

Vorlage Nr. 416/10

Betreff: **53014-415 "Ausbau des Konrad-Adenauer-Ringes" (L593) von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring"**
Abwägung
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Bauprogramm

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss	09.09.2010	Berichterstattung durch:	Herrn Kuhlmann Herrn Schröer					
TOP	Abstimmungsergebnis							
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.	z. K.	vertagt	verwiesen an:

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
------	-----------------------------

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

3 Regionale Zusammenarbeit in Wirtschaft, Tourismus und Konversion (Radwegeausbau)
--

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 726.000 €		
Aufwendungen 50.759 €		Auszahlungen 1.100.000 €		
Finanzierung gesichert				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
durch				
<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-415				
<input type="checkbox"/> Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt				
<input type="checkbox"/> sonstiges (siehe Begründung)				

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

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 den Ausbau des „Konrad-Adenauer-Ringes“ von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring:

A. Konrad-Adenauer-Ring

Es ist ein Ausbau im Trennungsprinzip vorgesehen.

a) Fahrbahn

→ Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 6,5 m und einer Aufweitung der Fahrbahn in den Abbiegespuren um 3,25 m bzw. 3,50 m

b) Parken

→ Herstellung eines nördlich gelegenen Parkstreifens in Asphaltbauweise mit Unterbau in Längsaufstellung mit einer Breite von 2,0 m mit der Markierung der einzelnen Parkstände

c) Begrünung

→ Anlegen von Grünflächen an der Einmündung des Friedrich-Ebert-Ringes und in den Überschreithilfen mit Unterpflanzung

d) Radweg

→ Pflasterung von beidseitigen Radwegen in rotem Betonsteinpflaster mit Unterbau in einer Breite von 1,0 m

e) Sicherheitsstreifen

→ Pflasterung von Sicherheitsstreifen in anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster mit Unterbau in einer Breite von 0,5 m bzw. 0,75 m in den Bereichen der Parkstreifen

f) Gehweg

→ Pflasterung von beidseitigen Gehwegen in einer Breite von mindestens 1,00 m plattiert mit grauen Betonsteinplatten, die Zufahrten zu den Grundstücken gepflastert in grauem Betonsteinpflaster mit Unterbau

g) Entwässerung

- Herstellung von 30 cm breiten Entwässerungsrinnen
- Einbau von Straßenabläufen mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation

h) Straßenbeleuchtung

- Aufstellen von NAV-Leuchten (gelbliches Licht) mit einer Lichtpunkthöhe von ca. 8 m

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung der Straße „Konrad-Adenauer-Ring“ von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring fand in der Zeit vom 10. Mai bis 21. Mai 2010 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine/Rathaus statt. Des Weiteren fand am 11. Mai 2010 eine Bürgerbeteiligung in Raum 126 des Neuen Rathauses statt.

Während der Offenlage und der Bürgerbeteiligung gingen folgende Änderungswünsche bzw. Eingaben seitens der Anlieger ein.

Die Eingaben sind als Anlage beigefügt.

Eingabe 1 (Protokoll der Bürgerversammlung am 11.05.2010)

Die Eingabe ist als **Anlage 1.1 - 1.9** beigefügt.

Abwägung:

Aus der Bürgerversammlung sowie den eingegangenen Eingaben geht hervor, dass die Anlieger des Konrad-Adenauer-Ringes keinen Ausbau der Straße mit separaten Radwegen wünschen. Es soll lediglich eine Deckenerneuerung durchgeführt werden, um die beschädigte Asphaltdeckschicht auszutauschen und die nach Meinung der Anlieger dringend benötigten Parkplätze zu erhalten. Jede andere Planung würde zu einer Qualitätsminderung führen. In jedem Fall wäre ein Parkstreifen an der Nordseite der Straße dringend erforderlich, um dem bestehenden Parkdruck genüge zu tun.

Eine Durchführung der Baumaßnahme wie geplant erhöht die Sicherheit der Radfahrer am Konrad-Adenauer-Ring und macht die Nutzung dieser Strecke attraktiver. Zudem schließt sie die Radwegeverbindung Hansaallee Richtung Dreierwalde.

