

Vorlage Nr. 411/12

Betreff: **Ausbau der Elter Straße von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße (53014-500)**
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Bauprogramm

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss			15.11.2012		Berichterstattung durch:		Herrn Kuhlmann Herrn Schröer	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

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

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

--

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich
<input type="checkbox"/> einmalig + jährlich	
Ergebnisplan	
Erträge	
Aufwendungen	15.603 €
Investitionsplan	
Einzahlungen	451.000 €
Auszahlungen	902.000 €
Finanzierung gesichert	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
durch	
<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt	53014-500
<input type="checkbox"/> Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt	
<input type="checkbox"/> sonstiges (siehe Begründung)	

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Beschluss des Bauausschusses:

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 der „Elter Straße“ von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße:

Elter Straße von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße

Ausbau im Separationsprinzip:

1. - Fahrbahn aus einer Decke aus Asphalt mit Unterbau
- im Kreuzungsbereich Haydnstr./Basilikastraße als Aufpflasterung in rotem Betonsteinpflaster mit Unterbau
2. Parkstreifen teils aus Asphalt mit Unterbau und teils aus anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster mit Unterbau
3. Gehwege aus grauen Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster mit Unterbau
4. Grünbeete mit Baumbepflanzung und Unterpflanzung
5. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
6. Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Begründung:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Die Offenlage der Ausbauplanung der „Elter Straße“ von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße fand in der Zeit vom 04. Oktober 2011 bis 19. Oktober 2011 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus statt.

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

Die Eingaben sind als Anlage beigefügt.

Allgemeines zur beitragsrechtlichen Beurteilung der Straßenbaumaßnahme:

Bei der Elter Straße handelt es sich um eine bereits beim Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes 1961 vorhandene und fertiggestellte Straße mit den Teileinrichtungen Fahrbahn, beidseitige Gehwege, Straßenentwässerung und Beleuchtung. Daher sind die Bestimmungen des Beitragsrechts nach dem Baugesetzbuch nicht anwendbar. Bei erneutem Ausbau (Erneuerung/Verbesserung) einer vorhandenen Erschließungsanlage sind Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz NW zu erheben.

Die bereits erstmals hergestellte Elter Straße ist insgesamt verschlissen. Die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte vorgenommenen baulichen Maßnahmen (z.B. Asphaltüberzug auf Kopfsteinpflaster der Fahrbahn, elektrische Straßenbeleuchtung) sind Maßnahmen der Unterhaltung und Instandsetzung gewesen, die die Stadt Rheine aus Unterhaltungsmitteln finanziert hat. Der Kanal (von Kardinal-Galen-Ring bis Basilikastraße), die Fahrbahn, die Straßenentwässerung und die Straßenbeleuchtung müssen aufgrund des schlechten Zustandes dringend erneuert werden. Es soll ein Parkstreifen mit Grünbeeten und Straßenbaumbepflanzung angelegt werden. Damit wird die Straße insgesamt im Sinne des § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NW) verbessert.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Sowohl der Anteil der Stadt Rheine als auch der Anteil der Beitragspflichtigen richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Bei der Elter Straße handelt es sich um eine Haupterschließungsstraße. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand beträgt nach der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine für die einzelnen Teileinrichtungen:

Fahrbahn 50 %
Parkstreifen 70%
Gehwege 70 %
Beleuchtung 50 %
Oberflächenentwässerung 50 %
Grünanlagen 60 %

Verteilt wird der Aufwand auf die einzelnen Grundstücke des Abrechnungsgebietes nach den Grundstücksflächen, wobei diese Flächen entsprechend ihrer baulichen Ausnutzung bzw. Ausnutzbarkeit mit einem unterschiedlichen Vomhundertsatz vervielfacht werden.

Voraussichtlich mit Beginn der Straßenbauarbeiten werden Vorausleistungen in Höhe von 90 % auf den zu erwartenden Straßenbaubeitrag erhoben. Sie werden nach den von der Stadt Rheine schon geleisteten und geschätzten Kosten ermittelt. In einem sogen. Anhörungsschreiben werden die Anlieger über die Höhe der zu zahlenden Vorausleistung informiert. Die Zahlungsaufforderung erfolgt mit dem Vorausleistungsbescheid, der nach Abschluss des Anhörungsverfahrens zugestellt wird. Der Vorausleistungsbetrag wird auf den späteren Straßenbaubeitrag angerechnet. Nach Herstellung der Anlage wird der Beitrag nach den tatsächlichen Kosten ermittelt und erhoben.

Die Vorausleistung bzw. später der endgültige Beitrag ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des jeweiligen Bescheides zu zahlen. In besonderen Härtefällen kann auf Antrag der Beitrag gestundet bzw. in angemessenen Raten gegen Verzinsung abgetragen werden. Die Zinsen betragen nach der Abgabenordnung pro Monat 0,5 %.

Eingabe 1

Die Eingabe ist als **Anlage 1** beigefügt.

Abwägung:

Die Abrechnung der Elter Straße richtet sich nach dem Kommunalabgabengesetz NW und der Satzung der Stadt Rheine über die Erhebung von Beiträgen nach §8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen.

Sowohl der Anteil der Stadt Rheine als auch der Anteil der Beitragspflichtigen richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Bei der Elter Straße handelt es sich um eine Haupteerschließungsstraße. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand beträgt nach der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine für die einzelnen Teileinrichtungen:

Fahrbahn 50 %
Parkstreifen 70%
Gehwege 70 %
Beleuchtung 50 %
Oberflächenentwässerung 50 %
Grünanlagen 60 %

Verteilt wird der Aufwand auf die einzelnen Grundstücke des Abrechnungsgebietes nach den Grundstücksflächen, wobei diese Flächen entsprechend ihrer baulichen Ausnutzung bzw. Ausnutzbarkeit mit einem unterschiedlichen Vomhundertsatz vervielfacht werden.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

Eingabe 2

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

Abwägung:

Verkehrlich spricht nichts gegen die Anlegung der gewünschten Zufahrt.

Die Änderung wurde in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung der Zufahrt.

Eingabe 3

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

Abwägung:

Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbau ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.

Eine Markierung von Parkständen an beiden Seiten der Fahrbahn der Elter Straße ist aus Platzgründen nicht möglich. Parkstände haben eine Mindestbreite von 2,00 m. Die bei der Anlegung von beidseitigen Parkstreifen verbleibende Fahrbahnbreite von 4,00 m ist für eine Sammelstraße wie die Elter Straße zu gering.

Ein Durchfahrverbot für LKW kann für die Elter Straße nicht eingerichtet werden, da die Elter Straße im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan als sonstige Sammelstraße ausgewiesen ist, die allerdings aufgrund der Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde schon vor dem Ausbau an der Grenze zur Einstufung als Anliegerstraße liegt. Durch den Ausbau erhält die Elter Straße die Klassifizierung als Anliegerstraße mit Sammelfunktion. Aus diesem Grund wird die Elter Straße im beitragsrechtlichen Sinne wie eine Haupterschließungsstraße abgerechnet.

