

**Unterschriften-Aktion zum Ausbau der Felsenstraße
(von Nienbergstraße bis Nadigstraße)**

Wir, die Anwohner der Felsenstraße (zwischen Nienbergstraße und Nadigstraße), fordern für den Ausbau der Felsenstraße Parkbuchten anstelle von Grünflächen.

Bei den neu gebauten Mehrfamilienhäusern an der Felsenstraße (Nr. 5, Nr. 7a, Nr. 7b und Nr. 9) wurde vom Vermieter für jede Wohnung nur ein KFZ-Stellplatz je Wohnung vorgesehen. Es handelt sich insgesamt um 21 Wohnungen. Ein Großteil der Mieter besitzt jedoch zwei Autos und ist zurzeit gezwungen auf der Felsenstraße (im Schotterbereich oder auf der Feldseite) zu parken.

Wenn der Bebauungsplan nun beidseitig einen Grünstreifen und einen kombinierten Geh- und Radweg vorsieht, ist das Parken (sowohl für Anwohner als auch für Besucher) nur noch direkt auf der Straße möglich. Dies würde den Verkehrsfluss – auch für den auf der Felsenstraße geführten Stadtbus – deutlich beeinträchtigen. Andere Parkmöglichkeiten bestehen nicht. Das Parken auf dem EDEKA/ALDI-Gelände ist nur zu den Geschäftszeiten gestattet.

Wir fordern den Bau zahlreicher Parkbuchten, ähnlich denen weiter oben an der Felsenstraße (neben der Westpark-Apotheke).

Dieser Eingabe ist eine Unterschriftenliste
mit 25 Unterschriften angehängt.

Vermerk

Gegenstand: Schaffung von Parkständen im Straßenraum der Felsenstraße von Nienbergstraße bis Nadigstraße mittels Überlassung von Privatgrund durch die Siedlungsgesellschaft Altenrheine mbH

Telefonat: Dienstag, den 17. Juli 2012
und: Montag, den 23. Juli 2012

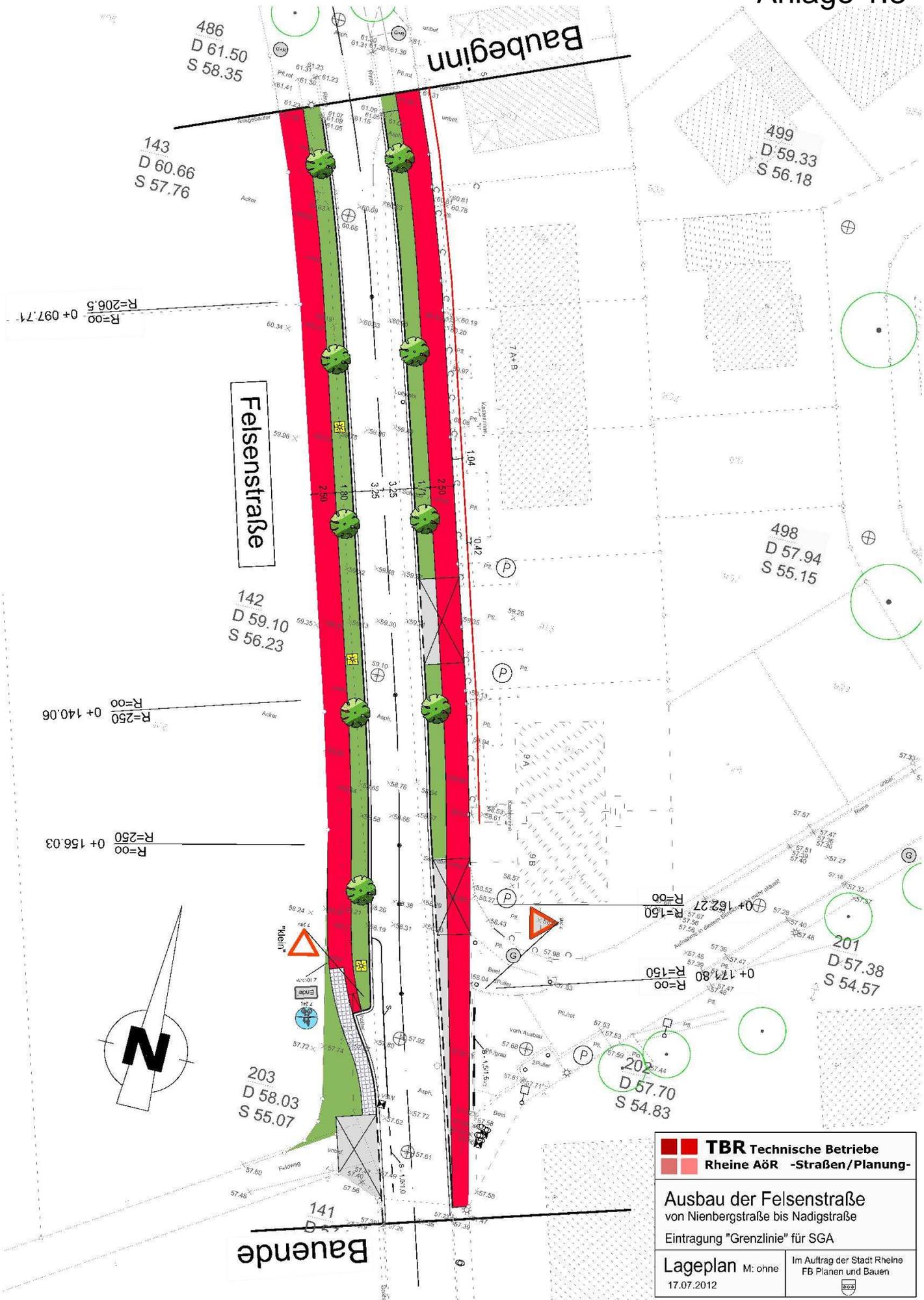
In einer telefonischen Anfrage an die Siedlungsgesellschaft Altenrheine mbH ([REDACTED]) am 17. Juli 2012 wegen der unentgeltlichen Überlassung von Flächen (Grundstücksstreifen in einer Breite von ca. 1,05 m) auf den Grundstücken der Häuser Felsenstraße [REDACTED] und [REDACTED] an die Stadt Rheine, um im Straßenraum Parkstände anlegen zu können, wurde [REDACTED] ein entsprechender Lageplan übermittelt.

