

Änderungswünsche der Anlieger und des Arbeitskreises

<u>Änderungswunsch</u>	<u>Stellungnahme des Tiefbauamtes</u>
<u>Hauptweg der Straße entlang der Bahn</u>	
– die Aufpflasterung aus Richtung Heroldstraße verschieben	– Planung wurde dahingehend geändert
– die Einmündungsbereiche im Bereich der Stichstraßen sollten nicht gepflastert werden, sondern auch in Asphalt hergestellt werden	– Planung wurde dahingehend geändert
– Am Ende der Ausbaustrecke vor dem Stichweg III ist die Fahrbahn zu verschwenken und die geplanten Stellplätze von der Bahnseite auf die Bebauungsseite zu verlegen	– Planung wurde zum Teil trotz der Mehrkosten geändert. Zusätzliche Kosten entstehen durch Mehrausbau in Höhe von ca. 5.000,- €
– kein üblicher Hochbord an der Seite der Lärmschutzwand, sondern ein Rundbord	– Planung wurde dahingehend geändert
– Fahrbahn an die Bahngrenze verlegen, um die vorhandenen Zäune und Hecken zu erhalten	– in dem Bereich, wo die Privatzäune und Hecken auf der städtischen Fläche stehen, sieht die Planung schon den Fahrbahnrand an der Bahngrenze vor, die Hecken und Zäune können nicht erhalten werden, die gesamte vorh. städtische Fläche wird für den Ausbau benötigt

– auf die Erstellung der 3 Grundstückszufahrten für die noch zu bebauenden Grundstücke vor der Stichstraße III zu verzichten	– durch die Verschwenkung der Fahrbahn in den Bereich ist die Erschließung ohne Mehrkosten geregelt. In den Baugebieten werden die Grundstückszufahrten beim erstmaligen Ausbau der Straße mit gebaut. Wenn ein Eigentümer darauf verzichtet, wird der Ausbau zurück gestellt. Eine spätere Anlegung der Grundstückszufahrt muss vom Grundstückseigentümer zu seinen eigenen Lasten ausgebaut werden
Stichweg III – Fahrbahnbreite im Stichweg verringern	– Fahrbahnbreite wird um 50 cm reduziert
– Wegfall der Pflasterung innerhalb der Fahrbahn im Bereich von Grundstückszufahrten	– Planung wurde geändert, anstelle von Pflaster, wie gewünscht Asphaltbeton
– Entfall von 2 Baumscheiben im Bereich Haus-Nr. 53d – 53f	– Planung wurde geändert, Baumscheiben entfallen
– vorhandenen Grünstreifen in dem jetzigen Zustand erhalten	– Entwässerung der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens in Grünstreifen durch Anlegen einer Entwässerung

	rungsmulde, diese Form der Entwässerung reduziert die Ausbaukosten, Fahrbahn bleibt weitestgehend geländenah, keine Kosten für Entwässerungsrinne und Kantenstein. Restbereiche des Grünstreifens müssen wegen der höhenmäßigen Anpassungen neu angelegt werden.
– Befestigung der Fahrbahn in Asphaltbeton anstelle von Pflaster ab der 90°-Kurve	– Planung wurde dahingehend geändert
<u>Stichweg II</u>	
– Fahrbahnbefestigung nicht in Pflaster, sondern in Asphaltbeton	– Planung wurde dahingehend geändert
<u>Stichweg I</u>	
– Fahrbahn vor Haus-Nr. 43a in Asphaltbeton	– Planung wurde dahingehend geändert

<u>Beleuchtung</u> – Reduzierung der Beleuchtung von 38 auf 24 Leuchten	– Das Tiefbauamt schlägt eine Beleuchtung mit 38 Straßenlaternen vor. Diese Anzahl von Leuchten sichert eine Ausleuchtung der Straße, so wie es in Münster üblich ist. Das Tiefbauamt ist aber bereit, auch nur die 24 Leuchten zu planen, wenn die BV-West so beschließt. Kostenersparnis 29.000,- €
– Reduzierung der Straßenbreiten	– Die befestigten Verkehrsflächen erstrecken sich auf die im städtischen Eigentum stehenden Flächen, der Bebauungsplan Nr. 44 weist diese Flächen als öffentliche Verkehrsfläche aus, die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 werden bei der Planung eingehalten. In der RAST 06 sind Mindestbreiten, je nach den Anforderungen, festgelegt. Der Stichweg I hat eine befestigte Fahrfläche von 5,75 m bis 6,45 m. Nach der Richtlinie ist für den Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug eine Fahrflächenbreite von 5,55 m erforderlich. Eine Reduzierung auf das Mindestmaß ist nur im Bereich außerhalb der Grundstückszufahrten möglich. Im Bereich der Zufahrten muss vom Fahrbahnrand bis

zum Grundstück in Pflaster bzw. Asphaltbeton befestigt werden. Wegen der vielen Zufahrten werden die Flächen dazwischen sehr kleinteilig und verursachen zusätzliche Mehrkosten zu den bereits höheren Ausbau- und Unterhaltungskosten für Deckschichten ohne Bindemittel.

