

Vorlage Nr. 259/19

Betreff: **Umgestaltung der Lindenstraße / Tichelkampstraße (Projekt 53014-712)**
(zwischen Max-Born-Straße und Catenhorner Straße)
- Anlegung von Schutzstreifen -
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Bauprogramm

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss	27.06.2019	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Dr. Vennekötter
--------------	------------	--------------------------	---------------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Leitprojekt 5	Originalität und Innovationen für die Energiewende und den Klimaschutz
Produkt 5301	Öffentliche Verkehrsflächen
Produktgruppe 58	Umwelt und Klimaschutz

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja	☐ Nein		
☒ einmalig	☐ jährlich	☐ einmalig + jährlich	
Ergebnisplan		Investitionsplan	
Erträge	€	Einzahlungen	455.000 € (2019/20)
Aufwendungen	€	Auszahlungen	650.000 € (2019/20)
Verminderung Eigenkapital	€	Eigenanteil	195.000 € (2019/20)
Finanzierung gesichert			
☒ Ja	☐ Nein		
durch			
☒ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt	53014-712 (HHP 2019)		
☐ sonstiges (siehe Begründung)			

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Bauprogramm

Der Bauausschuss beschließt das nachfolgende Bauprogramm für die Umgestaltung der Lindenstraße / Tichelkampstraße (zwischen Max-Born-Straße und Catenhorner Straße):

1. Fahrbahn mit einer Decke aus Asphalt
2. Parkstreifen in anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster
3. Straßenentwässerung mit vorh. Kanalanschluss
4. Grünbeete mit/ohne Baumbepflanzung mit Unterpflanzung
5. Anlegung einer Querungshilfe im Bereich Krumme Straße / Max-Born-Straße

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Umgestaltungsplanung der Lindenstraße / Tichelkampstraße zwischen der Max-Born-Straße und der Catenhorner Straße fand in der Zeit vom 15. Mai 2019 bis 31. Mai 2019 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus statt.

Im Rahmen der Offenlage sind 8 Anlieger erschienen. Es wurden 3 Eingaben eingereicht. Die Eingaben sind als Anlagen 1 bis 3 beigelegt.

Eingabe 1

Aus dieser Eingabe werden die Punkte, die sich direkt auf die Ausbauplanung beziehen, abgewägt. Weitere Anregungen sind in einem persönlichen Gespräch mit dem Anlieger geklärt worden.

1.1 Eingabe:

Vorhandenen Radweg an der Lindenstraße verbreitern

Abwägung zu 1.1:

Entlang der Lindenstraße verläuft derzeit ein getrennter Geh-/Radweg, der stellenweise durch mittig liegende Baumstandorte unterteilt ist. Die Breite des Radweges beträgt ca. 1,60 m, verringert sich im Bereich der Bäume aber auf ca. 1,15 m. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beträgt die Regelbreite von Radwegen 2,00 m (mindestens aber 1,60 m bei geringer Nutzung). Durch die Lage der Baumstandorte kommt erschwerend hinzu, dass der Gehweg zwischen den Bäumen und den angrenzenden Grundstücken (Breite < 1,00m) für Fußgänger kaum nutzbar ist und diese auf den Radweg ausweichen müssen. Somit entstehen häufig Konflikte mit Radfahrern.

Um den getrennten Geh-/Radweg erhalten zu können, müssten die vorhandenen Bäume ent-

fernt werden, so dass der Gehweg durchgängig in ausreichender Breite begehbar würde. Daran anschließend könnte der Radweg auf Regelbreite verbreitert und die Fahrbahnbreite entsprechend reduziert werden. Da der vorhandene Baumbestand aber erhalten bleiben soll, entfällt diese Möglichkeit und diese Gestaltungsvariante wurde nicht weiter verfolgt.

