

Protokoll über die Bürgerversammlung am 11.05.2010 Ausbau des Konrad-Adenauer-Ringes

Herr Schröder eröffnet um 18:30 Uhr die Bürgerversammlung, begrüßt alle Anwesenden Anlieger und stellt die Mitarbeiter der Verwaltung vor (Herr Schröder (Stadt Rheine), Herrn Roling (TBR), Frau Stuckmann (Stadt Rheine), Frau Schwietert (TBR)).

Herr Schröder erklärt, dass die Stadt Rheine Eigentümerin der Straße sei und die Technischen Betriebe Rheine wie ein Ingenieurbüro die Planung, Bau und Abrechnung der Baumaßnahme durchführen. Die Straße befinde sich im Moment in einem maroden Zustand.

Der geplante Umbau des Konrad-Adenauer-Ringes befinde sich derzeit in einer Förderanmeldung. Die Gelder wären zurzeit noch nicht bewilligt. Eine Einplanung für 2011 sei vorgesehen. Die Förderung betrage derzeit 60% der Bausumme.

Es würden heute die Pläne der am 18. März beschlossenen Offenlage (10.05.2010 bis 21.05.2010) vorgestellt. Nach Abschluss der Offenlage würde der Bauausschuss eine Entscheidung treffen, eine Möglichkeit wäre der 01. Juli, wahrscheinlicher wäre jedoch der 09. September diesen Jahres. Zu diesem Zeitpunkt könne dann ein Zuschussantrag gestellt werden, um die Gelder für den Umbau im Jahr 2011 zu bekommen. Dann würden die Kosten genau ermittelt.

Der Bau von beidseitigen Radwegen sei notwendig für die Förderung. Die Baulast des Konrad-Adenauer-Ringes läge außerhalb der Ortsdurchfahrt bei Straßen NRW, innerhalb der Ortsdurchfahrt bei der Stadt Rheine. Die Mindestbreiten seien einzuhalten.

Herr Roling stellt den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Rheine vor. Er erläutert die Verkehrsbedeutung der Straßen. Der Konrad-Adenauer-Ring sei eine Hauptverkehrsstraße in Funktion einer örtlichen Einfahrtsstraße (wie die Salzbergener Straße).

Nach dem Bau der B70 hätte eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs stattgefunden; daher wäre der breite Querschnitt für die Fahrbahn nicht mehr erforderlich. Der Radverkehr spiele heute eine größere Rolle. Es handele sich um ein Angebot der Verkehrsverteilung.

Mit einem DTV = 10650 Fz/24 Std. (Zählung April 2010) (DTV = durchschnittlicher Täglicher Verkehr) hat der Konrad-Adenauer-Ring eine hohe Verkehrsbelastung.

Der Anteil der Radfahrer von 176/8 Std. (Zählung April 2010) ist real gezählt, eine Hochrechnung auf 24 Stunden ist hier nicht möglich.

Nach dem Radwegekonzept der Stadt Rheine bestehe (wie auch an anderen Einfahrtsstraßen, z.B. Salzbergener Str. Neuenkirchener Str.) die Notwendigkeit von separaten und somit sicheren Radwegen. Zudem befinde sich die Fahrbahn in einem schlechten Zustand, so dass aus Gründen der Verkehrssicherung in der Vergangenheit schon Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgestellt worden sind. Füge man diese drei Aspekte (überholter Querschnitt, Radwegekonzept, Zustand der Straße) zusammen, so muss man als Verkehrsplaner, und im Sinne der Anwohner, einen Ausbau der Straße vorantreiben.

Im Anschluss an die allgemeinen Erklärungen erläutert Herr Roling den geplanten Ausbau des Konrad-Adenauer-Ringes. Die Ausbauplanung erstreckte sich vom Lingener Damm bis zum Friedrich-Ebert-Ring mit einer Gesamtlänge von ca. 730 m. Die vorh. Breite des Verkehrsraumes liege zwischen ~15 m und ~17 m. Anhand der geltenden Richtlinien für den Straßenbau sei der vorliegende Querschnitt unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung der Straße und der Nutzungsintensität der Seitenräume sowie eines wirtschaftlichen Ausbaus gewählt worden.

Bei einem DTV > 10.000 Fz/24Std sind grundsätzlich eigenständige separate Radwege anzulegen (hier: 10650 Fz/24Std).

Die Breite von Fahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen liege bei 3,25 m (hier 3,25m).

Die Regelbreite von Radwegen liege bei 2,0 m zuzüglich eines Schutzstreifens (Anforderung: Überholen; hier: 1,75 m).

Die Mindestbreite von Schutzstreifen liege bei 0,5 m (hier: 0,5 m).

Die Regelbreite von angrenzenden Gehwegen 2,5 m (Anforderung: Begegnen/Überholen; hier: 2,5 m).

Bei dem vorliegenden Querschnitt seien sowohl die Belange der technischen Regelwerke als auch die Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme berücksichtigt worden, denn bei dieser Querschnittaufteilung könne die vorh. Achse der Straße beibehalten werden, so dass für die Erneuerung der Fahrbahn lediglich der Asphaltbinder und die Asphaltdeckschicht zu erneuern wäre – dies sei auch das Ergebnis aus dem vorliegenden Bodengutachten!

Ursprünglich sei der Förderantrag vornehmlich für den Radwegeausbau bei der Bezirksregierung gestellt worden. Dementsprechend wurde auch Wert auf die Seitenraumgestaltung (Radwege und Gehwege) gelegt. Hier sei seinerzeit eine Förderung von 70% vorgesehen. In Verbindung mit den notwendigen Erneuerungen der Fahrbahn (50% Förderung) ergäbe sich nun eine Misch-Förderung von 60%.

Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung in Münster kann der Antrag in den Bereich Ausbau von verkehrswichtigen Straßen (60% Förderung) gelegt werden, so dass nun - bei gleicher Förderung der Seitenraum nicht mehr die höchste Priorität besitzt.

Daher stehe seitens der Bezirksregierung der Querschnittaufteilung mit engerem Seitenraum der Förderung nicht entgegen.

Da im Vorfeld der Offenlage bereits eine Sammel-Eingabe eingegangen sei, habe man die Argumente aufgegriffen und den Wunsch auf eine Neuaufteilung des Querschnitts mit Parkstreifen geprüft.

Bei einer derartigen Neuaufteilung des Querschnittes wären zwei wesentliche Nachteile zu nennen:

1. Gefährdung von Fußgängern:

Durch die neue Querschnittaufteilung entstehe ein sehr schmaler Gehweg. Das Begegnen oder Überholen von Fußgängern ohne Inanspruchnahme des Radweges sei nicht mehr möglich!

2. Kostenerhöhung:

Bei der modifizierten Querschnittaufteilung müsse die Achse der Straße wegen des südlich geplanten Parkstreifens verschoben werden. Hierdurch sei bei der Erneuerung der Fahrbahn mit höheren Kosten zu rechnen, da so zur Einhaltung von notwendigen Einbaustärken der gebundenen Schichten z.T. auch der Unterbau erneuert werden müsse.

Anschließend stellt Herr Schröder noch einmal das Finanzierungssystem vor. Er erklärt, dass nach Abzug der beitragsfähigen Kosten nach KAG 60% bis 70% der geplanten Baumaßnahme förderfähig sind. Neuanlagen müssten geschaffen werden. Die KAG-Beiträge MÜSSTEN nach dem Gesetz verlangt werden.

Von der förderfähigen Summe würden also zunächst die nach dem Ortsrecht zu erhebenden Beiträge abgezogen.

Frau Stuckmann erläutert die Abrechnungsgrundlagen. Es werden Beiträge des Kommunalen-Abgabe-Gesetzes erhoben:

§ 8 beitragsfähige Verbesserung der Straße durch Trennung von Radfahrern und Fußgängern. Es entstünde ein wirtschaftlicher Vorteil durch Inanspruchnahme des Radweges. Es MÜSSEN Beiträge erhoben werden.

Für eine Hauptverkehrsstraße werden Anliegerbeiträge in Höhe von 30% der anrechenbaren Kosten erhoben. Bei einer Anliegerstraße wären diese Kosten weit höher.

Anrechenbare Kosten wären z.B.:

- Grunderwerb für die Radwege
- Ausbaurkosten der Radwege
- Folgekosten durch die Verlegung der Gehwege
- Planungskosten der TBR

Eine genaue Kostenermittlung für die einzelnen Grundstücke gibt es noch nicht. Heute könne nur eine Größenordnung genannt werden.

Herr Schröder ergänzt, dass bei Anliegerstraßen der zu zahlende Betrag bei ca. 15€ - 25€ pro m² Grundstücksfläche läge. In diesem Fall könne mit ca. 10% der Kosten gerechnet werden.

Frau Stuckmann führt weiter aus, dass hierbei aber die Geschossigkeit mit diversen Faktoren berücksichtigt werden müsse. Auch käme bei einem sehr langen Grundstück event. nicht die gesamte Fläche zum Ansatz. Diese Dinge müssten allerdings im Einzelfall geprüft werden, event. müsse auch noch die Bauakte aus dem Archiv beantragt werden. Frau Stuckmann bittet die interessierten Anlieger mit ihr einen Termin zu vereinbaren.

Nach Abschluss der Vorträge bittet Herr Schröder die Anwohner ihre Fragen zu stellen.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt nach der Zahl Radfahrer auf diesem Abschnitt des Konrad-Adenauer-Ringes. Er habe selbst nur 16 Radfahrer pro Stunde gezählt und bezweifelt, dass es sonst mehr seien. Für so wenige Radfahrer seien keine neuen Radwege nötig.

Herr Schröder legt dar, dass am Konrad-Adenauer-Ring eine Angebotsplanung für Radfahrer erfolgen soll. Es sei davon auszugehen, dass bei einer Verbesserung der Situation für Radfahrer auch die Anzahl der Benutzer ansteigen würde, wenn ein unsicheres Fahren auf einem schmalen gemeinsamen Geh-/und Radweg oder ein Fahren auf der Fahrbahn vermieden würde.

[REDACTED]

[REDACTED] bezweifelt, dass die geplanten Radwege benötigt würden. Sie fragt, wieso Radfahrer so etwas angeboten bekommen müssten und wieso so ein Projekt bei leeren Kassen überhaupt gestemmt werden müsse.

[REDACTED]

[REDACTED] ergänzt, er habe am heutigen Nachmittag in 25 Minuten 2 Fußgänger gezählt. Sonst seien keine Fußgänger oder Radfahrer vorbeigekommen, allerdings eine hohe Anzahl LKWs.

Herr Roling antwortet, dass deshalb bereits die Prüfung der Anliegereingabe stattgefunden hätte und nur aus dem Grund der geringen Fußgängerzahlen eine Breite des Gehweges von 1,60 m hingenommen werden könnte. Separate Radwege seien dennoch notwendig, da der Konrad-Adenauer-Ring eine hohe Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24h aufweist. Dabei läge der Anteil des Schwerverkehrs hier bei 5%, vergleichbar mit der Neuenkirchener Straße, weniger als auf der Salzbergener Straße. Hier ist es nur vernünftig, den Radverkehr sicher über Seitenräume zu führen

[REDACTED]

[REDACTED] bekräftigen beide noch einmal, dass es sich um keinen sinnvollen Ausbau handelt.