In einem weiteren Telefonat am 23.07.2012 erläuterte [REDACTED] dass er das Anliegen dem Vorstand vorgestellt und ein Ortstermin stattgefunden habe. Er teilte jedoch mit Bedauern mit, dass eine Abgabe der Flächen nicht möglich sei. Zum einen, da sich durch den verkürzten Abstand Gehweghinterkante-Wohnhaus die Höhenentwicklung zu den Häusern sehr schwierig gestaltet. Die Hausgänge liegen tiefer als die heutige Straße und durch den verringerten Abstand würden hohe Längsneigungen in Richtung Hauseingänge entstehen, oder die Eingänge wären nur noch über Stufen erreichbar. Zum anderen würde ein Großteil der bereits angelegten Außenanlagen überbaut.

Rheine, den 24. Juli 2012
Im Auftrag



Schwietert



Felsenstraße

Baubeginn

Baubende

486
D 61.50
S 58.35

143
D 60.66
S 57.76

499
D 59.33
S 56.18

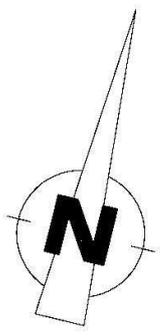
142
D 59.10
S 56.23

498
D 57.94
S 55.15

201
D 57.38
S 54.57

203
D 58.03
S 55.07

202
D 57.70
S 54.83



TBR Technische Betriebe Rheine AöR -Straßen/Planung-	
Ausbau der Felsenstraße von Nienbergstraße bis Nadigstraße Eintragung "Grenzlinie" für SGA	
Lageplan M: ohne 17.07.2012	Im Auftrag der Stadt Rheine FB Planen und Bauen

Anlage 2.1

Von: [REDACTED]
Gesendet: Sonntag, 1. Juli 2012 13:20
An: kontakt,
Betreff: Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Felsenstraße von Nienbergstraße bis Nadigstraße

Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Felsenstraße von Nienbergstraße bis Nadigstraße

Sehr geehrte Damen und Herren der Technischen Betriebe Rheine,

die Stadt Rheine beabsichtigt, die Felsenstraße von Nienbergstraße bis Nadigstraße auszubauen.
Es ist ein Ausbau als Separationsprinzip mit der Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen geplant.
Hierzu führe ich an:

1.) Es ist sicherzustellen, dass die Kostenübernahme der Stadtwerke für ihre Leitungstrassen nicht nur den Stadtanteil

sondern auch den Anliegeranteil reduzieren.

