

Vorlage Nr. 142/16

Betreff: **Ausbau Sadelstraße (Dreierwalder Str. - Peterstr.)
und westl. Karlstraße (53014-600)
im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 198
Kennwort: " Hansastraße Süd"**
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu Eingaben
II. Festlegung des Bauprogrammes

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			19.05.2016		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

☒ Ja	☐ Nein	
☐ einmalig	☐ jährlich	☒ 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

☒ Ja ☐ Nein

durch

☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014 – 600

☒ sonstiges: Mittelbereitstellung von 60.000 € in 2015

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Beschluss des Bauausschusses:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

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

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Der Bauausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau der Straßen:

A: „Sadelstraße (Dreierwalder Straße – Peterstraße)“ (T-30-Zone)

Ausbau im Trennungsprinzip mit folgenden Teileinrichtungen:

1. Fahrbahn mit Unterbau und einer Decke aus Asphalt
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

B: „westliche Karlstraße“ (verkehrsberuhigter Bereich)

Ausbau im Mischprinzip mit folgenden Teileinrichtungen:

1. Mischfläche, bestehend aus
 - a) niveaugleicher Fahr- und Gehwegfläche mit Unterbau und einer Decke aus grauem bzw. rotem Betonsteinpflaster
 - b) Verkehrsgrün, bestehend aus einem Grünstreifen mit Unterpflanzung und Bäumen
2. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
3. betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung „Sadelstraße und westl. Karlstraße“ hat in der Zeit vom 31.03.2016 bis 15.04.2016 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine im Rathaus (Planung und Bau) stattgefunden.

Im Rahmen der Offenlage sind 8 Anlieger erschienen. Es wurden 3 Eingaben eingereicht. Die Eingaben sind als Anlagen 2 bis 4 beigefügt.

1.1 Eingabe (Anlage 2):

Wunsch auf Wegfall der Beete und Parkstreifen, Halteverbot Verschlechterung der Straßenreinigung

Abwägung zu 1.1:

Aus Sicht der Verwaltung spricht gegen den Wunsch eines kompletten Halteverbotes, dass die Straße ein öffentlicher Verkehrsraum ist, der allen Anliegern und Besuchern zur Nutzung zur Verfügung steht. Im Übrigen sind auch die Anwohner der westlichen Karlstraße Anlieger der auszubauenden Sadelstraße / westl. Karlstraße und werden mit Beiträgen für den vg. Ausbau belastet.

Da bereits jetzt schon ein hoher Parkdruck dort besteht, wären ein Wegfall der Parkbuchten und ein komplettes Parkverbot nicht sinnvoll.

Inwieweit sich die Parksituation am Fahrbahnrand (außerhalb der Stellplatzreihen) nach Ausbau der Straße entwickelt, ist abzuwarten. Bei möglichen Verkehrsbehinderungen ist die Ordnungsbehörde einzubinden.

Die Ausbauplanung führt zu einer Verbesserung der Straßenreinigung. Durch die Anlage von separaten Stellplatzflächen (mit Gefälle zur Straße hin) wird die Fahrbahn weniger beparkt und die Reinigung der Fahrbahn mit den Rinnen wird erleichtert.

Die Einplanung der Grünbeete mit den Verschwenkungen dient zur Geschwindigkeitsreduzierung in der T-30-Zone und schafft einen Ausgleich für die zu fällenden Bäume.

Abwägungsbeschluss zu 1.1:

Der Bauausschuss beschließt, die Planung mit den Grünbeeten und Stellplätzen beizubehalten.

1.2 Eingabe (Anlage 2):

Ausbaukosten für Fremdarker nicht mittragen, Zinssatz der Stadt nicht zeitgemäß Beleuchtung vorhanden, Straßenschäden beruhen auf Schädigung durch Firmen,

Diese Eingabe enthält auch Fragen zum Beitragsrecht. Im Rahmen der Offenlage werden nur Entscheidungen zur Ausbauplanung getroffen (siehe allgemeine Information zur Offenlage unter 2.1). Zuständigkeitshalber erfolgte daher eine

Weiterleitung an die Bauverwaltung der Stadt Rheine. Die Fragen werden im Rahmen der Beitragserhebung behandelt und beantwortet.

2.1 Eingabe (Anlage 3): stärkere Bürgerbeteiligung, Änderung des Verfahrens zur Offenlage

Das Verfahren einer Offenlage, über das ein Anlieger der Sacharowstraße eine Eingabe gemacht hat, ist an sich nicht Teil der Offenlegung einer Straßenplanung und kann daher in diesem Zuge nicht abgewägt werden.

