

Vorlage Nr. 269/14

Betreff: **Ausbau des Lindvennweges 3.BA von Nielandstraße bis östlicher Ernteweg und des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Lindvennweg/Nielandstraße/Nordstraße (53014-3704)**

I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

II. Bauprogramm

Status: öffentlich

Beratungsfolge

Bauausschuss	24.06.2014	Berichterstattung durch:	Herrn Kuhlmann Herrn Schröer					
TOP	Abstimmungsergebnis							
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.	z. K.	vertagt	verwiesen an:

Betroffene Produkte

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

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

--

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich
Ergebnisplan		Investitionsplan		
Erträge		Einzahlungen 73.500 €		
Aufwendungen 8505 €		Auszahlungen 215.000€		
Finanzierung gesichert				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
durch				
<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-3704				
<input type="checkbox"/> Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt				
<input type="checkbox"/> sonstiges (siehe Begründung)				

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Beschluss des Bauausschusses:

1. Der Bauausschuss beschließt das nachfolgende Bauprogramm für den Ausbau des Lindvennweges 3. BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg in der Breite der heute vorhandenen Straßenparzelle.
2. Der Bauausschuss beschließt den Bau eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich Lindvennweg, Nielandstraße und Nordstraße:
3. Der Bauausschuss beauftragt die Verwaltung, für die im Bebauungsplan ausgewiesene Verkehrsfläche, die für den Ausbau nicht mehr benötigt wird, einen Rückkauf zu verhandeln.

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken

Einzelne Beschlussvorschläge siehe Begründung.

Zu II: Bauprogramm

1. Lindvennweg 3. BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg

Der Bauausschuss beschließt das nachfolgende Bauprogramm für den Ausbau des Lindvennweges 3. BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg in der Breite der heute vorhandenen Straßenparzelle:

Es ist ein Ausbau im Separationsprinzip vorgesehen.

1. Fahrbahn aus einer Decke aus Asphalt mit Unterbau
2. Gehwege aus grauen Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster mit Unterbau
3. Grünbeete mit Unterpflanzung
4. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
5. Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

2. Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich Lindvennweg, Nielandstraße und Nordstraße:

Der Bauausschuss beschließt den Bau eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich Lindvennweg, Nielandstraße und Nordstraße:

Es ist ein Ausbau im Separationsprinzip vorgesehen.

1. Fahrbahn aus einer Decke aus Asphalt mit Unterbau
2. Innenring mit einer Aufkantung und Natursteinpflaster mit Unterbau
3. Kreismittelinsel mit Begrünung
4. Gehwege aus grauen Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau
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 des Lindvennweges 3.BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg fand in der Zeit vom 31. März bis 15. April 2014 in den Räumen der Technischen Betriebe Rheine (Planung) im Neuen Rathaus statt. Des Weiteren wurde am 02. Juni 2014 ein Ortstermin abgehalten.

Während der Offenlage gingen folgende Änderungswünsche bzw. Eingaben ein.

Die Eingaben sind als Anlage beigefügt.

Eingabe 1

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

Abwägung:

Der Verlauf der 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

Im Fall des Lindvennweges 3. BA soll mit der gemeinsamen Ausschreibung mit dem 2. BA ein kostengünstigeres Angebot eingeholt werden.

Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 2

Die Eingabe ist **Anlage 2** beigelegt.

Abwägung:

Aus verkehrstechnischer Sicht und nach erneuter lichttechnischer Prüfung wurde festgestellt, dass eine Versetzung der Leuchte möglich ist, auch wenn eine Beeinträchtigung des Anliegers durch einfallendes Licht am bisher vorgesehenen Standort nicht gesehen wird.

Bezüglich der Versetzung einer Leuchte wurde ein weiterer Anlieger zwecks einer gewünschten Beteiligung angeschrieben. Der Anlieger ist mit der Verschiebung der Leuchte einverstanden.