Abwägungsbeschluss zu 1.1:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

1.2 Eingabe:

Verzicht auf die geplante Deckensanierung

Abwägung zu 1.2:

Bei einer Ortsbegehung wurden etliche Risse, flächenhafte Schadstellen und teilweise schon Asphaltabplatzungen in Bereichen entlang der Entwässerungsrinne festgestellt. Bevor man die Schutzstreifen markiert und den Radfahrer entlang der Entwässerungsrinnen fahren lässt, sollte die Straßenoberfläche entsprechend hergestellt und saniert werden. Dieses dient auch der Vorbeugung möglicher Unfälle, die auf eine schadhafte Straßenoberfläche zurückzuführen wären.

Abwägungsbeschluss zu 1.2:

Der Bauausschuss beschließt die Durchführung der Deckensanierung entsprechend dem Bauprogramm.

1.3 Eingabe:

Führung des Radverkehrs im möglichen Kreisverkehr, da Schutzstreifen in Kreisverkehren nicht zulässig sind.

Abwägung zu 1.3:

Die Kreuzung Lindenstraße / Breite Straße / Tichelkampstraße / Laugestraße steht mit auf der Liste ausgewählter Knotenpunkte im Stadtgebiet, die im Hinblick auf die Realisierbarkeit aber auch der Notwendigkeit eines möglichen Kreisverkehrsplatzes untersucht werden. Diese Liste wurde in der Sitzung des Bauausschusses am 15.11.2018 vorgestellt. Mit ersten Ergebnissen aus dieser Untersuchung wird im Sommer 2019 gerechnet.

In der Umgestaltungsplanung der Lindenstraße / Tichelkampstraße wurde ein Vorentwurf einer möglichen Kreisverkehrsplanung an der Kreuzung Lindenstraße / Breite Straße / Tichelkampstraße / Laugestraße eingezeichnet. Bei einer Realisierung des Kreisverkehrsplatzes wird der Schutzstreifen bis an die Kreisfahrbahn herangeführt. Im Kreisverkehr wird der Radfahrer dann zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn geführt, da Schutzstreifen aus Sicherheitsgründen auf Kreisfahrbahnen nicht angelegt werden dürfen.

Eine Detailplanung des möglichen Kreisverkehrsplatzes wird erst im Zuge der Realisierung des Kreisverkehrs erstellt. Die Radverkehrsführung wird entsprechend der gültigen Richtlinien und Regelwerke gestaltet.

Abwägungsbeschluss zu 1.3:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

1.4 Eingabe:

Farbige Markierung der Schutzstreifen im Bereich der Straßeneinmündungen, um mehr Aufmerksamkeit von einfahrenden Fahrzeugen zu erzielen.

Abwägung zu 1.4:

Schutzstreifen werden durch Leitlinien von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden. Um die Signalwirkung nicht zu verlieren, sollte man sich bei der Einfärbung auf die Einmündungen und Problembereiche beschränken.

Abwägungsbeschluss zu 1.4:

Der Bauausschuss verweist die Möglichkeit zur Einfärbung des Schutzstreifens im Bereich von Einmündungen an den Arbeitskreis Verkehr.

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

1.5 Eingabe:

Radverkehrsfreundliche Umprogrammierung von Ampeln im Zuge der Förderung KONRAD

Abwägung zu 1.5:

Das Umprogrammieren der Lichtsignalanlagen im Zielgebiet ist über den Förderantrag beantragt und auch bewilligt worden. Die zur Verfügung stehenden Ausgabekosten konnten durch Einsparungen in anderen Bereichen des Gesamtförderantrags sogar noch erhöht werden. Derzeit werden Angebote für die Umprogrammierung einzelner Lichtsignalanlagen eingeholt.

Abwägungsbeschluss zu 1.5:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

1.6 Eingabe:

Bezug auf den MV-Artikel vom 11.05.2019; Fahrradstreifen sind nicht neuartig

Abwägung zu 1.6:

Der MV-Artikel bezeichnet die Fahrradstreifen an der Lindenstraße / Tichelkampstraße als neuartig. Der Artikel wurde nicht durch die Pressestelle der Stadt Rheine verfasst. Auf die Berichte bzw. Wortwahl der Münsterländischen Volkszeitung kann kein Einfluss genommen werden.