Auf der Elter Straße wird der Verkehr aus den Wohnquartieren gesammelt und auf Hauptsammelstraßen wie Kardinal-Galen-Ring und Hemelter Straße abgeleitet.

Der Umbau der Elter Straße zu einer Tempo-30-Zone mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt und reduzierter Geschwindigkeit wirkt der Benutzung der Elter Straße als günstige Umfahrung der Signalanlagen sowohl von PKW wie für LKW entgegen und führt so auch zu einer Reduzierung des LKW-Anteils.

Ein Durchfahrverbot für LKW würde eine Belieferung ansässiger Geschäfte unmöglich machen.

Bei der Elter Straße handelt es sich um eine bereits beim Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes 1961 vorhandene und fertiggestellte Straße mit den Teileinrichtungen Fahrbahn, beidseitige Gehwege, Straßenentwässerung und Beleuchtung. Daher sind die Bestimmungen des Beitragsrechts nach dem Baugesetzbuch nicht anwendbar. Bei erneutem Ausbau (Erneuerung/Verbesserung) einer vorhandenen Erschließungsanlage sind Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz NW zu erheben.

Die bereits erstmals hergestellte Elter Straße ist insgesamt verschlissen. Die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte vorgenommenen baulichen Maßnahmen (z.B. Asphaltüberzug auf Kopfsteinpflaster der Fahrbahn, elektrische Straßenbeleuchtung) sind Maßnahmen der Unterhaltung und Instandsetzung gewesen, die die Stadt Rheine aus Unterhaltungsmitteln finanziert hat. Der Kanal (von Kardinal-Galen-Ring bis Basilikastraße), die Fahrbahn, die Straßenentwässerung und die Straßenbeleuchtung müssen aufgrund des schlechten Zustandes dringend erneuert werden. Es soll ein Parkstreifen mit Grünbeeten und Straßenbaumbepflanzung

angelegt werden. Damit wird die Straße insgesamt im Sinne des § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NW) verbessert.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Der häufig vorgebrachte Einwand, die Straße sei durch einen bestimmten Verkehr verschlissen worden (Schwerlastverkehr, Baufahrzeuge), steht der Beitragspflicht nicht entgegen. Auch ein solcher Verkehr gehört regelmäßig zur bestimmungsgemäßen Benutzung einer Straße.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 4

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

Abwägung:

Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbau ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens nicht möglich. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.

Eine Markierung von Parkständen an beiden Seiten der Fahrbahn der Elter Straße ist aus Platzgründen nicht möglich. Parkstände haben eine Mindestbreite von 2,00 m. Die bei der Anlegung von beidseitigen Parkstreifen verbleibende Fahrbahnbreite von 4,00 m ist für eine Sammelstraße wie die Elter Straße zu gering.

Direkt vor dem Haus befindet sich nur ein Grünbeet. Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen den Wegfall des Grünbeetes. Das 2. Grünbeet befindet sich an der Einmündung der Hohenkampstraße Hier hat sich ein Anlieger für das Grünbeet ausgesprochen. Das Grünbeet dort bleibt bestehen.

Ein Durchfahrverbot für LKW kann für die Elter Straße nicht eingerichtet werden, da die Elter Straße im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan als sonstige Sammelstraße ausgewiesen ist. Auf der Elter Straße wird der Verkehr aus den Wohnquartieren gesammelt und auf Hauptsammelstraßen wie Kardinal-Galen-Ring und Hemelter Straße abgeleitet. Der Umbau der Elter Straße zu einer Tempo-30-Zone mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt und reduzierter Geschwindigkeit wirkt der Benutzung der Elter Straße als günstige Umfahrung der Signalanlagen sowohl von PKW wie für LKW entgegen und führt so auch zu einer Reduzierung des LKW-Anteils.

Die Bebauung auf der Fläche Kämpers ist zu diesem Zeitpunkt bereits zu ca. 80 % abgeschlossen. Es ist zu erwarten, dass zum erwarteten Baubeginn im Frühjahr 2013 der Baufortschritt noch weiter erhöht hat. Es ist somit mit nur noch mit mäßigem bis geringem Baustellenverkehr für eine befristete Zeit zu rechnen.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt den Wegfall des Grünbeetes und die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 5 und Eingabe 6

Die Eingaben sind als **Anlagen 5 und 6** beigefügt.

Abwägung:

Die geplanten Grünbeete liegen zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn. Anders als in Wohngebieten, wo die Grünbeete direkt an der Grenze zum Wohngrundstück liegen und so eine ungehinderte Pflegemaßnahme durchgeführt werden kann, soll hier aufgrund der Lage der Grünbeete eine Pflege nicht angeboten werden. Die Pflege übernimmt die TBR. Mit diesen Kosten werden die Anlieger nicht belastet.

In der Untersuchung „Verkehrskonzept Musikerviertel“ wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 7

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

Abwägung:

Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbaus ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens nicht möglich. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich. Bordsteine und Gehwege werden erneuert.

Die Bushaltestelle für den Schülerverkehr wird im Bereich zwischen Fußweg und neuer Turnhalle angelegt.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 8

Die Eingabe ist als **Anlage 8** beigefügt.

Abwägung:

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen die Absenkung auf der gesamten Länge des Grundstücks.

Die Änderung wurde in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung der erweiterten Zufahrt.

Eingabe 9

Die Eingabe ist als **Anlage 9** beigefügt.

Abwägung:

Die Schädigung einer Straße erfolgt nicht linear, sondern exponentiell. Das bedeutet, dass erste Schäden, wie minimale Risse, erst nach Jahren der Benutzung auftreten. In diese Risse dringt Wasser ein, Frostaufbrüche im Winter durch die Volumenvergrößerung des Wassers sind die Folge. In vergrößerte Risse dringt vermehrt Wasser, die Schäden durch Frostaufbrüche vergrößern sich dadurch ebenfalls. So entsteht der Eindruck, dass eine Straße lange Zeit keine und dann in nur wenigen Jahren schwere Schäden aufweist. Dies sind jedoch die Folgen der jahrelangen Benutzung und nicht die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbastraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Der häufig vorgebrachte Einwand, die Straße sei durch einen bestimmten Verkehr verschliffen worden (Schwerlastverkehr, Baufahrzeuge), steht der Beitragspflicht nicht entgegen. Auch ein solcher Verkehr gehört regelmäßig zur bestimmungsgemäßen Benutzung einer Straße.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 10

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

Abwägung:

- 1) /2) Der Beschluss zur Durchführung einer öffentlichen Bürgerversammlung durch die Stadt Rheine erfolgt im Zuge der Beratungen zur Offenlage der Straßenplanung. Dies ist am 22.09.2011 nicht beschlossen worden.
- 3) Eine frühzeitige Information der Anlieger über geplante Straßenbaumaßnahmen mit den dazugehörigen voraussichtlichen Kosten für die Anlieger soll optimiert werden. Kurzfristig mit Aufstellung des Haushaltsplanes 2013 ist eine Veröffentlichung der Beitragsprojekte auf den Internetseiten der Stadt Rheine vorgesehen. Mittelfristig – insbesondere bei Erneuerung/Verbesserung von Straßen – ist vorgesehen, dass die Anlieger ca. 1 Jahr vor Projektbeginn eine Mitteilung über die voraussichtliche Beitragshöhe erhalten.
- 4) Die Wiederverwendung von zuvor eingebauten Materialien wie Betonsteinpflaster und Pflasterplatten bedeutet gegenüber der Verwendung neuer Materialien erfahrungsgemäß sogar Mehrkosten, da die Materialien nach dem Ausbau mit Hand gereinigt und gestapelt werden müssen. Ein hoher Aufwand, flächentechnisch und zum Teil auch finanziell, muss für die Lagerung der Materialien betrieben werden, da sie während der gesamten Bauzeit des Abschnittes vorgehalten werden müssen. Neue Materialien werden erst im Moment des Gebrauchs geliefert.
- 5) Die Abstände der heute vorhandenen Straßenbeleuchtung (bis zu 100 m) entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard. Eine deutliche Verbesserung der Ausleuchtung des Straßenraumes ist für die Verkehrssicherheit erforderlich. Für die so notwendige Verdichtung der Leuchtenstandorte ist eine Erhöhung der Leuchtenanzahl unumgänglich. Als Folge der Verdichtung ergeben sich abweichende Leuchtenstandorte. Es werden alle Leuchten erneuert. Die Energiebilanz ist mit der Anzahl von 17 neuen Leuchten (42 Watt) und 9 alten Leuchten (80 Watt) als ausgeglichen anzusehen.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

- 6) Das Innenstadtkonzept der Stadt Rheine sieht Anwohnerparken nur innerhalb des Inneren Ringes vor. Anwohnerparken ist außerhalb des Inneren Ringes deshalb grundsätzlich nicht vorgesehen. Es besteht jedoch für die Anwohner die Möglichkeit, einen schriftlichen Antrag für Anliegerparken an die Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Dieser Antrag wird dann im Arbeitskreis Verkehr geprüft. Zu Bedenken bleibt jedoch, dass im Fall des genehmigten Anwohnerparkens Gäste oder Geschäftskunden widerrechtlich parken würden. Zur Zeit belaufen sich die jährlichen Kosten eines Anwohnerparkausweises auf 25 €.

- 7) Die Vorausleistung bzw. später der endgültige Beitrag ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des jeweiligen Bescheides zu zahlen. In besonderen Härtefällen kann auf Antrag der Beitrag gestundet bzw. in angemessenen Raten gegen Verzinsung abgetragen werden. Die Zinsen betragen nach der Abgabenordnung pro Monat 0,5 %.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 11

Die Eingabe ist als **Anlage 11** beigefügt.

Abwägung:

Eine Erneuerung des Kanals ohne die Erneuerung der Fahrbahn ist nicht sinnvoll, da außer dem Aufbruch für die Erneuerung des Kanals noch an mehreren Stellen Erneuerungen der Hausanschlüsse und der Einläufe vorgenommen werden müssen. Dies bedeutet, dass zusätzlich zum Längsaufbruch der Straße auch noch Querschläge geführt werden müssen. Gemäß Bodengutachten weißt die Elter Straße keinen den Verkehrsbelastungen entsprechenden Unterbau auf. In den Bereichen der Aufbrüche müssen nicht nur die Fahrbahndecke sondern auch der Unterbau erneuert werden. Durch die unterschiedliche Beschaffenheit von vorhandenem und neu eingebautem Unterbau sind Setzungen zu erwarten, die zu Schäden am Straßenbelag führen.

Die Fahrbahndecke der Elter Straße befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Sie weißt Schlaglöcher und Aufbrüche auf. Es wurde bereits eine Erkundung des vorhandenen Unterbaus durchgeführt. Der vorgefundene Asphalt ist teils teerhaltig. Der Unterbau (Kopfsteinpflaster unter dem Asphalt) entspricht keiner Bauklasse. Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbaus ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltplastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Sowohl der Anteil der Stadt Rheine als auch der Anteil der Beitragspflichtigen richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Bei der Elter Straße handelt es sich um eine Haupteerschließungsstraße. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand beträgt nach der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine für die einzelnen Teileinrichtungen:

Fahrbahn 50 %
Parkstreifen 70%
Gehwege 70 %

Beleuchtung 50 %
Oberflächenentwässerung 50 %
Grünanlagen 60 %

Der Bau von Grünbeeten erzeugt gegenüber dem Ausbau der Straße mit Asphalt keine Mehrkosten.

In der Untersuchung „Verkehrskonzept Musikerviertel“ wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Da sich die Grünbeete innerhalb des Parkstreifens befinden, ist mit erhöhten Emissionen durch anhaltende und anführende Fahrzeuge nicht zu rechnen.

Ein Durchfahrverbot für LKW (auch > 3,5 t) kann für die Elter Straße nicht eingerichtet werden, da die Elter Straße im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan als sonstige Sammelstraße ausgewiesen ist, die allerdings aufgrund der Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde schon vor dem Ausbau an der Grenze zur Einstufung als Anliegerstraße liegt. Durch den Ausbau erhält die Elter Straße die Klassifizierung als Anliegerstraße mit Sammelfunktion. Aus diesem Grund wird die Elter Straße im beitragsrechtlichen Sinne wie eine Haupterschließungsstraße abgerechnet.

Auf der Elter Straße wird der Verkehr aus den Wohnquartieren gesammelt und auf Hauptsammelstraßen wie Kardinal-Galen-Ring und Hemelter Straße abgeleitet.

Der Umbau der Elter Straße zu einer Tempo-30-Zone mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt und reduzierter Geschwindigkeit wirkt der Benutzung der Elter Straße als günstige Umfahrung der Signalanlagen sowohl von PKW wie für LKW entgegen und führt so auch zu einer Reduzierung des LKW-Anteils.

Ein Durchfahrverbot für LKW würde eine Belieferung ansässiger Geschäfte unmöglich machen.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 12

Die Eingabe ist als **Anlage 12** beigefügt.

Abwägung:

Der Beschluss zur Durchführung einer öffentlichen Bürgerversammlung durch die Stadt Rheine erfolgt im Zuge der Beratungen zur Offenlage der Straßenplanung. Dies ist am 22.09.2011 nicht beschlossen worden.

Die Eingaben, die in der Sitzung zu Protokoll gegeben wurden, werden unter Punkt 20 gewägt.

Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbau ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.

Die Abrechnung der Elter Straße richtet sich nach dem Kommunalabgabengesetz NW und der Satzung der Stadt Rheine über die Erhebung von Beiträgen nach §8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen.