Die Änderung wurde in den Plan der Abwägung eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Versetzung der Leuchte.

Eingabe 3

Die Eingabe ist **Anlage 3** beigelegt.

Abwägung:

Der Verlauf der 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

Im Fall des Lindvennweges 3. BA soll mit der gemeinsamen Ausschreibung mit dem 2. BA ein kostengünstigeres Angebot eingeholt werden.

Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 4

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

Abwägung:

Der erstmalige Ausbau des Lindvennweges (heute 3. BA) erfolgte in den Jahren 1974/1975. Dies bedeutet, dass der Lindvennweg bisher eine Lebensdauer von 40 Jahren aufweist.

Im Fall des Lindvennweges 3. BA soll mit der gemeinsamen Ausschreibung mit dem 2. BA ein kostengünstigeres Angebot eingeholt werden.

Ein späterer Ausbau (in einigen Jahren) könnte durch die geringeren Massen höhere Kosten zur Folge haben.

Einhüftiges Parken auf den Gehwegen (NICHT ZULÄSSIG) führt zu Schäden am Belag.

Die Fragen zielen insgesamt darauf ab, ob die Maßnahme durchgeführt werden muss und aufgrund welcher Gesetzesgrundlage.

Sofern die Maßnahme durchgeführt werden muss, wovon aufgrund der derzeitigen technischen Beurteilung auszugehen ist, muss eine Unterscheidung zwischen erstmaliger endgültiger Herstellung, also einer Maßnahme nach dem Baugesetzbuch, für die Erschließungsbeiträge erhoben werden, einer Maßnahme nach Straßenbaubeitragsrecht (§ 8 KAG), für die Straßenbaubeiträge erhoben werden, und einer reinen Instandhaltungsmaßnahme, die beitragsfrei wäre, getroffen werden.

Eine erstmalige endgültige Herstellung von Erschließungsanlagen nach dem Baugesetzbuch liegt hier nicht vor, da die erstmalige Erschließung dieses Bereichs bereits Mitte der 70er Jahre erfolgt ist.

Maßnahmen nach § 8 KAG umfassen lt. Gesetzestext die Herstellung, die Anschaffung, die Erweiterung und die Verbesserung von Anlagen. Der für die Anlage „Lindvennweg 3. BA“ verwendete Begriff „Erneuerung“ ist explizit in § 8 KAG nicht enthalten. Der Begriff „Erneuerung“ dient dazu, die Maßnahme sprachlich von der „erstmaligen endgültigen“ Herstellung nach Baugesetzbuch und der reinen Instandhaltung abzugrenzen und somit als „nochmalige“ Herstellung dem Straßenbaubeitragsrecht nach § 8 KAG zuzuordnen. Maßgeblich ist für die Beitragserhebung nicht die Bezeichnung der Maßnahme, sondern die Ausführung.

Eine Erneuerung liegt vor, wenn eine abgenutzte (verschlissene) Anlage durch eine neue Anlage von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktioneller Aufteilung der Fläche und gleichwertiger Befestigungsart ersetzt wird, also eine „nochmalige“ Herstellung erfolgt.

Grundsätzlich ist ein durch jahre- bzw. jahrzehntelange Nutzung verursachter Verschleiß geeignet, eine Erneuerungsbedürftigkeit zu begründen.

Zum einen ist die bereits erfolgte Nutzungszeit von ca. 40 Jahren ein Indiz dafür, dass eine Erneuerung erfolgen muss, zum anderen wurde durch Probebohrungen und örtliche Begehungen durch Ingenieure der technischen Betriebe Rheine festgestellt, dass die Anlage als verschlissene angesehen werden muss. Bei einer Nutzungszeit von mehr als 50 Jahren ist lediglich kein konkreter Nachweis über die Verschlisseneit mehr erforderlich, was nicht bedeutet, dass eine Straße nicht bereits nach erheblich geringerer Zeit abgenutzt sein kann. Aufgrund der derzeit bekannten Fakten liegt für diese Anlage eine Beitragsfähigkeit nach § 8 KAG vor.