Abwägungsbeschluss zu 1.6:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Eingabe 2

2.1 Eingabe:

Hohe Unfallgefahr durch Verlagerung der Radfahrer auf die Fahrbahn, da der Bereich der Lindenstraße entlang des Innovationsquartiers stark und schnell befahren wird

und durch parkende Fahrzeuge keine ausreichende Sichtmöglichkeiten von den Grundstücken und einmündenden Straßen bestehen.

Daher wird ein Halteverbot, eine Veränderung der Fahrbahnführung zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. die Verringerung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung des vorh. Radweges sowie die Anlegung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Lindenstraße / Breite Straße / Tichelkampstraße / Laugestraße gefordert.

Abwägung zu 2.1:

Ziel der Umgestaltung der Lindenstraße / Tichelkampstraße ist es, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Radfahrs zu gewährleisten oder zu optimieren. Bei der Wahl der Radverkehrsführung wurden verschiedene Möglichkeiten durchgeplant und überprüft. Die Anlegung von Schutzstreifen - entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) bzw. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) - hat sich in diesem Fall als die geeignetste Radverkehrsführung hervorgetan.

Entlang der Lindenstraße verläuft derzeit ein getrennter Geh-/Radweg, der stellenweise durch mittig liegende Baumstandorte unterteilt ist. Die Breite des Radweges beträgt ca. 1,60 m, verringert sich im Bereich der Bäume aber auf ca. 1,15 m. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beträgt die Regelbreite von Radwegen 2,00 m (mindestens aber 1,60 m bei geringer Nutzung). Durch die Lage der Baumstandorte kommt erschwerend hinzu, dass der Gehweg zwischen den Bäumen und den angrenzenden Grundstücken (Breite < 1,00m) für Fußgänger kaum nutzbar ist und diese auf den Radweg ausweichen müssen. Somit entstehen häufig Konflikte mit Radfahrern.

Um den getrennten Geh-/Radweg erhalten zu können, müssten die vorhandenen Bäume entfernt werden, so dass der Gehweg durchgängig in ausreichender Breite begehbar würde. Daran anschließend könnte der Radweg auf Regelbreite verbreitert und die Fahrbahnbreite entsprechend reduziert werden. Da der vorhandene Baumbestand aber erhalten bleiben soll, entfällt diese Möglichkeit und diese Gestaltungsvariante wurde nicht weiter verfolgt.

Bei markierten Schutzstreifen handelt es sich nicht um benutzungspflichtige Radwege, sondern um Angebotsstreifen. Die Nutzung des weiterhin vorhandenen Radwegbereiches, der sich aktuell mit einer andersfarbige Pflasterung im getrennten Geh- / Radweg abzeichnet, ist für die Radfahrer weiterhin möglich. Für den Radfahrer besteht daher die Wahlmöglichkeit weiterhin den baulich angelegten Radweg oder den Schutzstreifen zu nutzen.

Schutzstreifen sind Bestandteil der Fahrbahn, aber selbst keine eigenständigen Fahrstreifen. Die Schutzstreifen sind auch nicht ausschließlich den Radfahrern vorbehalten, sondern die Leitlinie darf von anderen Fahrzeugen "bei Bedarf" (z. B. Begegnung mit LKW) überfahren werden. Parken ist auf den Schutzstreifen verboten. Ohne Anordnung eines Halteverbotes ist jedoch ein 3-minütiges Halten auf dem Schutzstreifen erlaubt. Die nachträgliche Ausschilderung eines Halteverbotes könnte bei Bedarf aber nachgerüstet werden, wenn dieses z. B. im Bereich des Innovationsquartiers erforderlich und der Fahrradstreifen regelmäßig zugestellt würde. Durch das auf Schutzstreifen bestehende Parkverbot werden sich die Sichtfelder an den Grundstücksausfahrten und einmündenden Straßen grundsätzlich verbessern.

Durch die Markierung des Schutzstreifens wird die Fahrbahn optisch eingeengt, wodurch eine reduzierte Geschwindigkeit der Fahrzeuge erwartet werden kann.