Herr Schröder verweist auf das Radwegekonzept der Stadt Rheine, in dem das Ziel verfolgt wird, an allen Hauptverkehrsstraßen beidseitige separate Radwege anzulegen. In den letzten 20 Jahren sei dieses Konzept in Rheine umgesetzt worden und der Konrad-Adenauer-Ring sei die letzte Straße mit dieser Verkehrsbedeutung an der das Konzept noch umgesetzt werden sollte. Die Fahrbahn sei augenscheinlich marode und so kämen hier beide Dinge zusammen. Für eine Erneuerung der Fahrbahn gäbe es keine Förderung.

[REDACTED]

Hier wolle die Stadt Rheine etwas für die Radfahrer und Fußgänger tun, aber an Signalanlagen ließe man die Radfahrer lange warten. So wäre es in einem Leserbrief in der letzten Zeit in der Zeitung zu lesen gewesen.

Herr Roling stellt dar, dass durch die Neuordnung der Radwege eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden würde, da die Radfahrer nun vor den Verkehrsinseln geführt werden, anstatt wie bisher über oder hinter den Inseln her. Die Technischen Betriebe arbeiten zurzeit an einer Stellungnahme zu dem erwähnten Leserbrief.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, wie der geplante Parkstreifen aussähe. Parkraum würde dringend benötigt. Ein Wegfall des vorhandenen Mehrzweckstreifens würde durch den dann fehlenden Parkraum zu einer Wertminderung der Immobilien führen.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, wie sich in dem gezeigten Plan die unterschiedliche Anzahl von nördlich 5 und südlich 7 Parkständen ergäbe. Außerdem könne man doch erwägen, an den Wohnblocks (an Nr. 89 anschließend) Grunderwerb zu tätigen, um dort Parkstände in Senkrechtaufstellung einzuplanen.

Herr Roling weist darauf hin, dass die Anzahl der Stellplätze von der Anzahl und der Breite der vorhandenen Zufahrten abhängig ist. Ein Parken ist an einer Straße dieser Verkehrsbedeutung ~~ist~~ nur in Längsaufstellung möglich. Bei einer Parkstandanordnung in Senkrechtaufstellung wäre die Verkehrsgefährdung durch das Rückwärtsausparken viel zu hoch. Dies würde auch durch Richtlinien und Expertenmeinung deutlich bestätigt.

[REDACTED]

[REDACTED] fordert ein Überdenken des Konzeptes, wenn keine Radfahrer vorhanden sind. Es soll in diesem Fall kein Umbau stattfinden, da eine Qualitätsminderung für die Anlieger vorliegt.

[REDACTED]

[REDACTED] gibt zu bedenken, dass ein Parkstreifen auf der NORDSEITE des Konrad-Adenauer-Ringes sinnvoller sei als auf der Südseite.

[REDACTED]

[REDACTED] erklärt, er wohne im letzten Abschnitt des geplanten Bereiches. Dort seien Parkplätze dringend erforderlich. Die Radwege würden nicht gebraucht.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, wo in vorderen Bereich der Planung die Fahrzeuge parken sollen. In der ersten Untersuchung der Alternativplanung seien ca. 7 Parkplätze möglich. Es gäbe aber jetzt schon 13 Fahrzeuge die dort Parken würden. Sie fragt noch einmal, wo die Stadt die Autos unterbringen will.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, ob er denn nach dem Umbau noch am Konrad-Adenauer-Ring halten/parken darf. Wenn er das dürfte würden er und andere Anwohner sich dort hinstellen, bis die Straße verstopft sei.

Herr Roling erklärt, dass bei einer Häufung eines solchen Problems dann sicherlich in dem Bereich ein Halteverbotschild aufgestellt werden würde.

Alle Anlieger stellen noch einmal die Frage: Wo sollen die Autos hin?

Herr Schröder führt daraufhin den Umbau der Hemelter Straße an, wo ebenfalls eine Änderung der Seitenbereiche mit einer Verengung der Fahrbahn stattgefunden hat und auch hier gäbe es keine Probleme mit parkenden Fahrzeugen.

[REDACTED]

[REDACTED] sagt, es ginge ihm nicht um eine Planung ohne Radwege, aber die im Moment vorhandene Lösung mit den für Radfahrer freigegebenen Gehwegen funktioniere seit 40 Jahren. Es ergäbe sich absolut kein Vorteil für die Anlieger. Der Umbau sei eine Verschwendung der Steuergelder.

Herr Schröder erklärt, dass der Bau von Radwegen von der Funktion der Straße abhängt. In Anliegerstraßen wie Tempo-30-Zonen würden generell keine Radwege angelegt. An Hauptverkehrsstraßen wie dem Konrad-Adenauer-Ring mit einer Verkehrsbelastung von 11.000 Fahrzeugen in 24 Stunden seien Radwege erforderlich. Durch die Angebotsplanung soll sich der Anteil des Radverkehrs an dieser Straße ändern. Durch die sichere Führung sollen es mehr Radfahrer werden.

[REDACTED]

[REDACTED] gibt zu Bedenken, dass die meisten Radfahrer Schüler hier seien. Die Schülerzahlen gingen aber immer weiter zurück. Folglich würden auch die Zahlen der Radfahrer immer weiter zurückgehen.

[REDACTED]

[REDACTED] führt an, dass kein Radfahrer auf den Mehrzweckstreifen und auf der Fahrbahn fahren würde, sondern auch heute die Gehwege nutzen würde. Kein Radfahrer fahre im fließenden Verkehr.

[REDACTED]

[REDACTED] führt an, es würde am Bedarfsverkehr vorbei geplant!

Herr Roling erklärt, dass die Radfahrer heute den Gehweg nutzen würden, der für Radfahrer freigegeben ist, da ein Fahren auf der Fahrbahn wegen des immensen Verkehrs zu gefährlich wäre. Da sowohl das Fahren auf der Fahrbahn als auch das Fahren auf dem Gehweg für den Radfahrer nicht attraktiv ist, werden vielfach die hinterliegenden Straßen zum Rad fahren genutzt. Durch Anlage der separaten Radwege könnte mehr Radfahrer das Angebot nutzen, auf direktem Wege entlang des K-A-R in die Innenstadt zu fahren.

[REDACTED]

[REDACTED] gibt zu bedenken, dass es sich um eine Angebotsplanung für Radfahrer handelt und die Anlieger keine Bedürfnisse für Radwege haben. Die Parksituation verschlechtere sich und es entstünden Kosten für die Anlieger.

Herr Roling führt aus, dass die Beleuchtung erneuert und ergänzt wird. Ein Beleuchtungsgutachten mit der genauen Anzahl und den Standorten der Leuchten bleibt abzuwarten. Frau Stuckmann erklärt, dass die Kosten für die Beleuchtung nicht auf die Anlieger umgelegt werden.

█ fragt nach den Standorten der Leuchten. Sie seien zunächst in den Sicherheitsstreifen geplant gewesen, was er besser gefunden hätte. Warum dies geändert wurde. Er möchte die Leuchten nicht direkt an seiner Hauswand haben, da er das Haus noch einmal neu verputzen oder verklankern wolle.

Herr Schröder erklärt, dass die Planung nach einer Besprechung mit der Bezirksregierung noch einmal in den Breiten angepasst worden ist. So wurde der Sicherheitsstreifen auf 0,50 m verschmälert. Dadurch könnten die Leuchten nicht mehr im Sicherheitsstreifen stehen. Auf █ Anliegen würde jedoch eingegangen.

█ hat eine Frage zum Radweg nach Dreierwalde. In dem Bereich hinter dem Friedrich-Ebert-Ring reiche ein einseitiger Radweg aus. Er wolle wissen, warum es in dem geplanten Bereich beidseitige Radwege sein müssen. Ob diese Straße nicht auch mit einem einseitigen Radweg auskommen würde?

Herr Roling erklärt, dass es ein Grundprinzip gäbe, nachdem Radwege (oder auch kombinierte Geh./ und Radwege außerhalb der Ortsdurchfahrt nur einseitig angelegt würden. Der Gesetzgeber ginge davon aus, dass Radwege innerhalb einer Ortsdurchfahrt aufgrund der beidseitigen Bebauung immer beidseitig angelegt würden.

█ stellt eine Frage zum privaten „Winterdienst“. Im Moment würden die Gehwege von den jeweiligen Anliegern geräumt und sollte, wie in diesem Winter sehr viel Schnee da sein, habe man ihn auch schon einmal auf den Mehrzweckstreifen geschoben. Was wäre mit dem Radweg und wohin solle man mit den Schneemassen von den Gehwegen nach dem Umbau?

Herr Roling antwortet, dass auch nach dem Umbau der Gehweg von den Anliegern zu räumen ist und auch deren Aufgabe die Beseitigung der Schneemassen sein. Die Radwege würden von den Technischen Betrieben geräumt.

█ fragt, warum die Anlieger der Salzbergener Straße keine Anliegerbeiträge bezahlt haben.

Herr Schröder erklärt, dass jede Straße/jeder Fall ein anderer sei und immer individuell behandelt werden müsse. Es handele sich bei der Salzbergner Straße um eine Bundesstraße. Bei der Osnabrücker Straße handele es sich ebenfalls um eine Landesstraße und auch dort haben die Anlieger Beiträge zahlen müssen.

█ sagt, dass er aus der Diskussion ersehen würde, dass niemand den Umbau der Straße möchte, sondern nur eine Erneuerung der Fahrbahn.

Herr Schröer erklärt, dass allein die Erneuerung der Fahrbahn nicht förderfähig ist. Der Forderung nach mehr Stellplätzen würde in einer weiteren Untersuchung nachgegangen. Das Ergebnis würde dann die Vorlage für den Bauausschuss ergeben.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, wer das Ganze entscheide und ob sich jemand das Ganze ansehen werde (Protokoll usw.)?

Herr Schröer erklärt, dass die Entscheidung den Bauausschussmitgliedern obliegt. Diese machen sich ein ganz genaues Bild der Lage. Das diese Planung besondere Aufmerksamkeit erfordere, habe der Bauausschuss bereits gesehen und seiner Sitzung am 18. März eine Bürgerbeteiligung beschlossen, die so sonst nicht gefordert und durchgeführt wird.

[REDACTED]

[REDACTED] berichtet, dass am Konrad-Adenauer-Ring oft das ganze Wochenende über Lastzüge geparkt seien, die dort von ihren Fahrern abgestellt werden, um Sonntags abends oder am Montagmorgen wieder loszufahren. Die Fahrer wohnten vermutlich in den Wohnblocks. Wie wolle man hieraus resultierende Staus nach dem Umbau vermeiden?

Herr Roling erklärt, dass man in diesem Falle Halteverbote für LKW prüfen müsse.