Nach § 3 Abs. 4 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen ist für die Beitragserhebung von einer Anliegerstraße auszugehen, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch eine private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dient.

Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen:

- Der Lindvennweg wird als Anliegerstraße mit Sammelfunktion der anschließenden Baugebiete eingestuft. Der Abschreibungszeitraum einer Haupt- und Sammelstraße beträgt 40 Jahre, der einer Anliegerstraße 50 Jahre.

- In der Straßendatenbank der Stadt Rheine werden Straßenschäden aufgenommen und die Reparatur dokumentiert. Letztmalig wurde in 2013 als Unterhaltungsmaßnahme die Fahrbahn angespritzt und mit Splitt versehen. Der Verlauf der 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen. Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.
- Die Zuordnung einer Bauklasse hat bei der Planung des Lindvennweges Anfang der 70er Jahre nicht stattgefunden. Der Bau begann mit der Auftragsbestätigung am 26. November 1974 und wurde mit der Abnahme am 30. Juni 1975 beendet. Die erste RStO erschien im Jahr 1975. Es ist davon auszugehen, dass keine Einteilung in eine Bauklasse erfolgt ist.
- Planungsunterlagen über den Lindvennweg sind nicht mehr aufzufinden. Eine Aufbewahrungsfrist für Planungsakten gibt es nicht (Bauakten 30 Jahre). So ist auch nicht nachzuvollziehen, ob eine Verkehrszählung stattgefunden hat und mit welchem Ergebnis.
- Eine Ende Mai/Anfang Juni erfolgte eine Geschwindigkeitsmessung/Verkehrszählung hat folgende Werte ergeben:
DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr):
Richtung Nielandstraße – Ernteweg 337 Fahrzeuge (alle Klasse)
Richtung Ernteweg - Nielandstraße 520 Fahrzeuge (alle Klassen)
- Es liegen keine Daten über Fußgängerzahlen vor, da selbst wenn man eine Zählung über 24 Stunden durchführen würde (es ist nicht vorgesehen Fußgängerzahlen hochzurechnen), wären die Ergebnisse sicher nicht repräsentativ, da diese Zahlen u. a. sehr wetterabhängig sind. Eine Zählung an 24 Stunden über Tage steht in keinem Verhältnis zu ihren Nutzen, da sie händisch vorgenommen werden müsste und kein Fußgängerzählgerät vorhanden ist.
- Ja, es wurde ein geotechnischer Bericht des Lindvennweges von Thiestraße bis Ernteweg erstellt.

- Nein, denn es hat nach den Erkenntnissen der Verwaltung keine Einschätzung der notwendigen Bauklasse und Nutzungsdauer (Belastung) gegeben.
- Aus dem Abnahmeprotokoll vom 30. Juni 1975 geht hervor, dass alle erkannten Mängel beseitigt worden sind und die Straße als mängelfrei abgenommen wurde.
- Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.
- Nein, nur für den Zustand des Straßenaufbaus (geotechnischer Bericht).
- Aufgrund der durchgeführten Bodenuntersuchung wurde festgestellt, dass oberhalb des Erdplanums ein frostsicherer Oberbau von mindestens 55 cm (5 cm Zuschlag für ungünstige Wasserverhältnisse) eingebaut werden sollte. Ein frostsicherer Aufbau ist bei einer Deckensanierung, bzw. Aufbau auf den vorhandenen Unterbau im untersuchten Streckenabschnitt auf Grund der geringen Schichtmächtigkeiten im vorhandenen Oberbau gem. RStO 12 auf dem gesamten untersuchten Abschnitt nicht gewährleistet. Aus diesem Grund wird für diesen Bereich ein Vollausbau empfohlen.
- Da eine Instandsetzung der Straße Lindvennweg 3. BA nicht in Frage kommt, wurde auch kein Kostenvergleich erstellt.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 5

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

Abwägung:

In der Planung der Offenlage wurde eine Fahrbahnbreite von 5,50 m ausgewiesen, um das Parken auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Um die Fahrbahn in dieser Breite anlegen zu können, muss die gesamte breite der Straßenparzelle gemäß B-Plan genutzt werden, da sonst die Gehwege eine zu geringe Breite aufweisen. Es ergeben sich so Breiten von 2,25 m.