Eine reine Deckenerneuerung wäre eine Unterhaltungsmaßnahme. In diesem Falle wird von einer Haltbarkeit der Fahrbahn von ca. 16 Jahren ausgegangen. Bei einem Ausbau wie vorgesehen würde durch die Profilierung der Fahrbahn ebenfalls ein Teil des Binders erneuert. In diesem Fall wird von einer Haltbarkeit des neuen Asphaltaufbaus von der doppelten Zeit, also 32 Jahre ausgegangen. So kann durch diese Baumaßnahme langfristig investiert werden, da die Fahrbahn eine wesentlich längere Nutzungsdauer hätte.

So bleibt die Überlegung, das Alte zu belassen, oder neue Wege zu gehen und so eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu erreichen.

Die Werte der Verkehrsbelastung des Konrad-Adenauer-Ringes aus dem Jahre 2005 stammen aus Zählungen des Landes (Straßen NRW) und könne nach neueren Erkenntnissen nicht zu einer Beurteilung herangezogen werden. Zum Zeitpunkt der Voranfrage auf Finanzierungshilfe im Jahr 2007 lagen keine anderen Zahlen vor.

Die Verkehrszählung am 13.04.2010 ergab eine Belastung von 10650 KFZ/24h mit einer Belastung von 5% LKW-Anteil. Diese Zahlen rechtfertigen einen separaten Radweg.

Am Dienstag, den 27. Juli 2010 wurden in den Zeiten von 6.00 Uhr bis 10.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr die Radfahrer und Fußgänger in der Höhe des Tiroler Weges erneut gezählt. Es ergab sich die Spitzenstunde von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr mit insgesamt 25 Fußgängern und 53 Radfahrern (Friedrich-Ebert-Ring Richtung Hansaallee: 15 Fußgänger und 29 Radfahrer; Hansaallee Richtung Friedrich-Ebert-Ring: 10 Fußgänger und 24 Radfahrer).

Eine Hochrechnung der gezählten Radfahrer und Fußgänger auf 24h ist nicht möglich.

Der Grund des Ausbaus des Konrad-Adenauer-Ringes ist nicht die Verbesserung der Verkehrssituation des KFZ-Verkehrs, sondern die des Radverkehrs.

Mit der Neuanlage der Radwege soll eine Verbesserung der Situation für die Radfahrer entstehen, die den Konrad-Adenauer-Ring bereits als Wegstrecke nutzen und ihn durch mehr Sicherheit attraktiver für andere Radfahrer machen, die diese Straße aus eben diesem Grund noch nicht nutzen.

Es soll eine durchgängige Möglichkeit für Radfahrer auf der Strecke Rheine Dreierwalde geschaffen werden.

Durch den farblich vom Gehweg getrennten Radweg soll ein höherer Sicherheitsstandard durch eine gut sichtbare Führung erreicht werden.

In der Neuplanung wird eine Mindestbreite des Radweges nach der StVO mit 1,00 m plus Sicherheitsstreifen angesetzt.

Die Planung des Ausbaus des Konrad-Adenauer-Ringes richtet sich nicht nach Wünschen einiger Mitarbeiter der Stadt Rheine, sondern nach der Umsetzung des Radwegekonzeptes der Stadt Rheine, welches das Ziel verfolgt, an allen Hauptverkehrsstraße separate Radwege umzusetzen. Dieses Konzept wird seit 20 Jahren in der Stadt Rheine umgesetzt und stetig aktualisiert. Der Konrad-Adenauer-Ring ist die letzte Hauptverkehrsstraße an der das Konzept umgesetzt werden soll.

Es treten widersprüchliche Aussagen betreffend der Nutzung des Mehrzweckstreifens und der parkenden Fahrzeuge auf. Zum einen wird angeführt, dass sehr großer Parkdruck herrsche, zum anderen, dass der Mehrzweckstreifen als Einfädelungsspur diene um sicher in den Verkehr zu kommen. Beides parallel kann nicht stattfinden, da parkenden Fahrzeuge den Mehrzweckstreifen ebenso nutzen.

