zur Haft-Zug-Festigkeit sind nur bei einer Verlegung der Pflastersteine in einer Betonbettung (gebundene Bauweise) von Belang. Hier wird das Natursteinpflaster voraussichtlich in einer Sandbettung verlegt (ungebundene Bauweise).

Zur Ableitung des Oberflächenwasser, das durch Fugen eindringen kann wird, wird - wie üblich - ein wasserdurchlässiger Oberbau eingesetzt.

Die Befahrbarkeit durch Müllfahrzeuge ist in der gewählten Belastungsklasse von 1,0 enthalten.

Bei der Straßenreinigung ist gerade am Anfang – nach Einfegen der Fugen – eine umsichtige Vorgehensweise wichtig, bis der Fugensand sich ausreichend verfestigt hat.

Die Sanierung des Kopfsteinpflasters an der Schleupestraße (Bahnübergang bis Riegelstraße) weist heute viele Absackungen auf, die eine regelmäßige Reparatur erfordern (s. Eingabe 11.2.12).

Abwägungsbeschlüsse zu 11.2.15:

Der Bauausschuss nimmt die Fragen zur Kenntnis.

Siehe weitere Aspekte zum Kanal und zur Abrechnung unter Stellungnahmen der zuständigen Abteilungen (Anlage 29 und 30)

12. A Eingabe (Anlage 13):

Stadtteilbeirat Bentlage/Wadelheim/Wietesch/Schleupe

12.1 erste Offenlage:

keine Eingabe

12.2 zweite Offenlage:

12.2.1 „Bauprogramm erhöht Kosten ungerechtfertigt“

Abwägung zu 12.2.1:

Um den historischen Charakter teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters in Bereich westlich der Hermannstraße vorgesehen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand.

Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Bei einem zeitgleichen Ausbau (Erneuerung und/oder Verbesserung gem. § 8 Kommunalabgabengesetz) ist es möglich und sinnvoll, ein gemeinsames Bauprogramm für die zu erneuernden Straßen zu beschließen. Die Beitragsbelastungen werden gleichmäßiger verteilt, „doppelte“ Kosten z.B. für Baustelleneinrichtung werden vermieden. Siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 2-3).

Siehe auch Eingaben 1.1.1 und 11.2.3 (Teil A)

Abwägungsbeschluss zu 12.2.1:

Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

12.2.2 „Nur Sanierung: Beleuchtung, Gehwege, Fahrbahn belassen“

Abwägung zu 12.2.2:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff/Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg

fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Die Stadt Rheine muss nach den Regeln der Wirtschaftlichkeit handeln. Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

An der Bannewiese befinden sich veraltete Peitschenleuchten (LPH 4,5m) mit hohem Energieverbrauch aus dem Jahre 1970. Diese sind abgängig. Am Friedensplatz wurden zur selben Zeit Pilzkopfleuchten errichtet, die in 2010 im Zuge des Konjunkturpaketes durch energieeffiziente Leuchten ausgetauscht wurden.

Im nördlichen Abschnitt der Heinrichstraße wurde 1965 elektrische Beleuchtung eingerichtet.

Im Laufe der Zeit wurden die maroden Pilzleuchten durch Rautenleuchten ersetzt. Im Jahr 2011 wurden dann die noch bestehenden Pilzkopfleuchten durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m bis 6,0m) ersetzt.

Im Jahr 2011 wurden die alten Pilzkopfleuchten an der Ecke Veitstraße /Friedenstraße und Ecke Thiebergstraße durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m) ersetzt.

Bei Ausbau der Straßen werden die Ellipsen-Köpfe und 6m-Masten wiederverwendet und tlw. versetzt.

Durch die einheitliche Masthöhe kann ein homogener Beleuchtungsstatus erzielt werden mit energieeffizienten Leuchtköpfen.

Siehe Punkt 5. Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 6). Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der bereits erneuerten Leuchten werden die Anlieger aufgrund der zeitlichen Nähe der aktuellen Straßenbaumaßnahme zu den Beleuchtungsmaßnahmen von 2010/2011 nicht belastet werden.

Abwägungsbeschluss zu 12.2.2:

Siehe Beschlüsse 1.1.2 A + 1.1.1 A + 11.2.4 A + 11.2.12 A:

Der Bauausschuss beschließt, die Straße „In der Bannewiese/Friedensplatz“ von Haus Nr. 22 bis Friedensplatz Nr. 4 mit Ausbau der Fahrbahn, der Parkstände und der Gehwege nochmalig herzustellen.

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden.

Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

Der Bauausschuss beschließt, eine einheitliche Beleuchtung einzubauen mit einer Lichtpunkthöhe von 6 Metern.

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

12.2.3 „Kostenbeteiligung nur an Deckensanierung nach Kanalerneuerung“

Abwägung zu 12.2.3:

Zu Instandsetzungsmaßnahmen oder nochmalige Herstellung/ Verbesserung nach § 8 KAG siehe Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4): Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 KAG beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Abwägungsbeschluss zu 12.2.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Teil B (Heinrichstraße/Veitstraße)

1. B Eingabe (Anlage 14)

1.1 erste Offenlage:

1.1.1 „Beibehaltung der geplanten Zufahrtsbreite vor Haus 38, Planung nicht vorteilhaft für Anlieger“

Abwägung zu 1.1.1:

Der Vorschlag auf eine eventuelle Verkleinerung der bisher geplanten Zufahrtsbreite vor Haus 38 (zur Schaffung weiteren Parkraumes im Straßenbereich) wurde entsprechend dem Anliegerwunsch verworfen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Anliegerseite der Entwurf der ersten Offenlage nicht als vorteilhaft betrachtet wird.

Nach der ersten Offenlage wurde die Anzahl der Stellplätze deutlich erhöht, so dass sie der heutigen Situation entspricht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss zu 1.1.1:

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung aus und nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

2. B Eingabe (Anlage 15):

2.1 erste Offenlage:

2.1.1 „Verkehrserhebungen durchführen, zusätzliche Stellplätze und neue Planung mit Bürgerbeteiligung, Breitere Absenkung vor Haus 36, Widerspruch zur Planung“

Abwägung zu 2.1.1:

Nach der ersten Offenlage wurde die Anzahl der Stellplätze erhöht gemäß dem jetzigen Bestand.

Bei der Planung sind die Fakten der Verkehrserhebung vom September 2010 eingeflossen. Die Zählung an der Heinrichstraße wurde über einen Zeitraum von 7 Tagen durchgeführt. Pro Tag wurden ca. 850 Pkw gezählt. Die Spitzenstunde lag bei etwa 85 Kfz/h. Dieser relativ niedrige Wert entspricht einer Wohn-/Anliegerstraße (<400Kfz/h) am ehesten. Der Stellplatzbedarf wurde über die Bordsteinlängen (abzüglich der Absenkungen) und Prüfungen vor Ort erfasst.

Ebenfall wurde eine breitere Absenkung vor Haus 36 eingeplant.