Ein Erfolg der Durchsetzung der Halteverbote für LKW wird von den Anliegern bezweifelt.

[REDACTED]

[REDACTED] sagt, sie sähe keinen wirtschaftlichen Vorteil für die Anlieger. Es entstünden Staus, es würden daraufhin Halteverbote aufgestellt. Sie könne eine Wirtschaftlichkeit von der Frau Stuckmann zu Anfang gesprochen habe nicht erkennen.

[REDACTED]

[REDACTED] drückt sein tiefes Misstrauen gegenüber der Verwaltung aus. Es gäbe keine logische Erklärung für den Bau des Radweges. Geld fehle der Stadt in allen Töpfen und nun würden so Fördergelder herangeschafft, um die Straße zu sanieren.

Herr Schröer erklärt, dass beide Dinge gleichsam eine wichtige Rolle spielen, der Radwegebau an einer verkehrswichtigen Straße und die Fahrbahnsanierung der Straße. Es handele sich hier um die Zusammenführung der Aspekte Radwegebau im Sinne des Radwegekonzeptes der Stadt und Erneuerung der Fahrbahn als Gesamtpaket, das notwendig und auch förderfähig sei.

[REDACTED]

[REDACTED] fragt, ob ein 15 Jahre altes Konzept denn auch überprüft wird. Es gäbe auf diesem Straßenabschnitt keine Radfahrer.

Herr Schröer erklärt, dass das Konzept regelmäßig einer Prüfung unterzogen wird. Zudem habe generell die Radwegförderung zugenommen.

■■■■■ sagt, er meine der Radweg würde vorrangig gebaut, um an die Fördergelder heranzukommen, dann gäbe es auch eine neue Decke. Man solle hier aber nur eine Reparatur der Decke vornehmen. Alles andre wäre eine Wertminderung der Häuser, die keiner Verhältnismäßig zur Baumaßnahme stehe.

■■■■■ wünscht Informationen zur Verkehrsberuhigung an der Osnabrücker Straße. Nach der Erklärung es handele sich um Überschreithilfen, fordert er ebenfalls Überschreithilfen in den Konrad-Adenauer-Ring einzubauen.

Herr Roling gibt die Auskunft, dass Überschreithilfen keine Verkehrsberuhigung darstellen und ausschließlich der Querung der Fußgänger und Radfahrer an verkehrswichtigen Punkten (Gefahrenstellen) darstellen. Am Konrad-Adenauer-Ring befänden sich ebenfalls an den entsprechenden Stellen zwei Überschreithilfen.

■■■■■ fragt, warum beim Ausbau des Konrad-Adenauer-Ringes von Hansaallee bis Salzbergener Straße keine Beiträge erhoben worden sind.

Der Konrad-Adenauer-Ring ist in diesem Bereich anbaufrei, das heißt die dort stehenden Gebäude haben keine Zufahrt zum Konrad-Adenauer-Ring, sondern sind über andere Straßen erschlossen.

■■■■■ fragt, wo sie parken solle.

■■■■■ bittet die Anwohner jetzt ein Schlusswort halten zu dürfen, da alles schon einmal gesagt worden sei und nur noch Wiederholungen genannt würden, die keine neuen Perspektiven mehr bringen würden.

Die Straße solle so belassen werden, wie sie im Moment ist: Gehwege, freigegeben für Radfahrer, mit einem breiteren Mehrzweckstreifen, um besser parken zu können. Sie solle nur eine Deckenerneuerung erhalten. Sollte es dafür keine Zuschüsse geben, wären die Anlieger eventuell auch zu einem „Notgroschen“ bereit.

Von dem Umbau hätten die Anwohner nichts. Es solle von dem geplanten Konzept abgerückt werden, es sei alles klasse so wie es ist.

Die Versammlung endet um 20:20 Uhr.

Anlage 2

Ø F. Schuster

z. d. A.
Berg

Anlieger der Konrad - Adenauer - Ringes

48431 Rheine, den 26.03.2010

Stadt Rheine
Planen und Bauen
H. Schröer

48431 Rheine

VV	BM	I	II	III	K
Stadt Rheine					
26. MRZ. 2010					
FB 5					

Betreff: geplanter Radweg Konrad-Adenauer-Ring

Sehr geehrter Herr Schröer,

die aus der Anlage ersichtlichen Anlieger haben am 25.03.2010 an einer Versammlung teilgenommen in der die städtischen Planungen zur Baumaßnahme „Radweg Konrad-Adenauer-Ring“ aufgrund der Vorlage Nr. 136/10 des Fachbereichs Planen und Bauen eingehend besprochen worden sind.

Die Unterzeichner sind mit dem vorliegenden Planentwurf nicht einverstanden.

Die Kritik richtet sich in erster Linie gegen den kompletten Wegfall der Parkmöglichkeiten in dem Abschnitt zwischen Ludgeristraße und Bayernstraße sowie dem Abschnitt Overbergstraße und Friedrich-Ebert-Ring.

Die Beibehaltung einer gewissen Anzahl von Parkplätzen ist aus der Sicht der Anlieger unverzichtbar, wie die gegenwärtig rege Inanspruchnahme des Mehrzweckstreifens durch parkender Fahrzeuge belegt.

Der völlige Wegfall der Parkmöglichkeiten stellt für die Anlieger eine deutliche Verschlechterung der derzeitigen Situation dar, die den Vorteil eines Radweges kompensiert. Damit entfällt insoweit auch die Beitragspflicht der Anlieger für den Radweg.

Eine Lösung könnte aus der Sicht der betroffenen Anlieger dadurch geschaffen werden, dass die beidseitigen Rad- und Gehwege soweit verschlankt werden, dass Raum für einen einseitigen Parkstreifen entsteht.

Dieses wäre problemlos möglich, wenn die beidseitigen Gehwege auf 1,5 m und die Radwege auf 1,75 m reduziert werden.

Die Unterzeichner, hoffen, dass ihre Vorschläge bei der Fortführung der Planungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlieger des Konrad-Adenauer-Ringes
- siehe Anlage -

**Diesem Schreiben war eine Unterschriftenliste mit 40 Unterschriften
der Anlieger des Konrad-Adenauer-Ringes beigefügt.**

Schwietert, Silke

Von: Forstmann, Martin
Gesendet: Freitag, 7. Mai 2010 08:27
An: Schwietert, Silke
Cc: Roling, Thomas (TBRheine)
Betreff: WG: Ausbau Konrad-Adenauer-Ring

Anlagen: DSC00623.JPG

Gesendet: Donnerstag, 6. Mai 2010 17:35
An: Forstmann, Martin
Betreff: Ausbau Konrad-Adenauer-Ring

Hallo Herr Forstmann,

Anbei ein Foto das beweist, dass vor meinem Haus seit mehr als 40 Jahren keine Laterne steht. Und dennoch gab es die Beschwerden über ein unzureichende Helligkeit auf der Straße. Also sollten wir die Laterne und damit Kosten einsparen.

Bitte betrachten Sie dieses auch als eine Eingabe.

Gruß!



DSC00623.JPG (2 MB)



**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

Herr / Frau / Eheleute

████████████████████
████████████████████
48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

████████████████████

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

<ol style="list-style-type: none">1. Ich wünsche lediglich einen Erneuerung der Fahrbahndecke mit Erhaltung der heute vorhandenen Parkstreifen.2. Sollte meinem Wunsch unter 1. nicht entsprochen werden, wünsche ich im Zuge des Ausbaus die Anlegung einer weiteren Zufahrt in einer Breite von 4,00 m an der Westseite meines Grundstücks. Im Zuge der Anlegung der Grundstückszufahrt wünsche ich die Verschiebung der geplanten Leuchte auf die Grundstücksgrenze der Grundstücke ████████ Die Verschiebung der Leuchte habe ich mit meinem Nachbarn abgesprochen.
--

Rheine, 12.05.2010

Ort/Datum

i. A.



Unterschrift

Mense, Ursula

Von: Poststelle
 Gesendet: Freitag, 14. Mai 2010 07:08
 An: Heilemann, Anita
 Betreff: WG: Umbau Konrad-Adenauer-Ring vom Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring

VV	BM	X	II	III	K
Stadt Rheine					
14. MAI 2010					
BM					
5/					

Bitte
 LG - positiv
 im Abstand
 K. 775:10

Von: [Redacted]
 Gesendet: Mittwoch, 12. Mai 2010 22:25
 An: Poststelle
 Betreff: Umbau Konrad-Adenauer-Ring vom Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

lt. Bürgerversammlung in Ihrem Rathaus vom 11.05.2010 behaupte ich auch im Namen aller Anlieger, nen mitteilen zu dürfen, dass sowohl aus Kosten- und Haushaltslage der Stadt Rheine und dem Land NRW es nicht gestattet ist, eine Straße auszubauen nach den Wünschen einiger Mitarbeiter des Rathauses der Stadt Rheine. Ich, [Redacted] sage die Stadt Rheine repariert die Straße und damit ist allen Anliegern in der jetzigen Straßenorganisation (Bürgersteig, Parkstreifen, Fahrbahn, beidseitig) Genüge getan. Dies dürfte auch aus dem Protokoll, was man uns auf der Bürgerversammlung versprach zu erstellen, ersichtlich sein. Ich hoffe mit meinen Ausführungen Ihrer Entscheidungsfindung näher gekommen zu sein.

Mit freundlichen Grüßen



VV	BM	I	II	K
Stadt Rheine				
19. Mai 2010				
FB 5 Planen u. Bauen				

VH
 1) FB 5 : EB an
 [Redacted]

2) Abarbeit in Auftr.

Red

Anlage 6**Schwietert, Silke**

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 13. Mai 2010 18:52
An: silke.schwietert@tbrheine.de
Betreff: Planung Konrad Adenauer Ring

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
17. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Hallo Frau Schwietert,

für den Fall, das die Strasse doch so gebaut werden sollte, bitte ich um Änderung der Aufstellung der Laterne vor dem Haus [REDACTED]. Da wir die Absicht haben, unser Haus zu verputzen oder zu verklintern würde es Probleme geben wenn die Laterne direkt am Haus stehen würde (die Laterne würde wegen des Dachüberstandes vermutlich eh nicht passen?!).

Vorschlag 1: Laterne mittig zwischen [REDACTED]

Vorschlag 2: Laterne vor die Stufe von [REDACTED] (zwischen den Grundstücken [REDACTED] geht nicht da Kein Zaun!)

Vorschlag 3: Laterne im Schutzstreifen, dann aber auch mittig zwischen [REDACTED], da die Laterne wenn sie direkt neben der Absenkung der Einfahrt steht ein echtes Hindernis wäre und früher oder später sicherlich umgefahren würde.