Sowohl der Anteil der Stadt Rheine als auch der Anteil der Beitragspflichtigen richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Bei der Elter Straße handelt es sich um eine Haupterschließungsstraße. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand beträgt nach der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine für die einzelnen Teileinrichtungen:

Fahrbahn 50 %
Parkstreifen 70%
Gehwege 70 %
Beleuchtung 50 %
Oberflächenentwässerung 50 %
Grünanlagen 60 %

Die geplanten Grünbeete liegen zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn. Anders als in Wohngebieten, wo die Grünbeete direkt an der Grenze zum Wohngrundstück liegen und so eine ungehinderte Pflegemaßnahme durchgeführt werden kann, soll hier aufgrund der Lage der Grünbeete eine Pflege nicht angeboten werden. Die Pflege

übernimmt die TBR. Mit diesen Kosten werden die Anlieger nicht belastet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 13 und Eingabe 16

Die Eingaben ist als **Anlagen 13 und 16** beigefügt.

Abwägung:

Die Abstufung der Elter Straße von einer Hauptsammelstraße zu einer Anliegerstraße mit Sammelfunktion begründet sich mit der Veränderung des Straßennetzes im Laufe der Zeit. Früher war die Elter Straße eine bedeutende Achse, die in die Innenstadt führte. Die Hemelter Straße übernimmt nach ihrem Umbau diese Funktion. Bereits heute liegt die Elter Straße mit einer Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde an der Grenze zur Anliegerstraße. Der Ausbau der Elter Straße als Tempo-30-Zone und die Form des geplanten Ausbaus begründen sich aus den Aussagen des Gutachtens „Verkehrskonzept Musikerviertel“ der Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner aus dem Jahre 2005. So wird zum Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung eine Neuordnung des Straßenquerschnitts erfolgen. Die Fahrbahn wird in ihrer Breite von 8,00m auf 6,00 m reduziert.

Es wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen einen Wegfall des Grünbeetes und die Anlegung eines weiteren Parkstandes.

Generell hat die Stadt Rheine nicht dafür Sorge zu tragen, ausreichend Parkraum für Kunden anliegender Geschäfte zur Verfügung

zu stellen. Um dem allgemeinen Wunsch der Anlieger entgegen zu kommen und weiteren Parkraum an der Elter Straße zu schaffen, wird in Höhe des Hauses Nr. 45 noch ein weiteres Grünbeet in einen Parkstand umgewandelt. So entstehen in einem Umkreis von 60 m um das Geschäft 13 Parkmöglichkeiten. Um die Möglichkeit des ungehinderten Be- und Entladens des anliefernden LKWs auch bei Schulbusverkehr zu gewährleisten, wird ein 2,00 m breiter und 15 m langer Streifen in grauem Betonsteinpflaster angelegt.

Die Änderungen wurden in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt den Wegfall des Grünbeetes und die Anlegung des Angebotsstreifens.

Eingabe 14

Die Eingaben sind als **Anlage 14.1 bis 14.3** beigelegt.

Abwägung:

Die Bushaltestelle wird auf einer Länge von 40 m im Bereich zwischen dem Fußweg vor dem Haus Elter Straße 17 bis mittig der Turnhalle eingerichtet. Beschildert wird die Bushaltestelle wie folgt: Z 283-20 (Halteverbot rechtsweisend) am Weg und Z 283-30 (Halteverbot linksweisend) im Grünbeet, unter beiden Schilder wird zusätzlich der Hinweis Z 1042-36 (Schulbus, Mo–Fr, 7-16h) angebracht. Es erfolgt ebenfalls eine Abmarkierung als Parkstände.

So kann die Fläche außerhalb der Schulbuszeiten als Parkfläche (6 Stellplätze) genutzt werden.

Die Verlegung der Parkstände auf die gegenüberliegende Straßenseite ist wenig sinnvoll, da durch die Verschwenkungen der Fahrbahn zusätzlich Parkraum verloren geht.

Im Bereich der Haltestelle wird ein Hochbordanlage mit einer Höhe von 16 cm angelegt.

Die Änderung wurde in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Anlegung der Bushaltestelle.

Eingabe 15

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

Abwägung:

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 16

Siehe Abwägung der **Eingabe 13**.

Eingabe 17

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

Abwägung:

Generell hat die Stadt Rheine nicht dafür Sorge zu tragen, ausreichend Parkraum für Kunden anliegender Geschäfte zur Verfügung

zu stellen. Um dem allgemeinen Wunsch der Anlieger entgegen zu kommen und weiteren Parkraum an der Elter Straße zu schaffen, wird in Höhe des Hauses Nr. 55 noch ein weiteres Grünbeet in einen Parkstand umgewandelt.

Das Schaufenster ist von dem vor dem Geschäft gelegenen Gehweg ohne Probleme einsehbar.

Alle im öffentlichen Straßenraum befindlichen Stellplätze sind öffentlich und somit keinem bestimmten Gebäude und dessen Bewohner zugeordnet.

Im Kreuzungsbereich Glienhorststraße/Hohenkampstraße werden in Richtung Surenburgstraße beidseitig Grünbeete angelegt, um eine Einsicht in die Elter Straße bei Ein- bzw. Abbiegevorgängen zu gewährleisten. So können direkt an der Einmündung der beiden Straßen geparkte Fahrzeuge nicht mehr die Sicht verdecken.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Der häufig vorgebrachte Einwand, die Straße sei durch einen bestimmten Verkehr verschlissen worden (Schwerlastverkehr, Baufahrzeuge), steht der Beitragspflicht nicht entgegen. Auch ein solcher Verkehr gehört regelmäßig zur bestimmungsgemäßen Benutzung einer Straße.

Die Vorausleistung bzw. später der endgültige Beitrag ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des jeweiligen Bescheides zu zahlen. In besonderen Härtefällen kann auf Antrag der Beitrag gestundet bzw. in angemessenen Raten gegen Verzinsung abgetragen werden. Die Zinsen betragen nach der Abgabenordnung pro Monat 0,5 %.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 18

Die Eingabe ist als **Anlage 18** beigefügt.

Abwägung:

Aus verkehrlichen Gründen ist es nicht sinnvoll, dass Grünbeet vor dem Haus zu entfernen. Das Grünbeet ist im Bereich der Fahrbahnverschwenkung (Wechsel des Parkstreifens) Bestandteil eines Baumtores, dass auf diese Verschwenkung hinweist und zusätzlich zur Verdeutlichung der Tempo-30-Zone und zur Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt.

Das Geschäft besitzt 2 Schaufenster, die von der mittig gelegenen Eingangstür getrennt werden. Beide Schaufenster sind von dem vor dem Geschäft gelegenen Gehweg ohne Probleme einsehbar.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 19

Die Eingabe ist als **Anlage 19** beigefügt.

Abwägung:

- 1) Die Anlieger einer zu beplanenden Straße werden nach den „Richtlinien für die Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligungen von Planungen der Stadt Rheine vom 10. Oktober 1995“ durchgeführt. Hier wird geregelt, dass der Planentwurf zunächst in der Verwaltung ohne Beteiligung der Anlieger erstellt wird. Danach werden die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse und politischen Gremien informiert. Eine gesonderte schriftliche Benachrichtigung der Anlieger bzw. Grund-

stückseigentümer erfolgt in der Regel nicht. Die Unterrichtung über die Ziele und Zwecke der Planung von Stadtstraßen und Entwässerungseinrichtungen erfolgt durch eine 14-tägige Auslegung der Planunterlagen in den jeweiligen Diensträumen im Rathaus während der Öffnungszeiten. Im lokalen Teil der örtlichen Zeitungen ist auf den jeweiligen Veranstaltungstermin hinzuweisen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Beschluss des zuständigen Fachausschusses eine andere geeignete Form und ein anderer Ort für die Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt werden. Dies ist hier nicht erfolgt.