2.) Es wird bezweifelt, dass der erstmalige Ausbau der Geh- und Radwege oder die Verbesserung vorhandener Geh und Radwege beitragsauslösend i. S. d. Straßenbaubeitragsrechts ist.

3.) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Ausschreibungen vollständig und exakt erfolgen, um Nachträge zu vermeiden.

4.) Es wird befürchtet, dass durch den Ausbau eine höhere Verkehrsfrequenz, auch eine höhere Unfallgefahr und

stärkere Lärmbelastigungen mit sich bringt. Durch bauliche Vorbeugemaßnahmen sollte dem entgegengewirkt werden.

So könnte einerseits durch den Bau von offenporigem Dränasphalt die Lärmbelastigung deutlich reduziert werden und

andererseits Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit einbezogen werden. Im angrenzenden Bereich ist

nicht nur

Wohnbebauung, sondern auch Kindertageseinrichtungen und Schulen.

5.) Weiterhin wird aufgezeigt, dass die amtliche Bekanntmachung zur Bürgerbeteiligung verspätet (am 28.06.2012)

veröffentlicht worden ist, während die Frist zur Beteiligung bereits am 27. Juni 2012 begonnen hat. Folglich wird der

gravierende Form- und Verfahrensfehler einerseits gerügt und andererseits auf § 7 Abs. 6 GO NRW hingewiesen.

6.) Es ist zunächst der Ausbau zwischen Felsenstraße und Zeppelinstraße (Dutmer

03.07.2012

Anlage 2.2

Straße) umzusetzen.

7.) Anschließend möge man, den Ausbau an der Zeppelinstraße zwischen Neuenkirchener Straße und Kreuzungs-

bereich Dutumer Straße (Kreisel) durchführen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Rheine, den 22.07.2012

Ausbau der Felsenstraße zwischen Nienberg- und Nadigstraße, Offenlage vom 09. bis 24.07.2012

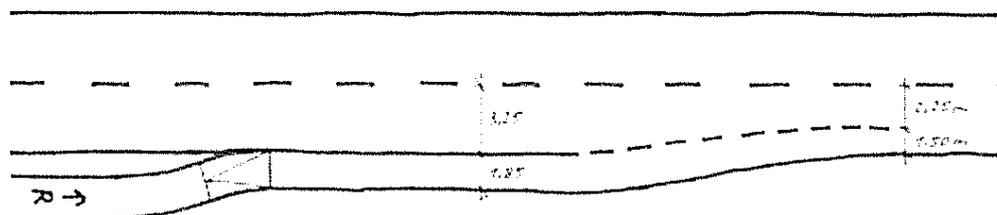
Protokoll der Bürgerversammlung am 04.07.2012 in der Kardinal van Galen Grundschule

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Die Felsenstraße hat zwischen der Neuenkirchener Straße und der Ludwig-Dürr Straße für die Schülerinnen und Schüler der Kardinal van Galen Grundschule, die aus dem Stadtteil Wadelheim kommen, eine große Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde die Ausbauplanung der Felsenstraße zwischen Nienberg- und Nadigstraße im Rahmen der Offenlage durch die CDU Fraktion am 04.07.2012 in den Räumen der Kardinal van Galen Grundschule vorgestellt. Hierbei wurden die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Bedenken zur Planung vorgebracht.