MfG



freenetMail - Der zuverlässige E-Mail-Dienst von freenet.de
 Jetzt kostenlose E-Mail-Adresse mit 1 GB Speicher und Profi-Spamschutz sichern!
[Sofort anmelden!](#)

17.05.2010

Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010

VV	BM	I	II	K

Rheine
17. Mai 2010
FB 5 Planen u. Bauen

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted]

48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

[Redacted]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

Betr: unebenes Grundstück
Konr.-Aden-Ring [Redacted]
Flurstück [Redacted]

Falls es zum Ausbau des Radweges kommen sollte, bitte ich um Verschiebung der Straßenbeleuchtung auf die Grenze [Redacted] und [Redacted]

Ferner bitte ich um Absenkung des Bordsteines für die neue Einfahrt zum Grundstück KAR [Redacted]

Falls der neue Radweg nicht gebaut wird, bleibt alles beim Alten.

Rheine, 14.05.10
Ort/Datum

[Redacted]

Anlieger des Konrad-Adenauer-Rings (vom Lingener Damm bis zum Friedrich-Ebert-Ring)

Stadt Rheine
Planen und Bauen
z.Hd.Herrn Schröer

48431 Rheine

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
19. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Rheine, den 14.05.2010



**Projekt: Geplante Radwege Konrad-Adenauer-Ring
(vom Lingener Damm bis zum Friedrich-Ebert-Ring)**

Sehr geehrter Herr Schröer,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 26.03.2010, und aufgrund der neuen Erkenntnisse, die uns in der Informationsveranstaltung am 11.05.2010, im Ratssaal, vermittelt wurden, teilen wir Ihnen noch nachfolgendes mit:

Wir Anlieger lehnen, die gem. der Vorlage Nr. 136/10 des Fachbereichs Planen und Bauen, vorgesehene Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Rings kategorisch ab.

Dem Ablehnungsbegehren unterliegen hauptsächlich drei Gründe:

1. Mit der jetzigen Situation – beidseitige Gehwege (Radfahrer frei) / beidseitige Mehrzweckspuren – sind wir ausnahmslos zufrieden.
2. Durch die vorgesehene Neugestaltung würden die beidseitigen Mehrzweckspuren, die auch als Parkplätze dienen, wegfallen, was sich für die Anlieger als äußerst nachteilig auswirken dürfte.
3. Da wir bereits für die jetzige, bestehende bauliche Situation Anliegerbeiträge entrichtet haben und Gehwege/Mehrzweckspuren noch intakt sind, sehen wir uns durch die nunmehr vorgesehene Umbaumaßnahme, die u.E. vornehmlich, „kosmetische“ Ziele verfolgt, doppelt belastet.

Erläuternd führen wir noch aus, dass die Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer verschwindend gering ist; sie wird von den Anliegern nicht, bzw. kaum wahrgenommen.. Auch ist bislang, seit dem Ausbau der Straße vor etwa 40 Jahren, kein einziger Verkehrsunfall passiert.

Schließlich erlauben wir uns noch den Hinweis, dass, hauptsächlich bedingt durch die Finanz- und Wirtschaftskrise, überall Geld fehlt, was auch die Stadt Rheine und wir Anlieger spüren. Daher wäre es aus ökonomischer Sicht, unvertretbar, in diesen Zeiten, durch unnötige Maßnahmen, Kosten zu verursachen.

Abschließend bitten wir höflich, diesen Brief auch den Ratsmitgliedern zur Kenntnis zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlieger des Konrad-Adenauer-Rings
- siehe Anlage -

**Diesem Schreiben war eine Unterschriftenliste mit 51 Unterschriften
der Anlieger des Konrad-Adenauer-Ringes beigelegt.**

**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted]
[Redacted]
48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

[Redacted]
[Redacted]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

Siehe Anlage 12

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
20. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Kep

Rheine, *11.05.2010*
Ort/Datum

[Redacted]

Eingabe zum Ausbau Konrad-Adenauer-Ring

- Wenn der Radweg nicht mehr über den Mehrzweckstreifen verläuft steigt m.E. nach die Unfallgefahr extrem, da der Radweg ja dann automatisch auch für Mofas freigegeben werden wird. Als Anwohner ist es heute schon sehr schwierig mit dem Auto rückwärts aus der Einfahrt zu kommen. Fußgänger bleiben in solchen Momenten stehen. Radfahrer, geschweige denn Mofafahrer, nehmen darauf in den meisten Fällen keine Rücksicht und sind auch zu schnell um rechtzeitig bremsen zu können. Gerade Kinder können in solchen Fällen auch die Gefahr nicht einschätzen und versuchen noch hinter dem Auto herzukommen.

- Wenn es vor dem Haus keine Parkmöglichkeit mehr gibt, weder z.B. zum Entladen des täglichen oder wöchentlichen Einkaufs oder auch zum Beladen, sinkt die Wohnqualität automatisch um ein vielfaches. Wenn es Parkbuchten in 100 oder 200 m Entfernung geben sollte, mildert es o.a. Problem in keinsten Weise. Da viele ältere Menschen schon heute dort wohnen und es mit der Zeit ja schlichtweg immer mehr werden, ist dies wohl ein unhaltbarer Zustand der dort geplant ist. Die Aussage eines Mitarbeiters der Stadt Rheine bei der Bürgerversammlung, dass es für ältere, gehbehinderte Menschen schließlich Rollatoren gibt sprengt wohl den Rahmen jeder Sachlichkeit in vollem Maße. Ebenfalls kommt mir diese Aussage auch sehr realitätsfremd vor.

- Bei einer verminderten Wohnqualität ist der Wertverlust der Häuser/Grundstücke vorprogrammiert. Ebenfalls werden die Vermieter Probleme bekommen die Mietpreise stabil zu halten. Wer mietet oder kauft sich schon eine Wohnung/Haus wenn er im Vorfeld von o.a. Problem weiß.

- Um einen Radweg vom Schotthock nach Altenrheine zu bekommen, benötigt es keinen Neu- bzw. Umbau des Konrad-Adenauer-Rings.

- 2 -

Grundsätzlich fahren fast alle Radfahrer über die Ludgerstraße und dann weiter über die Lange Riege.

- Dort fährt jeder Radfahrer ruhiger als an einer viel befahrenen Hauptstraße. Selbst bei einem Radweg entlang des Konrad-Adenauer-Rings wird wohl jeder, vor allem auch Kinder, diese bei weitem nicht so unfallträchtige Strecke wahrnehmen.
- Ungeachtet dessen, das hier wohl das Hauptproblem die Finanzierung ist, darf dieses Problem aber nicht auf dem Rücken der Anwohnerinnen und Anwohner ausgetragen werden. Bevor eine finanzbierbare Entscheidung getroffen wird, sollten mehrere Möglichkeiten in Betracht genommen werden. Bei einer konstruktiven und realistischen Betrachtung des Problems könnten evtl. noch ganz andere Modelle in Augenschein genommen werden. Meinem Erachten nach sollte hier mehr auf die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner eingegangen werden, letztendlich müssen diese dort leben und wohnen.
-

Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010

VV	BM	I	II	K	
					Rheine
					17. Mai 2010
					FB 5 Planen u. Bauen

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted Name]

[Redacted Address]

für

Telefon / Email-Adresse:

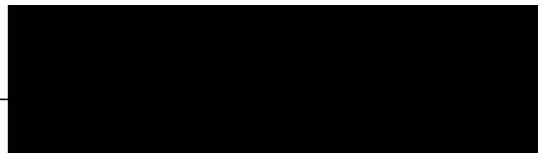
[Redacted Phone/Email]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

1) Ich wünsche nur eine Erneuerung der Fahrbahndecke mit Erhaltung des heute vorhandenen Parkstreifen.

2) Sollte mein Wunsch unter 1. nicht entsprechen werden, wünsche ich eine weitere Zufahrt rechts vom Haus Konr. [Redacted]

Rheine, 17.5.2010
Ort/Datum



**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

VV	BM	I	II	K	
					Stadt Rheine
					17. Mai 2010
					FB 5 Planen u. Bauen

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted Name]

48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

[Redacted Contact Information]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

siehe Anlage.
Probleme bei Positionierung
der Straßenbeleuchtung an der
geplanten Stelle.

Rheine, 16.05.2010
Ort/Datum

[Redacted Signature]

**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

Herr/ Frau / Eheleute

[REDACTED]

[REDACTED]

48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

[REDACTED]

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
17. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

1. Der Bau eines Radweges ist nicht erforderlich! Die vorgebrachten Argumente und die dargelegten Zahlen überzeugen nicht. Moderne Verkehrskonzepte in anderen Ländern verzichten auf diese Separierung und setzen erfolgreich auf gegenseitige Rücksichtnahme, wie es seit über 40 Jahren am Ring auf dem kombinierten Rad-/Fußweg praktiziert wird, den die meisten Radfahrer auch benutzen.
2. Die Anlieger haben die Erstellung des K.-A.-Rings teuer bezahlt. Erhalten haben sie dafür Lärm, Dreck, Abgase, hohes Gefahrenpotential und Gesundheitsrisiko durch ein hohes Verkehrsaufkommen. Hilfe von der Stadt (Lärmschutz, Angleichung des Grundstücksniveaus an die höher gelegene Straße) hat es kaum gegeben.
3. Die Anlieger haben sich notgedrungen damit arrangiert und dies bereits über 40 Jahre ertragen. Wir denken, dass sie damit ihren Beitrag zur Stadtentwicklung und zum Allgemeinwohl mehr als erfüllt und sie einen Anspruch darauf haben, dass ihre Wünsche umgesetzt werden.
4. Das hohe Verkehrsaufkommen ist am ehesten erträglich, wenn der Verkehr zügig und schnell abfließen kann. Dazu trägt besonders der Mehrzweckstreifen bei, da dadurch parkende oder haltende Fahrzeuge den fließenden Verkehr nicht behindern (bis auf länger parkende LKWs). Alle von der Verwaltung geplanten Umbau- / Rückbaumaßnahmen werden zu einem erhöhten Stop-and-go-Verkehr führen mit erhöhter Lärm- und Abgasbelastung, wie wir dies immer wieder erleben, wenn der Verkehrsfluss behindert wird oder das Verkehrsaufkommen zu groß wird.

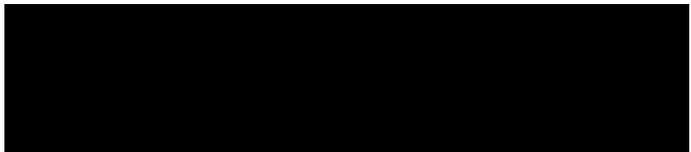
5. Der Mehrzweckstreifen ermöglicht es uns bei starkem Verkehrsaufkommen, in die Straße einzufahren, ohne in den fließenden Verkehr zu geraten und ohne den Rad-/Fußweg länger als nötig zu blockieren. Bei Wegfall des Streifens ist dies nicht mehr möglich und macht für uns die Ausfahrt und das Einfädeln in den Verkehr wesentlich gefährlicher.
6. Fällt der Mehrzweckstreifen weg, wird der Parkraum suchende Verkehr in die Nebenstraßen (Reinhardstr., Bayernstr., Overbergstr., etc.) abgedrängt und führt dort zu unnötigem Verkehr, zu mehr parkenden Fahrzeugen und somit zu einem höheren Gefahrenpotential.
7. Statt einer relativ schnellen Sanierung der Straße, die bereits seit mehreren Jahren überfällig ist, muten Sie den Anwohnern zusätzlich zu den oben genannten Bedenken eine Baumaßnahme zu, die sicherlich mehr als ein halbes Jahr dauern wird. Dafür erhalten die Anwohner etwas, was sie nicht wollen, was ihre Sicherheit zusätzlich belastet und das für sie das Leben an dieser Straße noch unerträglicher macht.