Die Kreuzung Lindenstraße / Breite Straße / Tichelkampstraße / Laugestraße steht mit auf der Liste ausgewählter Knotenpunkte im Stadtgebiet, die im Hinblick auf die Realisierbarkeit aber auch der Notwendigkeit eines möglichen Kreisverkehrsplatzes untersucht werden. Diese Liste wurde in der Sitzung des Bauausschusses am 15.11.2018 vorgestellt. Mit ersten Ergebnissen aus dieser Untersuchung wird im Sommer 2019 gerechnet.

Abwägungsbeschluss zu 2.1:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

Eingabe 3

3.1 Eingabe:

Schutzstreifen sind nicht sicher und mit 1,50 m inkl. Entwässerungsrinne zu schmal

Abwägung zu 3.1:

Die Anlegung von Schutzstreifen - entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) bzw. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) – sieht eine Breite von 1,50 m einschließlich Markierung vor. Sie darf 1,25 m nicht unterschreiten. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn muss mindestens 4,50 m betragen. Die Planung wurde entsprechend den vorgenannten Richtlinien und Empfehlungen erstellt.

Bei markierten Schutzstreifen handelt es sich nicht um benutzungspflichtige Radwege, sondern um Angebotsstreifen. Die Nutzung des weiterhin vorhandenen Radwegbereiches, der sich aktuell mit einer andersfarbige Pflasterung im getrennten Geh- / Radweg abzeichnet, ist für die Radfahrer weiterhin möglich. So kann der Radfahrer entsprechend seinem subjektiven Sicherheitsgefühl auswählen, welche Variante er bevorzugt.

Abwägungsbeschluss zu 3.1:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

3.2 Eingabe:

Die Markierung der Schutzstreifen wird als rechte Begrenzung der Fahrbahn angesehen und daher wird der Sicherheitsabstand von 1,50 m zum Radfahrer beim Überholen nicht eingehalten.

Abwägung zu 3.2:

Schutzstreifen sind Bestandteil der Fahrbahn, aber selbst keine eigenständigen Fahrstreifen. Die Schutzstreifen sind auch nicht ausschließlich den Radfahrern vorbehalten, sondern die Leitlinie darf von anderen Fahrzeugen "bei Bedarf" (z. B. Begegnung mit LKW) überfahren werden.

In § 5 StVO ist beschrieben, dass *beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden muss*. Kraftfahrzeuge müssen zum Überholen immer auf die Gegenfahrbahn ausscheren. Dazu ist der Gegenverkehr abzuwarten.

Weiterhin gilt nach § 1 StVO, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert.

Abwägungsbeschluss zu 3.2:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

3.3 Eingabe:

Der Schutzstreifen wird am Parkstreifen vorbeigeführt. Auf plötzlich aufgehende Au-

totüren muss daher geachtet werden, wodurch auch andere Gefahren übersehen werden können.

Abwägung zu 3.3:

Entlang des Parkstreifens bleibt die empfohlene Schutzstreifenbreite von 1,50 m eingehalten. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) erlaubt bei wenigen Parkvorgängen und beengter straßenräumlicher Situation den Verzicht auf einen gesonderten Sicherheitstrennstreifen. Da es sich im Parkstreifen vor den Hausnummern 16 – 38 in der Tichelkampstraße größtenteils um Anliegerparken handelt, ist nicht von einem ständigen Parkwechsel auszugehen. Daher kann hier aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitts auf den Sicherheitstrennstreifen verzichtet werden.

Abwägungsbeschluss zu 3.3:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

3.4 Eingabe:

Auf Schutzstreifen darf bis zu 3 Minuten gehalten werden, so dass Radfahrer auf die Straße ausweichen müssen.

Abwägung zu 3.4:

Parken ist auf Schutzstreifen verboten. Ohne Anordnung eines Halteverbotes ist jedoch ein 3-minütiges Halten auf dem Schutzstreifen erlaubt. Die nachträgliche Ausschilderung eines Halteverbotes könnte bei Bedarf aber nachgerüstet werden, wenn dieses z. B. im Bereich des Innovationsquartiers erforderlich und der Fahrradstreifen regelmäßig zugestellt würde.