Der Widerspruch zur ersten Planung wurde von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

2.1.2 „Einbahnregelung“

Abwägung zu 2.1.2:

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.2:

Der Bauausschuss spricht sich für die Einbahnregelung aus und nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

2.1.3 „kein Ausbau, nur Sanierung mit Erhalt der Gehwege“

Abwägung zu 2.1.3:

Bezüglich des geplanten Ausbaus ist ein Einbau der Kanaltrasse mit Ausbesserung der Fahrbahndecke als Baumaßnahme ist nicht ausreichend. Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff /Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Der Oberbau ist nicht geeignet für eine Teilsanierung. Am Übergangsbereich zwischen alten und neuen Straßenbereichen käme es bald zu unterschiedlichen Setzungen mit Rissbildungen, eindringendem Wasser und Frostschäden.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Siehe Punkt 3 der Stellungnahme der Bauverwaltung, Anlage 30, Seite 4).

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefalles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Abwägungsbeschluss zu 2.1.3:

Siehe Beschluss 11.2.12 A:

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen

2.2 zweite Offenlage:

**2.2.1 „Gehwegbreite (1,50 m) gem. Empfehlungen der RAST 06 erhöhen (mit günstigere Lage der Versorger-Schieberklappen),
Verringerung des Durchgangsverkehrs,
Geringere Fahrbahnbreite: 2m Gehweg, 4m Fahrgasse, einseitiges Parken 2m,
Verschwenkung in Höhe Haus 28-30 ggf.“**

Abwägung zu 2.2.1:

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z. T. 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrs-beruhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingepplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss 2.2.1:

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

2.2.2 „Einbahnstraße“

Abwägung zu 2.2.2:

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung in Richtung Norden - von der Veitstraße bis zum Friedensplatz- eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert. Die Anlieger dürfen dann nur nach Norden herausfahren.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss 2.2.2:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis und spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

2.2.3 „Aufpflasterungen“

Abwägung zu 2.2.3:

Der Wunsch auf Einbau von Aufpflasterungen als Aufmerksamkeitsfläche wurde in die Planung eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss 2.2.3:

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

2.2.4 „Mehrkosten für Kopfsteinpflaster separat finanzieren, Bauprogramm teilen“

Abwägung zu 2.2.4:

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der

Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaurkosten reduziert werden.

Bei einem zeitgleichen Ausbau (Erneuerung und/oder Verbesserung gem. § 8 Kommunalabgabengesetz) ist es möglich und sinnvoll, ein gemeinsames Bauprogramm für die zu erneuernden Straßen zu beschließen. Die Beitragsbelastungen werden gleichmäßiger verteilt, „doppelte“ Kosten z.B. für Baustelleneinrichtung werden vermieden. Siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 2-3).

Abwägungsbeschluss 2.2.4:

Siehe Beschlüsse 1.1.1 und 12.2.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

2.2.5 „Nochmalige Bürgerversammlung“

Abwägung zu 2.2.5:

Seitens der Stadt wird ein nochmaliger Austausch mit den Anliegern nicht für förderlich gehalten, da bereits zwei Offenlagen, eine Anliegerversammlung und ein Termin Vorort im Zeitraum von Ende April bis Anfang November durchgeführt wurden. Diese zusätzlichen Verfahrensschritte haben bedauerlicherweise weder zur Klärung noch zu einem Konsens beitragen können.

Durch die überarbeitete Planung mit Einflechtung der jeweiligen Eingaben während der zwei Offenlagen soll nun ein resultierendes Planungsergebnis entstehen.

Dabei sollen sich die verkehrsplanerischen Ziele (Sicherheit der Radfahrer, Behebung von Rückstau, angemessene Geschwindigkeit, Schutz der Fußgänger, Parkangebot) sowie die Anliegen der Anwohner (Parkangebot, Verkehrsberuhigung, Erhalt v. histor. Charakter,..) bestmöglich wiederfinden.

Abwägungsbeschluss 2.2.5:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Siehe auch Beschluss 11.2.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Zuge dieser Abwägung kein weiteres moderiertes Gespräch /Mediationsverfahren zwischen Stadt/TBR und den Anliegern, sowie einem Vertreter der beauftragten Kanzlei durchzuführen.

3. B Eingabe (Anlage 16)

3.1 erste Offenlage:

siehe Sammeleingabe 8(Teil B)/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße (Anlage 21)

3.2 zweite Offenlage:

3.2.1 „Unklarheit über hohe Beiträge, persönliches Informationsschreiben“

Abwägung zu 3.2.1:

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßen-erneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 3.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

3.2.2 „Widerspruch zur Planung“

Abwägung zu 3.2.2:

Der Widerspruch wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 3.2.2:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe bezüglich des Widerspruchs zur Planung zur Kenntnis.

4. B Eingabe (Anlage 17)

4.1 erste Offenlage:

keine Eingabe

4.2 zweite Offenlage:

4.2.1 „keine Variante wählbar, Kosten für Natursteinpflaster nicht in einem Bauprogramm umlegen“

Abwägung zu 4.2.1:

Die Ablehnung der Varianten wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Um den historischen Charakter der Bannwiese teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters in einem kleinen Bereich des Endstückes vorgesehen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 – v. 02.12.2015 (Anlage 30, S. 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaurkosten reduziert werden.

Die Verwendung von unterschiedlichen Materialien für den Fahrbahnbelag ist kein rechtmäßiger Grund um die Anlage „In der Bannewiese“ zu unterteilen. Zur Anlagenbildung siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 1-3).

Abwägungsbeschluss zu 4.2.1:

Siehe Beschlüsse 1.1.1 und 12.2.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

4.2.2 „Nur Sanierung, kein Ausbau, Gehwege belassen“

Abwägung zu 4.2.2:

Bezüglich des geplanten Ausbaus ist ein Einbau der Kanaltrasse mit Ausbesserung der Fahrbahndecke als Baumaßnahme ist nicht ausreichend. Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltdecken, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff /Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Der Oberbau ist nicht geeignet für eine Teilsanierung. Am Übergangsbereich zwischen alten und neuen Straßenbereichen käme es bald zu unterschiedlichen Setzungen mit Rissbildungen, eindringendem Wasser und Frostschäden.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Abwägungsbeschluss zu 4.2.2:

Siehe Beschluss 11.2.12 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

4.2.3 „Einbindung der Anlieger vor der Planung“

Abwägung zu 4.2.3:

Der Regelfall im Zuge eines Straßenausbaus ist der, dass nach der Entwurfsplanung die Bürgerinnen und Bürger im Zuge einer Offenlage der Ausbauplanung die Gelegenheit bekommen, sich zu den Ausbaumerkmale zu äußern.

Bei Sonderprojekten wird u.U. den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen von Planungswerkstätten die Möglichkeit gegeben, sich schon vor Planungsbeginn in die Planung einzubringen. Dieses Verfahren bedeutet einen Mehraufwand und kommt daher bei Straßenbaumaßnahmen in der Regel nicht zur Anwendung.