Zur allgemeinen Information:

Innerhalb der 12-tägigen Offenlegung können die Bürger ihre Ideen sowohl schriftlich, wie auch mündlich mitteilen. Danach wird geprüft, inwieweit sich die Anregungen verkehrsplanerisch in die Planung einbinden lassen. Dann folgt der Prozess der Abwägung nach planungsrelevanten Richtlinien und Kriterien.

Die Information über den Offenlegungszeitraum erfahren die Anlieger über die Bekanntmachung in der Zeitung, über die Seiten im Internet und über ein vorort aufgestelltes Straßenschild und seit diesem Jahr zusätzlich über ein persönliches Anschreiben durch die Bauverwaltung.

Lediglich bei übergeordneten Straßenplanungen (Quartiere, Innenstadt, usw.) werden nach Beschluss im Bauausschuss Bürgerversammlungen durchgeführt.

Die Verwaltung sieht daher keinen Grund, die durchgeführte Offenlage aufzuheben, da die Anlieger ausreichend informiert wurden und ihre Anregungen einbringen konnten.

2.2 Eingabe (Anlage 3): Markierung einer Radspur mittig auf der Fahrbahn „Soester Modell“

Abwägung zu 2.2:

Das „Soester Modell“ von 2013 ist mittlerweile rechtlich umstritten und wurde für eine sehr schmale Straße (vermutlich Einbahnstraße) konzipiert. Bei einer Straße mit Gegenverkehr birgt das Fahren im mittleren Bereich Gefahren in sich. Bei der 5,50 m breiten Fahrbahn an der Sadelstraße hat der Radfahrer genügend Breite, um Abstand von parkenden Autos /aussteigenden Personen einzuhalten. Aus Sicht der Straßenplanung kann die Markierung daher nicht vertreten werden.

Abwägungsbeschluss zu 2.2:

Der Bauausschuss beschließt, auf eine Markierung für Radfahrer zu verzichten.

3.1 Eingabe (Anlage 4): Verschiebung des Grünbeetes südl. der Peterstraße in Richtung Peterstraße

Abwägung zu 3.1:

Um ein Parken hinter dem Grünbeet zu verhindern/erschweren, wird das geplante Grünbeet um 2m weiter in Richtung Peterstraße verschoben. So verbleibt genug Raum für den Einbiegevorgang der Lieferfahrzeuge. Die Stellplatzreihe verlängert sich um 2,0 m.

Abwägungsbeschluss zu 3.1:

Der Bauausschuss beschließt, das Grünbeet um 2,0 in nördliche Richtung zur Peterstraße hin zu verschieben.

3.2 Eingabe (Anlage 4): Privater Grünstreifen im öffentlichen Verkehrsraum

Die TBR hat den Anlieger bereits darüber informiert, dass der angelegte Grünstreifen auf öffentlicher Verkehrsfläche für die Anlegung des Gehweges benötigt wird und daher zurück zu bauen ist.

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

A: „Sadelstraße (Dreierwalder Straße – Peterstraße)“ (T-30-Zone)

Die Sadelstraße wird im Bereich von der Dreierwalder Straße bis zur Peterstraße neu ausgebaut. Diese Straße wird als Tempo-30-Zone hergestellt und dient überwiegend der Erschließung des Wohngebietes. Die Sadelstraße ist als Anliegerstraße einzustufen und befindet sich im rechtskräftigen Bebauungsplangebiet Nr. 198, Kennwort: „Hansastraße Süd“.

Bisher bestehen nur die Fahrbahn mit der Bordeinfassung und die Baumanpflanzungen, die Gehwege sind größtenteils unbefestigt bzw. provisorisch befestigt. Die vorhandene Beleuchtung muss erneuert werden.

Um die Nutzung der Sadelstraße für Fußgänger komfortabler und sicherer zu gestalten, sollen die Gehwege erstmalig ausgebaut werden. Die Fahrbahn, die um das Jahr 1964 hergestellt wurde und einen unzureichenden und schadhaften Straßenoberbau hat, soll nun nochmalig hergestellt werden. Der Ausbau ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

Die Sadelstraße wird im o.g. Abschnitt als Tempo-30-Zone im Separationsprinzip ausgebaut. Die Planung sieht einen Ausbau mit asphaltierter **Fahrbahn** in 5,50 m Breite (4,50 m an Einengungen, 6,75 m an Aufweitungen) vor. An Verschwenkungen erhöht sich die Breite auf 6,00 m zur besseren Befahrbarkeit durch Müllfahrzeuge. Für den Fahrbahnoberbau wird die Belastungsklasse 1.0 nach RStO 12 angesetzt.