Abwägungsbeschluss zu 3.4:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.

3.5 Eingabe:

Auf Straßen mit Schutzstreifen werden ein Tempolimit von 30 km/h und ein absolutes Halteverbot gefordert.

Abwägung zu 3.5:

Die Lindenstraße und die Tichelkampstraße werden im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Rheine in der funktionalen Gliederung des Straßennetzes als verkehrswichtige Hauptsammelstraße geführt. Die Straßen sollen in dieser Funktion mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar sein.

Nur an besonders schützenswerten Stellen wie Schulen, Kindergärten und Altenheimen wird an Straße dieser Klassifizierung im Stadtgebiet Rheine die Geschwindigkeit punktuell auf 30 km/h begrenzt. Diese Regelung findet hier also keine Anwendung.

Da an der Lindenstraße / Tichelkampstraße kein signifikanter Gefahrenpunkt liegt und im Bereich des Kreuzungsbereiches Lindenstraße / Breite Straße / Tichelkampstraße / Laugestraße Überschreithilfen zum Überqueren der Fahrbahn vorhanden sind, ist weiterhin eine zul. Geschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen.

Parken ist auf Schutzstreifen verboten. Ohne Anordnung eines Halteverbotes ist jedoch ein 3-minütiges Halten auf dem Schutzstreifen erlaubt. Die nachträgliche Ausschilderung eines Halteverbotes könnte bei Bedarf aber nachgerüstet werden, wenn dieses z. B. im Bereich des

Innovationsquartiers erforderlich und der Fahrradstreifen regelmäßig zugestellt würde.

Abwägungsbeschluss zu 3.5:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Planes entsprechend der Offenlage.
Der Bauausschuss empfiehlt die Anordnung der zul. Geschwindigkeit von 50 km/h.

Nachfrage im Bauausschuss:

Anfrage im Bauausschuss vom 09. Mai 2019 zur Anlegung einer Lichtsignalanlage oder Querungshilfe im Bereich Krumme Straße / Max-Born-Straße.

Die Anlegung einer Lichtsignalanlage ist aufgrund der Nähe zur Lichtsignalanlage Lindenstraße / Dutumer Straße / Bahnhofstraße nur möglich, wenn die Anlage verkehrsabhängig zur Hauptkreuzung geschaltet ist. Dies bedingt allerdings größere Wartezeiten für die querenden Fußgänger und Radfahrer, so dass an dieser Stelle eine Querungshilfe die bessere Wahl ist.

Die Herstellung einer Querungshilfe im Bereich Krumme Straße / Max-Born-Straße wird im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt und eingeplant.

Zu II: Festlegung der Herstellungsmerkmale

Die Lindenstraße / Tichelkampstraße zwischen Max-Born-Straße und Catenhorner Straße befindet sich nicht im Bereich rechtskräftiger Bebauungspläne. Die Straßenparzellen der Linden- und der Tichelkampstraße grenzen im Bereich von der Max-Born-Straße bis zur Pappelstraße an die Bebauungspläne

Nr. 93 Kennwort „Wasserstraße“,

Nr. 308 Kennwort „Bahnhof West / Lindenstraße“ (inkl. 1. Änderung),

Nr. 110 Kennwort „Laugestraße“ sowie

Nr. 285 Kennwort „Teich-/Pappelstraße“.

Die fahrradfreundliche Umgestaltung der Lindenstraße und der Tichelkampstraße (zwischen Max-Born-Straße und Catenhorner Straße) mittels Anlegung von beidseitigen Schutzstreifen ist die größte Einzelmaßnahme der zur Umsetzung beschlossenen Fördermaßnahme KONRAD („Klimaschutz durch Optimierung der Nahmobilität und des Radverkehrs in Rheine“). Die Maßnahme wird mit 70 % durch das Förderprogramm KONRAD abgedeckt. Der Eigenanteil ist in der Haushaltsplanung 2019 berücksichtigt sowie für das Folgejahr 2020 eingeplant. Baubeginn soll noch im 4. Quartal 2019 erfolgen.