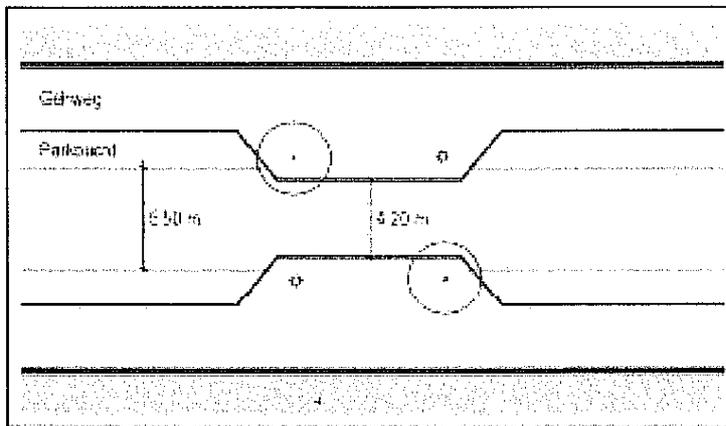
1. Ausbauplanung

- 1.1. Die Endstationen der Buslinien C9 „Dutum“ und C10 „Thieberg“ befinden sich auf der Felsenstraße südlich des geplanten Ausbaubereiches. Wartende Busse müssen auf diesem Teilstück von den Schülerinnen und Schülern ohne Radweg umfahren werden. Dies birgt für die Schüler ein hohes Gefahrenpotential. Es wird daher angeregt, die Endstationen in den mit Radwegen ausgebauten nördlichen Teil der Felsenstraße zu verlegen.
- 1.2. Die Planung sieht vor, den neuen Radweg am Bauende ohne große Anpassungsbereiche sehr abrupt auf die Fahrbahn zu führen. Es wird angeregt, dieses Radwegende gemäß folgender Skizze umzuplanen.



Diese Führungsform ist auch im Bild 75 der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) dargestellt (s. Anlage). Hierdurch wird erreicht, dass der Radfahrer vor dem eigentlichen Radwegende im Sichtbereich der Kraftfahrzeuglenkers fährt.

- 1.3. Ergänzend zu Punkt 1.2 wird angeregt, am Ende des Grünstreifens zwischen dem Radweg und der Fahrbahn am Bauende eine beidseitige Fahrbahneinengung herzustellen.



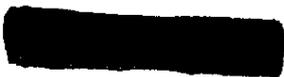
Prinzipische Skizze Fahrbahneinengung (aus RAS 06)

- 1.4. Ergänzend zu dem geplanten Ausbau wird es für dringend notwendig erachtet, den weiteren Verlauf der Felsenstraße durch weitere Maßnahmen für die Radfahrer sicherer zu gestalten. Aus Sicht der Teilnehmer könnten hier schon kleinere, kostengünstige Maßnahmen das Sicherheitsniveau deutlich erhöhen. Als Beispiel werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (z.B. Blumenkübel mit Schraffen wie auf der Ochtruper Straße) oder auf der Fahrbahn abmarkierte Radwege genannt.
- 1.5. Es wird angeregt, die Felsenstraße als Tempo 30 Zone zu beschildern

2. Ausschreibung und Bauphase

- 2.1. Die Bauzeit sollte im Frühjahr 2013 („helle Jahreszeit“) liegen. Eine Winterbaustelle mit langen, witterungsbedingten Baustillständen sollte vermieden werden.
- 2.2. Während der Ausführung sollte sichergestellt sein, dass die Baustelle ständig für Fußgänger und Radfahrer passierbar bleibt. Es wird vorgeschlagen, einen Radweg vorab herzustellen, der während der Arbeiten an der Hauptfahrbahn bereits nutzbar ist.

Im Auftrag



Anlagen: Teilnehmerliste
Auszug aus RAS 06

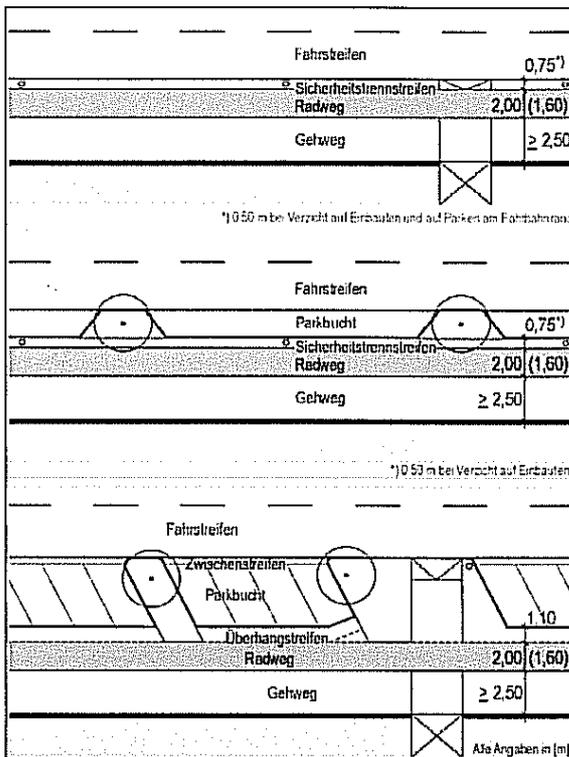


Bild 73: Beispiele für Abmessungen straßenbegleitender Radwege neben der Fahrbahn und Parkbuchten (Klammerwerte: bei geringer Radverkehrsbelastung)

Bei Radwegbreiten unter 1,60 m ist das gegenseitige Überholen nicht mehr möglich (vgl. Bild 19), eine Benutzungspflicht soll daher bei Radwegbreiten unter 1,60 m nicht angeordnet werden³⁹⁾. Dem Radverkehr steht dann die Benutzung der Fahrbahn oder des Radwegs frei.