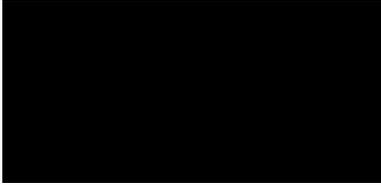
Fazit:

Für alle Beteiligten ist es die sicherste, praktikabelste, vernünftigste und insgesamt preiswerteste Lösung, den Konrad-Adenauer-Ring so zu belassen, wie er ist, und lediglich die Schäden zu beseitigen. Es sei denn, sie sperren den Ring für den Durchgangsverkehr und reduzieren das Verkehrsaufkommen drastisch. Dann kann man neu reden.

Rheine, 16. Mai 2010

Ort/Datum





Stadt Rheine
Planung und Bauen
Herr Schröer
48431 Rheine

Rheine, 18.05.2010

Betr.: Bauvorhaben / Straßenplanung Konrad-Adenauer-Ring

Sehr geehrter Herr Schröer,

als Anlieger und [redacted] am Konrad-Adenauer-Ring sehe ich mit der Umsetzung des Bauvorhabens für die Neu-Konzeption eines Radweges bei gleichzeitigem Verzicht auf den vorhandenen Mehrzweckstreifen erhebliche Einschränkungen für den laufenden Praxisbetrieb und auch ein erhebliches Gefahrenpotential verglichen mit der jetzigen Situation.

2001 habe ich meinen Praxisbetrieb von der Hansaallee in die damaligen Gebäudeteile meines [redacted] der seine selbstständige Tätigkeit am Konrad-Adenauer-Ring aus Altersgründen teilweise reduziert hat, verlegt. Auch die dort vorhandenen Möglichkeiten für die gesicherte An- und Abfahrt der Krankentransporte waren seinerzeit ein Standortfaktor, der mich zur Verlegung des Praxisbetriebes bewogen hat.

Der Praxisbetrieb ist mit seiner Abnahme in 2001 sowohl bei den Krankenkassen als auch bei den Berufsgenossenschaften als Behindertengerecht eingestuft (z.B. Rampe als barrierefreier Zugang ab Bürgersteig/Radweg). Würde der für mich als unnötig geplante Radweg in dieser Form gebaut, müssten ankommende Taxen auf der Straße halten. Auch Rollstuhlfahrer, die mit extra umgebauten PKWs kommen hätten Schwierigkeiten in die Praxis zu gelangen. Selbst Waren-Anlieferungen durch Speditionen oder DHL-Wagen etc. würden zu einem Problem werden.

Die geplante Baumaßnahme (Neu-Anlegung Radweg, Fahrbahnverengung, Wegfall des Mehrzweckstreifen) stellt für meine Mitarbeiter eine erhebliche Gefährdung ihres Arbeitsplatzes da und auch meine in mittlerweile 20 Jahren aufgebaute berufliche

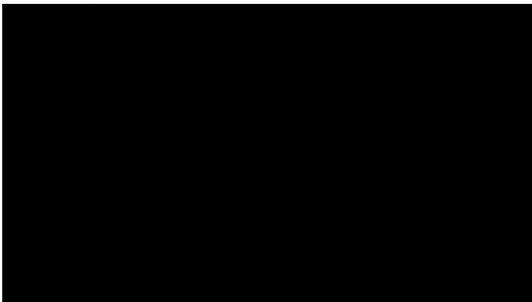
Existenz sehe ich gefährdet, da die Parksituation in diesem Bereich des K-A-Ring sowieso angespannt ist und beim Wegfall des Mehrzweckstreifen katastrophal wird.

Bereits jetzt sprechen uns Patienten auf die geplante Umbau-Maßnahme am Konrad-Adenauer-Ring an, insbesondere Ältere und Patienten ,die bereits durch Krankheit eingeschränkt sind hinsichtlich ihrer Mobilität.

Wir arbeiten im 30 Minuten Rhythmus, d.h. zur halben bzw. vollen Stunde kommen und gehen sechs bis zehn Patienten, Gruppen hierbei außer Betracht gelassen. Die Patienten sind größtenteils in ihrer Mobilität eingeschränkt, so dass sie nicht erst 10 Minuten vom nächsten Parkplatz aus hierher gehen können. Auch Patienten, die von Familienmitgliedern gebracht bzw. abgeholt werden, können ohne Mehrzweckstreifen nicht mehr gefahrlos zur Praxis gelangen.

Mit der jetzigen Situation – geteilter Fuß/Radweg , Mehrzweckstreifen kommen alle Anlieger seit Jahrzehnten gut klar, obwohl wir durch das hohe Verkehrsaufkommen erhebliche Einschränkungen in Kauf nehmen müssen. Dies gilt auch für meine Person und meinen Betrieb. Die geplante Baumaßnahme stellt dagegen einen erheblichen Nachteil, wenn nicht sogar eine existentielle Bedrohung für meinen Betrieb da.

Die Sanierung des Straßenbelags auf dem K-A-Ring ist mit Sicherheit zwingend notwendig. Auch in dieser Zeit muss meine Praxis gut erreichbar sein. Ich hoffe, dass die Stadt Rheine ihre Planungen bezüglich K-A-Ring auch in diese Richtung organisiert.



19	V	BM	19	II	K
Stadt Rheine					
19. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Stadtverwaltung Rheine

Betr: Offenlage zum Ausbau der Straße Konrad Adenauer Ring von Lingener Damm bis Friedrich Ebert Ring.

Bedenken u. Anregungen -

- 1.) Mit der jetzigen Situation - beidseitige Mehrzweckspuren und Gehwege, die auch für Radfahrer freigegeben sind, sind wir sehr zufrieden.
- 2.) Durch die vorgesehene Neugestaltung fallen die beidseitigen Mehrzweckspuren weg, die heute aber noch als Parkraum für uns und andere Verkehrsteilnehmer dienen.
- 3.) Der wirtschaftliche Vorteil durch die Radwegerstellung wird durch den Wegfall der Parkplätze aufgehoben und somit entfällt dann auch für uns die Zahlung zu den anrechenbaren Ausbaurkosten.
- 4.) Eine Sanierung der Fahrbahndecke ist ausreichend.

Sollten die Bemerkungen unter Punkt 1 - 4 nicht zum Tragen kommen, so bitten wir um Berücksichtigung nachstehender Punkte:

--- Erweiterte Bordsteinabsenkung vor unserem Grundstück ---

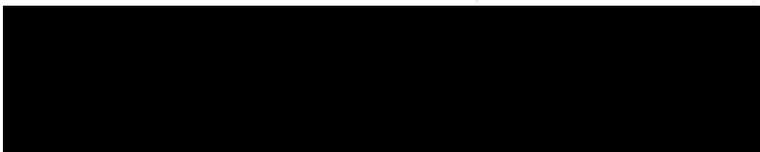
Z.Zt. ist der Bordstein vor unserem Haus einschließlich Garage etwa zur Hälfte der Grundstückslänge abgesenkt.

Der Grund war der tieferliegende Haupteingang. Eine Stufe wurde somit vermieden und ein noch ausreichendes Gefälle vom Haus weg erzielt. Später eige-baute Kellerfenster wurden diesem Gefälle angepasst.

Wir beabsichtigen, unsere heutige seitliche Zuwegung zum Haupteingang als PKW Zufahrt und Abstellplatz für einen Anhänger einzurichten.

Daher erscheint es sinnvoll, die Bordsteinabsenkung vor der Garage unseres Nachbarn [redacted], bis einschließlich unserer Garage durchzu-ziehen.

Das heute in den Gehweg hineinragende Dachrinnenabfallrohr soll in den Versatz der beiden Kinderzimmer verlegt werden, weil es immer wieder eingetreten wird. Ein entsprechender Kanalanschluß ist zu erstellen.



Schwietert, Silke

Von: Forstmann, Martin
Gesendet: Mittwoch, 19. Mai 2010 17:13
An: Schwietert, Silke
Betreff: WG: Baumaßnahme "Radweg Konrad-Adenauer-Ring"

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
19. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Von: [REDACTED]
Gesendet: Dienstag, 18. Mai 2010 19:26
An: martin.forstmann@tbrheine.de
Betreff: Baumaßnahme "Radweg Konrad-Adenauer-Ring"

Sehr geehrter Herr Forstmann,

wie heute mit Ihnen telefonisch besprochen, hier noch mal die kurze, schriftliche Zusammenfassung, mit der Bitte um Weiterleitung an Frau Schwietert.

Ich, [REDACTED] am Konrad-Adenauer-Ring. Wenn man vor dem Grundstück steht, befindet sich an dessen linken Seite, meine Garageneinfahrt und somit schon heute eine Bürgersteigabsenkung, welche natürlich auch in Zukunft bestehen bleiben soll und muss. Des weiteren beantrage ich aber noch eine zusätzliche Bürgersteigabsenkung in Ihren Planungen zu berücksichtigen. Aufgrund der in Zukunft evtl. fehlenden, aber dringend notwendigen Parkplätze, beantrage ich auf der rechten Seite des Grundstücks, direkt neben dem Nachbarn mit der Nr. [REDACTED] seine Bürgersteigabsenkung auch auf meiner Seite weitere ca. 5 Meter fortzusetzen. Dort werde ich dann, aufgrund der zukünftigen Familienplanung, in den nächsten Jahren einen weiteren Stellplatz auf meinem Grundstück erstellen, damit alle Fahrzeuge Platz haben.

Ich hoffe mich ausreichend präzise ausgedrückt zu haben, falls noch Fragen sind bitte ich Sie mich zu kontaktieren.

Mit freundlichen Grüßen

20.05.2010

**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
9. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted]
[Redacted]
48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

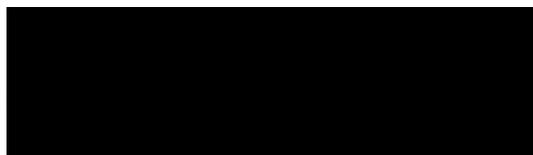
--

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

<ol style="list-style-type: none">1. Ich wünsche lediglich eine Erneuerung der Fahrbahndecke mit Erhaltung der heute vorhandenen Parkstreifen.2. Sollte meinem Wunsch unter 1. nicht entsprochen werden, wünsche ich im Zuge des Ausbaus die Anlegung einer weiteren Zufahrt in einer Breite von 4,00 m an der östliche Seite unseres Grundstückes (siehe Anlage).

