

Vorlage Nr. 058/15

Betreff: **Bauprogramm für die Erneuerung der Anlage
"In der Bannewiese"/Friedensplatz (53014-563)/
Heinrichstraße (53014-562)/
Veitstraße (Friedenstraße-Heinrichstraße) (53014-560)**

Offenlage der Ausbauplanung

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			16.04.2015		Berichterstattung durch:		Herrn Schröer Herrn Kuhlmann		
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:	
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.				

Betroffene Produkte

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

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

kein Leitprojekt/keine Maßnahme aus dem IEHK Rheine 2025 betroffen
--

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 300.000 € In der Bannewiese/Fr. 310.000 € Heinrichstraße 63.000 € Veitstraße		
Aufwendungen 7.900 € 9.400 € 1.200 €		Auszahlungen 432.000 € In der Bannewiese/Fr. 480.000 € Heinrichstraße 105.000 € Veitstraße		
Finanzierung gesichert.				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
durch				
<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014–560, 53014-562, 53014-563				
<input type="checkbox"/> Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt				
<input type="checkbox"/> sonstiges (siehe Begründung)				

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt den Ausbautentwurf / das Bauprogramm zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus.

Begründung:

1. Lage im klassifizierten Straßennetz und Nutzung:

Die auszubauenden Straßen „In der Bannewiese“/Friedensplatz, Heinrichstraße und Veitstraße (Heinrichstr.-Friedenstr.) liegen im Stadtteil Schleupe, umrahmt von den Bahnlinien Bottrop-Quakenbrück und Hamm-Emden (s. Anlage 1).

Die Straße **Friedensplatz** befindet sich westlich des Bahnüberganges Schleupestraße und erhält dann im weiteren Verlauf nach Westen den Namen „**In der Bannewiese**“ (kurz Bannewiese). Sie endet an der Franz-Tacke-Straße. Der Baubereich reicht von Friedensplatz Haus Nr. 4 bis zum Haus Nr. 37 (Ecke Franz-Tacke-Straße). Entlang des abknickenden Endabschnittes befindet sich eine Böschungsfäche zu den höhergelegenen Bahngleisen. Die Bannewiese ist ab der Hermannstraße in Richtung Westen nur für Anlieger freigegeben.

Die **Heinrichstraße** beginnt an der Neuenkirchener Straße und verläuft nach Norden bis zum Friedensplatz. Etwa auf halber Länge der Heinrichstraße wird diese von der Veitstraße gequert.

Die **Veitstraße** beginnt an der Friedenstraße, führt in westliche Richtung und endet an der Hermannstraße. Der auszubauende Bereich umfasst das Teilstück von der Friedenstraße bis zur Heinrichstraße.

Die auf westlicher Seite verlaufende Hermannstraße ist als Sammelstraße eingestuft und dient als ÖPNV-Route. Der südliche Teil der Heinrichstraße - von der Neuenkirchener Straße bis zur Hermannstraße - dient ebenfalls der Sammelfunktion und nimmt den Busverkehr der Linie C 11 „Königsesch“ auf.

Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und Lage im Straßennetz sind der nördliche Teil der Heinrichstraße, die Veitstraße und der Friedensplatz/In der Bannewiese als Anliegerstraßen/Wohnstraßen (nach RASt 06) einzustufen, in einem lange bestehenden Wohngebiet.

Die Straßenzüge sind – bis auf das Teilstück der Heinrichstraße (von Neuenkirchener Str. bis Hermannstr.) als T-30-Zone ausgeschildert und dienen der Erschließung, nehmen aber auch Durchgangsverkehr auf. Zwischen der Veitstraße und dem Friedensplatz wird die Befahrung der Heinrichstraße nur in nördliche Richtung (1 Richtungsverkehr) zugelassen, lediglich für Radfahrer ist dieser Straßenabschnitt in beide Richtungen freigegeben.

Das auszubauende Teilstück der Veitstraße ist für den Durchgangsverkehr gesperrt und nur für Anlieger freigegeben. An Teilen der Veitstraße besteht ein zeitlich begrenztes Parkverbot, während der Abfahrzeiten der Müllentsorgung.