Gründerwerb ist für die Umsetzung der vorliegenden Planung nicht nötig, da sich die benötigte Verkehrsfläche bereits seit Jahren im Besitz der Stadt Rheine befindet.

In der aktuellen Planung zur Abwägung erfolgt der Ausbau in den Grenzen der vorhandenen Straßenparzelle mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,10 m, und Gehwegbreiten von ca. 1,50 m bis 1,6 m. Durch die geringere Fahrbahnbreite besteht vermehrt die Problematik, dass einhüftig auf dem Gehweg geparkt wird.

Das Parken auf dem Gehweg ist generell unzulässig. Die Mehrbelastung durch parkende Fahrzeuge führt zu Schäden an den Gehwegen.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis und beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 6

Die Eingabe ist **Anlage 6** beigelegt.

Abwägung:

In der vorliegenden Planung der Abwägung wird die Fahrbahn in der heute vorhandenen Breite von ca. 5,10 m vom Kreisverkehr bis zum Ernteweg geführt. Eine Verengung der Fahrbahn findet im Einmündungsbereich Ernteweg/Lindvennweg erfolgt nicht.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 7

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

Abwägung:

Der Lindvennweg ist eine Anliegerstraße, nimmt aber auch Verkehre aus dem Wohngebiet Dannenkamp und Gröns Esch auf, die zur Rheiner Straße geleitet werden.

Der Verlauf der 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

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

Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.

Von den technischen Betrieben Rheine wurden im Vorfeld der geotechnischen Untersuchung zwei Schürfen durchgeführt. Des Weiteren erfolgten danach 3 Kern- und Sondierbohrungen an den Stellen:

- 1) mittig vor Nielandstraße 64 (Seite Lindvennweg)
- 2) im Bereich der Grundstücksgrenze Lindvennweg 45/46
- 3) Kreuzungsbereich Lindvennweg/Norgerweg/Ernteweg

Die Untersuchung liefert einen detaillierten Überblick über den vorhandenen Aufbau der Straße.

Die geänderte Planung weist Gehwegbreiten von ca. 1,50 m bis 1,60 m und eine Fahrbahnbreite von ca. 5,10 m auf. Durch diese Fahrbahnbreite werden weiterhin PKW einhüftig auf dem Gehweg stehen, was nach StVO nicht erlaubt ist.

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitssessung in Höhe der Zufahrt von Haus Nr. 45 haben gezeigt, dass mit einer V_{85} von 39 km/h das Geschwindigkeitsniveau noch akzeptabel ist. In die Planung werden die gewünschten wechselseitigen Grünbeete dennoch übernommen.

Die Änderungen wurden in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 8

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

Abwägung:

Der Verlauf der 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

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

Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.

Von den technischen Betrieben Rheine wurden im Vorfeld der geotechnischen Untersuchung zwei Schürfen durchgeführt. Desweiteren erfolgten danach 3 Kern- und Sondierungsbohrungen an den Stellen:

- 1) mittig vor Nielandstraße 64 (Seite Lindvennweg)
- 2) im Bereich der grundstücksgrenze Lindvennweg 45/46
- 3) Kreuzungsbereich Lindvennweg/Norgerweg/Ernteweg

Die Untersuchung liefert einen detaillierten Überblick über den vorhandenen Aufbau der Straße.