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßen-erneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 4.2.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

5. B Eingabe (Anlage 18)

5.1 erste Offenlage:

5.1.1 „Planung trägt nicht zur Geschwindigkeitsreduzierung bei, daher Beibehaltung der jetzigen Breiten mit Erhöhung der Stellplatzanzahl“

Abwägung zu 5.1.1:

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z.T. nur 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrs-beruhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Zusätzlich werden 3 Aufpflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Siehe auch Eingaben 2.2.2

Abwägungsbeschluss zu 5.1.1:

Siehe Beschlüsse 2.2.1+ 2.2.3 (B):

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

5.1.2 „Kein Ausbau erforderlich/Gehweg in Ordnung“

Abwägung zu 5.1.2:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff /Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Der Oberbau ist nicht geeignet für eine Teilsanierung. Am Übergangsbereich zwischen alten und neuen Straßenbereichen käme es bald zu unterschiedlichen Setzungen mit Rissbildungen, eindringendem Wasser und Frostschäden.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Siehe Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung, Anlage 30, Seite 4.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefalles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Abwägungsbeschluss zu 5.1.2:

Siehe Beschluss 11.2.12 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

5.1.3 „Klassifizierung als Anliegerstraße angezweifelt“

Abwägung zu 5.1.3:

In der BauA-Vorlage Nr. 058/15 werden die Straßen als Anlieger- bzw. Wohnstraßen bezeichnet, „sie dienen der Erschließung, nehmen aber auch Durchgangsverkehr auf“. Bei einer Verkehrszählung wurden dort weniger als 100 Kfz/h gemessen. In der RAST 06 (Richtlinien für den Ausbau von Stadtstraßen) wird der Begriff Anliegerstraße nicht mehr verwendet. Es wird unterteilt zwischen Wohnstraße und ggf. Quartierstraße/Sammelstraße.

Die Wohnstraße zeichnet sich durch geringere Verkehrszahlen aus (<400 Kfz/h), durch Parkfunktion und entspricht am ehesten der T-30-Zone.

Die Quartierstraße oder auch die Sammelstraße zeichnen sich durch höhere Verkehrszahlen (> 400 Kfz/h), breiteren Straßenraum, oftmals durch die Aufnahme von Linienbusverkehr/ Schwerverkehr und z.T. durch höhere Geschwindigkeiten aus.

Aufgrund des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes ist lediglich die Hermannstraße als „sonstige Sammelstraße“ mit ÖPNV-Route eingestuft. Hiermit verbleibt für die auszubauenden Straßen die Festlegung als Wohn-/Anliegerstraße.

Nach dieser Straßenklassifizierung werden die Kosten nach KAG § 8 mit 70% Straßenbaubeiträgen umgelegt. Lediglich bei einer Einstufung als Haupteerschließungsstraße/Hauptverkehrsstraße würden sich die Beiträge reduzieren.

Siehe Punkt 8 der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 7).

Aufgrund der Lage im Straßennetz und der vorhandenen Wohnbebauung sind die hier betroffenen Straßen als typische „Anliegerstraßen“ einzustufen.

Abwägungsbeschluss zu 5.1.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

5.1.4 „Frühzeitige Information über Ausbau und Kosten“

Abwägung zu 5.1.4:

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6 (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 5.1.4:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

5.2 zweite Offenlage:

5.2.1 „Teilung des Bauprogramms“

Abwägung zu 5.2.1:

Bei einem zeitgleichen Ausbau (Erneuerung und/oder Verbesserung gem. § 8 Kommunalabgabengesetz) ist es möglich und sinnvoll, ein gemeinsames Bauprogramm für die zu erneuernden Straßen zu beschließen. Die Beitragsbelastungen werden gleichmäßiger verteilt, „doppelte“ Kosten z.B. für Baustelleneinrichtung werden vermieden. Siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 2-3).

Abwägungsbeschluss zu 5.2.1:

Siehe Beschluss 12.2.1 (Teil A):
Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

5.2.2 „Keine Mehrkosten durch Kopfsteinpflaster, Ablehnung der Zahlungspflicht“

Abwägung zu 5.2.2:

Um den historischen Charakter der Bannewiese teilweise erhalten zu können, ist der Wiedereinbau des Pflasters im hinteren Abschnitt vorgesehen.
Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.
Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand.
Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 – v. 02.12.2015 (Anlage 30, S. 5).
Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaurkosten reduziert werden.

Die Grundstückseigentümer (oder Erbbauberechtigten) der anliegenden Grundstücke sind gemäß § 8 Abs. 2 KAG beitragspflichtig.

Abwägungsbeschluss zu 5.2.2:

Siehe Beschluss 1.1.1 (Teil A):
Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden.

Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

5.2.3 „Nur Kanalerneuerung und Sanierung, Gehwege belassen an der Heinrichstraße wie bei der Sanierung Adolfstraße

Abwägung zu 5.2.3:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff /Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbaugutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Ferner ist der Oberbau nicht geeignet für eine Teilsanierung (Kanal Friedensplatz bis Veitstraße). Am Übergangsbereich zwischen alten und neuen Straßenbereichen käme es bald zu unterschiedlichen Setzungen mit Rissbildungen, eindringendem Wasser und Frostschäden.

Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 3 (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich.

Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des

Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Verwaltungsseitig ist im Zuge der Kanalerneuerung Adolfstraße auch eine Straßenerneuerung vorgesehen gewesen. Nach politischem Beschluss hierzu ist allerdings der Straßenausbau zurückgestellt worden und es hat lediglich eine provisorische Wiederherstellung der Fahrbahn stattgefunden.

Abwägungsbeschluss zu 5.2.3:

Siehe Beschluss 11.2.12 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

5.2.4 „Zweifel an Planung, mangelnde Verkehrserhebung, Wunsch auf mehr Stellplätze, effektivere Verkehrsberuhigung“

Abwägung zu 5.2.4:

Nach der ersten Offenlage wurde die Anzahl der Stellplätze erhöht gemäß dem jetzigen Bestand.

Bei der Planung sind die Fakten der Verkehrserhebung vom September 2010 eingeflossen. Die Zählung an der Heinrichstraße wurde über einen Zeitraum von 7 Tagen durchgeführt. Pro Tag wurden ca. 850 Pkw gezählt. Die Spitzenstunde lag bei etwa 85 Kfz/h. Dieser relativ niedrige Wert entspricht einer Wohn-/Anliegerstraße (<400Kfz/h) am ehesten. Der Stellplatzbedarf wurde über die Bordsteinlängen (abzüglich der Absenkungen) und Prüfungen vor Ort erfasst.

Siehe auch Eingabe 5.1.1

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z.T. nur 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrs-beruhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Zusätzlich werden 3 Pflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Siehe auch Eingaben 2.2.2 und 2.2.3 (B)

Abwägungsbeschluss zu 5.2.4:

Siehe Beschlüsse 2.2.1. und 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

6. B Eingabe (Anlage 19)

6.1 erste Offenlage:

6.1.1 „Fehlende Verkehrserhebungen Bannewiese/Heinrichstraße, Anzahl Stellplätze erhöhen Bannewiese/Heinrichstraße, Niveaugleicher Ausbau im Mischprinzip“

Abwägung zu 6.1.1:

Nach der ersten Offenlage wurde die Stellplatzzahl erhöht (durch Wegfall von Bäumen und Einengungen). Ferner wurden die Verschwenkungen im Bereich gegenüberliegender Zufahrten eingeplant, so dass kein Stellplatz entfällt.

Bei der Planung sind die Fakten der Verkehrserhebung vom September 2010 eingeflossen. Die Zählung an der Heinrichstraße wurde über einen Zeitraum von 7 Tagen durchgeführt. Pro Tag wurden ca. 850 Pkw gezählt. Die Spitzenstunde lag bei etwa 85 Kfz/h. Dieser relativ niedrige Wert entspricht einer Wohn-/Anliegerstraße (<400Kfz/h) am ehesten. Der Stellplatzbedarf wurde über die Bordsteinlängen (abzüglich der Absenkungen) und Prüfungen vor Ort erfasst.