Radwege ohne Benutzungspflicht können dazu dienen, bei sehr heterogenem Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs und wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar ist, dem Radverkehr die Wahl der Verkehrsfläche freizustellen.

Bei Zweirichtungsradwegen sind folgende Empfehlungen zu beachten:

- Anordnung der Benutzungspflicht für Radfahrer durch Zeichen 237 StVO („Radfahrer“),
- Hinweis für den einbiegenden und kreuzenden Verkehr durch die Zeichen 205 StVO („Vorfahrt gewähren!“) bzw. 206 StVO („Halt! Vorfahrt gewähren!“) und Zusatzzeichen 1000-32 StVO („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) auf Radfahrer aus beiden Richtungen,
- gegebenenfalls Hinweis für Radfahrer durch Zusatzzeichen 1000-33 StVO („Radfahrer im Gegenverkehr“) zu Zeichen 237 StVO mit senkrechten gegenläufigen Pfeilen oder durch Markierung gegenläufiger Pfeile auf dem Radweg auf möglichen Gegenverkehr.

³⁹⁾ Diese Forderung geht über das Mindestmaß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hinaus.

Zwischen Radwegen und angrenzenden Geh- und Aufenthaltsflächen sollte zur Vermeidung von Sturzgefahren von Radfahrern und sehbehinderten Fußgängern kein Höhenunterschied bestehen. Radwege sollten jedoch immer in optisch kontrastierender Weise und taktil deutlich wahrnehmbarer Form von den Gehwegen abgegrenzt werden. Die Trennung lediglich durch Markierung reicht nicht aus (Bild 74).

Soll durch eine höhenungleiche Anlage eine besonders wirksame Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehrsfläche geschaffen werden, so ist darauf zu achten, dass Radwegebreiten von mindestens 2,00 m eingehalten werden (Tabelle 29).

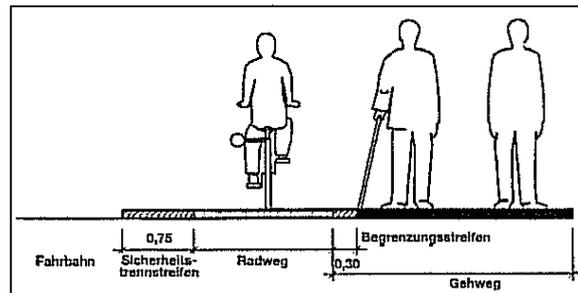


Bild 74: Sehbehindertengerechter Begrenzungstreifen zwischen Radwegen und Gehwegen

Tabelle 29: Möglichkeiten der Abgrenzung zwischen Radwegen und angrenzenden Gehwegflächen

Abgrenzung	Eigenschaften
Höhenmäßige Abgrenzung (z. B. durch Kantenstein, Bord)	Wirksame Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehrsflächen Gute Orientierungsmöglichkeiten für Sehbehinderte im Längs- und Querverkehr Ausbildung nur bei ausreichenden Breiten möglich
Höhenungleiche Abgrenzung (z. B. Begrenzungstreifen in anderem Material)	Keine Sturzgefahr für Radfahrer bei Ausweichmanövern Bautechnische Vereinfachungen Einfachere, kostengünstigere Unterhaltung (Reinigung, Schneeräumung) mit großen Maschinen

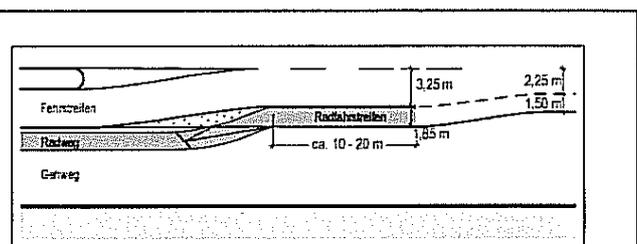


Bild 75: Beispiel für Radwegende

Teilnehmerliste

Bürgerversammlung am 04.07.2012 in der Kardinal van Galen Grundschule Rheine

Anlage 3.3

Betr.: Offenlage der Ausbauplanung Felsenstraße

Die Teilnehmerliste enthält 14 Unterschriften.