Um dem Parkdruck gerecht zu werden wurde in der Untersuchung einer Alternativplanung ein einseitiger Parkstreifen an der Nordseite des Konrad-Adenauer-Ringes angelegt.

Aufgrund der Ergebnisse der neuen Verkehrszählungen, der Eingaben der Anlieger und unter Berücksichtigung der Parzellenbreite (geringste Breite) des Konrad-Adenauer-Ringes zwischen Overbergstraße und Friedrich-Ebert-Ring von ca. 15,00 m wurde der Querschnitt neu aufgeteilt:

Gehweg > 1,60 m
Radweg 1,00 m
Sicherheitsstreifen 0,75 m
Parkstreifen 2,00m
Fahrbahn 6,50 m
Sicherheitsstreifen 0,50 m
Radweg 1,00 m
Gehweg > 1,60 m

Die Fahrbahn erhält (wie in der Planung der Offenlage) eine Breite von 6,50 m. Diese Breite entspricht der der Osnabrücker Straße. Es entstehen so an der Nordseite des Konrad-Adenauer-Ringes 50 Parkplätze. Zudem ist Grunderwerb nicht erforderlich.

Sicherlich wird es im Zuge einer so großen Baumaßnahme zeitweise zu Behinderungen kommen. Die ausführende Firma wird mit dem zuständigen Bauleiter dafür Sorge tragen, dass die Beeinträchtigungen für die Anlieger so gering wie möglich ausfallen.

Information zur Beitragserhebung:

Die Anlieger haben bereits für die erstmalige Herstellung des Konrad-Adenauer-Ringes Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch (BauGB) gezahlt.

Wird eine Straße später erneuert, erweitert oder verbessert sollen die Gemeinden nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes NRW (KAG NRW) Beiträge – sogen. Straßenbaubeiträge – von den Grundstückseigentümern bzw. Erbbauberechtigten erheben. Diese gesetzliche Sollvorschrift begründet – bis auf wenige atypische Fälle – eine Beitragserhebungspflicht. Der Rat der Stadt Rheine hat auf der Grundlage

des § 8 KAG eine Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen beschlossen. Diese Satzung verpflichtet zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen.

Durch den geplanten Ausbau erhält der Konrad-Adenauer-Ring eine neue funktionale Aufteilung. Dabei wird eine neue Teileinrichtung – nämlich ein selbständiger Radweg- angelegt, der die Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr und Fahrzeugverkehr bewirkt und damit eine beitragsfähige Verbesserung im Sinne des § 8 KAG darstellt.

Nach ständiger Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes NRW (OVG NRW) liegt eine beitragsfähige Verbesserung im Sinne des § 8 KAG NRW vor, wenn durch eine Maßnahme die Ausgestaltung der Anlage (Straße) entsprechend ihrer bisherigen verkehrstechnischen Konzeption, hinsichtlich der funktionalen Aufteilung der Gesamtfläche vorteilhaft verändert wird. Diese vorteilhafte Veränderung ist unter verkehrrechtlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Maßgeblich ist also, ob der Verkehr auf der neugestalteten Anlage geordneter, unbehinderter oder reibungslos abgewickelt werden kann als vorher.

Diese Voraussetzungen erfüllt zweifellos die Anlegung des Radweges am Konrad-Adenauer-Ring, so dass Beiträge von den Anliegern zu erheben sind.

Der Anteil der Anlieger an den beitragsfähigen Kosten eines Radweges an einer Hauptverkehrsstraße beträgt nach der Satzung der Stadt Rheine 30%.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt den Plan der Abwägung mit allen eingearbeiteten Änderungen der anderen Eingaben.

Eingabe 2

Die Eingabe ist als **Anlage 2** beigefügt.

Dieser Eingabe lag eine Unterschriftenliste mit 40 Unterschriften bei.

Abwägung:

Im Zuge der Abwägung wurde der Konrad-Adenauer-Ring überplant. Die Radwegebreiten wurden auf 1,00m (Mindestmaß gemäß StVO) zuzüglich der Sicherheitsstreifen von 0,50 m bzw. 0,75m herabgesetzt. Es wurde auf der Nordseite der des Konrad-Adenauer-Ringes ein Parkstreifen in einer Breite von 2,00m eingeplant. Es stehen jetzt 50 Park-

plätze zur Verfügung. Die Fahrbahn behält die Breite von insgesamt 6,50 m. Auf die beiden Gehwege verteilen sich die Restbreiten.