2. Festsetzungen:

Die drei Straßenzüge befinden sich nicht in den Grenzen eines Bebauungsplanes. Sie sind bezüglich der Straßenkategorie als Anliegerstraße mit Erschließungsfunktion einzustufen.

Der Friedensplatz ist an seiner schmalsten Stelle 7,50 m breit und weitet sich dann platzartig auf. Alle drei Straßenzüge bestehen aus wechselnden Parzellenbreiten von 9,75 m bis 10,15 m. Im Bereich der Bahnböschung/Endabschnitt „In der Bannewiese“ verbleibt eine bebaubare Straßenbreite von ca. 6,75 m.

Da sich sowohl die Kanalleitungen als auch die Fahrbahnen in einem schlechten Zustand befinden, ist vorgesehen, große Teile des Kanals und die Straße, die etwa 65 bis 100 Jahre alt sind, in einer gemeinsamen Baumaßnahme nochmalig herzustellen. So können die Synergien beim Ausbau der Gewerke genutzt werden.

Die angrenzenden Baugrundstücke sind alle bebaut. Der Skagerakplatz in Höhe der Adolfstraße - mit altem Baumbestand - wird als Grünanlage genutzt.

Die Straßen sollen nun als Tempo-30-Zone im Trennungsprinzip (Separation) mit Gehwegen und Parkstreifen nochmalig hergestellt werden.

3. Historie:

In der Bannewiese (ehemals Bannewiese-Straße)

Um 1910 wurde seitens der Anlieger um Ausbesserung der Strecke gebeten, weil sich in der Bannewiese große und damit gefährliche Löcher befanden.

Alte Pläne vom Stadtbauamt belegen, dass die Fahrbahn der Bannewiese im Jahr 1911 mit Kopfsteinpflaster - in heutiger Breite - befestigt wurde. Im gleichen Jahr wurde die Abnahme der Kanalisations- und Pflasterarbeiten der bauausführenden Firma bescheinigt. Spätestens um 1929 wurden auch Gehwege errichtet. Damit war die Straße endgültig hergestellt.

Aufgrund von Kriegsschäden wurden im Jahr 1950 Teilflächen der Fahrbahn und der Gehwege ausgebessert. Vermutlich um 1970 wurden die alten Gasleuchten gegen die noch vorhandenen Peitschenleuchten (LPH ca. 4,5m) ausgetauscht.

Friedensplatz

Erste Bestandspläne mit Eintragungen einer Wegebefestigung liegen aus dem Jahr 1907 vor. Die Herstellung des noch heute existierenden Mischwasserkanals und der Straßenpflasterung wird auf etwa 1911 datiert. Gehwege wurden ca. um das Jahr 1928 gebaut. Um 1950 wurde dann der Friedensplatz nochmals instandgesetzt. Dabei wurden Straßenabläufe und Rinnen eingebaut. Ferner wurden Bereiche der Fahrbahn neu geschottert und asphaltiert. Um 1970 wurden dort Pilzkopfleuchten errichtet, die in 2010 im Zuge des Konjunkturpaketes inzwischen durch energieeffiziente Leuchten ausgetauscht wurden.

Heinrichstraße

Im nördlichen Abschnitt wurde bereits im Jahr 1912 ein Kanal erstellt und eine Fahrbahnbefestigung aufgebracht. Um 1930 wurde eine Fahrbahndecke in As-

phalt gebaut. Es gab eine Rinnenführung und Straßensinkkästen. Erst im Jahr 1965 wurden Gehwege befestigt und eine elektrische Beleuchtung errichtet. Der südliche Abschnitt von der Adolfstraße bis zur Hermannstraße erhielt um 1930 eine Fahrbahnbefestigung. Nachdem die Straße durch Bombenabwurf beschädigt wurde, baute man um 1950 im Zuge der Fahrbahnausbesserung auch erstmalig einen Kanal ein. 1963 wurde die Fahrbahn nochmals neu angespritzt und bald darauf wurden Gehwege gebaut. Auch hier wurden Pilzleuchten aufgestellt.