Die geänderte Planung weist Gehwegbreiten von ca. 1,50 m bis 1,60 m und eine Fahrbahnbreite von ca. 5,10 m auf. Durch diese Fahrbahnbreite werden weiterhin PKW einhüftig auf dem Gehweg stehen, was nach StVO nicht erlaubt ist.

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung in Höhe der Zufahrt von Haus Nr. 45 haben gezeigt, dass mit einer V_{85} von 39 km/h das Geschwindigkeitsniveau noch akzeptabel ist. In die Planung werden die gewünschten wechselseitigen Grünbeete dennoch übernommen.

Die Änderungen wurden in den Ausbauplan eingearbeitet.

Grunderwerb ist für die Umsetzung der vorliegenden Planung nicht nötig, da sich die benötigte Verkehrsfläche bereits seit Jahren im Besitz der Stadt Rheine befindet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 9

Die Eingabe ist **Anlage 9** beigelegt.

Abwägung:

Der Verlauf der 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 Was-

sers 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

Im Fall des Lindvennweges 3. BA soll mit der gemeinsamen Ausschreibung mit dem 2. BA ein kostengünstigeres Angebot eingeholt werden.

Von den technischen Betrieben Rheine wurden im Vorfeld der geotechnischen Untersuchung zwei Schürfen durchgeführt. Des Weiteren erfolgten danach 3 Kern- und Sondierbohrungen an den Stellen:

- 1) mittig vor Nielandstraße 64 (Seite Lindvennweg)
- 2) im Bereich der Grundstücksgrenze Lindvennweg 45/46
- 3) Kreuzungsbereich Lindvennweg/Norgerweg/Ernteweg

Die Untersuchung liefert einen detaillierten Überblick über den vorhandenen Aufbau der Straße.

Trotz umfangreicher Recherche war es nicht möglich Unterlagen über Vorgänge die Entschädigung von Manöverschäden betreffend aufzufinden.

Die geänderte Planung weist Gehwegbreiten von ca. 1,50 m bis 1,60 m und eine Fahrbahnbreite von ca. 5,10 m auf. Durch diese Fahrbahnbreite werden weiterhin PKW einhüftig auf dem Gehweg stehen, was nach StVO nicht erlaubt ist.

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung in Höhe der Zufahrt von Haus Nr. 45 haben gezeigt, dass mit einer V_{85} von 39 km/h das Geschwindigkeitsniveau noch akzeptabel ist. In die Planung werden die gewünschten wechselseitigen Grünbeete dennoch übernommen.

Die Änderungen wurden in den Ausbauplan eingearbeitet.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 10

Die Eingabe ist als **Anlage 10** 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 insbesondere die Folgen der jahrelangen Benutzung und weniger die Konsequenz kurzzeitiger Belastungen.

Um die Verkehrssicherheit einer Straße mit bereits vorhandenen Schäden zu gewährleisten, sind kontinuierliche Unterhaltungsmaßnahmen notwendig. Die Unterhaltungsmaßnahmen beseitigen die Schäden nicht, sondern setzen die Straße nur kurzfristig wieder in Stand. Im Verlauf der Zeit erhöht sich die Frequenz und die Maßnahmen werden immer umfangreicher und somit kostenaufwendiger.

Es wurde in einer Verkehrszählung die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten ermittelt. Die Zählung ergab eine V_{85} von 39 km/h. Es kann hier nicht von enormen Geschwindigkeitsverstößen oder Raserei gesprochen werden. Geschwindigkeiten werden von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern oft zu hoch eingeschätzt. Eine korrekte Schätzung ist sehr schwierig und erfordert sehr viel Übung.

Die Beschilderung 274.1 und 274.2 Zone (zulässige Höchstgeschwindigkeit) verbietet in diesem Gebiet schneller als 30 km/h zu fahren, hat aber ansonsten für die Verkehrsberuhigung keinerlei Bedeutung. Das Separationsprinzip trennt eindeutig Fahrbahn und Gehwege. Die Fahrbahn bleibt dem Verkehr vorbehalten, Kinderspiel ist nicht erlaubt. Der Aufenthalt und das Kinderspiel auf der Fahrbahn ist nur bei einem Mischprinzip im Verkehrsberuhigten Bereich mit der Beschilderung 325 und 326 erlaubt.