Seitlich der Fahrbahn schließen sich wechselseitig **Stellplatzreihen** (Belastungsklasse Bk 1.0 nach RStO 12) in anthrazitfarbigem Betonsteinpflaster an, die in einer Breite von 2,00 m hergestellt werden. Zwischen Fahrbahn und Parkstreifen werden ein 2 cm hohes Rundbord und eine 30 cm breite Rinne eingebaut.

Die Sadelstraße wird mit **beidseitigen Gehwegen** ausgestattet, entweder neben der Fahrbahn oder hinter den Stellplatzreihen. Die Gehwege werden durch ein Rundbord in 5 cm Höhe zur Fahrbahn hin eingefasst. Die Gehwegbreiten liegen zwischen 2,00 m und 2,25 m (2,95m). Im Bereich von Verschwenkungen und Einmündungen weiten sich die Gehwegflächen auf bis zu 4,25 m Breite auf. Der Übergang zu den Stellplatzreihen ist höhengleich. Die Zufahrten im Bereich der Gehwege werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein 2 cm hohes Bord.

Die Beläge entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Die Gehwege an der Sadelstraße werden **erstmalig hergestellt**. Da die Anlegung der beidseitigen Gehwege den Merkmalen einer endgültigen Herstellung gemäß der Erschließungsbeitragssatzung entspricht, ist ein zusätzlicher Beschluss über die Herstellungsmerkmale durch den Rat nicht erforderlich.

Am Beginn und Ende der Sadelstraße wird jeweils ein 3,0 m breites **Grünbeet** mit Baum eingepflanzt, wodurch die Fahrbahn eingeengt wird. Die Einengungen an den Einmündungen sowie die Verschwenkungen der Fahrbahn tragen zur Geschwindigkeitsreduzierung bei. Zur Begrünung der Straße und zur Gliederung der Stellplätze sind weitere Grünbeete in 2,0 m Breite eingepflanzt. Die Beete werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{cm}$ zur Fahrbahn hin eingefasst.

Die **Entwässerung** der Verkehrsflächen erfolgt über beidseitige Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen und Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal.

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

B: „westliche Karlstraße“ (verkehrsberuhigter Bereich)

Das westliche Teilstück der Karlstraße, das sich zwischen der Sadelstraße und der Hansastrasse befindet, liegt ebenfalls im Bebauungsplangebiet „Hansastrasse Süd“. Nach Herstellung der Karlstraße im Jahr 1928 wurde diese in 1974 wieder erneuert. Im Bereich der Kanaltrasse wurde die Fahrbahn im Jahr 1994 ein weiteres Mal neu eingebaut. Der Fahrbahnoberbau ist nicht frostsicher und die Tragfähigkeit ist nicht ausreichend. Die schmale Fahrbahn (4,30 m Breite) hält den Anforderungen auf Dauer nicht mehr Stand. Im bestehenden Querschnitt mit einseitigem Gehweg ist ein Begegnungsverkehr kaum möglich. Daher soll die westliche Karlstraße nochmalig hergestellt werden.

Hierzu ist ein verkehrsberuhigter Ausbau für die Anliegerstraße vorgesehen.

Von der 7,00 m breiten Straßenparzelle verbleiben 5,50 m für die befahrbare Mischfläche. Durch den Ausbau als **höhengleiche Mischfläche** bleibt genug Platz für Begegnungsverkehr und die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit trägt zum Schutz der Fußgänger bei. Die Mischfläche wird in rotem und grauem Betonsteinpflaster hergestellt ($d=8\text{ cm}$, mit Unterbau, Bk 0.3 nach RStO 12)

Auf südlicher Seite soll der vorhandene **Grünstreifen** und der Baumbewuchs weitmöglichst erhalten und auf 1,50 m verbreitert werden. Der Grünstreifen wird

mit einem Rundbord $r=5\text{cm}$ eingefasst. Dieser, für Baumanpflanzungen ausgewiesene Streifen, dient neben der Begrünung auch zum Ausgleich von Höhendifferenzen.

Die **Straßenentwässerung** wird mittels Straßenabläufen und 30 cm breiten Entwässerungsrinnen mit Anschluss an den vorhandenen Regenwasserkanal gesichert.

Für die **Straßenbeleuchtung** werden energieeffiziente Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,00 m eingesetzt, wie an der Sadelstraße.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Eingabe Nr. 1

Anlage 3: Eingabe Nr. 2

Anlage 4: Eingabe Nr. 3