Siehe auch Eingabe 5.1.1

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Ein Ausbau als „Verkehrsberuhigter Bereich“ im höhengleichen Mischprinzip ist nicht vorgesehen. Zwar könnte man aufgrund der Verkehrszahlen hierzu tendieren. Für eine Ausweisung als 7km/h-Zone ist die Heinrichstraße jedoch mit rd. 360 m zu lang. Auch die Parzellenbreite von 10m ist zu breit und unübersichtlich.

Über diese Länge werden die Kfz-Fahrer die Geschwindigkeit nicht einhalten, und die Fußgänger wären durch die höhengleiche Mischfläche (ohne Borde) ungeschützt. Die Vielzahl an parkenden Autos würden zudem die Sicht auf kleinere Fußgänger/Kinder, die folglich auch die Fahrbahn nutzen können, verhindern und zur einer erhöhten Gefährdung führen.

Abwägungsbeschluss zu 6.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

6.2 zweite Offenlage:

6.2.1 „Aktuelle Variante der zweiten Offenlage wählen, möglichst mit Verzicht auf Kopfsteinpflaster“

Abwägung zu 6.2.1:

Die Planung der Verwaltung sieht in der aktuellen Variante Verschwenkungen und gepflasterte Parkstreifen (2,0m) vor. Lediglich im Westteil der Bannewiese ist vor-

gesehen, die Fahrbahn entsprechend dem bestehenden Verlauf (geradlinig) in Pflaster zu erstellen.

Aufgrund der Nachteile wie schlechte Befahrbarkeit und zu hohe Mehrkosten bei Natursteinpflaster, wurde der Pflasterbereich stark reduziert gegenüber dem heutigen Abschnitt. Nur ein kleiner Bereich dient zur punktuellen Wahrung des historischen Straßenbildes.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage (Fahrbahn 5m) erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (Pflaster) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung in Richtung Norden - von der Veitstraße bis zum Friedensplatz- eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Zusätzlich werden 3 Pflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Abwägungsbeschluss zu 6.2.1:

Siehe Beschlüsse 1.1.1 (Teil A), 2.2.1, 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden.

Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

7. B Eingabe (Anlage 20)

Sammeleingabe von 8 Personen /Heinrichstr. nördlicher Teil

7.1 erste Offenlage:

7.1.1 „Anzahl Stellplätze erhöhen, ggf Schrägaufstellung, Ferner: Variante I / T-30-Zone“

Abwägung zu 7.1.1:

Im Zuge der überarbeiteten Planung (nach der ersten Offenlage) wurde die Stellplatzzahl nochmals erhöht (durch Wegfall von Beeten und Einengungen). Ferner wurden die Verschwenkungen im Bereich gegenüberliegender Zufahrten eingeplant, wo kein Parken möglich ist bzw. wo kein Stellplatz entfällt.

Die Einplanung von Parkplätzen in Schrägaufstellung ist aufgrund mangelnder Breite nicht durchführbar. Für die Fahrgasse verbliebe bei 1,50 m breiten Gehwegen maximal noch 2,40m.

Ferner wurde später von Anliegerseite schriftlich mitgeteilt, dass die Variante I (als T-30-Zone) bevorzugt wird an der Heinrichstraße.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage (Fahrbahn 5m) erfolgt die Ausbauplanung nun mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m (nördlich der Veitstraße), die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen. Siehe Eingabe 7.1.2.

Die geplanten Verschwenkungen sind weiterhin eingeplant.

Zusätzlich werden 3 Aufpflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Abwägungsbeschluss zu 7.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Siehe auch 2.2.1, 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

7.1.2 „Einbahnregelung ab Veitstraße (nach Norden)“

Abwägung zu 7.1.2:

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung mit 4m Fahrbahn in Richtung Norden - von der Veitstraße bis zum Friedensplatz- eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert. Die Anlieger dürfen dann nur nach Norden herausfahren.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde. Hier beträgt die Fahrbahnbreite 4,75m.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss zu 7.1.2:

Der Bauausschuss spricht sich für die Einbahnregelung aus und nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

7.1.3 „Bei Einbau von Natursteinpfl. eine Aufteilung in zwei Bauprogramme“ (weitere schriftl. Mitteilung/Wunsch)

Abwägung zu 7.1.3:

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters im Bereich von der Hermannstr. bis Haus Nr. 22 sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Die Verwendung von unterschiedlichen Materialien für den Fahrbahnbelag ist kein rechtmäßiger Grund um die Anlage „In der Bannwiese“ zu unterteilen. Zur Anla-

genbildung siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 1-3).

Abwägungsbeschluss zu 7.1.3:

Siehe Beschlüsse 1.1.1 (Teil A) und 12.2.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

8. B Eingabe (Anlage 21)

Sammeleingabe von 8 Personen/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße

8.1 erste Offenlage:

**8.1.1 „unzureichende Information,
Wunsch auf persönliches Anschreiben,
Bauzeitpunkt mit Anliegern terminieren“**

Abwägung zu 8.1.1:

Angesichts der hohen Straßenbaubeiträge wird von Anliegerseite um eine frühzeitige Information und ein persönliches Anschreiben gebeten.

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 8.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

**8.1.2 „vorh. Gehweg- / Fahrbahnbreiten belassen, ohne Verschwenk.,
Anzahl Stellplätze erhöhen und Variante II wählen,
Beete direkt vorm Haus ungünstig/einzelnd abstimmen“**

Abwägung zu 8.1.2:

Eine Reduzierung der Grünbeete und eine Erhöhung der Stellplatzzahlen wurden bereits nach der ersten Offenlage an der Heinrichstraße eingearbeitet. Die Lage der einzelnen Beete ist generell Bestandteil der Offenlage und im Einzelfall abzustimmen.

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z.T. nur 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrs-beruhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen. Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Abwägungsbeschluss zu 8.1.2:

Siehe Beschlüsse 2.2.1 (Teil B) und 11.2.13 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Heinrichstraße (Friedensplatz bis Hermannstraße) beizubehalten.

8.1.3 „Heinrichstraße, nördlich der Hermannstr. als Einbahnstraße (derzeit Gefahrensituationen durch schlechte Sicht wegen spitzem Winkel zur Hermannstraße bei „Rechts-vor-links“- Regelung, verschärft durch Busse)“

Abwägung zu 8.1.3:

Der Verkehr aus der Heinrichstraße (Richtung Süd) muss dem von Norden kommenden Verkehr der Hermannstraße Vorfahrt gewähren und somit langsam bis zur Einmündung vorfahren.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde. Die Hermannstraße, die schon durch den Bus belastet ist, müsste diesen zusätzlichen südlich gerichteten Verkehr aufnehmen.