- 2) Die Abstufung der Elter Straße von einer Hauptsammelstraße zu einer Anliegerstraße mit Sammelfunktion begründet sich mit der Veränderung des Straßennetzes im Laufe der Zeit. Früher war die Elter Straße eine bedeutende Achse, die in die Innenstadt führte. Die Hemelter Straße übernimmt nach ihrem Umbau diese Funktion. Bereits heute liegt die Elter Straße mit einer Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde an der Grenze zur Anliegerstraße. Der Ausbau der Elter Straße als Tempo-30-Zone und die Form des geplanten Ausbaus begründen sich aus den Aussagen des Gutachtens „Verkehrskonzept Musikerviertel“ der Ingeniergesellschaft Schnüll Haller und Partner aus dem Jahre 2005. So wird zum Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung eine Neuordnung des Straßenquerschnitts erfolgen. Die Fahrbahn wird in ihrer Breite von 8,00m auf 6,00 m reduziert. Es wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.
- 3) Die Bebauung auf der Fläche Kämpers ist zu diesem Zeitpunkt bereits zu ca. 80 % abgeschlossen. Es ist zu erwarten, dass zum erwarteten Baubeginn im Frühjahr 2013 der Baufortschritt noch weiter erhöht hat. Es ist somit mit nur noch mit mäßigem bis geringem Baustellenverkehr für eine befristete Zeit zu rechnen. Für konkret entstehende Schäden gilt das Verursacherprinzip.
- 4) Für das Haus Elter Straße 45 ist eine Abbruchgenehmigung beantragt worden. Diese wurde von der Bauaufsichtsbehörde auch erteilt. Der Abriss des Hauses soll zeitgleich mit einer Neubebauung des Grundstücks erfolgen.
- 5)/6) Bei der Elter Straße handelt es sich um eine bereits beim Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes 1961 vorhandene und fertiggestellte Straße mit den Teileinrichtungen Fahrbahn, beidseitige Gehwege, Straßenentwässerung und Beleuchtung. Daher sind die Bestimmungen des Beitragsrechts nach dem Baugesetzbuch nicht anwendbar. Bei erneutem Ausbau (Erneuerung/Verbesserung) ei-

ner vorhandenen Erschließungsanlage sind Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz NW zu erheben.

Die bereits erstmals hergestellte Elter Straße ist insgesamt verschlissen. Die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte vorgenommenen baulichen Maßnahmen (z.B. Asphaltüberzug auf Kopfsteinpflaster der Fahrbahn, elektrische Straßenbeleuchtung) sind Maßnahmen der Unterhaltung und Instandsetzung gewesen, die die Stadt Rheine aus Unterhaltungsmitteln finanziert hat. Der Kanal (von Kardinal-Galen-Ring bis Basilikastraße), die Fahrbahn, die Straßenentwässerung und die Straßenbeleuchtung müssen aufgrund des schlechten Zustandes dringend erneuert werden. Es soll ein Parkstreifen mit Grünbeeten und Straßenbaumbepflanzung angelegt werden. Damit wird die Straße insgesamt im Sinne des § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NW) verbessert.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Sowohl der Anteil der Stadt Rheine als auch der Anteil der Beitragspflichtigen richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Bei der Elter Straße handelt es sich um eine Haupteerschließungsstraße. Der Anteil der Anlieger an dem Aufwand beträgt nach der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Rheine für die einzelnen Teileinrichtungen:

Fahrbahn 50 %
Parkstreifen 70%
Gehwege 70 %
Beleuchtung 50 %
Oberflächenentwässerung 50 %
Grünanlagen 60 %

- 7) Das Innenstadtkonzept der Stadt Rheine sieht Anwohnerparken nur innerhalb des Inneren Ringes vor. Anwohnerparken ist außerhalb des Inneren Ringes deshalb grundsätzlich nicht vorgesehen. Es besteht jedoch für die Anwohner die Möglichkeit, einen schriftlichen Antrag für Anliegerparken an die Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Dieser Antrag wird dann im Arbeitskreis Verkehr geprüft. Zu Bedenken bleibt jedoch, dass im Fall des genehmigten Anwohnerparkens Gäste oder Geschäftskunden widerrechtlich parken würden. Zur Zeit belaufen sich die jährlichen Kosten eines Anwohnerparkausweises auf 25 €.
- 8) Schäden, die durch den Abriss der Einfriedigungsmauer am vorhandenen Gehweg entstanden sind, wurden ausgebessert.

- 9) Zur Zeit ist die Elter Straße als Sammelstraße klassifiziert, liegt aber mit einer Belastung von 250 Kfz/Spitzenstunde genau wie die Basilikastraße an der Grenze zur Einstufung zur Anliegerstraße. Nach dem Umbau mit der Reduzierung der Fahrbahn wird die Elter Straße als Anliegerstraße mit Sammelfunktion geführt werden. Aus diesem Grund wird die Elter Straße im beitragsrechtlichen Sinne wie eine Haupteerschließungsstraße abgerechnet.
- 10) Um die Möglichkeit des ungehinderten Be- und Entladens des anliefernden LKWs auch bei Schulbusverkehr zu gewährleisten, wird ein 2,00 m breiter und 15 m langer Angebotstreifen in grauem Betonsteinpflaster angelegt. Dieser Streifen dient jedoch nicht als Parkstreifen.
- 11) Eine genaue Zeitangabe über die Länge der Baumaßnahme kann zur Zeit noch nicht gemacht werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch durch den Bau des Kanals die Bauzeit ca. 1 Jahr betragen wird.
- 12) Direkten Einfluss haben die Einwohner auf den Bauzeitenplan nicht. Die ausführende Firma und der zuständige Bauleiter sind bemüht, die Unannehmlichkeiten der Anlieger so gering wie möglich zu halten.
- 13) Eine Kostenübernahme für Ausfälle bei Geschäftsschließungen erfolgt seitens der Stadt Rheine nicht.
- 14) Eine Alternativplanung zu der hier vorgestellten Planung gibt es nicht.
- 15) Die Ausschreibung der Auskofferungsarbeiten wird in diesem Fall so erfolgen, dass das ausgebaute Kopfsteinpflaster in den Besitz der ausführenden Firma übergeht. Durch den Überzug des Kopfsteinpflasters mit Asphalt musste es zusätzlich vor der Asphaltierung mit Bitumen angespritzt werden und wurde dadurch erheblich verunreinigt. Eine Säuberung der Steine müsste einzeln mit Hand erfolgen was immense Kosten verursachen würde.
- 16)/27)28) Entsprechend der Straßenkategorie sind bezüglich der Beleuchtung bestimmte Beleuchtungsklassen einzusetzen. Aufgrund der vorhandenen Breite der Straßenparzelle wird eine Lichtpunkthöhe von 8,00 m empfohlen.
- 17) Die von der Elter Straße erschlossenen Grundstücke aus dem Baugebiet „Basilikastraße“ werden mit Straßenbaubeträgen belastet.
- 18) Der Begriff Teilumbau bezieht sich in dem Verkehrskonzept „Muskerviertel“ auf den Kreuzungsbereich Haydnstraße/Basilikastraße. Hier wird der Fahrbahnbereich verengt und eine Aufplasterung (Be-

tonsteinpflaster rot) angelegt. Die Parkstände werden niveaugleich angeordnet.