Der Stichweg II hat eine befestigte Fahrfläche von 5,00 m. Diese Breite entspricht nicht der Richtlinie. Wegen der fehlenden Grundstücksfläche muss dieser Qualitätsverlust hingenommen werden.

Der Stichweg III hat eine befestigte Fahrfläche von 5,50 m bis zur 90 °-Kurve, danach 4,50 m. In dem ersten Abschnitt ist neben der befestigten Fahrfläche noch ein gehärtetes Bankett. Der Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug ist gewährleistet. In dem zweiten Abschnitt – der Bereich ist ca. 70 m lang – ist der Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug ebenfalls gesichert. Die Grundstückszufahrten im öffentlichen Straßenraum in einer Tiefe von 1,50 m dienen als Ausweichstellen für den PKW. Aus Sicht des Tiefbauamtes ist aus der o. g. Begründung eine Reduzierung der Straßenbreite nicht vorzunehmen.

- Flächen zwischen Fahrbahn und Grundstück nur im Bereich der Zufahrten pflastern, besser noch bituminös und den Restbereich in wassergebundener Decke herstellen - Straßendecke der Hauptstraße wie der Stichstraßen einheitlich als Bitumenbelag auszuführen	- Der Ausbau der Straße erfolgt im Bestand, d. h. die Grundstücke sind bebaut und mit Zäunen oder Hecken eingefasst, die vorhandenen Höhen sind beim Ausbau einzuhalten. Aus diesem Grunde wird der Anschluss der öffentlichen Fläche in Form eines Pflasterstreifens hergestellt. Mit dem Pflaster kann man die vorhandene Höhensituation lösen, ein Streifen aus Asphaltbeton ist nicht mit dem Fertiger einzubauen, sondern muss mit der Hand hergestellt werden. Das verursacht Mehrkosten und entspricht nicht dem Stand der Technik. Die Herstellungskosten für den Streifen mit Deckschicht ohne Bindemittel ist ca. 2,50 €/m² teurer als die Herstellung in Pflaster. Mit 4,00 €/m² und Jahr an Unterhaltungskosten auch in dieser Beziehung ebenfalls unwirtschaftlich.
- Reduzierung der Kfz-Stellplätze	- In Wohngebieten sollten im öffentlichen Straßenraum nach den Erfahrungswerten und dem Standard der Stadt Münster 30 % der baurechtlich notwendigen Stellplätze für Besucher bereit gestellt werden. In dem Gebiet sind ca. 63 Grundstücke bebaut, d. h. es sind mindestens 63 Wohnungen vorhanden. Inwieweit 2 oder mehr Wohnungen je Grundstück vorhanden sind,

	kann nicht ermittelt werden. Nach Auskunft des statistischen Amtes gibt es in dem Gebiet 76 Haushalte und es sind dort 100 PKW bzw. LKW zugelassen. Bei dem Nachweis, dass ein Stellplatz je Grundstück vorzuhalten ist, müssen danach ca. 37 Fahrzeuge im öffentlichen Raum unterzubringen sein. Geht man jedoch davon aus, dass es 63 Wohnungen dort gibt, sind danach 30 % von 63 Stellplätzen, also 19 Stellplätze im öffentlichen Raum vorzusehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es in dem Gebiet noch zu einer erheblichen Nachverdichtung kommt. Die Anzahl der zusätzlichen möglichen Wohnungen kann man auf der Grundlage der noch freien Flächen auf den Grundstücken, die sich für eine Bebauung anbieten, nur grob schätzen. Es dürften jedoch wohl 22 zusätzliche Wohnungen möglich sein. Danach würde sich die Stellplatzanzahl von 19 auf 26 Stellplätze erhöhen. Die jetzige Planung sieht 21 Stellplätze vor. In der Prognose ist die geplante Anzahl somit eher noch zu gering. Die Kostenersparnis je Stellplatzwegfall beträgt ca. 1.100,- €.