Da die überarbeitete Planung Parkmöglichkeiten auf einem Parkstreifen vorsieht, tritt keine Verschlechterung der Funktionalität der Straße durch Wegfall einer Teileinrichtung ein (keine Kompensation).

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung der Plan und der Abwägung.

Eingabe 3

Die Eingabe ist als **Anlage 3** beigelegt.

Abwägung:

Der Standort der Leuchte wurde nach Westen versetzt, so dass die Leuchte nicht vor dem Haus steht. An der Westseite des Grundstücks wurde eine Länge von 5,00 m ausgespart, um hier in späterer Zeit noch eine weitere Zufahrt anlegen zu können.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte.

Eingabe 4

Die Eingabe ist als **Anlage 4** beigelegt.

Abwägung:

- 1.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**
- 2.) Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Die Änderung ist in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Eingabe 5

Die Eingabe ist als **Anlage 5** beigefügt.

Abwägung:

Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**

Abwägungsbeschluss:

Siehe Abwägung unter **Eingabe 1**.

Eingabe 6

Die Eingabe ist als **Anlage 6** beigefügt.

Abwägung:

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Versetzung der Leuchte.

Der Vorschlag 1 wurde angenommen und in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte.

Eingabe 7

Die Eingabe ist als **Anlage 7** beigefügt.

Abwägung:

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die

- 1.) Versetzung der Leuchte
- 2.) Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Die Versetzung der Leuchte, sowie die Anlegung einer weiteren Zufahrt in einer Breite von 4,00 m sind den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte und die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Eingabe 8

Die Eingabe ist als **Anlage 8.1 – 8.2** beigefügt.

Abwägung:

Siehe **Abwägung** unter **Eingabe**

Das beschließende Gremium ist der Bauausschuss. Ihm wird im Zuge der Abwägung diese Eingabe zur Verfügung gestellt.

Abwägungsbeschluss:

Siehe **Eingabe 1**.

Eingabe 9

Die Eingabe ist als **Anlage 9.1 – 9.3** beigefügt.

Abwägung:

Die hier geplanten Radwege werden nicht für Mofas freigeben. Ein Unterschied zur jetzigen Situation wird nicht gesehen. Viele Anlieger geben an, die Radfahrer benutzen heute den Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist. So ergibt sich kein Unterschied zu der Ausfahr-situation aus den Grundstücken mit separaten Radwegen. Sollte der Radweg heute tatsächlich sicher über den Mehrzweckstreifen verlaufen erübrigt sich das Problem des hohen Parkdruckes, da dort dann keine KFZ parken.

Weiter siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**

Abwägungsbeschluss:

Siehe **Eingabe 1**.

Eingabe 10

Die Eingabe ist als **Anlage 10** beigefügt.

Abwägung:

- 1.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**
- 2.) Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Die Anlegung einer neuen Zufahrt ist mit einer maximalen Breite von 3,00 m in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Eingabe 11

Die Eingabe ist als **Anlage 11.1 – 11.3** beigefügt.

Abwägung:

1.) bis 7.) und Fazit: Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**

Der Versetzung der Leute stehen keine verkehrlichen Belange entgegen.

Ein bevorzugter Standort wurde von den Anliegern nicht angegeben.

Die Versetzung der Leuchte wurde in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte.

Eingabe 12

Die Eingabe ist als **Anlage 12.1 – bis 12.2** beigefügt.

Abwägung:

Grundsätzlich müssen ausreichend Parkmöglichkeiten für den hier beschriebenen Geschäftsbetrieb auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen werden. Der öffentliche Parkraum darf hierfür nicht herangezogen werden. 2 (Lage am Konrad-Adenauer-Ring) von 5 in der Baugenehmigung nachgewiesenen Stellplätze sind in der Örtlichkeit zur Zeit nicht ausgewiesen und für Kunden kenntlich gemacht. Die weiteren 3 Stellplätze befinden sich am Wendehammer des Tiroler Weges. Auf die zweckmäßige Lage der Stellplätze gerade im Bezug auf Menschen mit Einschränkungen sollte geachtet werden. Alle Stellplätze sind zur Zeit sowie nach dem Ausbau uneingeschränkt anfahrbar.