Gegensätzlich dazu werden die verbleibenden Bereiche der Elter Straße in Asphaltbauweise ausgeführt. Die Parkstände sind durch einen Hochbord von den Gehwegen getrennt.

- 19)/20)/26) Die Verbesserung nach dem Umbau liegt in der Reduzierung der Geschwindigkeit und dem reduzierten LKW-Anteil durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite. Die Erneuerung der Gehwege mit der Beseitigung der vorhandenen Schäden und der verschiedenen Pflastermaterialien sowie die Optimierung Beleuchtung sind ebenfalls Vorzüge der Erneuerung der Elter Straße. Alle diese Punkte tragen zur Erhöhung der Aufenthaltsfunktion, Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherung des Schulweges bei.
- 21) In der Untersuchung „Verkehrskonzept Musikerviertel“ wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.
- 22)/23) Die Asphaltdeckschicht der Basilikastraße wurde im Jahr des Ausbaus 2006 als ausreichend angesehen. Es wurde damals außer dem Kanal nur ein einzelnes Grünbeet angelegt und Parkstände auf der vorhandenen Asphaltdecke markiert. Die Fahrbahndecke der Elter Straße befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Sie weist Schlaglöcher und Aufbrüche auf. Es wurde bereits eine Erkundung des vorhandenen Unterbaus durchgeführt. Der vorgefundene Asphalt ist teils teerhaltig. Der Unterbau (Kopfsteinpflaster unter dem Asphalt) entspricht keiner Bauklasse.

Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbaus ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basalt-pflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich. Für alle Einbauten und Markierungen muss die Fahrbahn komplett erneuert werden.

- 24) In der Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen hat der Bauausschuss der Stadt Rheine am 01.07.2010 den Ausbau der Elter Straße beschlossen.
- 25) Eine Erneuerung des Kanals ohne die Erneuerung der Fahrbahn ist nicht sinnvoll, da außer dem Aufbruch für die Erneuerung des Kanals noch an mehreren Stellen Erneuerungen der Hausanschlüsse und der Einläufe vorgenommen werden müssen. Dies bedeutet, dass zusätzlich zum Längsaufbruch der Straße auch noch Querschläge geführt werden müssen. Gemäß Bodengutachten weißt die Elter Straße keinen den Verkehrsbelastungen entsprechenden Unterbau auf. In den Bereichen der Aufbrüche müssen nicht nur die Fahrbahndecke sondern auch der Unterbau erneuert werden. Durch die unterschiedliche Beschaffenheit von vorhandenem und neu eingebautem Unterbau sind Setzungen zu erwarten, die zu Schäden am Straßenbelag führen.
- 27) Die vorhandene Anzahl der Leuchten an der Elter Straße entspricht mit einem Abstand von bis zu 100 m nicht mehr dem heutigen Standard, mit dem Straßen ausgeleuchtet sein müssen (hier ein Abstand von ca. 40 m). Die Elter Straße hat durch die vorwiegende Wohnbebauung einen hohen Aufenthaltswert und ist auch Schulweg.
- 28) Die Abstände der heute vorhandenen Straßenbeleuchtung (bis zu 100 m) entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard. Eine deutliche Verbesserung der Ausleuchtung des Straßenraumes ist für die Verkehrssicherheit erforderlich. Für die so notwendige Verdichtung der Leuchtenstandorte ist eine Erhöhung der Leuchtenanzahl unumgänglich. Als Folge der Verdichtung ergeben sich abweichende Leuchtenstandorte. Es werden alle Leuchten erneuert. Die Energiebilanz ist mit der Anzahl von 17 neuen Leuchten (42 Watt) und 9 alten Leuchten (80 Watt) als ausgeglichen anzusehen.
- 29) Ein Durchfahrverbot für LKW kann für die Elter Straße nicht eingerichtet werden, da die Elter Straße im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan als sonstige Sammelstraße ausgewiesen ist, die allerdings aufgrund der Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde schon vor dem Ausbau an der Grenze zur Einstufung als Anliegerstraße liegt. Durch den Ausbau erhält die Elter Straße die Klassifizierung als Anliegerstraße mit Sammelfunktion. Aus diesem Grund wird die Elter Straße im beitragsrechtlichen Sinne wie eine Haupterschließungsstraße abgerechnet. Auf der Elter Straße wird der Verkehr aus den Wohnquartieren gesammelt und auf Hauptsammelstraßen wie Kardinal-Galen-Ring und Hemelter Straße abgeleitet. Der Umbau der Elter Straße zu einer Tempo-30-Zone mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt und reduzierter Geschwindigkeit wirkt der Benutzung der Elter Straße als günstige Umfahrung der Signalanlagen sowohl von PKW wie für LKW entgegen und führt so auch zu einer Reduzierung des LKW-Anteils.

Ein Durchfahrtsverbot für LKW würde eine Belieferung ansässiger Geschäfte unmöglich machen.

- 30) Ein Abhängen der Elter Straße vom Kardinal-Galen-Ring ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich, da sich eine ÖPNV Linie (Schulbusse) auf dieser Strecke befindet und zum anderen Verkehre aus den angrenzenden Wohnquartieren gesammelt und auf den Kardinal-Galen-Ring abgeleitet werden.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 20

Die Eingabe ist als **Anlage 20** beigefügt.

Abwägung:

- 1) Ein Durchfahrtsverbot für LKW kann für die Elter Straße nicht eingerichtet werden, da die Elter Straße im aktualisierten Verkehrsentwicklungsplan als sonstige Sammelstraße ausgewiesen ist, die allerdings aufgrund der Verkehrsbelastung von 250 Kfz/Spitzenstunde schon vor dem Ausbau an der Grenze zur Einstufung als Anliegerstraße liegt. Durch den Ausbau erhält die Elter Straße die Klassifizierung als Anliegerstraße mit Sammelfunktion. Aus diesem Grund wird die Elter Straße im beitragsrechtlichen Sinne wie eine Haupterschließungsstraße abgerechnet.

Auf der Elter Straße wird der Verkehr aus den Wohnquartieren gesammelt und auf Hauptsammelstraßen wie Kardinal-Galen-Ring und Hemelter Straße abgeleitet.

Der Umbau der Elter Straße zu einer Tempo-30-Zone mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt und reduzierter Geschwindigkeit wirkt der Benutzung der Elter Straße als günstige Umfahrung der Signalanlagen sowohl von PKW wie für LKW entgegen und führt so auch zu einer Reduzierung des LKW-Anteils.

