

Vorlage Nr. 071/16

**Betreff: Ausbau Sadelstraße (Dreierwalder Str. - Peterstr.)
und westl. Karlstraße (53014-600)
im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 198
Kennwort: " Hansastraße Süd"
Offenlage der Ausbauplanung**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			17.03.2016		Berichterstattung durch:		Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehrh.	ja	nein	Enth.			

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 5301 Öffentliche Verkehrsflächen

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich
Ergebnisplan		Investitionsplan		
Erträge	€	Einzahlungen	290.000 €	
Aufwendungen	6.000 €	Auszahlungen	352.000 € + 60.000 €	
Verminderung Eigenkapital	6.000 €	Eigenanteil	122.000 €	
Finanzierung gesichert				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	durch		
<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014 - 600				
<input checked="" type="checkbox"/> sonstiges (siehe Begründung): zusätzliche 60.000 €				

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt den Ausbautwurf zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus.

Begründung:

1. Lage im klassifizierten Straßennetz und Nutzung:

Die Sadelstraße verläuft parallel zur Hansaallee auf östlicher Seite. Der Ausbaubereich beginnt an der Dreierwalder Straße und reicht bis zur Peterstraße. Nördlich der Peterstraße ist die Sadelstraße bereits im Jahr 1985 verkehrsberuhigt ausgebaut worden. Das auszubauende Teilstück der Karlstraße befindet sich westlich der Sadelstraße und dient zudem als Ausfahrt einer Tiefgarage.

Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und Lage im Straßennetz sind die beiden Straßen als Anliegerstraßen einzustufen, in einem lange bestehenden Wohngebiet. Die Straßen sind zurzeit als T-30-Zone ausgeschildert und dienen überwiegend der Erschließung. Weiterhin dient die Sadelstraße auch als fußläufige Verbindung zum Kindergarten (nördlich der Peterstraße) und zum Einkaufszentrum südlich der Dreierwalder Straße. Die nächstgelegene Busverbindung befindet sich an der Stadtbergstraße /Ecke Sadelstraße.

2. Festsetzung im Bebauungsplan:

Die Sadelstraße und die westliche Karlstraße befinden sich in den Grenzen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 198, Kennwort: „Hansastraße Süd“. Sie sind bezüglich der Straßenkategorie als Anliegerstraße mit Erschließungsfunktion einzustufen.

Die Sadelstraße verfügt über eine Parzellenbreite von 11,75 m bis ca. 12,00 m, die Karlstraße ist 7,00 m breit. Die Ausbaulänge des vorgesehenen Bauabschnittes der Sadelstraße liegt bei rd. 270 m, die Karlstraße auf westlicher Seite ist 55 m lang.

Im Bebauungsplan sind 4 Pflanzgebote an der Sadelstraße für heimische, großkronige Laubbäume festgesetzt.

Für die Karlstraße weist der Bebauungsplan eine Anpflanzung von 6 Bäumen auf der Südseite aus.

3. Bestandssituation:

Die Sadelstraße wurde in den Jahren 1913/1925/1950 abschnittsweise kanalisiert. 1963/1964 wurde die Fahrbahn mit Bordanlage und einer 16 cm breiten Rinne hergestellt.

Die jetzige 5,50 m breite asphaltierte Fahrbahn weist Unregelmäßigkeiten auf. Der Oberbau hat z. T. geringe Asphaltschichten und einen nicht frostsicheren Oberbau.

Die vorhandene Baumreihe trennt die fertig gestellte Fahrbahn von den noch nicht hergestellten Gehwegen. Die heutigen Gehwegflächen sind teils mit Splitt oder Rasen provisorisch angelegt und im Bereich der Grundstückszufahrten sind die Gehwegbereiche (provisorisch) plattiert bzw. gepflastert. Lediglich an der westlichen Seite der Sadelstraße - von Stadtbergstraße bis Peterstraße - ist eine durchgehende provisorische Plattierung bzw. Pflasterung vorhanden.

Für Fußgänger steht kein geeigneter Verkehrsraum zu Verfügung, da die Seitenräume nicht optimal entwässert werden und, insbesondere durch die Baumwurzeln, uneben sind.

Der vorhandene Altbaumbestand aus Japanischen Zierkirschen an der östlichen Straßenseite stammt noch aus der Erstbepflanzung von vor etwa 50 Jahren. Die heute noch vorhandenen 9 Bäume stellen den verbliebenen Rest der ursprünglich in Teilen beidseitig vorhandenen Baumbepflanzung dar. In der Vergangenheit wurden abgestorbene oder nicht mehr vitale Bäume durch Nachpflanzungen von Magnolien-, Ginkgo-, Hainbuchen- und Zierkirschen-Jungbäumen ersetzt.