Der Restabschnitt bis zur Neuenkirchener Straße erhielt (bis heute) keinen Kanal. Um 1969 wurden die Eckabrundungen zur Neuenkirchener Straße vergrößert. Im Laufe der Zeit wurden die maroden Pilzleuchten durch Rautenleuchten ersetzt. Im Jahr 2011 wurden dann die noch bestehenden Pilzkopfleuchten durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m bis 6,0m) ersetzt.

Veitstraße (Friedenstraße bis Heinrichstraße)

Im Zuge der Kanalverlegung an der Heinrichstraße im Jahr 1912 wurde auch in der Veitstraße ein Kanal gebaut. Die Fahrbahnbefestigung wurde dann im Jahre 1938 in Asphaltbauweise vorgenommen. Ebenso erhielt die Straße zur Beleuchtung Gaslampen. Erst um 1974 wurden Gehwegplattierungen ergänzt und die alten Gasleuchten durch elektrische Beleuchtung ausgetauscht. Hiermit war die Straße endgültig hergestellt.

Im Jahr 2011 wurden die alten Pilzkopfleuchten an der Ecke Friedenstraße und Ecke Thiebergstraße durch energieeffiziente Ellipsenleuchten (LPH=4,5m) ersetzt.

4. Bestandsanalyse

Fahrbahn

Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt am **Friedensplatz** und in der **Bannewiese** 6,00 m. Zum Bahnübergang hin besteht eine Asphaltdecke. Im Einmündungsbereich zur Heinrichstraße hat die Fahrbahn den historischen Belag aus Kopfsteinpflaster.

Lediglich entlang der Bahnböschung/Endstück der Bannewiese ist die Fahrbahn zwischen 4,25 m und 4,50 m breit.

Der Belag aus Kopfsteinpflaster weist klaffende Fugen auf. Die Wölbung in der Fahrbahnmitte ist durch Absackungen im Seitenbereich extrem erhöht und es haben sich über einen Zeitraum von über 100 Jahren Spurrillen gebildet. Entlang der Rinne wurden die Pflastersteine teilweise provisorisch mit Asphalt ausgeglichen. Die Pflasterreihen haben sich an einzelnen Stellen durch die Scherkräfte des Verkehrs verschoben.

Insgesamt ist die Fahrbahnfläche von Vorwölbungen und Absackungen geprägt. Die Rollgeräusche, die bei einer Pflasterdecke ohnehin sehr laut sind, erhöhen sich noch durch die breiten Fugen. Die Wölbungen und große Fugen erschweren das Befahren mit dem Fahrrad. Diesbezüglich wurde im Jahr 1985 auch eine Eingabe der Anlieger eingereicht.

Die vorhandene Fahrbahnbreite der **Heinrichstraße** variiert zwischen 5,0 m und 5,75 m, ähnlich der **Veitstraße**, die ca. 5,50 m breit ist. An beiden Straßen be-

steht die Fahrbahnbefestigung aus einer Asphaltdecke.

In 1986 erhielten die Straßen eine Oberflächenbehandlung und mussten immer wieder ausgebessert werden.

Da der Oberbau keine ausreichende Tragfähigkeit besitzt, gibt es an vielen Stellen Absackungen – besonders auch in der Fahrbahnmitte. Die Asphaltdecke weist breite und lange Risse auf. Durch in den Oberbau eindringendes Wasser und Frosteinwirkung haben sich infolge der Belastung der Straße Abplatzungen auf der gesamten Fahrbahn gebildet. Diese sind in der Fahrbahnmitte, wie auch den Rändern stark ausgebildet.

Die sichelförmige Rissbildung am Fahrbahnrand weist auch auf einen fehlenden Schichtenverbund hin. Die Fahrbahn ist insgesamt sehr uneben und lässt Spurrillen erkennen.

Diese Schäden lassen sich durch das hohe Alter der Fahrbahn erklären. Die damalige Bemessung des Fahrbahnoberbaus (Frostschuttschicht, Tragschicht) entspricht den heutigen Anforderungen/Verkehrslastungen nicht mehr und die Asphaltdecke ist durch die längjährige Verwitterung brüchig geworden.