Ein Durchfahrtsverbot für LKW würde eine Belieferung ansässiger Geschäfte unmöglich machen.

- 2) Eine Erneuerung des Kanals ohne die Erneuerung der Fahrbahn ist nicht sinnvoll, da außer dem Aufbruch für die Erneuerung des Kanals

noch an mehreren Stellen Erneuerungen der Hausanschlüsse und der Einläufe vorgenommen werden müssen. Dies bedeutet, dass zusätzlich zum Längsaufbruch der Straße auch noch Querschläge geführt werden müssen. Gemäß Bodengutachten weißt die Elter Straße keinen den Verkehrsbelastungen entsprechenden Unterbau auf. In den Bereichen der Aufbrüche müssen nicht nur die Fahrbahndecke sondern auch der Unterbau erneuert werden. Durch die unterschiedliche Beschaffenheit von vorhandenem und neu eingebautem Unterbau sind Setzungen zu erwarten, die zu Schäden am Straßenbelag führen.

Die Asphaltdeckschicht der Basilikastraße wurde im Jahr des Ausbaus 2006 als ausreichend angesehen. Es wurde damals außer dem Kanal nur ein einzelnes Grünbeet angelegt und Parkstände auf der vorhandenen Asphaltdecke markiert.

- 3) Die Straßenentwässerung verläuft in der Rinne entlang der Fahrbahn mittels in der Rinne eingelassenen Einläufe. Der Gehweg ist in Richtung Rinne/Fahrbahn geneigt.
- 4) Verkehrliche Gründe sprechen nicht gegen den Wegfall des Grünbeetes.
- 5)/6) Die vorhandene Anzahl der Leuchten an der Elter Straße entspricht mit einem Abstand von bis zu 100 m nicht mehr dem heutigen Standard, mit dem Straßen ausgeleuchtet sein müssen (hier ein Abstand von ca. 40 m). Die Elter Straße hat durch die vorwiegende Wohnbebauung einen hohen Aufenthaltswert und ist auch Schulweg.
Aufgrund der notwendigen Verdichtung der Leuchtenstandorte ist eine Erhöhung der Leuchtenanzahl unumgänglich. Um eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit zu erreichen, werden alle Leuchten erneuert. Die Energiebilanz ist mit der Anzahl von 17 neuen Leuchten (42 Watt) und 9 alten Leuchten (80 Watt) als ausgeglichen anzusehen.
Der Austausch von Leuchtenköpfen der vorhandenen Peitschenleuchten ist daher nicht zielführend.
- 7) Die geplanten Grünbeete liegen zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn. Anders als in Wohngebieten, wo die Grünbeete direkt an der Grenze zum Wohngrundstück liegen und so eine ungehinderte Pflegemaßnahme durchgeführt werden kann, soll hier aufgrund der Lage der Grünbeete eine Pflege nicht angeboten werden. Die Pflege übernimmt die TBR. Mit diesen Kosten werden die Anlieger nicht belastet.

Eine endgültige Entscheidung über die Baumart wurde noch nicht gefällt. Die Bäume sollen schmalkronig sein und säulenförmig wachsen.
- 8)/17) Die Anlieger einer zu beplanenden Straße werden nach den „Richtlinien für die Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligungen von Planungen der Stadt Rheine vom 10. Oktober 1995“

durchgeführt. Hier wird geregelt, dass der Planentwurf zunächst in der Verwaltung ohne Beteiligung der Anlieger erstellt wird. Danach werden die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse und politischen Gremien informiert. Eine gesonderte schriftliche Benachrichtigung der Anlieger bzw. Grundstückseigentümer erfolgt in der Regel nicht. Die Unterrichtung über die Ziele und Zwecke der Planung von Stadtstraßen und Entwässerungseinrichtungen erfolgt durch eine 14-tägige Auslegung der Planunterlagen in den jeweiligen Diensträumen im Rathaus während der Öffnungszeiten. Im lokalen Teil der örtlichen Zeitungen ist auf den jeweiligen Veranstaltungstermin hinzuweisen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Beschluss des zuständigen Fachausschusses eine andere geeignete Form und ein anderer Ort für die Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt werden. Dies ist hier nicht erfolgt.

Eine frühzeitige Information der Anlieger über geplante Straßenbaumaßnahmen mit den dazugehörigen voraussichtlichen Kosten für die Anlieger soll optimiert werden. Kurzfristig mit Aufstellung des Haushaltsplanes 2013 ist eine Veröffentlichung der Beitragsprojekte auf den Internetseiten der Stadt Rheine vorgesehen. Mittelfristig – insbesondere bei Erneuerung/Verbesserung von Straßen – ist vorgesehen, dass die Anlieger ca. 1 Jahr vor Projektbeginn eine Mitteilung über die voraussichtliche Beitragshöhe erhalten.

- 9) Das Parken auf der Straße erfolgt auf dem angelegten Parkstreifen.
Es entfallen insgesamt 10 Grünbeete zugunsten von zusätzlichem Parkraum.
- 10) Das Innenstadtkonzept der Stadt Rheine sieht Anwohnerparken nur innerhalb des Inneren Ringes vor. Anwohnerparken ist außerhalb des Inneren Ringes deshalb grundsätzlich nicht vorgesehen. Es besteht jedoch für die Anwohner die Möglichkeit, einen schriftlichen Antrag für Anliegerparken an die Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Dieser Antrag wird dann im Arbeitskreis Verkehr geprüft. Zu Bedenken bleibt jedoch, dass im Fall des genehmigten Anwohnerparkens Gäste oder Geschäftskunden widerrechtlich parken würden. Zur Zeit belaufen sich die jährlichen Kosten eines Anwohnerparkausweises auf 25 €.
- 11) Um die Möglichkeit des ungehinderten Be- und Entladens des anliefernden LKWs auch bei Schulbusverkehr zu gewährleisten, wird ein 2,00 m breiter und 15 m langer Angebotstreifen in grauem Betonsteinpflaster angelegt. Dieser Streifen dient jedoch nicht als Parkstreifen.

- 12)/13) Die Genehmigung der Turnhalle ist durch die Bauordnung der Stadt Rheine erfolgt.
- 15) Schäden, die durch den Abriss der Einfriedigungsmauer am vorhandenen Gehweg entstanden sind, wurden ausgebessert.
- 16) Eine Alternativplanung zu der hier vorgestellten Planung gibt es nicht.
Der Ausbau der Elter Straße als Tempo-30-Zone und die Form des geplanten Ausbaus begründen sich aus den Aussagen des Gutachtens „Verkehrskonzept Musikerviertel“ der Ingeniergesellschaft Schnüll Haller und Partner aus dem Jahre 2005. So wird zum Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung eine Neuordnung des Straßenquerschnitts erfolgen. Die Fahrbahn wird in ihrer Breite von 8,00m auf 6,00 m reduziert.
- Es wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.
- 18) Die Asphaltdeckschicht der Basilikastraße wurde im Jahr des Ausbaus 2006 als ausreichend angesehen. Es wurde damals außer dem Kanal nur ein einzelnes Grünbeet angelegt und Parkstände auf der vorhandenen Asphaltdecke markiert.
Die Fahrbahndecke der Elter Straße befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Sie weist Schlaglöcher und Aufbrüche auf. Es wurde bereits eine Erkundung des vorhandenen Unterbaus durchgeführt. Der vorgefundene Asphalt ist teils teerhaltig. Der Unterbau (Kopfsteinpflaster unter dem Asphalt) entspricht keiner Bauklasse.
Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbaus ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.
Für alle Einbauten und Markierungen muss die Fahrbahn komplett erneuert werden.
- 19) Für das Haus Elter Straße 45 ist eine Abbruchgenehmigung beantragt worden. Diese wurde von der Bauaufsichtsbehörde auch erteilt. Der Abriss des Hauses soll zeitgleich mit einer Neubebauung des Grundstücks erfolgen.