Rheine, 19.05.2010

Ort/Datum



V. K. S.
Tel

**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted]
[Redacted]
48429 Rheine

Telefon / Email-Adresse:

[Redacted]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

<ol style="list-style-type: none">1. Wir wünschen lediglich einen Erneuerung der Fahrbahndecke mit Erhaltung der heute vorhandenen Parkstreifen.2. Sollte unserem Wunsch unter 1. nicht entsprochen werden, wünschen wir im Zuge des Ausbaus die Verbreiterung unser Zufahrten an beiden Grundstücksgrenzen, so dass wir vor unserem Haus einen Stellplatz anlegen können (siehe Anlage).3. Desweiteren wünschen wir eine Versetzung des Informationsschildes mit Stadtplan, das sich zurzeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Konrad-Adenauer-Ringes in Höhe unseres Grundstücks befindet, da vor allem nachts dort haltende LKW durch den laufenden Motor großen Lärm verursachen. Wir wünschen die Verlegung des Standortes an den Ortsanfang, so dass die Fahrer sich bereits dort informieren können. Ein weiterer Vorteil der Verlegung wäre die bessere Einsehbarkeit der Bushaltestelle. Heute kann der Fahrer nicht sehen, ob Fahrgäste in dem Wartehäuschen sitzen und die Fahrgäste sehen den Bus erst sehr spät. Besser wäre jedoch, auch das Wartehäuschen näher an der Fahrbahn zu platzieren.

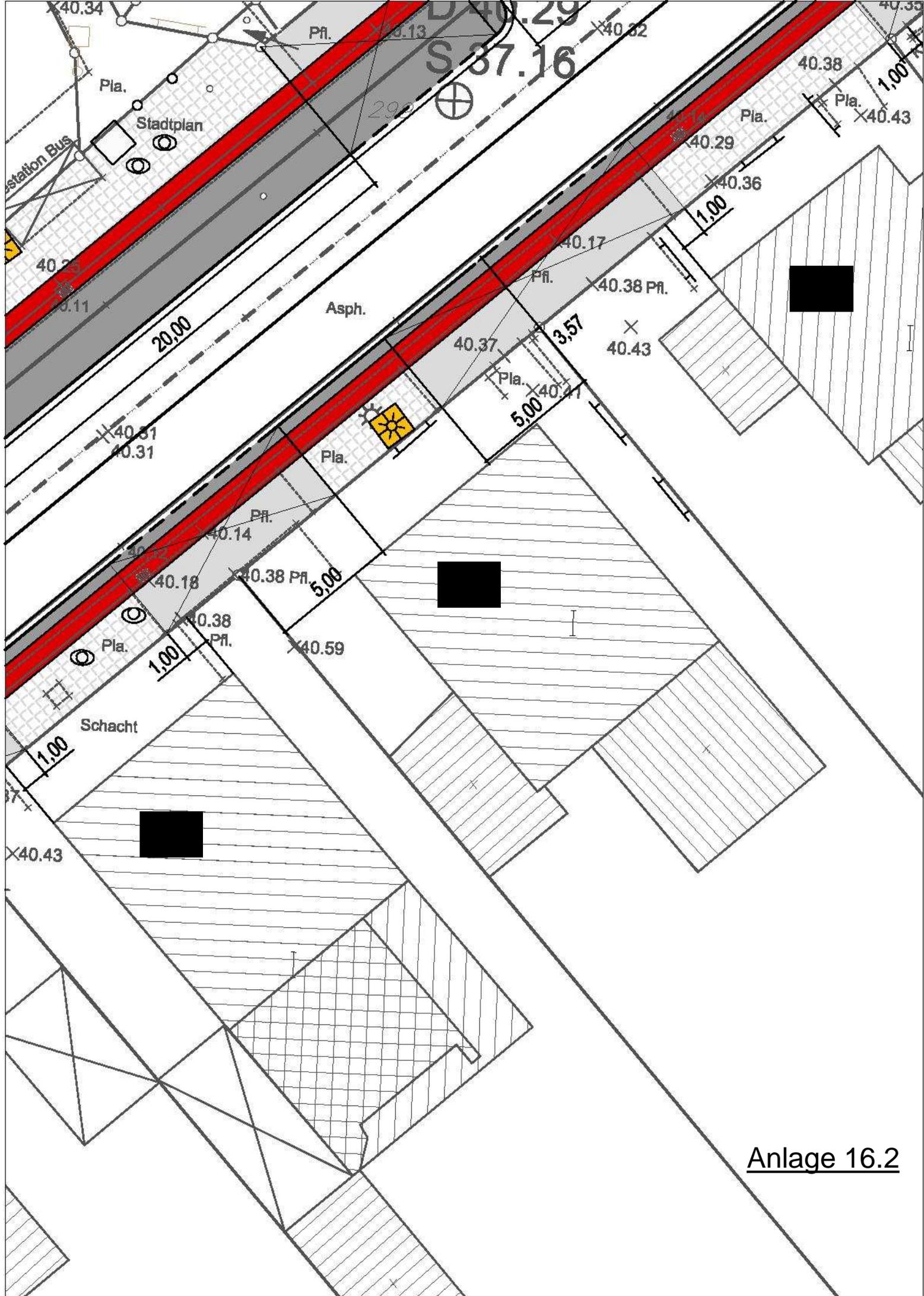
Rheine, 18.05.2010

Ort/Datum

i.A.

S. Joo

Unterschrift



Anlage 16.2

**Offenlage zum Ausbau der Straße
Konrad-Adenauer-Ring
von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring
vom 10.05.2010 bis 21.05.2010**

Herr / Frau / Eheleute

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Telefon / Email-Adresse:

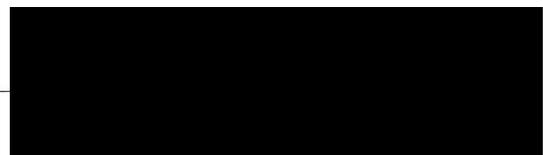
[Redacted]

Eingabe (Bedenken und Anregungen):

Wir haben eine Einfahrt von
~ 3m. Laut Plan soll auf
der Grenze eine Laterne
installiert werden. Wir finden
das nicht akzeptabel und
bitten Sie dies zu überprüfen.

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
26. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Rheine, 21.05.10
Ort/Datum



Stadt Rheine
Bürgermeisterin der Stadt
Dr. A. Kordfelder

48431 Rheine

Stadt Rheine
Planen und Bauen
z.Hd. Herrn Schröer

48431 Rheine

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
19. Mai 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Rheine, 17.05.2010

Offenlage zum Ausbau der Straße Konrad-Adenauer-Ring vom Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring vom 10.05.2010 bis 21.05.2010

Sehr geehrte Frau Kordfelder,
sehr geehrter Herr Schröer,

auch nach der erfolgten Bürgerversammlung können wir die Zweckmäßigkeit der Neuerschließung des Radweges nicht nachvollziehen. Aus diesem Grund machen wir von unserem Recht Gebrauch und tätigen hiermit eine Eingabe zu Ihrer geplanten Baumaßnahme Radweg Konrad-Adenauer-Ring.

Da die von Ihnen bei der Bürgerversammlung vorgestellten Änderungen nicht in der Ratsvorlage 136/10 enthalten waren, möchten wir bei unseren Anmerkungen chronologisch vorgehen.

Anmerkungen zur Ratsvorlage 136/10:

Zu 2 Aussage zur derzeitigen Situation/Bestand

Die in diesem Abschnitt angegebene Belastung des Konrad-Adenauer-Rings (KAR) für das Jahr 2005 belief sich auf 1716 Radfahrer und 19.741 KFZ in 24 Stunden. Aufgrund dieser Zahlen und Ihrem Radwegekonzept VEP-Rheine besteht für den KAR ein vorrangiger Bedarf eines Radweges. Bei der von Ihnen im April durchgeführten Verkehrszählung ermittelten Sie nur noch eine Belastung von ca. 700 Radfahrern und 10.400 KFZ. Da diese Zahlen nach Ihrer Aussage in 8 Stunden ermittelt wurden, muss man sie, um sie mit 2005 zu vergleichen, auf 24 Stunden hochrechnen. Da in Rheine bei abgeschalteter Straßenbeleuchtung nachts keine Radfahrer mehr unterwegs sind, berücksichtigen wir hierfür einen Faktor von 1,25 und bei den KFZ einen Faktor von 1,75. Das ergibt nun die folgende Entwicklung von 2005 zu 2010:

	2005	2010	proz. Entwicklung
Radfahrer	1716	875	-50 %
KFZ	19.741	18.200	-8 %

Wenn Sie sich diese Entwicklung anschauen, müssen Sie feststellen, dass der Radverkehr in den letzten 5 Jahren rapide abgenommen und der KFZ-Verkehr sich nicht in diesem Maße reduziert hat. Aus diesem Grund sollten Sie Ihr Radwegekonzept für den KAR vielleicht nochmals überdenken.

In der Verkehrsuntersuchung Schotthock aus dem Jahr 2003 (Die Rheine Information Heft 71)

sind auf dem gesamten KAR nur Verkehrsstärken von 9.900 – 10.000 KFZ / 24 h dargestellt (Abb. 6). Nur im Bereich zwischen der Ludgeristraße und dem Lingener Damm ist mit höheren Verkehrsstärken zu rechnen. Die Anlage von getrennten Radwegen ist überhaupt erst ab einer Verkehrsbelastung von über 10.000 KFZ / 24h erforderlich. Bei einem Geschwindigkeitsniveau $v_{85} = 40$ km/h und Verkehrsstärken von 15.000 - 20.000 KFZ / 24 h kann auf einen gesonderten Radweg verzichtet werden und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Es ist zu überprüfen, ob mit punktuellen Maßnahmen nicht das Geschwindigkeitsniveau unter 50 km/h gesenkt werden kann (Aufpflasterungen, Einengungen, Buskap, ...). Unter dieser Voraussetzung könnte auf den Bau eines gesonderten Radweges verzichtet werden.

Weiterhin erläutern Sie in diesem Abschnitt, dass die vorhandenen Mehrzweckstreifen heute nicht mehr einem verkehrssicheren Ausbau entsprechen und die Radfahrer durch abgestellte PKW gezwungen sind, auf die Fahrbahn zu wechseln. Diese Erläuterung entspricht nicht den Tatsachen der vorhandenen Beschilderung am KAR, da der Gehweg von Ihnen für den Radverkehr freigegeben wurde. Auf dem KAR ist somit kein Radfahrer gezwungen, auf dem Mehrzweckstreifen den parkenden PKWs auszuweichen. Dieser wird von Radfahrer nur benutzt, damit diese das auf und ab durch die Absenkungen bei Einfahrten und Kreuzungen umgehen zu können. Dieses Problem wird aber durch einen neuen Radweg nicht eliminiert.

Auf dem Teilstück des KAR zwischen dem Lingener Damm und der Salzbergener Straße sind bei vergleichbarer Radverkehrs- und höherer Fußgängerbelastung im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen im Jahre 2001 die Mindestwerte für Geh- und Radwege unterschritten worden .

Wir beantragen daher, das bestehende Konzept des kombinierten Fuß- und Radweges beizubehalten.