Mit der Änderung der Ausbauplanung im Zuge der Abwägung entstehen vor dem Haus drei öffentliche Parkplätze, so dass sich die hier beschriebenen Probleme entschärfen. Durch den bereits in der Zufahrt beginnenden Parkstreifen (Zufahrten durch Markierung gekennzeichnet)

net) ist das problemlose Anfahren der Parkplätze gesichert.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt den Plan der Abwägung.

Eingabe 13

Die Eingabe ist als **Anlage 13** beigefügt.

Abwägung:

- 1.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**
- 2.) Durch die geänderte Planung der Abwägung entsteht an der Nordseite des Konrad-Adenauer-Ringes ein Parkstreifen. Hierdurch wird der vorhandene Parkdruck erheblich gemildert.
- 3.) Der individuell gesehene wirtschaftliche Vorteil für den einzelnen Anlieger entbindet nicht von der Beitragspflicht. Die Stadt ist verpflichtet Straßenbaubeiträge von Eigentümern bzw. Erbbauberechtigten zu erheben. Beiträge werden als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Anlage (Straße) erhoben. Da die überarbeitete Planung Parkmöglichkeiten auf einem Parkstreifen vorsieht, tritt keine Verschlechterung der Funktionalität der Straße durch Wegfall einer Teileinrichtung ein (keine Kompensation).
- 4.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**

Einer Absenkung entlang des gesamten Grundstückes steht verkehrlich nichts entgegen.

Einer Verlegung des Dachrinnenfallrohres steht verkehrlich nicht entgegen. Der Anschluss an den öffentlichen Kanal muss geprüft werden, die Kosten trägt der Anlieger.

Die Änderung wurde in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des Plans der Abwägung mit der Bordabsenkung entlang des gesamten Grundstückes.

Eingabe 14

Die Eingabe ist als **Anlage 14** beigefügt.

Abwägung:

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Die Anlegung einer neuen Zufahrt ist mit einer Breite von 5,00 m in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Eingabe 15

Die Eingabe ist als **Anlage 15** beigefügt.

Abwägung:

- 1.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**
- 2.) Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Die Anlegung einer neuen Zufahrt ist mit einer Breite von 4,00 m in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung einer weiteren Zufahrt.

Eingabe 16

Die Eingabe ist als **Anlage 16.1 – 16.2** beigefügt.

Abwägung:

- 1.) Siehe **Abwägung** unter **Eingabe 1**
- 2.) Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Erweiterung der vorhandenen und der Anlegung einer weiteren Zufahrt.
- 3.) Die Verlegung der Informationstafel ist nicht machbar. Die Informationstafel muss bis zur Kreuzung des Konrad-Adenauer-Ringes mit dem Friedrich-Ebert-Ring, innerorts, aufgestellt werden. In diesem Bereich befindet sich kein weiterer geeigneter Standort. Direkt hinter der Signalanlage Konrad-Adenauer-Ring/Friedrich-Ebert-Ring beginnt die „freie Strecke“, der Außerortsbereich. Hier liegt die Bau- last der Straße nicht mehr bei der Stadt Rheine, sondern bei Straßen NRW (Land Nordrhein-Westfalen).
Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen eine Verlegung des War-
tehäuschens.

Die Änderungen wurden in den Lageplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt 2.) die Erweiterung der vorhandenen und die Anlegung einer weiteren Zufahrt.
3.) die Informationstafel an der vorhandenen Stelle zu belassen.

Eingabe 17

Die Eingabe ist als **Anlage 17** beigefügt.

Abwägung:

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Versetzung der Leuchte. Die Leuchte wurde auf die Grundstücksgrenze in südlicher Richtung versetzt.

Die Änderung wurde in den Plan der Abwägung eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte.

Eingabe 18

Die Eingabe ist als **Anlage 18.1 – 18.3** beigefügt.