Die großen und ungleichmäßigen Leuchtenabstände der veralteten Peitschenleuchten aus dem Jahr 1970 wirken sich besonders in der Herbst- und Winterzeit als Gefahrenquelle aus.

Die westl. **Karlstraße**, wurde in ihrem ursprünglichen Verlauf - von Sadelstraße bis Hansaallee - im Jahr 1928 hergestellt. 1974 wurde die Straße erneuert. Nach Einziehung eines Teilstückes dieser Straße im Jahr 1994 zweigt die Karlstraße nun von der Sadelstraße ab und endet nach ca. 55 m ohne Wendehammer.

1994 wurde der Kanal erneuert und die Schwarzdecke im Bereich der Kanalbau-grube wieder hergestellt.

Die Karlstraße verfügt heute über eine etwa 4,30 m breite asphaltierte Fahrbahn und einen 1,35 m breiten Gehweg, abgesetzt durch ein Hochbord.

Der untersuchte Fahrhahnoberbau der Karlstraße hat eine unzureichende Trag-schicht und ist nicht frostsicher. Die sehr schmale Fahrbahn hält den Belastungen auf Dauer nicht mehr stand.

Im bestehenden Querschnitt ist ein Begegnungsverkehr PKW/PKW kaum mög-lich; dieser ist aber als Zuwegung zu den Grundstücken und als Ausfahrt der Tiefgarage erforderlich.

Südlich der Fahrbahn schließt sich ein ca. 1,35 m breiter Grünstreifen mit Be-wuchs an. Der Altbaumbestand an der Karlstraße besteht aus 3 Säulenhainbu-chen.

Es existiert zurzeit 1 veraltete Peitschenleuchte.

4. Geplante Breiten /Ausbaumerkmale

4.1 Sadelstraße (Dreierwalder Str. - Peterstraße/ Tempo-30-Zone)

Fahrbahn/Stellplätze:

Die Sadelstraße wird im Separationsprinzip als Tempo-30-Zone hergestellt. Die Asphaltfahrbahn erhält eine Breite von 5,50 m (4,50m an Einengungen / 6,75 m an Aufweitungen), so dass ein Begegnen von Lkw und Pkw möglich ist.

Für den Fahrhahnoberbau ist die Belastungsklasse 1,0 (Bauklasse IV) vorgesehen.

Neben der Fahrhahno wird ein einseitiger Parkstreifen in 2,00 m Breite eingeplant. Durch die Verschwenkung der Fahrhahno wird eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt. Zwischen Fahrhahno und Parkstreifen verläuft ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$. Der Parkstreifen erhält einen Belag aus anthrazitfarbigem Betonsteinpflaster $d=8\text{ cm}$.

Gehwege:

Weiterhin fügen sich beidseitige Gehwege in einer Breite von 2,25 m (1,90m-2,95m) an. Je nach Änderung der Straßenparzellenbreite weiten sich die Gehwege auf oder verschmälern sich. Zur Fahrhahno hin werden die Gehwege mit Rundbordsteinen $r=5\text{ cm}$ und mit einer 30 cm breiten Rinne eingefasst. Der Übergang zum seitlichen Parkstreifen ist höhengleich. Der Belag besteht aus grauen Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$. Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$.

Verkehrsgrün:

Zur Gliederung der Stellplatzreihen und zur Begrünung des Straßenzuges sind Grünbeete mit/ohne Straßenbaum vorgesehen. Diese verfügen über eine Tiefe von 2,00 m bis 3,00 m und werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{cm}$ zur Fahrhahno hin eingefasst. Lediglich in den Verschwenkungen verringert sich die Breite der Beete.

Der vorhandene Baumbestand an der Sadelstraße kann insgesamt nicht erhalten werden. Die aus der Erstbepflanzung heute noch vorhandenen Zierkirschen-Altäume an der östlichen Straßenseite (9 Stück) weisen sehr starke, oberflächennah liegende Seitenwurzeln und teilweise stark ausgeprägte Wurzelanläufe auf. Die Herstellung des neuen Straßenaufbaus wird sich nur mit einer Entfernung von großen Teilen des versorgungs- und standsicherheitsrelevanten Wurzelwerkes der Altäume realisieren lassen.

Die Zierkirschen-Altäume haben laut Prüfung durch die Grünabteilung vielfach auch schon deutliche Schäden im Kronenbereich durch Astausbrüche und lokale Fäuleschäden. Die etwa 50 Jahre alten Bäume befinden sich im Endstadium ihrer natürlichen Lebenserwartung. Eine weitere Erhaltung dieser Altäume ist bei Umsetzung des vorgesehenen Straßenausbaus nicht möglich.