Zusätzlich werden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit 3 Aufpflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Abwägungsbeschluss zu 8.1.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

8.1.4 „Beitragshöhe/Kosten erfahren“

Abwägung zu 8.1.4:

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßenenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 8.1.4:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

9. B Eingabe (Anlage 22)

9.1 erste Offenlage:

siehe Sammeleingabe 8 (Teil B)/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße (Anlage 21)

9.2 zweite Offenlage:

9.2.1 „Unklarheit über hohe Beiträge, persönliches Informationsschreiben“

Abwägung zu 9.2.1:

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßenenerneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 9.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

9.2.2 „Nur Instandhaltung statt Neuausbau, wie Adolfstraße“

Abwägung zu 9.2.2:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff/Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbau-gutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden (Absackungen/Risse/eindringendes Wasser/Frostschäden), die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):

Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefalles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Verwaltungsseitig ist im Zuge der Kanalerneuerung Adolfstraße auch eine Straßenerneuerung vorgesehen gewesen. Nach politischem Beschluss hierzu ist allerdings der

Straßenausbau zurückgestellt worden und es hat lediglich eine provisorische Wiederherstellung der Fahrbahn stattgefunden.

Abwägungsbeschluss zu 9.2.2:

Siehe Beschluss 11.2.12 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

9.2.3 „Widerspruch zur Planung“

Abwägung zu 9.2.3:

Der Widerspruch wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 9.2.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe bezüglich des Widerspruchs zur Planung zur Kenntnis.

10. B Eingabe (Anlage 23) Veitstraße

10.1 erste Offenlage:

siehe Sammeleingabe 8(Teil B)/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße (Anlage 21)

10.2 zweite Offenlage:

**10.2.1 „Gehwege erhalten,
Notwendigkeit neuer Leuchten in Frage gestellt“**

Abwägung zu 10.2.1:

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

An der Bannwiese befinden sich zudem veraltete Peitschenleuchten (LPH 4,5m) mit hohem Energieverbrauch aus dem Jahre 1970. Diese sind abgänglich. Am Friedensplatz wurden zur selben Zeit Pilzkopfleuchten errichtet, die in 2010 im Zuge des Konjunkturpaketes durch energieeffiziente Leuchten ausgetauscht wurden.

Im nördlichen Abschnitt der Heinrichstraße wurde 1965 elektrische Beleuchtung eingerichtet. Im Laufe der Zeit wurden die maroden Pilzleuchten durch Rautenleuchten ersetzt. Im Jahr 2011 wurden dann die noch bestehenden Pilzkopfleuchten durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m bis 6,0m) ersetzt.

Im Jahr 2011 wurden die alten Pilzkopfleuchten an der Ecke Veitstraße / Frieden-

straße und Ecke Thiebergstraße durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m) ersetzt.

Beim Ausbau der Straßen werden die Ellipsen-Köpfe und 6m-Masten wiederverwendet und tlw. versetzt.

Durch die einheitliche Masthöhe kann ein homogener Beleuchtungsstatus erzielt werden mit energieeffizienten Leuchtköpfen.

Ein Austausch bzw. ein Versetzen der 2010/2011 erneuerten Leuchten ist nicht schädlich für die Zuschussmaßnahme im Rahmen des Konjunkturprogrammes, da die Kosten für Erneuerung der Leuchten der Stadt Rheine seinerzeit tatsächlich entstanden sind und die Anliegeranteile ordnungsgemäß nach § 8 KAG von den Anliegern erhoben wurden. Siehe Punkt 5. Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der bereits erneuerten Leuchten werden die Anlieger aufgrund Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der bereits erneuerten Leuchten werden die Anlieger aufgrund der zeitlichen Nähe der aktuellen Straßenbaumaßnahme zu den Beleuchtungsmaßnahmen von 2010/2011 nicht belastet werden.

Abwägungsbeschluss zu 10.2.1:

Siehe Beschlüsse 11.2.4 und 11.2.12 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, eine einheitliche Beleuchtung einzubauen mit einer Lichtpunkthöhe von 6 Metern.

Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

10.2.2 „Keine Baumbeete an der Veitstraße“

Abwägung zu 10.2.2:

Bereits in der ersten Planung wurden hier nur 2 Beete eingeplant und die Stellplatzzahl wurde gegenüber dem Bestand erhöht.

Die hintere Verschwenkung mittels eines abgeschrägten Grünbeetes bei Haus 2 ermöglicht eine klare Abgrenzung für den Fahrbereich des Müllfahrzeuges - von der Thiebergstraße kommend (links abbiegend), so dass es hier nicht durch zu weit vorn parkende Kfz zu Einengungen kommt. Es dient der Verkehrsführung.

Zudem ließe sich auf dieser Grünbeetfläche kein zusätzlicher Parkstand einplanen. Das Beet soll bestehen bleiben, der Baum entfällt auf Wunsch.

Ebenso wird der Baum vor Haus 5 als kritisch betrachtet, da sich dort naheliegende Leitungen befinden. Daher soll auch dieser Baum entfallen und das Grünbeet wird als Stellplatzraum eingeplant.

Diese Änderungen wurden in die Planung eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss zu 10.2.2:

Der Bauausschuss beschließt, auf eine Baumbepflanzung an der Veitstraße (Heinrichstraße bis Friedensstraße) im Zuge diesen Ausbaus zu verzichten und das Beet vor Haus Nr. 5 durch eine Stellplatzpflasterung zu ersetzen.

10.2.3 „Variante II (2m Gehwege, 6m Fahrbahn, geradlinige Führung)“

Abwägung zu 10.2.3:

An der Veitstraße dient die Aufteilung des 2,0m Parkstreifens und der 5,05m breiten Fahrbahn dazu, die Begegnung ein- und ausfahrender Anlieger zu ermöglichen und ggf. eine beidseitige Parkmöglichkeit zu schaffen.

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze bleibt bei mind. 8 Stellplätzen.

Lediglich die Heinrichstraße, nördlich der Veitstraße, wird in den bestehenden Breiten ausgeführt, mit 4,0m Fahrbahn und 2,0m Parken. Siehe Eingaben 2.2.1 bis 2.2.2 (B)

Abwägungsbeschluss zu 10.2.3:

Der Bauausschuss beschließt an der Veitstraße (Heinrichstraße bis Friedenstraße) die Einplanung eines 2,0m breiten gepflasterten Parkstreifens und einer rd. 5,05m breiten Fahrbahn (6,00m in der Verschwenkung).

10.2.4 „Kostenverteilung in Bezug auf Bannewiese/ Beitragshöhen, 2-jährige Vorlaufzeit für Information“

Abwägung zu 10.2.4:

Die Planung der Verwaltung sieht in der aktuellen Variante Verschwenkungen und gepflasterte Parkstreifen (2,0m) vor. Lediglich im Westteil der Bannewiese ist vorgesehen, die Fahrbahn entsprechend dem bestehenden Verlauf (geradlinig) in Pflaster zu erstellen.

Aufgrund der Nachteile wie schlechte Befahrbarkeit und zu hohe Mehrkosten bei Natursteinpflaster, wurde der Pflasterbereich stark reduziert gegenüber dem heutigen Abschnitt. Nur ein kleiner Bereich dient zur punktuellen Wahrung des historischen Straßenbildes.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters (Hermannstr.- bis Haus Nr. 22) sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 - vom 02.12.2015 (Anlage 30, Seite 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Die Verwendung von unterschiedlichen Materialien für den Fahrbahnbelag ist kein rechtmäßiger Grund um die Anlage „In der Bannewiese“ zu unterteilen. Zur Anla-

genbildung siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 1-3).

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßen-erneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 10.2.4:

Der Bauausschuss nimmt den Wunsch nach mehr Informationen zur Kenntnis.