Die Rinnenführung ist ebenfalls sehr uneben, so dass es zu Wasseransammlungen kommt. Die vordere Pflasterreihe der Rinnen ist stark abgeplatzt und rissig, wodurch auch hier abzuleitendes Regenwasser in den Oberbau der Fahrbahn eindringt. Ein Neubau des Straßenoberbaues ist unerlässlich.

Gehwege

Die vorhandenen beidseitigen Gehwege sind am Friedensplatz und in der Bannewiese ca. 2,00 m breit (punktuell 1,75 m). Entlang der Bahnböschung beträgt die Breite des einseitigen Gehweges 1,75 m bis 1,90 m.

An der Veit- und Heinrichstraße sind die Gehwege jeweils 2,25 m breit. Die Gehwege sind veraltet und die Flächen weisen Unregelmäßigkeiten und kleine Absackungen auf. An den Bordsteinen befinden sich oftmals Abplatzungen, die eine Gefährdung für Fußgänger darstellen.

Aufgrund des Zustandes sollten die Gehwege erneuert werden.

Beleuchtung

Im Bereich vom Friedensplatz Nr. 4 bis zur Luisenstraße wurden in 2011 an den Standpunkten der alten Leuchten von 1970 neue Ellipsen mit einer LPH von 4,50 m gesetzt.

Der folgende Straßenabschnitt der Bannewiese bis zur Bahnböschung/Kurve ist mit veralteten Peitschenleuchten ausgestattet, in Abständen von ca. 50 m. Das abnickende Endstück der Bannewiese verfügt über keinerlei Beleuchtungseinrichtungen.

An der Heinrichstraße wurden in 2011 die alten Pilzleuchten von 1970 durch neue Ellipsen mit einer LPH von 4,50m/bzw. 6,00m ersetzt. Die Rautenleuchten hat man erhalten. Die zwei Leuchten an den Einmündungen der Veitstraße wurden ebenfalls durch Ellipsenleuchten (4,50 m) ausgetauscht.

Die großen Abstände der Leuchten von etwa 40 Metern und der hohe Energiebedarf der verbliebenen Rautenleuchten machen eine Überplanung und Erneuerung

der Beleuchtung erforderlich.

Zur Vereinheitlichung des Beleuchtungsbildes sollen neue Leuchten in 6,00 m Höhe errichtet werden. Dazu werden bereits vorhandene Leuchtenköpfe (Ellipsen) und vorhandene 6m-Masten wiederverwendet. Somit können die heutigen Anforderungen an Ausleuchtung und Energieeffizienz erfüllt werden.

Entwässerung

Der vorhandene Kanal in der Bannewiese aus dem Jahr 1911 ist veraltet und marode. Die bestehende 2-reihige Rinne aus Kopfsteinpflaster weist zudem große Absackungen auf, was bei dem relativ geringen Längsgefälle zu Wasseransammlungen führt. Dies hat zur Folge, dass bei Regenwetter Spritzwasser auf den Gehweg gelangt, wie es auch in der Eingabe von 1985 bestätigt wurde.

Ebenso ist der vorhandene Kanal im nördlichen Bereich der Heinrichstraße und in der Veitstraße, der im Jahr 1912 gebaut wurde, veraltet und schadhaft.

Die Kanalisation in diesem Abschnitt ist erneuerungsbedürftig.

5. Notwendige Breiten der einzelnen Abschnitte /Ausbaumerkmale

5.1 In der Bannewiese (Haus Nr. 1 bis Nr. 22)

Dieser Abschnitt, der westlich vom Friedensplatz beginnt, wird im Separationsprinzip als **Tempo-30-Zone** hergestellt. Die vorhandene Fahrbahnbefestigung mit Kopfsteinpflaster wird durch eine Fahrbahndecke aus Asphalt ersetzt, entsprechend dem Ausbaustandard von T-30-Zonen. Die **Fahrbahn wird in einer Breite von 5,00 m** hergestellt, so dass ein (beengtes) Begegnen von Lkw und Pkw möglich ist. An Einengungen reduziert sich die Breite auf 4,00 m und an Aufweitungen beträgt sie bis zu 7,00 m.