Zu 3.3 und 3.4 Rad und Gehwege

Die in Tabelle zu 2 enthaltenen Zahlen sind nur Gesamtzahlen, sie spiegeln nicht die tatsächliche Nutzung des Radweges wieder. Der KAR weist in Wirklichkeit nur eine geringe Belastung auf, die lediglich zu zwei Spitzenzeiten durch Schülerströme unterbrochen wird. Das Fußgängeraufkommen tendiert gegen Null.

Bei einer augenscheinlich geringeren Querschnittsbreite der Osnabrücker Straße und einem sicherlich höherem Fußgängeraufkommen konnte bei der Sanierung ein durchgehender beidseitiger Parkstreifen erhalten bleiben.

Wir beantragen daher, den Fahrstreifen des Fahrradweges auf das Mindestmaß von 1,60 m und den Gehweg auf eine Breite von 1,80 m zu reduzieren (RAS 06: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006). Der gewonnene Raum soll genutzt werden als einseitig durchgehender Parkstreifen oder zur Verbreiterung der Fahrspuren (um so ein Parken am Fahrbahnrand zu ermöglichen, ohne den fließenden Verkehr zu beeinträchtigen).

Alternativ soll überprüft werden, ob die Einrichtung eines Radfahrerstreifens möglich ist. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995 wäre folgende Straßenraumaufteilung möglich (vgl. Anlage ERA 95):

	Mindestwert	Richtwert
KFZ:	6,50 m	
Radfahrstreifen:	2 x 1,50 m	2 x 1,85 m
1 Parkstreifen:	1 x 2,30 m	1 x 2,50 m
gesamt:	11,80 m	12,70 m

Bei einer Gesamtbreite von 17,00 m bleiben für den Gehweg noch 2 x 2,60 m (bzw. 2 x 2,15 m) übrig.

Zu 3.6 Kreuzungsbereiche Ludgeristraße

In diesem Kreuzungsbereich planen Sie eine zusätzliche Signalanlage für die Radfahrer und eine daraus resultierenden Umprogrammierung der bestehenden Anlagen. Außerdem sollen

diese für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer umgerüstet werden. Wieso wird aufgrund der wirtschaftlichen Lage der Länder, Kommunen und auch der Bürger, dieser Kreuzungsbereich nicht mit der bestehenden Signalanlage weiter fortgeführt? Wieso können die Radfahrer nicht die bereits vorhandenen Überwege zusammen mit den Fußgängern benutzen? Ist es sinnvoll, eine punktuelle Änderung an der Kreuzung durchzuführen? Muss hier nicht ein Gesamtkonzept her, insbesondere durch die räumliche Nähe der Kreuzung Lingener Damm, da sonst z.B. eine Verunsicherung für Sehbehinderte drohen würde?

Wir beantragen, die Umgestaltung der Ampelanlage in ein Gesamtkonzept zu integrieren.

Zu 3.7 Kreuzungsbereiche Bayernstraße/Reinhardtstraße und Overbergstraße

In diesen Bereichen ist von Ihnen keine gravierende Veränderung geplant. Nach Ihrer Aussage wird sich das KFZ-Aufkommen in Zukunft weiterhin rückläufig entwickeln und somit der Verkehr auf dem KAR ebenfalls abnehmen. Da in der Bayern- und der Reinhardtstraße eine Tempo-30-Zone beginnt, fragen wir uns, wieso Sie weiterhin mit jeweils einer Linksabbiegerspur für diese beiden Straßen planen? Kann man diesen Bereich nicht besser für die in Ihrer Vorlage fehlenden Parkplätze nutzen?

Bei der Beibehaltung einer Linksabbiegerstreifen wäre zu prüfen, ob die Verziehungslängen der Linksabbieger auf 20 m verringert werden können. Auch ist die Länge der Aufstellbereiche zu überprüfen.

Wir beantragen, auf die Linksabbiegestreifen zu verzichten.

Alternativ wäre die Einrichtung eines Aufstellbereiches mit einer Breite von unter 5,50 m zu überprüfen (vgl. Anlage: RAS 06, Tabelle 44).

Zu 4 Grunderwerb

Sie gehen zur Zeit davon aus, dass Sie für die geplante Baumaßnahme Grunderwerb tätigen müssen. Fallen für die hier entstehenden Kosten Anliegerbeiträge an?

Wie sind die unterschiedlichen Gesamtkosten in der Vorlage 136/10 zu erklären (Seite 1: 1.1000 T€, Seite 6: 920.000 €)?

Wir beantragen, die Offenlegung der Kostenberechnung für die bestehende Planung und für die Alternativmaßnahmen.

Anmerkungen zu den von Ihnen bei der Bürgerversammlung vorgestellten geänderten Plänen:

Bei den geänderten Plänen für den Ausbau (Gehweg und Radweg jeweils ca. 1,60 m und Schutzstreifen ca. 0,50m) würde sich die Anzahl der Parkmöglichkeiten marginal um ca. 12 Parkplätze für uns Anwohner erhöhen. Die nun von Ihnen geplante Zahl an Parkmöglichkeiten ist für den KAR nicht ausreichend. In der Bürgerversammlung wurde immer wieder die Frage gestellt, wohin mit den Autos? Diese Frage von uns Anwohnern wurde nicht beantwortet.

Eine Alternative wäre doch die Fahrspuren von 3,50 m auf 3,25 m zu reduzieren und die Gehwege um diese 0,5 m zu verbreitern und als kombinierten Geh- und Radweg auszuweisen, somit könnten dann beide Merkzweckstreifen erhalten bleiben. Falls man die hierfür notwendige Breite eines kombinierten Geh- und Radweges damit noch nicht erreicht, könnte man zusätzlich auf einer Fahrbahnseite den Merkzweckstreifen ebenfalls entfernen. Für uns Anwohner ist es wichtig, wie in unserem Schreiben vom 26.03.2010 bereits mitgeteilt, dass wenigstens ein Parkstreifen durchgehend bestehen bleibt.

Ein weiterer Vorschlag von den Anwohnern war die komplette Beibehaltung des derzeitigen Ausbaustandes des KAR und nur die Durchführung der Erneuerung der Fahrbahndecke, dies kann unseres Erachtens in Hinblick auf die finanzielle Lage der Länder, Kommunen und auch der Bürger nur dann Sinn machen, wenn hierdurch die anfallenden Kosten reduziert werden können.

Da die Stadt Rheine nur für die in der Vorlage 136/10 geplanten Maßnahmen eine Kostenschätzung mitgeteilt hat und für jegliche von der Stadt Rheine geänderten bzw. von den Anwohner vorgeschlagenen Alternativen keine Kostenschätzung abgeben konnte, ist es uns nicht möglich, Anmerkungen zu der Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme zu machen und dieser Punkt konnte auch nicht in der stattgefunden Bürgerversammlung geklärt werden.

Nach Ihrer Auffassung handelt es sich bei der erstmaligen Herstellung eines Radweges um eine Verbesserung der Verkehrssituation. Da in den Teilbereichen Geh- und Radweg nur dann in der Straßenplanung von einer Verbesserung ausgegangen wird, wenn der Verkehr durch diese Maßnahmen leichter, gefahrloser oder geräuschloser erfolgen muss, kann im Falle des KAR auch bei der Neuerschließung nicht von einer Verbesserung der Verkehrssituation ausgegangen werden. All diese Punkte sind mit der derzeitigen Verkehrslage (Gehweg ist freigegeben für Radfahrer) bereits erfüllt.

Außerdem kommt noch hinzu, dass durch die Neuerschließung des Radweges und der Wegfall der Mehrzweckstreifen sich die Situation im Teilbereich des KFZ-Verkehres immens verschlechtert. Durch die geplante Baumaßnahme ist ein leichter, gefahrloser und geräuschloser KFZ-Verkehr nicht mehr gewährleistet. Durch den Wegfall des Mehrzweckstreifens ist der Liefer- und Handwerksverkehr gezwungen, auf die Fahrbahn oder ggf. auf den Radweg zum Parken auszuweichen. Des Weiteren sind die Anwohner des KAR gezwungen, sich rückwärts in den fließenden Verkehr des KAR mit ihren KFZ einzufädeln. Dies war bislang nicht notwendig, da diese den Mehrzweckstreifen nutzten, um sich in Fahrtrichtung in den fließenden Verkehr einzufädeln. Dadurch kann sich der fließende Verkehr verlangsamen und ggf. kann es so Staus kommen. Ein leichter, gefahrloser und geräuschloser KFZ-Verkehr kann somit nach der Umbaumaßnahme nicht mehr stattfinden

Schlussendlich möchten wir zu dem Fazit kommen, dass die geplante Baumaßnahme für uns Anwohner und auch für die anderen Verkehrsteilnehmer keine Verbesserung darstellt, sondern im Gegenteil die Verkehrslage dadurch sogar noch verschlechtert wird. Des Weiteren glauben wir nicht, dass eine Umsetzung Ihrer Baumaßnahme 136/10 in der derzeitigen finanziell schwierigen Zeit für Länder, Kommunen und uns Bürger eine sinnvolle Investition ist und nicht mit einem 15 Jahren alten Konzept begründet werden kann.

Wir hoffen, Sie werden die Baumaßnahme 136/10 nochmals überdenken.

Mit freundlichen Grüßen

Anwohner des Konrad-Adenauer-Ring

Nutzungsintensität der Hauptverkehrsstraße		Gehwegbreite [m]	Radwegbreite [m]	Schutzstreifenbreite [m]	Seitenraumbreite [m]
weitgehend anbaufrei	mit Parken	≥ 1,50	1,60	0,75	3,85
	ohne Parken			0,50	3,60

Soll der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt werden, sind hierzu bei zweistreifiger Verkehrsführung (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) die in Tabelle 3 ausgewiesenen Fahrbahnbreiten anzusetzen. Dem liegen Radfahrstreifenbreiten einschließlich Radfahrstreifenbegrenzung (Breitstrich 0,25 m) von 1,85 m (Regelbreite) bzw. von 1,50 m (Mindestbreite) zugrunde. Auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h ergibt sich ein höherer Flächenbedarf, da größere Sicherheitsabstände zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugverkehr erforderlich sind.

Bei benachbartem Parken sind zusätzliche Schutzbereiche zwischen Radfahrstreifen und parkenden Fahrzeugen hinzuzurechnen. Zwischen beidseitig parkenden Fahrzeugen erhöht sich dann die benötigte Fahrbahnbreite um 1,00 m.