Siehe Beschluss 1.1.1. (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, im Bereich „In der Bannewiese“ (westlich der Hermannstraße bis zur Kurve) das vorhandene Natursteinpflaster wieder einzubauen, sofern technisch möglich – oder alternativ neues Natursteinpflaster zu verwenden. Die Kosten sind bei der Aufwandsermittlung für die Erhebung der Straßenbaubeiträge zu berücksichtigen.

Der Bauausschuss beschließt, im Endstück der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße) die Fahrbahn und die Gehwege vorerst zu erhalten und neue Beleuchtung zu ergänzen.

10.2.5 „Wunsch auf erneute Bürgerversammlung“

Abwägung zu 10.2.5:

Im Zeitraum von Ende April bis Anfang November sind zwei Offenlagen, eine Anliegerversammlung und ein Termin Vorort durchgeführt worden.

Seitens der Stadt wird ein nochmaliger Austausch nicht für förderlich gehalten, da diese zusätzlichen Verfahrensschritte bedauerlicherweise weder zur Klärung noch zu einem Konsens beitragen konnten.

Durch die Einflechtung der Eingaben von den zwei Offenlagen und einen sich anschließenden und detaillierten Abwägungsprozess soll nun ein resultierendes Planungsergebnis zur Entscheidung geführt werden.

Dazu sollen die grundsätzlichen verkehrsplanerischen Ziele und auch die Anliegen der direkten Anwohner wie Sicherheit der Radfahrer/Behebung von Rückstau/ angemessene Geschwindigkeit/Schutz der Fußgänger/Parkangebot/Erhalt des historischen Charakters,... soweit wie möglich einfließen.

(s.a. Sammeleingabe 11.2.1 (Teil A))

Abwägungsbeschluss zu 10.2.5:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

11. B Eingabe (Anlage 24) Veitstraße

11.1 erste Offenlage:

**siehe Sammeleingabe 8(Teil B)/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße
(Anlage 21)**

11.2 zweite Offenlage:

11.2.1 „Rechtzeitige Information zu Anliegerbeiträgen“

Abwägung zu 11.2.1:

Die Anliegerinformation wird insgesamt aufgrund der stark zunehmenden Straßen-erneuerungsprojekte ab dem 01.01.2016 neu geregelt. Siehe Stellungnahme der Bauverwaltung Punkt 6. (Anlage 30, Seite 6).

Abwägungsbeschluss zu 11.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

11.2.2 „Nur Instandhaltung statt Neuausbau“

Abwägung zu 11.2.2:

Der bestehende Straßenoberbau an der Heinrich- und Veitstraße wurde entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und den zur Verfügung stehenden Materialien im Jahr 1930 bzw. 1938 erstellt.

Die eingebauten gebundenen Asphaltsschichten, die mind. 14 cm betragen sollten, haben jedoch nur eine Stärke von 7-9 cm, in Höhe der Hermannstraße und an der Veitstraße sogar nur 4 cm. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch - in den Oberbau - eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastungen Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die Trag- und Frostschutzschicht, die wasserableitende Funktion übernehmen muss, ist neben Schotter auch mit Schluff/Mergel durchsetzt. Bei Frost-/ Tauwechsel weichen die Schichten auf und reduzieren die Tragfähigkeit.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Nähere Angaben zum mangelnden Straßenoberbau können dem Straßenbau-gutachten, welches zur Einsichtnahme bereitsteht, entnommen werden.

Würde man lediglich die Kanalbaugrube wieder verschließen wollen, wäre dies technisch nicht möglich ohne baulich weiter in die Fahrbahn einzugreifen und diese wieder herzustellen. Damit es später keine unterschiedlichen Setzungen im Bereich der neu aufgebauten Fahrbahn im Bereich der Kanalbaugrube und den Reststreifen gibt, sind auch die Reststreifen im Vollausbau zu erneuern.

Bei einer Teilsanierung käme es bald in der Fahrbahn zu Folgeschäden, die schon in Kürze einen Neuausbau nach sich ziehen ließen.

Aus Punkt 3. der Stellungnahme der Bauverwaltung (Anlage 30, Seite 4):
Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.
Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Bei der Erneuerung der Gehwege sind weniger die Gehwegbeläge ausschlaggebend, sondern die statische Funktion der Bordsteinkonstruktion. Bei einer Erneuerung des Fahrbahnoberbaus brechen erfahrungsgemäß die Bordsteine weg und der Gehweg fällt ein. Zur Stabilisierung des Quergefälles der Straße ist eine stabile Bordkonstruktion (Bord, Rückenstütze, Rinne) jedoch notwendig.

Abwägungsbeschluss zu 11.2.2:

Siehe Beschluss 11.2.12 (Teil A):
Der Bauausschuss beschließt, die Straßen „Heinrichstraße/Veitstraße“ nochmalig mit Ausbau der Fahrbahn und Gehwege herzustellen.

11.2.3 „Widerspruch zur Planung“

Abwägung zu 11.2.3:

Der Widerspruch zur Planung wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 11.2.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe bezüglich des Widerspruchs zur Planung zur Kenntnis.

12. B Eingabe (Anlage 25)

12.1 erste Offenlage:

siehe Sammeleingabe 8(Teil B)/Heinrichstr. nördlicher Teil+Veitstraße (Anlage 21)

12.2 zweite Offenlage:

12.2.1 „Widerspruch zur Planung/Ausbau“

Abwägung zu 12.2.1:

Der Widerspruch zum geplanten Ausbau wird von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Abwägungsbeschluss zu 12.2.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe bezüglich des Widerspruchs zum geplanten Ausbau zur Kenntnis.

13. B Eingabe (Anlage 26)

13.1 erste Offenlage:

13.1.1 „Fahrbahn in 5,0m zu breit geplant, keine T-30-Zone, Verschwenkungen reichen nicht aus zur Geschwindigkeitssenkung“

Abwägung zu 13.1.1:

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z.T. nur 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Hier beträgt die Fahrbahnbreite 4,75 m.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Zusätzlich werden 3 Aufpflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Abwägungsbeschluss zu 13.1.1:

Siehe Beschlüsse 11.2.13 (Teil A) und 2.2.1 und 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Heinrichstraße (Friedensplatz bis Hermannstraße) beizubehalten.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

14. B Eingabe (Anlage 27)

14.1 erste Offenlage:

14.1.1 „Zusätzlicher Versatz/Stellplatzreihe

vor Haus 4-8 auf die westliche Seite,

Breitere Einengungen und zusätzliche Bäume vor Haus 9 und 10“

Abwägung zu 14.1.1:

Im Anschluss an die erste Offenlage wurde der Versatz der Stellplatzreihen (Hs. 4-8) und ein zusätzlicher Baum vor Haus 9 eingeplant. Im Beet vor Haus 12/10 lässt sich kein Baum einplanen, da dort Leitungen verlaufen und eine Leuchte eingeplant ist.

Eine Verstärkung der Fahrbahneinengungen ist an den Verschwenkungen nicht einplanbar, da die Befahrung durch Müllfahrzeuge gesichert sein muss und da seitens der meisten Anlieger Baumbeete zugunsten von Parkständen entfallen sollen.