Neben der Fahrbahn werden einseitige **Parkstreifen in 2,00 m Breite** eingeplant. Durch einen Seitenwechsel der Parkstreifen und der damit verbundenen Verschwenkung der Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt. Zwischen Fahrbahn und Parkstreifen verläuft ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$. Die Parkstreifen erhalten einen Belag aus anthrazitfarbigem Betonsteinpflaster $d=8\text{ cm}$.

Für den Fahrbahnoberbau ist die Belastungsklasse 1,0 (RStO 12) vorgesehen. Im Kreuzungsbereich Hermannstraße, die als ÖPNV-Route dient, ist eine höhere Belastungsklasse anzusetzen.

Weiterhin fügen sich beidseitige **Gehwege in einer Breite von 1,50 m** (z.T. 1,60 m) an. Je nach Änderung der Straßenparzellen verringert sich die Breite punktuell auf 1,35 m. Zur Fahrbahn hin werden die Gehwege mit Rundbordsteinen $r=5\text{ cm}$ und mit einer 30 cm breiten Rinne eingefasst. Der Belag besteht aus grauen Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$. Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$.

Die vorgesehenen Grünbeete mit/ohne Straßenbaum verfügen über eine Tiefe von 2,00 m bis 3,00 m und werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{cm}$ zur Fahrbahn hin eingefasst.

Nach jetzigem Stand ist es vorgesehen, die vorhandene Beschilderung mit dem Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) von der Hermannstraße nach Westen und in Gegenrichtung beizubehalten.

5.2 In der Bannewiese (Haus Nr. 22 bis Franz-Tacke-Str. Haus Nr. 37)

Die Fahrbahn wird aus **Asphalt in einer Breite von 5,25 m** hergestellt (**T-30-Zone**). An der Einengung reduziert sich die Breite auf 4,00 m. Die Fahrbahnbreite ermöglicht ein Parken am Fahrbahnrand.

Neben der Fahrbahn fügt sich **einseitiger Gehweg in einer Breite von 1,50 m** an. Der Gehweg wird mit Rundbordsteinen $r=5$ cm und mit einer 30 cm breiten Rinne eingefasst. Der Belag besteht aus grauen Betonsteinplatten $d=8$ cm. Die Zufahrt wird in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhält ein Rundbord mit $r=2$ cm.

Die seitliche Böschung zwischen Bahnlinie und Fahrbahn muss ggf. mit L-Steinen bzw. Winkelstützen abgefangen werden. Im Übrigen wird die Fahrbahn mit einer 30 cm breiten Rinne und einem Rundbord $r=5$ cm befestigt.

Das vorgesehene Grünbeet verfügt über eine Tiefe von 1,25 m und wird mit Rundbordsteinen $r=5$ cm zur Fahrbahn hin eingefasst.

5.3 Friedensplatz (Haus Nr. 4 bis Haus Nr. 7)

Der Friedensplatz wird im Separationsprinzip als **Tempo-30-Zone** hergestellt. Die **Fahrbahn** wird in Asphaltbauweise **in einer Breite von 6,00 m** hergestellt. An der Südseite erhält die Fahrbahn einen einseitigen **Gehweg in 2,00 m Breite**. Auf nördlicher Seite befindet sich zurzeit ein **1,35 m breiter Gehweg** auf einer privaten Fläche.

Seitens der Stadt Rheine wird angestrebt, diese Fläche zur erwerben. Es ist vorgesehen, den 1,35 m breiten Gehweg nochmalig herzustellen und das Grünbeet mit dem alten Baumbestand geringfügig zu vergrößern.

Die Gehwege erhalten einen Belag aus grauem Betonsteinplatten $d=8$ cm.

Die Begegnung von Lkw und Pkw ist in diesem Abschnitt gewährleistet. Für den Fahrbahnoberbau ist die Belastungsklasse 1,0 nach RStO 12 (Bauklasse IV) vorgesehen.

5.4 Heinrichstraße (Friedensplatz - Hermannstraße)

Dieser nördliche Abschnitt wird im Separationsprinzip als **Tempo-30-Zone** hergestellt. Die **Fahrbahn wird in einer Breite von 5,00 m** hergestellt, so dass ein (beengtes) Begegnen von Lkw und Pkw möglich ist. An Aufweitungen beträgt die Breite bis zu 7,00 m (7,05 m.)

