

Vorlage Nr. 113/08

Betreff: **Radwegeausbau Bergstraße von Friedrich-Ebert-Ring bis Lange Riege, Ergebnis der Offenlage**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			21.02.2008		Berichterstattung durch:		Herrn Schröer		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:	
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.				
Bauausschuss			10.04.2008		Berichterstattung durch:		Herrn Schröer		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:	
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.				

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
5302	Bauverwaltung

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes

--

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge) siehe Ziffer der Begründung
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil		
1.130.000 €	889.500 €	240.500 €	☐ keine €	

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

☒ beim Produkt/Projekt 53014-700 in Höhe von 1.130.000 € als VE (2008) zur Verfügung.

☐ in Höhe von _____ **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Betriebsausschuss nimmt die Ergebnisse der Offenlage zum Radwegeausbau der Bergstraße von Friedrich-Ebert-Ring bis Lange Riege zur Kenntnis. Der Beschluss über die Herstellungsmerkmale soll erst nach Fertigstellung der Ausbauplanung und Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde gefasst werden.

Begründung:

Die Offenlage der Planunterlagen zum Radwegeausbau der Bergstraße von Friedrich-Ebert-Ring bis Lange Riege hat in der Zeit vom 20. 11. 2007 bis zum 05. 12. 2007 in den Räumen des Fachbereiches Planen und Bauen stattgefunden. Während der Offenlage ging lediglich eine Eingabe, die von insgesamt 28 Anliegern unterzeichnet wurde, ein (Anlage 1).

Wie aus den Gesprächen mit den Anliegern zu entnehmen war, sprechen sich die Anlieger der Bergstraße nicht generell gegen die Anlage von Radwegen aus, sondern es wird ein minimaler Aufwand und damit eine geringere Kostenbeteiligung gefordert.

Da es sich bei der Anlage von Radwegen an der Bergstraße um eine erstmalige Herstellung handelt, sind nach der Satzung der Stadt Rheine Anliegerbeiträge zu erheben. Dies wird auch bei der Ermittlung der zuschussfähigen Kosten im Rahmen einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz entsprechend berücksichtigt.

Da es sich bei der Bergstraße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen an allen Maßnahmen, die zur Herstellung der Radwege erforderlich sind, 30 %.

Durch ein Büro für Ingenieurgeologie sind Untersuchungen zur Beschaffenheit der Fahrbahn der Bergstraße durchgeführt worden. Im ersten Abschnitt der Bergstraße zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Sandweg ist der vorgefundene Oberbau zu gering bemessen und muss, um langfristige Unterhaltungskosten zu verhindern, erneuert werden. Für die Erneuerung der Fahrbahn sind ebenfalls Anliegerbeiträge in Höhe von 30 % nach der Satzung der Stadt Rheine zu erheben.

Die geschätzten Grunderwerbs- und Baukosten für den Radwegausbau Bergstraße von Friedrich-Ebert-Ring bis Lange Riege betragen nach der letzten Kostenberechnung etwa 1.130.000 €. Der Anteil der von den Anliegern der Bergstraße zu erhebende Kostenanteil beträgt danach ca. 168.000 €. Die erwartete Förderung der Maßnahme beträgt etwa 721.500 €. Somit entfällt auf die Stadt Rheine ein Eigenanteil in Höhe von etwa 240.500 €.

Die genaue Höhe der Anliegerbeiträge kann erst nach Fertigstellung der Maßnahme ermittelt werden. Der Verteilungsmaßstab richtet sich nach dem KAG

(Kommunalabgabengesetz). Genauere Auskünfte zu den jeweiligen Anliegerbeiträgen bezogen auf die einzelnen Grundstücke können bei der Bauverwaltung erfragt werden.

Derzeitiger Planungsstand:

Mit Datum vom 10. Mai 2007 ist bei der Bezirksregierung Münster die Voranfrage auf Finanzierungshilfe gestellt worden. Eine mündliche Zusage, dass die Maßnahme in den kommenden Jahren als förderfähig anerkannt ist, wurde auf telefonische Nachfrage erteilt. Da vor Baubeginn der Radwege an der Bergstraße noch der Abriss der bestehenden Häuser im Kurvenbereich erfolgen muss, wurde als Beginnjahr für die Maßnahme das Jahr 2010 beantragt.

Durch die Ingenieurgesellschaft Nelle werden aktuell die Ausbaupläne überarbeitet. Die durchgeführte Offenlage sollte dazu beitragen, eventuelle zusätzliche Zufahrten oder ähnliches bei der Erstellung der Ausbauplanung zu berücksichtigen.

Bei der Beschlussfassung zur Offenlage ist im Bau-und Betriebsausschuss die Anbindung des Radweges an den Friedrich-Ebert-Ring diskutiert worden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll die vorgesehene Planung mit der Aufhebung des Radweges vor der Einmündung des Friedrich-Ebert-Ringes beibehalten werden. Gemäß ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995) ist der Übergang von Radwegen in Radfahrstreifen in der untergeordneten Knotenpunktszufahrt zu bevorzugen.

In der bevorrechtigten Straße „Friedrich-Ebert-Ring“ wird der Radfahrer zurzeit auf der Fahrbahn geführt, es ist keine separate Radverkehrsanlage vorhanden. Der Mehrzweckstreifen auf der Westseite des Friedrich-Ebert-Ringes wird als Parkstreifen genutzt.

Die geplante Auflösung des Radweges in einen Radfahrstreifen ist aufgrund des geringen Geschwindigkeitsniveaus beim Heranfahren an die Einmündung als verkehrssicher anzusehen. Sämtliche Verkehrsteilnehmer haben gute Sichtverhältnisse untereinander. Dem Radfahrer wird ein direktes Linkseinbiegen ermöglicht. Der Radfahrstreifen und die anschließende Haltlinie schaffen eine Verflechtung des bis dahin separat geführten Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr.

Die Radwegeführung neben der Fahrbahn, bei der Grunderwerb erforderlich ist, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr zurückhaltend bewertet. Der rechts einbiegende Radfahrer muss vom Radweg abgesenkt auf die Fahrbahn des Friedrich-Ebert-Ringes geführt werden und ebenfalls untergeordnet an der Haltlinie stoppen. Für den Radfahrer ist eine separate Führung vor dem Knotenpunkt nicht vorteilhaft. Es entsteht ein Konfliktpunkt mit dem abbiegenden Kraftfahrer. Somit wird die Eindeutigkeit vermindert und die Verkehrssicherheit herabgesetzt.

Anlagen: Eingabe der Anlieger Bergstraße