Die in Teilbereichen in den letzten Jahren erfolgten Nachpflanzungen mit jungen Magnolien-, Hainbuchen- und Ginkgobäumen, können, soweit sie noch einen guten, vitalen Zustand aufweisen, zum Teil noch mit vertretbarem Aufwand vor Beginn der Baumaßnahme verpflanzt werden. Sofern eine Verpflanzung nach fachlicher Beurteilung nicht mehr erfolgversprechend ist, wären auch junge Bestandsbäume zu entfernen.

Nach Baumschutzsatzung der Stadt Rheine sind für die Entfernung der 9 geschützten Zierkirschen-Altäume insgesamt 14 Ersatzanpflanzungen umzusetzen. In der Neuplanung der Sadelstraße ist die Anpflanzung von 8 Bäumen vorgesehen. Die restlichen - nicht im Ausbaubereich realisierbaren - Ersatz- bzw.

Neuanpflanzungen müssen an anderer Stelle, auf öffentlichen Grünflächen /Spielplätzen der Stadt Rheine umgesetzt werden.

4.2 westl. Karlstraße (verkehrsberuhigter Bereich)

Fahrbahn/Mischfläche:

Die westliche Karlstraße soll als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden. Anstelle eines Gehweges wird die, nach Abzug des Grünstreifens, verbleibende Fahrbahnbreite von 5,50 höhengleich angelegt, so dass ein Begegnungsverkehr ermöglicht wird. So kann der Anliegerverkehr und das Ausfahren aus der Tiefgarage gewährleistet werden. Die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit ermöglicht auch dem Fußgänger eine sichere Nutzung der Mischfläche.

Dabei werden ein befahrbarer Pflasterstreifen (rot) von 1,5 m Breite und ein Pflasterstreifen in grau von 4,0 m Breite hergestellt.

Verkehrsrün:

Zur Einfassung des bereits vorhandenen südlichen Grünstreifens mit Bewuchs werden Rundbordsteine $r=5$ cm mit einer 30 cm breiten Rinne verwendet.

Die zukünftige Breite des Grünstreifens wird von 1,35 m auf 1,50 m erhöht, so können die 3 hier vorhandenen Bäume (Säulenhainbuchen) erhalten werden. Die Anpflanzung von 3 zusätzlichen Bäumen an der Karlstraße (gem. Pflanzgebot) kann an dieser Stelle nicht vorgenommen werden, da im Nahbereich auf Privatgrund bereits 3 große Bäume vorhanden sind. Der Grünstreifen dient auch dazu, die Höhendifferenz zum angrenzenden Privatgrundstück auszugleichen.

5. Entwässerung

Die Sadelstraße und die westl. Karlstraße werden über eine 30 cm breite Rinne mit Ablauf und Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal entwässert.

6. Beleuchtung

Für den Ausbau sind energieeffiziente Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,0 m in angemessenen Abständen an der Sadel- und Karlstraße vorgesehen.

7. Bürgerbeteiligung

Die vorgeschlagene Offenlage der Planunterlagen wird für erforderlich gehalten, um den Anliegern Gelegenheit zu geben, sich zu den Herstellungsmerkmalen zu äußern.

8. Abrechnung der Baukosten

Für die erstmalige Herstellung der Gehwege werden Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch erhoben. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand richtet sich nach der Erschließungsbeitragssatzung und beträgt 90 %.

Für die bereits fertig gestellten Teileinrichtungen Fahrbahn, Straßenentwässerung, Parkstreifen, Grünflächen und Straßenbeleuchtung werden Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz erhoben. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand

richtet sich nach der Straßenbaubeitragsatzung und beträgt 70 %.

9. Ausbauzeitpunkt

Der Ausbau der Sadelstraße und der westl. Karlstraße erfolgt – nach Abschluss des Planverfahrens – voraussichtlich im Sommer/Herbst 2016.

10. Finanzierung

Zum Zeitpunkt der Haushaltsplanberatung für 2016 war der Ausbau der westlichen Karlstraße noch nicht vorgesehen. Nach vertieftem Planungsfortschritt soll diese Straße nun im Zuge des Ausbaus der Sadelstraße mit ausgebaut werden.

Die zusätzlich benötigten Mittel betragen ca. 60.000 €. Diese Mittel sollen durch nicht benötigte Mittel des Projektes 53014-516 „Schneidemühler Weg“ bereitgestellt werden. Die weiteren Mittel sind beim Projekt 53014-600 für 2016 veranschlagt.

Anlagen:

1. Lageplan