Neben der Fahrbahn werden einseitige **Parkstreifen in 2,00 m** Breite eingepplant. Durch die Verschwenkung der Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt.

Zwischen Fahrbahn und Parkstreifen verläuft ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$. Die Parkstreifen erhalten einen Belag aus anthrazitfarbigem Betonsteinpflaster $d=8\text{ cm}$.

Weiterhin fügen sich **beidseitige Gehwege in einer Breite von 1,50 m** (1,45m-1,55m) an. Je nach Änderung der Straßenparzellenbreite weiten sich die Gehwege an den Kurven und Einmündungen auf. Zur Fahrbahn hin werden die Gehwege mit Rundbordsteinen $r=5\text{ cm}$ und mit einer 30 cm breiten Rinne eingefasst. Der Belag besteht aus grauen Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$. Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$.

Die vorgesehenen Grünbeete mit/ohne Straßenbaum verfügen über eine Tiefe von 2,00 m bis 3,00 m und werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{cm}$ zur Fahrbahn hin eingefasst. Der bestehende Ahornbaum vor Haus Nr. 6 soll entfernt werden, da die Ausmaße zu groß werden. Hier soll, wie auch in den anderen Beeten, eine schmalkronige Baumart gewählt werden.

Nach derzeitigem Stand ist es vorgesehen, die heutige Beschilderung mit dem Durchfahrtsverbot (Radfahrer frei) vom Friedensplatz in Richtung Veitstraße beizubehalten.

Für den Fahrbahnoberbau ist die Belastungsklasse 1,0 (Bauklasse IV) vorgesehen.

5.5 Heinrichstraße (Hermannstr. – Neuenkirchener Str.)

Der südliche Fahrbahnabschnitt, der auch als **ÖPNV-Route** dient, erhält eine **6,25m breite Fahrbahn** und auf der Westseite **einen 1,75 m breiten, sowie an der Ostseite einen 2,00 m breiten Gehweg**. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Gehwege erhalten einen Belag aus grauem Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$ und werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{ cm}$ und mit einer 30 cm breiten Rinne eingefasst. Der Belag besteht aus grauen Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$.

Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$.

Entlang der Bushaltestellen (Linie C 11 Königsesch) werden **taktile Elemente mit einem erhöhten Busbord** für sehbehinderte Personen eingebaut.

Die Begegnung von Lkw und Pkw ist in diesem Abschnitt gewährleistet. Für den Fahrbahnoberbau ist die Belastungsklasse 3,2 nach RStO 12 (ehem. Bauklasse III) vorgesehen.

5.6 Teilstück Veitstraße (Friedenstraße – Heinrichstraße)

Die Straße wird im Separationsprinzip als **Tempo-30-Zone** hergestellt. Die **Fahrbahn** wird in Asphaltbauweise **in einer Breite von 5,05 m bis 5,10 m** (Aufweitung 6,0m) m hergestellt. Neben der Fahrbahn sind separate **Parkstreifen in 2,00m Breite** aus anthrazitfarbenem Pflaster $d=8\text{ cm}$ angeordnet. Die Fahrbahnbreite ermöglicht aber auch ein zusätzliches Parken auf der Fahrbahn.

Zur Fahrbahn hin besteht eine 30 cm breite Rinne und ein 2 cm hohes Rundbord. Durch einen Seitenwechsel der Parkstreifen und der damit verbundenen Verschwenkung der Fahrbahn wird eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirkt.

An der Nord- und Südseite erhält die Fahrbahn einen **Gehweg von jeweils 1,45 m bis 1,50 m Breite**. Die Gehwege erhalten einen Belag aus grauem Betonsteinplatten $d=8\text{cm}$ und werden mit einem Rundbord $r=5\text{cm}$ zur Fahrbahn eingefasst. Die Zufahrten werden in grauem Betonsteinpflaster erstellt und erhalten ein Rundbord mit $r=2\text{cm}$.