Abwägung:

- Zu 2) Die Werte der Verkehrsbelastung des Konrad-Adenauer-Ringes aus dem Jahre 2005 stammen aus Zählungen des Landes (Straßen NRW) und können nach neueren Erkenntnissen nicht zu einer Beurteilung herangezogen werden. Zum Zeitpunkt der Voranfrage auf Finanzierungshilfe im Jahr 2007 lagen keine anderen Zahlen vor. Die Verkehrszählung am 13.04.2010 ergab eine Belastung von 10650 KFZ/24h mit einer Belastung von 5% LKW-Anteil. Diese Zahlen rechtfertigen einen separaten Radweg. Am Dienstag, den 27. Juli 2010 wurden in den Zeiten von 6.00 Uhr bis 10.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr die Radfahrer und Fußgänger in der Höhe des Tiroler Weges erneut gezählt. Es ergab sich die Spitzenstunde von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr mit insgesamt 25 Fußgängern und 53 Radfahrern (Friedrich-Ebert-Ring Richtung Hansaallee: 15 Fußgänger und 29 Radfahrer; Hansaallee Richtung Friedrich-Ebert-Ring: 10 Fußgänger und 24 Radfahrer). Eine Hochrechnung der gezählten Radfahrer und Fußgänger auf 24h ist nicht möglich. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf einer Straße wie dem Konrad-Adenauer-Ring mit einer so hohen Verkehrsbelastung ist nicht angezeigt. Aufpflasterungen würden zu

plötzlichen Bremsmanövern und zu erheblichen Lärmbelastungen, vor allem durch die LKW) führen. Das Buskap ist bereits vorhanden (Höhe Tiroler Weg) und Einengungen würden zu Bremsmanövern und Stau auf der Straße führen und somit zu vermehrter Abgasbelastung und Lärm.

Durch den farblich vom Gehweg getrennten Radweg soll ein höherer Sicherheitsstandard durch eine gut sichtbare Führung erreicht werden.

In der Neuplanung wird eine Mindestbreite des Radweges nach der StVO mit 1,00 m plus Sicherheitsstreifen angesetzt (siehe auch 3.3 und 3.4).

Zu 3.3 und 3.4) Aufgrund der Ergebnisse der neuen Verkehrszählungen, der Eingaben der Anlieger und unter Berücksichtigung der Parzellenbreite (geringste Breite) des Konrad-Adenauer-Ringes zwischen Overbergstraße und Friedrich-Ebert-Ring von ca. 15,00 m wurde der Querschnitt neu aufgeteilt:

Gehweg > 1,60 m
Radweg 1,00 m
Sicherheitsstreifen 0,75 m
Parkstreifen 2,00m
Fahrbahn 6,50 m
Sicherheitsstreifen 0,50 m
Radweg 1,00 m
Gehweg > 1,60 m

Die Fahrbahn erhält (wie in der Planung der Offenlage) eine Breite von 6,50 m. Diese Breite entspricht der der Osnabrücker Straße.

Es entstehen so an der Nordseite des Konrad-Adenauer-Ringes 50 Parkplätze. Zudem ist Grunderwerb nicht notwendig.

Die Anlegung von Fahrradstreifen wird hier nicht favorisiert, da der Fahrradstreifen von KFZ immer wieder beim Parkvorgang überfahren wird und der Radfahrer auf der einen Seite an parkenden Fahrzeugen vorbeifahren muss, auf der anderen Seite wird er von fahrenden Fahrzeugen flankiert. Eine größere Sicherheit erhält der Radfahrer von der Fahrbahn getrennt von einer Hochbordanlage mit einem Radweg in einer Breite von 1,50 m bzw. 1,75 m (Sicherheitsstreifen + Radweg).

Zu 3.6) Bei den Planungen an der Signalanlage Konrad-Adenauer-Ring/Ludgeristraße handelt es sich um die Aufrüstung der

bestehenden Signalanlage mit zusätzlichen Signalgebern für die Radfahrer, die durch die Lage der Radfahrerfurt zwingend notwendig sind. In der Vorlage ist von einer „Signalisierung der Radfahrer“ die Rede, was keinen Austausch der gesamten Anlage bedeutet. Die Umprogrammierung ist durch die Koppelung an die Signalanlage Konrad-Adenauer-Ring/Hansaallee bedingt. Es muss eine Synchronisierung der Anlagen erfolgen.