Abwägungsbeschluss zu 14.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

14.1.2 „Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit“

Abwägung zu 14.1.2:

Die momentane Bestandssituation auf der Heinrichstraße führt des Öfteren zu gefährlichen Situationen für Kfz und Radfahrer, da nur 4 Meter (z.T. nur 3,5m) für die Fahrgasse verbleiben. Zum Teil weichen die Fahrer auf die Gehwege aus. Nachts wiederum, bei geringem Verkehr, wird dort zu schnell gefahren, da keinerlei verkehrs-beruhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen /Einengungen bestehen.

Der Ausbau der Heinrichstraße ist als typischer T-30-Abschnitt vorgesehen. Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage erfolgt die Ausbauplanung mit der Gehwegbreite von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m, die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann. Da die Parkstreifen an den Seiten mit den wenigsten Zufahrten geplant sind, wird ein Optimum an Stellplatzzahlen erreicht.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde die Einbahnregelung für die 4,0 m breite Fahrbahn ab der Veitstraße in Richtung Norden bis zur Einmündung „Friedensplatz“ eingeplant. So kann der Richtungsverkehr abfließen.

Der Schleichverkehr von Norden kommend wird so verhindert.

Bei dem Abschnitt Heinrichstraße - von Veitstraße bis Hermannstraße - ist eine Einbahnregelung nicht empfehlenswert, da der Verkehrsfluss von den benachbarten Straßen (Adolfstraße/Luisenstraße) nach Süden zu sehr eingeschränkt würde.

Hier beträgt die Fahrbahnbreite 4,75 m.

Der Beschluss zur Einbahnregelung ist von der Ordnungsbehörde festzusetzen.

Zusätzlich werden 3 Aufpflasterungen jeweils in den Einmündungen Friedensplatz, Veitstraße und Hermannstraße eingeplant.

Abwägungsbeschluss zu 14.1.2:

Siehe Beschlüsse 11.2.13 (Teil A) und 2.2.1 und 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Heinrichstraße (Friedensplatz bis Hermannstraße) beizubehalten.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

14.1.3 „keine aussagekräftige Verkehrszählung“

Abwägung zu 14.1.3:

Bei der Planung sind die Fakten der Verkehrserhebung vom September 2010 eingeflossen (also nicht vom Winter). Die Zählung an der Heinrichstraße wurde über ei-

nen Zeitraum von 7 Tagen durchgeführt. Pro Tag wurden ca. 850 Pkw gezählt. Die Spitzenstunde lag bei etwa 85 Kfz/h. Dieser relativ niedrige Wert entspricht einer Wohn-/Anliegerstraße (<400Kfz/h) am ehesten. Der Stellplatzbedarf wurde über die Bordsteinlängen (abzüglich der Absenkungen) und Prüfungen vor Ort erfasst.

Abwägungsbeschluss zu 14.1.3:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

14.2 zweite Offenlage:

14.2.1 „Zustimmung zum Entwurf der zweiten Offenlage, mehr Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung: zusätzl. Temposchilder, Markierungen, Bäume“

Abwägung zu 14.2.1:

Eine Aufstellung zusätzlicher Straßenschilder, sowie Markierungen auf der Fahrbahn können nach Ausbau der Straße und der dann bestehenden Situation vor Ort vom AK-Verkehr geprüft werden.

Die Einplanung weiterer Bäume ist nicht möglich, zudem sind aufgrund von Versorgungsleitungen ggf. noch Bäume zu entnehmen.

Im Gegensatz zur Planung der zweiten Offenlage (5m Fahrbahn) erfolgt die Ausbauplanung mit Gehwegbreiten von 2,0m und einer Fahrbahnbreite von 4,0m (nördlich der Veitstraße), die in etwa den Bestandsbreiten entsprechen.

Südlich der Veitstraße beträgt die geplante Fahrbahnbreite 4,75m, für die Gehwege verbleiben rd. 1,62m.

Durch die wechselseitigen Parkstreifen (in Pflaster, 2m breit) entsteht ein Fahrbahnversatz, wodurch ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau erzielt werden kann.

Abwägungsbeschluss zu 14.2.1:

Siehe Beschlüsse 11.2.13 (Teil A) und 2.2.1 und 2.2.3 (Teil B):

Der Bauausschuss beschließt, die Verschwenkungen der Fahrbahn und die Pflasterung der Parkstreifen an der Heinrichstraße (Friedensplatz bis Hermannstraße) beizubehalten.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße), die Planung einer rd. 4,0m breiten Fahrbahn und eines gepflasterten Parkstreifen von 2,0m Breite, sowie rd. 2,0 m breite beidseitige Gehwege.

Ebenso beschließt der Bauausschuss für die Heinrichstraße (Einmündung Hermannstraße bis Veitstraße) die Planung einer rd. 4,75 m breiten Fahrbahn und 1,62 m breite beidseitige Gehwege.

Der Bauausschuss spricht sich für eine Einbahnregelung an der Heinrichstraße (nördlich der Einmündung Veitstraße) aus.

Der Bauausschuss beschließt für die Heinrichstraße den Einbau von 3 Pflasterungen jeweils an den Einmündungen zum Friedensplatz, zur Veitstraße und Hermannstraße.

14.2.2 „Darstellung der umgelegten Kosten/getrenntes Bauprogramm/ Splittung der Kosten nach ähnlichen Fahrbahnabschnitten“

Abwägung zu 14.2.2:

Bei einem zeitgleichen Ausbau (Erneuerung und/oder Verbesserung gem. § 8 Kommunalabgabengesetz) ist es möglich und sinnvoll, ein gemeinsames Bauprogramm für die zu erneuernden Straßen zu beschließen. Die Beitragsbelastungen werden gleichmäßiger verteilt, „doppelte“ Kosten z.B. für Baustelleneinrichtung werden vermieden. Siehe Punkt 1. der Stellungnahme der Bauverwaltung vom 02.12.2015 (Anlage 30, S. 2-3).

Die Planung der Verwaltung sieht in der aktuellen Variante Verschwenkungen und gepflasterte Parkstreifen (2,0m) vor. Lediglich im Westteil der Bannewiese ist vorgesehen, die Fahrbahn entsprechend dem bestehenden Verlauf (geradlinig) in Pflaster zu erstellen.

Die bestehende Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster im Endstück (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) soll so belassen werden.

Der Straßenoberbau im Endstück ist zwar ebenfalls nicht ausreichend tragfähig und frostsicher, wie die übrige Fahrbahn. Nach nochmaliger Begehung sind punktuelle Sanierungen jedoch zunächst ausreichend, um eine verkehrssichere Befahrbarkeit für einige Jahre zu gewährleisten.

Die evtl. entstehenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters im Bereich von der Hermannstr. bis Haus Nr. 22 sind im Verhältnis zur Ausbausumme vertretbar und gehören daher zum beitragsfähigen Aufwand. Begründung siehe Punkt 4. der Stellungnahme der Bauverwaltung der Stadt Rheine – FB 5.80 – v. 02.12.2015 (Anlage 30, S. 5).

Durch den Erhalt des Natursteinpflasters in der Fahrbahn entlang der Böschung (Kurve bis Franz-Tacke-Straße) können die Ausbaukosten reduziert werden.

Abwägungsbeschluss zu 14.2.2:

Siehe Beschluss 12.2.1 (Teil A):

Der Bauausschuss beschließt, das Bauprogramm nicht zu teilen.