Für den Fahrbahnoberbau ist die Belastungsklasse 1,0 nach RStO 12 (Bauklasse IV) vorgesehen.

Die vorgesehenen Grünbeete mit Straßenbaum verfügen über eine Tiefe von 2,00 m und werden mit Rundbordsteinen $r=5\text{cm}$ zur Fahrbahn hin eingefasst.

Nach aktuellem Stand ist es geplant, die vorhandene Beschilderung mit dem Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) ab der Heinrichstraße beizubehalten.

6. Entwässerung

Die Straßen „In der Bannewiese“/Friedensplatz, die Heinrichstraße und das Teilstück der Veitstraße werden über 30 cm breite Rinnen mit Ablauf und Anschluss an die vorhandenen bzw. geplanten Mischwasserkanäle entwässert.

Im Rahmen des Ausbaues werden größtenteils neue Mischwasserkanäle errichtet, die die veralteten Kanäle ersetzen werden.

7. Beleuchtung

Im Bereich vom Friedensplatz Nr. 4 bis zur Luisenstraße wurden in 2010 die alten Leuchten durch neue Ellipsen mit einer LPH von 4,50 m ersetzt. Diese Leuchten müssen künftig für ein einheitliches Beleuchtungsniveau des Straßenzuges höhere Masten erhalten (6,0m) und sind somit auch neu zu positionieren. Zur besseren Ausleuchtung der Einmündung wird eine zusätzliche Leuchte ergänzt.

Im folgenden Abschnitt bis zur Bahnböschung/Kurve befinden sich zurzeit Peitschenleuchten in Abständen von etwa 50 m. Die Leuchten sind erneuerungsbedürftig und die Abstände zueinander sind unzureichend. Hier sind ca. 8 neue energieeffiziente Leuchten (LPH =6,00 m) einzurichten.

Im Bereich des abknickenden Endstückes der Bannewiese existiert derzeit gar keine Beleuchtung. Hier sind 3 neue Leuchten vorgesehen.

Wie am Friedensplatz müssen auch die in 2010 errichteten Ellipsenleuchten an der Heinrichstraße höhere Masten erhalten und sind somit auch neu zu positionieren. Der Altbestand an Rautenleuchten erhält neue Leuchtenköpfe. Zur besseren Ausleuchtung der Heinrichstraße und des Ausbauabschnittes der Veitstraße werden zudem etwa 8 zusätzliche Leuchten (LPH =6,00 m) ergänzt.

8. Bürgerbeteiligung

Die vorgeschlagene Offenlage der Planunterlagen wird seitens der Technischen Betriebe für erforderlich gehalten, um den Anliegern Gelegenheit zu geben, sich zu den Herstellungsmerkmalen zu äußern.

9. Abrechnung der Baukosten

Beim Ausbau der Straße „In der Bannewiese“/Friedensplatz (von Friedensplatz 4 bis Franz-Tacke-Straße 37), der Heinrichstraße und der Veitstraße (Friedenstraße - Heinrichstraße) handelt es sich um eine „nochmalige Herstellung“. Die beitragsrechtliche Abrechnung der Maßnahme erfolgt auf Grundlage des § 8 Kommunalabgabengesetz NW.

Die für den Bau der neuen Mischwasserkanäle anfallenden Kosten werden von den Technischen Betrieben Rheine getragen.

10. Ausbauzeitpunkt

Der Ausbau der Straßen „In der Bannewiese“/Friedensplatz, Heinrichstraße und Veitstraße (Friedenstraße - Heinrichstraße) erfolgt – nach Abschluss des Planverfahrens – voraussichtlich im Herbst 2015.

11. Finanzierung

Die Durchführung der Baumaßnahme ist im Haushalts- und Investitionsplan für das Jahr 2015 vorgesehen.

Das Bauprogramm umfasst die drei Einzelprojekte des Haushaltsplanes:

In der Bannewiese /Friedensplatz	53014-563
Heinrichstraße	53014-562
Veitstraße (Friedenstr. – Heinrichstr.)	53014-560

Anlagen:

1. Übersichtsplan Bauprogramm
2. - 4. Lagepläne Blatt 1 - 4