Die Umgestaltung sieht eine Sanierung der Fahrbahndecke vor, da bei einer Ortsbegehung etliche Risse, flächenhafte Schadstellen und teilweise schon Asphaltabplatzungen in Bereichen entlang der Entwässerungsrinnen festgestellt wurden.

Bohrkernuntersuchungen des vorhandenen Asphalts haben keine teerhaltigen Inhaltsstoffe festgestellt und auch die PAK-Belastung lässt eine Zuordnung der Verwertungsklasse A zu. Somit kann die Deckenerneuerung ohne Bedenken durchgeführt werden; zumal durch die Auswertung der gezogenen Bohrkerne eine ausreichende Stärke des gesamten bituminösen Straßenaufbaus nachgewiesen werden konnte.

In der Tichelkampstraße ist auch die Erneuerung der beidseitigen Entwässerungsrinnen beabsichtigt. Aktuell ist die Entwässerungsrinne hier 50 cm breit. Da die Rinne mit zur Fahrbahn - und somit auch zum zukünftig außen markierten Schutzstreifen - gehört, wird die Rinnenbreite auf 30 cm reduziert, um dem Radfahrer eine um 20 cm verbreiterte asphaltierte Fläche innerhalb des Schutzstreifens zur Verfügung stellen zu können.

Die Entwässerung erfolgt über die Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Kanal. Eine Erneuerung der Abläufe ist nur für den Bereich in der Tichelkampstraße vorgesehen, in dem sich die Rinnenbreite reduziert. Ansonsten ist Erneuerung/Reparatur der Abläufe bzw. der Anschlussleitung nur vorgesehen, wenn bis zur Ausführung noch Schäden auftreten oder festgestellt werden.

Die Entwässerungsrinnen in der Lindenstraße werden nur punktuell angeglichen, wenn Verdrückungen festzustellen sind, die Wasseransammlungen entstehen lassen.

In der Tichelkampstraße ist die Neupflasterung des vorhandenen Parkstreifens vor den Hausnummern 16 – 38 mit anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster d = 8,0 cm vorgesehen. Der Parkstreifen wird dadurch in einer Mindestbreite von 2,00 m neu angelegt und somit um ca. 25 cm gegenüber dem derzeitigen Bestand entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) erweitert. Im Zuge der Neupflasterung des Parkstreifens werden in diesem auch einzelne Grünbeete (jeweils ca. 6 qm) mit Bäumen und Unterpflanzung zur Förderung der Umwelt und des Klimaschutzes integriert.

Die Pflasterungen des Gehweges bzw. des getrennten Geh-/Radweges auf gesamter Strecke der Lindenstraße / Tichelkampstraße werden nur punktuell ausgebessert, wenn größere Verdrückungen oder Schadstellen sichtbar sind, die Wasseransammlungen oder Stolperstellen entstehen lassen.

Der Belag entspricht dem üblichen Ausbaustandard von verkehrswichtigen Hauptsammelstraßen im Stadtgebiet.

Entlang der gesamten Strecke werden - wie im Lageplan eingezeichnet - beidseitige Schutzstreifen markiert. Außerdem wird vor der Ampelanlage an der Catenhorner Straße ein rot eingefärbter Aufstellbereich für Radfahrer (analog zur Planung des Kreises Steinfurt für die Görresstraße) markiert.

Mit Zustimmung des Arbeitskreis Verkehres und der Straßenverkehrsbehörde ist beabsichtigt, den Schutzstreifen zusätzlich im Bereich von Straßeneinmündungen rot einzufärben.

Die Anlegung einer Querungshilfe im Bereich Krumme Straße / Max-Born-Straße wird im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt und eingeplant.

Anlagen:

Eingaben der Anlieger (Eingabe 1-3)
Lageplanverkleinerung ohne Maßstab
Querschnitte A bis C