15. B Eingabe (Anlage 28)

15.1 erste Offenlage:

15.1.1 „Widerspruch zur Planung aufgrund mangelnder Stellplätze“ Eingabe für 5 Personen (Anlieger der Adolfstraße)

Abwägung zu 15.1.1:

Eine Reduzierung der Grünbeete (zur Verkehrsberuhigung) und eine Erhöhung der Stellplatzzahlen wurden - dem Wunsch entsprechend - bereits nach der ersten Offenlage eingearbeitet, so dass sich der Parkdruck auf die umliegenden Straßen voraussichtlich nicht erhöhen wird.

Abwägungsbeschluss zu 15.1.1:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe und den Widerspruch zur ehemaligen Planung zur Kenntnis.

Hinweis:

Nach verwaltungsinterner Prüfung sollen aufgrund der Lage von Versorgungsleitungen die Baumstandorte vor Haus Nr. 5 Veitstraße und vor Haus Nr. 4 D Heinrichstraße entfallen.

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Ausbau der Straßen „In der Bannewiese/Friedensplatz/Heinrichstraße/Veitstraße (Friedenstraße bis Heinrichstraße)“

Die o.g. Straßen sollen als Tempo-30-Zone im Trennungsprinzip (Separation) mit Gehwegen und Parkstreifen nochmalig hergestellt werden.

a) Fahrbahn:

Die Planung sieht einen Ausbau mit asphaltierter Fahrbahn in 4,00 m bis 6,25 m Breite vor. Die eingeplante Fahrbahnbreite von 4,0 m entspricht nach aktuellen Regelwerken einer Breite, die keinen Begegnungsverkehr Pkw/Pkw zulässt. Daher muss für die betreffenden Straßen eine Einbahnstraßenregelung eingeführt werden.

Das betrifft die Bannewiese (von der Heinrichstraße bis zur Hermannstr.) mit Einbahnregelung nach Westen und die Heinrichstr. (von Veitstr. bis Friedensplatz) mit Fahrtrichtung nach Norden.

Zur Verringerung des Durchgangsverkehres und zur Senkung der Geschwindigkeit (Lärmreduzierung nachts), sowie zur Behebung gefährlicher Begegnungssituationen - auch zwischen Kfz und Radfahrern - wird die Einführung einer „echten“ Einbahnstraße eingeplant. Pflasterbereiche in den Einmündungen/Kreuzungen der Fahrbahnen erhöhen zudem die Aufmerksamkeit.

Die Begegnung zweier Lkw ist nur am Friedensplatz (beengt) und an der Heinrichstraße (südlich) möglich ($\geq 6,00\text{m}$).

Das Teilstück der Heinrichstraße von der Veitstraße bis zur Hermannstraße erhält eine 4,75 m breite Fahrbahn mit 1,60 bis 1,70 m breiten Gehwegen. Hier ist keine Einbahnregelung vorgesehen, um die umliegenden Straßen nicht zusätzlich zu belasten.

Die Veitstraße wird mit einer Fahrbahnbreite von rd. 5,00 m geplant, auch hier ist eine Einbahnregelung nicht sinnvoll.

Südlich der Einmündung Hermannstraße besteht keine T-30-Zone, da der Bereich als Buslinie dient und Sammelfunktion übernimmt. Hier ist die Fahrbahn 6,25 m breit.

- Einfassung durch Rundbordsteine $r = 5,0$ cm, in Zufahrten, Querungsbereichen und im Bereich der Parkstreifen abgesenkt auf $r = 2,0$ cm (Bannewiese Endstück, Friedensplatz z.T. Rundbord $r = 9$ cm)
- mit Unterbau, Belastungsklasse Bk 1.0 nach RStO 12 (Bk 3.2 an der Busstrecke Heinrichstraße-Hermannstraße)

b) Parkstreifen:

Die wechselseitigen Parkstände (Längsaufstellung) erhalten eine Breite von 2,0 m und eine anthrazitfarbene Pflasterung. Die Beläge entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet. Zur Fahrbahn hin werden sie mit einem Rundbord 2cm eingefasst.

- mit Unterbau, Belastungsklasse Bk 1.0 nach RStO 12

c) Begrünung:

Die 2,0 m breiten Grünbeete (mit/ohne Baumbepflanzung) im Bereich der Fahrbahnversätze und als Abgrenzung des Parkstreifens tragen zur Geschwindigkeitsreduzierung des Verkehrs bei.

Die Grünbeete werden mit Rundborden $r = 5$ cm eingefasst.

d) Gehwege:

Die beidseitigen Gehwege erhalten eine graue Plattierung ($d = 8$ cm), sowie graues Pflaster an den Zufahrten. Die Beläge entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Die beidseitigen Gehwege werden durch ein Rundbord in 5 cm Höhe (Zufahrten $r = 2$ cm; Endstück Bannewiese und Friedensplatz z.T. RB $r = 9$ cm) eingefasst. In Höhe der Bushaltstelle an der Heinrichstraße wird ein erhöhtes Busbord $h = 16$ cm eingebaut.

Die Breiten variieren von 1,50 an der Veitstraße, sowie von 1,60m an der Heinrichstraße (zwischen Veitstraße und Hermannstraße), bis zu 2,00m in der Bannewiese / Friedensplatz und dem verbleibenden Bereich der Heinrichstraße.

e) Entwässerung:

Die Entwässerung erfolgt über 30cm breite Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen mit Anschluss an den geplanten/vorhandenen Mischwasserkanal.

f) Beleuchtung:

Die energieeffiziente Beleuchtungseinrichtung mit einer Lichtpunkthöhe von 6,00m entspricht dem Ausbaustandard für Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Die o.g. Straßen verfügen zurzeit über einen unzureichenden Fahrbahnoberbau. Da sich die Fahrbahnen, sowie die Kanäle in einem schlechten Zustand befinden, ist vorgesehen, die Straßen und Gehwege, die etwa 65 bis 100 Jahre alt sind, und große Teile des Kanals in einer gemeinsamen Baumaßnahme nochmalig auszubauen.

Der Ausbau ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

Das Endstück der Bannewiese, von Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Straße soll nicht ausgebaut werden. Das alte Pflaster bleibt in der Fahrbahn. Hier wird die Beleuchtung ergänzt.

Der Bereich von Haus Nr. 22 bis zur Hermannstraße wird in Natursteinpflaster / Kopfsteinpflaster neu wieder hergestellt mit 6,0 m breiter Fahrbahn und 2,0 m breiten Gehwegen.

Hinweis:

Für die in diesem Bauprogramm definierte straßenbauliche Maßnahme wird die Stadt Rheine Beiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine erheben. Bei der Maßnahme handelt es sich um die Erneuerung / Verbesserung von Anliegerstraßen. Der Anliegeranteil am beitragsfähigen Aufwand beträgt daher 70 %.

Anlagen:

- | | |
|-------------|--|
| 1) | Lagepläne Blatt 1 - 4, Einbahnregelung/Übersicht |
| 2) bis 13) | Eingaben Teil A (Nr. 1 bis 12) Bannewiese/Friedensplatz |
| 14) bis 28) | Eingaben Teil B (Nr. 1 bis 15) Heinrichstraße/Veitstraße |
| 29) | Stellungnahme TBR-Entwässerung |
| 30) | Stellungnahme Bauverwaltung |