Es steht außer Frage, dass die verkehrliche Situation des fünfarmigen Knotenpunktes durch einen Kreisverkehr gelöst werden muss. Einzelne schwere Verkehrsdelikte (Überschlag eines PKW durch überhöhte Geschwindigkeit) werden durch verkehrsplanerische Maßnahmen nie ganz vermieden werden können. In dem hier erwähnten Fall befuhr der PKW allerdings die Nielandstraße und nicht den Lindvennweg.

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem Hinweis auf die Lärmbelästigung um die Überführung des Innenringes des Kreisverkehrs handelt. Der Innenring eines Kreisverkehrs sollte aus Gründen der

Verkehrsberuhigung eine Erhöhung und einen Materialunterschied zur Kreisfahrbahn aufweisen. Im Hinblick auf event. auftretende Lärmbelästigung wird hier der Innenring lediglich 2 cm erhöht eingebaut.

Bezüglich einer Eingabe die Versetzung einer Leuchte betreffend ist der Anlieger zwecks einer gewünschten Beteiligung angeschrieben worden. Der Anlieger ist mit der Verschiebung der Leuchte einverstanden.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Eingabe 11

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

Abwägung:

Die durch die Kreispolizei durchgeführte Geschwindigkeitsmessung wurde in Höhe des Hauses Nr. 30 vorgenommen. Diese Stelle befindet sich im 2. BA. Hier ist der Lindvennweg noch nicht ausgebaut und lediglich eine Baustraße und unbefestigte Seitenstreifen vorhanden. Zudem ist die Straßenparzelle des Lindvennweges an dieser Stelle mit 11 m in ungebautem Zustand sehr breit. Ein Nichteinhalt der Geschwindigkeit von 30 km/h wird daher durchaus wahrscheinlich. Durch den geplanten Ausbau (Vorlage 268/14) wird Abhilfe geschaffen. Eine weitere verkehrsberuhigende Maßnahme ist der Ausbau des fünfarmigen Knotenpunktes als Kreisverkehr. Diese Geschwindigkeitsmessung ist für das Fahrverhalten im 3. BA nicht relevant.

Zu 1.)/ 2.) 3.) Eine Markierungs- und Beschilderungsplan wird im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Ordnungsamt als Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Von dort wird es eine Entscheidung zu Markierung und Beschilderung geben.

Zu 4.) Es wurden wechselseitige Grünbeete in der Ausbauplanung vorgesehen.

Die Änderungen wurden in den Ausbauplan eingearbeitet.

Zu 5.) Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung in Höhe der Zufahrt von Haus Nr. 45 haben gezeigt, dass mit einer V_{85} von 39 km/h das Geschwindigkeitsniveau noch akzeptabel ist.

Abwägungsbeschluss:

Der Bauausschuss beschließt die Umsetzung des vorliegenden Ausbauplanes.

Zu II: Festlegung der Herstellungsmerkmale

Der Lindvennweg 3. BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg befindet sich zum Teil im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 286 „Mesum – Nord I“, zum Teil im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. M 48 „Gröns Esch“. Im nördlichen Bereich grenzt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 191 „Dannenkamp“ an die Straßenparzelle des Lindvennweges an.

Der Lindvennweg von Nielandstraße bis östlicher Ernteweg wird in der heute vorhandenen Parzellenbreite ausgebaut.

Die zurzeit angrenzenden Parzellen am Lindvennweg 3.BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg sind alle bebaut.

Der Ausbau des Lindvennweges 3.BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg ist im Investitionsprogramm für 2014 vorgesehen.