Im Zuge des Umbaus des Konrad-Adenauer-Ringes werden die Radwege an allen Kreuzungen vor die Inselköpfe verlegt. Dies bedeutet eine höhere Sicherheit für die Radfahrer bei abbiegendem Verkehr, da die Radfahrer früher gesehen werden, parallel zum Verkehr fahren und nicht erst abbiegen und dann plötzlich doch noch die Fahrbahn queren. Sicherlich wäre es wünschenswert alle Signalanlagen in der Stadt Rheine behindertengerecht umzugestalten, dies ist aber aus Kostengründen leider nicht möglich. So besteht auch hier nur die Möglichkeit im Zuge der Finanzierungshilfe diese bestehende Signalanlage umzugestalten. Die punktuelle Umrüstung dieses einen Knotenpunktes wird von der Verwaltung sowie auch vom Behindertenbeirat nicht als Verunsicherungspunkt für Sehbehinderte gesehen.

Zu 3.7) Die Klassifizierung der an den Konrad-Adenauer-Ring anschließenden Straßen hat keinen Einfluss auf die Linksabbiegestreifen. Die abbiegenden KFZ behindern den fließenden Verkehr und es kommt zum Stau. Dies ist auch der Grund, dass auf die Anlage von Linksabbiegestreifen hier nicht verzichtet werden kann.

Der Aufstellbereich weitet sich kontinuierlich bis auf 5,50 m auf, diese Breite wird aber nur am vordersten Punkt des Bereiches erreicht. Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines Aufstellbereiches von 5,50 m nicht möglich, da bereits mit dem 2. abbiegenden KFZ eine Durchfahrt nicht mehr möglich wäre und es zum Stau kommen würde.

Zu 4) Für die Neuplanung der Abwägung ist kein Grunderwerb erforderlich, so entfallen auch die Kosten für den Ankauf und die Beiträge für die Anlieger.

Die unterschiedlichen Gesamtkosten erklären sich durch einen redaktionellen Fehler auf den im Ratsinformationssystem der Stadt Rheine unter „Hinweis zur Vorlage 136/10“ hingewiesen wurde:

„Bei der Erstellung der Vorlage 136/10 ist ein redaktioneller Fehler unterlaufen. Die Gesamtsumme der Maßnahme ist auf Seite 6 der Vorlage fehlerhaft mit 920.000 € beziffert worden.

Die Gesamtsumme beläuft sich auf 1.100.000 €, wie im Titelblatt ausgewiesen.“

Die geänderte Planung der Abwägung weist an der Nordseite einen durchgehenden Parkstreifen auf, so dass 50 Parkplätze entstehen.

Selbst in der Planung zur Offenlage war die Fahrbahnbreite bereits auf 6,50 m reduziert (Fahrspuren von je 3,25 m). Diese Fahrbahnbreite wurde in der Neuplanung zur Abwägung beibehalten.

Die Kostenermittlung der geänderten Planung hat keine erheblichen Kostendifferenzen zu der Planung der Offenlage ergeben.

Der Grund des Ausbaus des Konrad-Adenauer-Ringes ist nicht die Verbesserung der Verkehrssituation des KFZ-Verkehrs, sondern die des Radverkehrs.

Mit der Neuanlage der Radwege soll eine Verbesserung der Situation für die Radfahrer entstehen, die den Konrad-Adenauer-Ring bereits als Wegstrecke nutzen und ihn durch mehr Sicherheit attraktiver für andere Radfahrer machen, die diese Straße aus eben diesem Grund noch nicht nutzen.

Es soll eine durchgängige Möglichkeit für Radfahrer auf der Strecke Rheine Dreierwalde geschaffen werden.