Tabelle 3: Mindest- und Richtwerte für die erforderlichen Straßenraumbreiten (zwischen Borden) zur Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen bei einem Fahrstreifen pro Richtung für den Kraftfahrzeugverkehr

Zulässige Höchstgeschwindigkeit V_{zul} [km/h]	Fahrraumbreiten für fließenden Kfz-Verkehr [m]	Radfahrstreifenbreiten einschließlich Markierung		Parkstreifenbreiten einschließlich Schutzstreifen		Straßenraumbreiten zwischen Borden zur Anlage von Radfahrstreifen		
		Mindestwert [m]	Richtwert [m]	Mindestwert [m]	Richtwert [m]	Mindestwert [m]	Richtwert [m]	
≤ 50	ohne Parken	5,50*	2 × 1,50	2 × 1,85		8,50	9,20	
		6,50				9,50	10,20	
	mit Parken auf Fahrbahn	5,50*	2 × 1,50	2 × 1,85	2,30	2,50	13,10	13,80
		6,50					14,10	14,80
60/70	ohne Parken	6,00*	2 × 2,00	2 × 2,50		10,00	11,00	

* Mindestbreite zweistreifiger Fahrbahnen bei angrenzenden Radfahrstreifen

Können Radverkehrsanlagen wegen vorhandener Platzprobleme nicht verwirklicht werden, ist zu klären, ob zusätzlich Flächen durch eine andere Nutzungsaufteilung der Straße gewonnen werden können. Dies kann geschehen durch:

- **Umorganisation des ruhenden Verkehrs**
Vorrangig sollte überprüft werden, ob durch Umorganisation oder Verlagerung von Teilen des ruhenden Verkehrs Flächen zugunsten von Radverkehrsanlagen gewonnen werden können, z. B. indem Senkrecht- oder Schrägparkstände in Längsparkstände umgewandelt werden oder auf Längsparkstände verzichtet wird.
- **Verringerung der Fahrstreifenbreite**
Häufig kann es sich anbieten, die Breite der Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr zu verringern. Dabei muß sichergestellt werden, daß für die Kraftfahrzeugfahrstreifen bei direkt angrenzenden Radfahrstreifen eine Breite von 2,75 m nicht unterschritten wird.
Bei geringem Schwerverkehr kann anstelle zweier normalbreiter Richtungsfahrstreifen auch eine überbreite Richtungsfahrbahn (etwa 5 m breit), die von Pkw zweistreifig befahren werden kann, markiert werden.
- **Verringerung der Fahrstreifenanzahl**
Wenn die vorgenannten Maßnahmen nicht in Frage kommen oder nicht ausreichen, ist zu prüfen, ob die Anzahl der Fahrstreifen verringert werden kann.
Die Verringerung der Fahrstreifenanzahl hat in der Regel eine Verringerung der Leistungsfähigkeit der Straße zur Folge. Sie kann aber hingenommen werden, wenn dadurch lediglich kurzzeitig – z. B. in Zeiten des Spitzenverkehrs – eine Verschlechterung der Qualität des Verkehrsablaufes für Kraftfahrzeuge zu erwarten ist.
- **Flächengewinn in den Seitenräumen der Straße, Grunderwerb**
Neben den o. g. Maßnahmen ist daran zu denken, die für den Radverkehr erforderlichen Flächen in den Seitenräumen der Straße (z. B. bei großen Gehwegbreiten) oder durch Grunderwerb zu gewinnen. Flächen aus den Seitenräumen dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn die Belange des Fußgängerverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

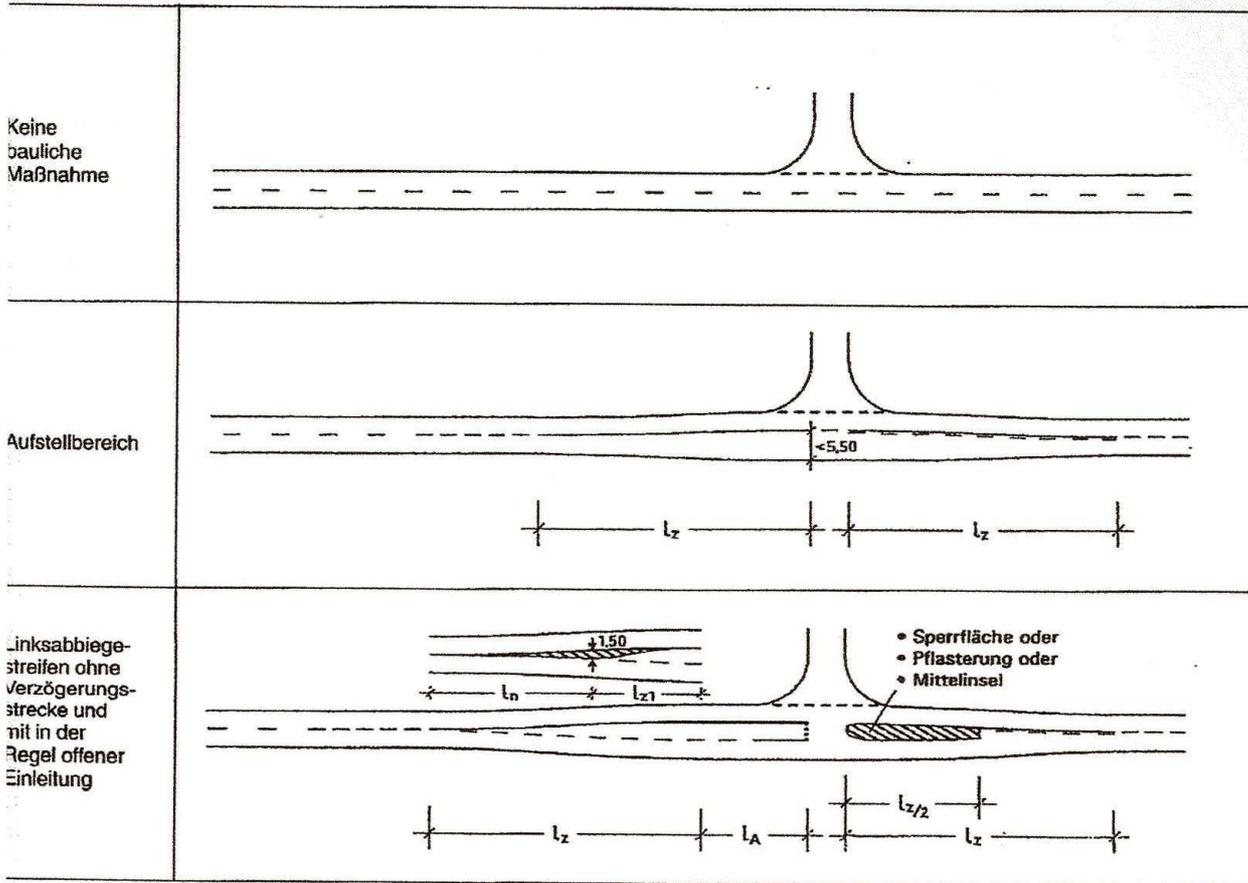
Ist ein Flächengewinn durch Maßnahmen dieser Art nicht möglich, muß gegebenenfalls auf Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen oder Radwegen verzichtet werden und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen werden (in der Regel in Verbindung mit wirksamen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und/oder in besonderen Führungsformen).

An Knotenpunkten wird häufig die Anlage von Radfahrstreifen oder Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen durch Fahrbahnaufweitungen mit Abbiegestreifen

erschwert. Auch für den Radverkehr kann sich ein höherer Flächenbedarf durch zusätzliche Anlagen für abbiegende Radfahrer ergeben. Eine sorgfältige Abwägung der Flächenansprüche der Radfahrer mit denen der übrigen Verkehrsteilnehmer ist deshalb unerlässlich.

Grundsätzlich sollten die geradeausführenden Radverkehrsanlagen in der Breite der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunkte geführt werden. Dies gilt insbesondere für durch Verkehrszeichen bevorrechtigte Knotenpunktarne. An signalisierten Knotenpunkten sollten die Aufstellbereiche und die Radfahrerfurten insbesondere bei starkem Radverkehr aufgeweitet werden, um ein gefahrloses Entflechten aufgestauter Radfahrerpulks zu ermöglichen. Ein Unterschreiten der Regelmäße im Knotenpunktbereich kommt nur in Frage, wenn andere Flächen nicht oder in nicht ausreichendem Maße genutzt werden können und andernfalls auf eine Radverkehrsanlage ganz verzichtet werden müßte.

Für Radwege ist in diesem Fall eine Breite von mindestens 1,50 m (einschließlich Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Radfahrstreifen ist eine Mindestbreite von 1,50 m (einschließlich ein- bzw. beidseitiger Markierung) erforderlich.



1103: Formen der Führung von Linksabiegern an Hauptverkehrsstraßen

Tabelle 44: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen und an Fahrbahnen mit Zwischenbreiten

	Stärke der Linksabieger q_L (Kfz/h)	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							



Schwietert, Silke

Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 31. Mai 2010 12:12
An: Schwietert, Silke
Betreff: Umbau des KAR - Eingabe der Anwohner 106 - Erweiterung

Anlagen: Eingabe KAR 106.pdf; Anlage zur Eingabe.pdf



Eingabe KAR

106.pdf (412 KB)



Anlage zur

ingabe.pdf (217 KB)

VV	BM	I	II	K	
Stadt Rheine					
02. Juni 2010					
FB 5 Planen u. Bauen					

Sehr geehrte Frau Schwietert,

vielen Dank für die Zusendung des Protokolls der Bürgerversammlung. Bei der Durchsicht des Protokolls sind mir noch 2 Punkte aufgefallen.

Ich möchte Sie bitten, das Schreiben vom 17.05.2010 der Anwohner von KAR 106 (in der Anlage beigefügt) um die beiden folgenden Punkte zu erweitern bzw. zu korrigieren.

1. Die ermittelten Zahlen der Verkehrszählung vom April 2010 müssen angepasst werden.

2. Förderung der Bezirksregierung

Auf Seite 2 des Protokolls erläutert Herr Roling die Zusammensetzung der 60% Förderung der Bezirksregierung. Diese setzt sich nach Aussage von Herrn Roling aus 70% Förderung für die Seitenraumgestaltung (Radwege und Gehwege) und 50% Förderung für die notwendigen Erneuerungen der Fahrbahn.

Auf den Seiten 3 + 8 behauptet Herr Schröder das es für die Erneuerung der Fahrbahn keine Förderung gibt.

Wir beantragen daher, eine Erläuterung für welche Bauabschnitte in welcher Höhe nun Fördergelder bei der Bezirksregierung beantragt werden.

Falls Sie für diese 2 Punkte noch ein Schreiben mit den Unterschriften der Anwohner vom KAR 106 benötigen, melden Sie sich bitte bei mir. Ich werde Ihnen das dann schnellstmöglich zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

----- Original-Nachricht -----

> Datum: Wed, 26 May 2010 07:41:59 +0200

> Von: "Schwietert, Silke" <Silke.Schwietert@rheine.de>

> [REDACTED]
> Betreff: Protokoll der Bürgerversammlung zum Umbau des
> Konrad-Adenauer-Ring am 11.05.2011

> [REDACTED]
> anliegend übersende ich Ihnen das Protokoll der Bürgerversammlung.
> <<Protokoll über die Bürgerversammlung am 11 5 10 überarbeitet.doc>>

> Ich möchte Sie bitten, mir Ihre Einabe bis Mitte nächster Woche
> (02.06.10) zuzusenden, sollte Ihnen dies nicht möglich sein, melden
> Sie sich bitte kurz bei mir.

> Mit freundlichen Grüßen

> Im Auftrag