Die Planung sieht für den Lindvennweg 3.BA von Nielandstraße bis östl. Ernteweg einen Ausbau im Separationsprinzip im Bereich der bestehenden Tempo-30-Zone mit einer in Asphalt ausgeführten Fahrbahn, Entwässerungsrinnen, eingefasst in Rundbordsteine vor.

Aufgrund der durchgeführten Bodenuntersuchung wurde festgestellt, dass oberhalb des Erdplanums ein frostsicherer Oberbau von mindestens 55 cm (5 cm Zuschlag für ungünstige Wasserverhältnisse) eingebaut werden sollte. Ein frostsicherer Aufbau ist bei einer Deckensanierung, bzw. Aufbau auf den vorhandenen Unterbau im untersuchten Streckenabschnitt auf Grund der geringen Schichtmächtigkeiten im vorhandenen Oberbau gem. RStO 12 auf dem gesamten untersuchten Abschnitt nicht gewährleistet. Aus diesem Grund wird für diesen Bereich ein Vollausbau empfohlen.

Eine Nachverdichtung des Erdplanums mit einem schweren Verdichtungsgerät ist zu empfehlen, humose, bzw. organische Böden sind generell auszutauschen. Die anstehenden Böden eignen sich als Unterbau des gebundenen Oberbaus. In jedem Fall sollte vor Beginn der Arbeiten die Tragfähigkeit (Verdichtung) des Erdplanums im Rahmen von Verdichtungsprüfungen (statische und/oder dynamische)

sche Lastplattendruckversuche) untersucht werden, um auch abhängig von bauzeitlicher Witterung und Bodenfeuchte über die Notwendigkeit der Einbringung einer Stabilisierungsschicht entscheiden zu können.

Teerhaltige Inhaltstoffe wurden nicht gefunden und auch die PAK-Belastung lässt eine Wiederverwendung zu.

Beidseitig der Fahrbahn sind Gehwege geplant. Die Gehwege erhalten eine graue Plattierung, in den Bereichen der Zufahrten wird graues Betonsteinpflaster verwendet.

Zur ergänzenden Verkehrsberuhigung werden wechselseitig Grünbeete eingebaut und mit Unterpflanzung versehen.

Die Planung sieht für den Kreisverkehr Lindvennweg, Nielandstraße und Nordstraße einen Ausbau im Separationsprinzip mit einer in Asphalt ausgeführten Fahrbahn, Entwässerungsrinnen, eingefasst in Rundbordsteine vor.

Der Innenring erhält eine Aufkantung und eine Pflasterung aus Natursteinpflaster. Der Innenkreis wird von Rundbordsteinen eingefasst und kann als Grünfläche mit Baumbepflanzung gestaltet werden. Der umlaufende Gehweg erhält einen Belag aus grauen Betonsteinpflasterplatten.

Die Beleuchtung erfolgt durch energieeffiziente Leuchten.

Der Belag und die Beleuchtungseinrichtungen entsprechen dem üblichen Ausbaustandard von T-30-Zonen im Stadtgebiet.

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

Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 215.000 €.

Hiervon entfallen 110.000 € auf den Bau des Kreisverkehrs. Diese Kosten sind nicht beitragsfähig.

Die verbleibenden 105.000 € für den Abschnitt Nielandstraße bis östlicher Ernteweg sind als beitragsfähiger Aufwand anzusetzen.

Die beitragsrechtliche Abrechnung der Maßnahme erfolgt auf Grundlage des § 8 Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Satzung der Stadt Rheine. Der Anteil der Beitragspflichtigen an dem Aufwand für die Teileinrichtungen Fahrbahn, Gehwege, Grünanlagen, Beleuchtung und Oberflächenentwässerung beträgt nach der Straßenbaubeitragsatzung der Stadt Rheine 70 %.

Der Anteil der Beitragspflichtigen beträgt demnach 73.500 € (70 von 105.000 €)

Anlagen:

Eingaben der Anlieger
Lageplanverkleinerung