Eine Gefahr durch den Wegfall der Mehrzweckstreifen hinsichtlich der Einfädelung (rückwärts) in den fließenden Verkehr wird nicht gesehen. Da sehr viele Anlieger auf den hohen Parkdruck am Konrad-Adenauer-Ring hingewiesen haben, ist ein Einfädeln über den Mehrzweckstreifen nur in sehr wenigen Fällen möglich und in den meisten Fällen ändert die Neuplanung an der Ausfahrtsituation aus den Zufahrten der Anlieger nichts.

Nachtrag durch Email:

Zu 2) Förderung der Baumaßnahme:

Zunächst werden von der Gesamtsumme 30% der anrechenbaren Kosten (Radwege und Folgekosten) auf die Anlieger umgelegt.

Es verbleiben 70% der Gesamtsumme der Maßnahme.

Von diesen 70% übernimmt das Land Nordrhein-Westfalen 60% der Kosten nach den FöRiSta (Förderrichtlinien Stadtverkehr).

Der Stadt Rheine verbleiben die restlichen 40% der Kosten.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung der Planung der Abwä-

gung.

Zu II: Bauprogramm

Die an den Konrad-Adenauer-Ring angrenzenden Grundstücke sind bereits bebaut.

Der Ausbau des „Konrad-Adenauer-Ringes“ von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring erfolgt nach Abschluss des Planverfahrens voraussichtlich im Herbst 2011.

Die Planung sieht einen Ausbau mit asphaltierter Fahrbahn in einer Breite von 6,50 m im Trennungsprinzip vor. In den Bereichen der Abbiegespuren mit den Überschreithilfen weitet die Fahrbahn um weitere 3,25 m auf.

An der nördlichen Seite des Konrad-Adenauer-Ringes wird ein Parkstreifen in einer Breite von 2,00 m angeordnet. Daran anschließend und im Bereich ohne Parkstreifen sind neben der Fahrbahn Sicherheitsstreifen in den jeweils notwendigen Breiten, separate Radwege und Gehwege geplant.

Die Parkstände werden ebenfalls in Asphalt hergestellt und erhalten eine Markierung zur Einteilung der Parkstände. Die Gehwege und die Zufahrten eine graue Plattierung, bzw. in den Zufahrten eine Pflasterung in grauem Betonsteinpflaster. Der Pflasterbelag der Radwege wird in rotem Betonsteinpflaster, die Sicherheitsstreifen in anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster ausgeführt. Die Abtrennung der Fahrbahn von den Nebenanlagen erfolgt mit einem Hochbord, der in den Zufahrten auf 2 cm abgesenkt wird.

Der Belag, die Breiten und die Beleuchtungseinrichtungen entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet.

Die Entwässerung erfolgt über Entwässerungsrinnen (30 cm) mit Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Kanal.

Bürgerbeteiligung:

Die Planung des „Konrad-Adenauer-Ringes“ von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring wurde mit den Anliegern im Vorfeld erörtert und die Anregungen wurden teilweise in die Planung übernommen.

Finanzierung:

Für die Baumaßnahme wurde im Jahr 2007 eine Voranfrage auf Finanzierungshilfe (FöRiSta/GVFG) gestellt.

Sie ist in dem Ausbauprogramm des Ministeriums als förderfähige Maßnahme enthalten.

Dies bedeutet aber noch keine direkte Mittelfreigabe. Nach dem Abwägungsbeschluss wird ein entsprechender Zuschussantrag bei der Regierung gestellt, um die Baumaßnahme in 2011 durchführen zu können.

Nach dem neuen Kostenvoranschlag sind die Kosten wie folgt aufgestellt:

- Gesamtkosten	ca. 1.100.000€
- Eigenanteil	ca. 374.000€
- Leistungen Dritter (Beiträge nach KAG)	ca. 122.600€
- Erwartete Zuwendung	ca. 603.400€

Durch den Zeitaufwand für eine komplett neue Alternativplanung war hier ebenfalls nur eine Kostenschätzung möglich.

Die Beiträge nach KAG (Leistungen Dritter⁹ wurden im Haushaltsplan 2010 nicht veranschlagt. Im Haushaltsplan 2011 wird diese Veranschlagung nachgeholt.

Anlagen:

Lageplanverkleinerungen
Eingaben der Anlieger