- 20) Eine Deckenerneuerung ohne Erneuerung des Unterbau ist aufgrund der Ergebnisse des Bodengutachtens als nicht möglich anzusehen. In großen Bereichen der Elter Straße befindet sich direkt unter der Fahrbahndecke eine Schicht aus Basaltpflastersteinen (Kopfsteinpflaster). Ein Lösen der Deckschicht ist technisch problemlos möglich. Durch die Unregelmäßige Oberfläche des Pflasters ist ein regelgerechtes Aufbringen der neuen Deckschicht hingegen nicht möglich.

Eine Markierung von Parkständen an beiden Seiten der Fahrbahn der Elter Straße ist aus Platzgründen nicht möglich. Parkstände haben eine Mindestbreite von 2,00 m. Die bei der Anlegung von beidseitigen Parkstreifen verbleibende Fahrbahnbreite von 4,00 m ist für eine Sammelstraße wie die Elter Straße zu gering.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 21

Die Eingabe ist als **Anlage 21** beigefügt.

Abwägung:

Die Anlieger einer zu beplanenden Straße werden nach den „Richtlinien für die Durchführung von Öffentlichkeitsbeteiligungen von Planungen der Stadt Rheine vom 10. Oktober 1995“ durchgeführt. Hier wird geregelt, dass der Planentwurf zunächst in der Verwaltung ohne Beteiligung der Anlieger erstellt wird. Danach werden die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse und politischen Gremien informiert. Eine gesonderte schriftliche Benachrichtigung der Anlieger bzw. Grundstückseigentümer erfolgt in der Regel nicht. Die Unterrichtung über die Ziele und Zwecke der Planung von Stadtstraßen und Entwässerungseinrichtungen erfolgt durch eine 14-tägige Auslegung der Planunterlagen in den jeweiligen Diensträumen im Rathaus während der Öffnungszeiten. Im lokalen Teil der örtlichen Zeitungen ist auf den jeweiligen Veranstaltungstermin hinzuweisen. In besonderen Ausnahmefällen kann auf Beschluss des zuständigen Fachausschusses eine andere geeignete Form und ein anderer Ort

für die Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt werden. Dies ist hier nicht erfolgt.

Der Ausbau der Elter Straße als Tempo-30-Zone und die Form des geplanten Ausbaus begründen sich aus den Aussagen des Gutachtens „Verkehrskonzept Musikerviertel“ der Ingeniergesellschaft Schnüll Haller und Partner aus dem Jahre 2005. So wird zum Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung eine Neuordnung des Straßenquerschnitts erfolgen. Die Fahrbahn wird in ihrer Breite von 8,00m auf 6,00 m reduziert. Es wird ausdrücklich die Anlegung von Begrünung durch Straßenbäume im Zuge des Umbaus der Elter Straße gefordert. Die Parkstreifen werden durch die Anlegung der Grünbeete mit Baumbepflanzung verdeutlicht. Aufgrund vieler Nachfragen nach erhöhtem Parkraum, wurden einige Grünbeete zugunsten weiterer Parkstände entfernt. Die verbleibenden Grünbeete sollten jedoch mit Straßenbäumen bepflanzt werden, gerade um den Baumtoren auch die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu geben und bei den anderen Grünbeeten eine bessere Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Das Kommunalabgabengesetz verpflichtet die Gemeinden, Straßenbaubeiträge für die Erneuerung/Verbesserung von Anbaustraßen zu erheben.

Zum Ersatz des Aufwandes sind daher Straßenbaubeiträge als Gegenleistung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße zu zahlen.

Eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme ist mit typischen Gebrauchsvorteilen an der Straße verbunden. Anstatt der verschlissenen, den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Anlage bietet die neue Anlage eine auf Jahre hinaus intakte und sichere Erschließung.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 22

Die Eingabe ist als **Anlage 22.1** bis **22.7** beigefügt.

Abwägung:

Nach Aussage des Landesbetriebes Straßenbau NRW ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Kardinal-Galen-Ring/Hemelter Straße auch weiterhin gegeben.

Die Haushaltsmittel zum Bau der Elter Straße sind bereitgestellt.

Die Brucknerstraße kann von Fußgängern von der Elter Straße bis zum Kreuzungsbereich genutzt werden. Durch den Ausbau der Elter Straße ändert sich an dieser Situation nichts.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Zu II: Bauprogramm

Die „Elter Straße“ von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße befindet sich im Bereich von Kardinal-Galen-Ring bis zur Lortzingstraße im Geltungsbereich des Bebauungspläne Nr. 223 Kennwort „Brucknerstraße/Lortzingstraße“. Der weitere Verlauf der „Elter Straße“ von Lortzingstraße bis Surenburgstraße liegt außerhalb der Bebauungsplangebiete.

Die bebaubaren Parzellen an der „Elter Straße“ von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße sind bis auf 2 durchgehend bebaut.

Der Ausbau der „Elter Straße“ von Kardinal-Galen-Ring bis zum Kreisverkehr Surenburgstraße/Hemelter Straße ist im Investitionsprogramm für 2012 vorgesehen, der Baubeginn wird voraussichtlich im Frühjahr 2013 erfolgen.

Die Planung sieht einen Ausbau im Separationsprinzip mit asphaltierter Fahrbahn vor.

Beidseitig der Fahrbahn werden Gehwege in grauen Betonsteinpflasterplatten, d= 8 cm, angelegt. Die Gehwege werden von Rundborden r=5 cm von der Fahrbahn getrennt. Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster, d= 8cm hergestellt.

Die Parkstreifen werden wie die Fahrbahn in Asphalt hergestellt. Die Parkstände erhalten zur Einteilung eine Markierung. Zur Verdeutlichung des Parkstreifens und zur Abgrenzung zur Fahrbahn werden Grünbeete angelegt. Die entstehenden Baumtore haben eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.

Die Entwässerung erfolgt über Entwässerungsrinnen mit Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen und neu gebauten Kanal.

Der Belag, die zugehörigen Beleuchtungseinrichtungen und die zugehörigen Entwässerungseinrichtungen entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von Sammelstraßen im Stadtgebiet.

Anlagen:

Eingaben der Anlieger
Lageplanverkleinerungen