

Anlage 1 zur Vorlage Nr. **V/0819/2010**

Bedenken und Anregungen zu dem Ausbauplan **Nr.: 110041 Blätter 1 – 6 und Beipläne**

nebst Begründung während der Offenlegung vom **21.06. bis 21.07.2010**

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
1	Die mittlere Aufpflasterung aus Richtung Herodstraße soll weiter im Hauptzug verschoben werden (etwa bis Höhe Hausnummer 39), um den Verkehr aus Richtung Heroldstraße zu verlangsamen.	Die Abstände der Aufpflasterungen im Hauptweg werden angeglichen und die mittlere Aufpflasterung wird bis zum Grundstück Haus-Nr. 39 verschoben.	Wird gefolgt.
2	Beim Rückbau von Hecken und Zäunen wird erwartet, dass das TBA zeitgerecht mit den betroffenen Eigentümern einzeln Verbindung aufnimmt, um Art, Umfang und Besonderheiten abzustimmen. Die Beseitigung und Entsorgung der privaten Hecken soll durch das TBA erfolgen.	Der Rückbau von Hecken und Zäunen aus dem Eigentum der Anlieger im öffentlichen Raum ist durch die Anlieger zu deren Lasten durchzuführen. Das Tiefbauamt ist jedoch vom Grundsatz her bereit, soweit die Anlieger es wünschen, diese Arbeiten gegen Kostenerstattung durchzuführen. Daher wird das Tiefbauamt sich zeitgerecht im Zuge der Bauvorbereitung mit den Anliegern in Verbindung setzen, um eine einvernehmliche Vorgehensweise festzulegen.	Wird gefolgt
3a	Die im Plan bereits vorgenommene Reduzierung der Beleuchtung von 38 auf 25 Leuchten muss realisiert werden.	Das Tiefbauamt schlägt eine Beleuchtung mit 38 Straßenlaternen vor. Diese Anzahl von Leuchten entspricht den Regelwerken und sichert eine Ausleuchtung der Straße, so wie es in Münster üblich ist. Das Tiefbauamt ist aber bereit, auch nur 25 Leuchten aufzustellen, wenn die BV-West es beschließt.	Wird gefolgt
3b	Die sich hieraus ergebene Einsparung muss sich auch in der Kalkulation / Abrechnung wiederfinden.	Es wird zurzeit von einer Kostenersparnis von ca. 29.000 € ausgegangen. Nach der Baumaßnahme werden nur die ausgeführten Leistungen beim Bau der Straßenbeleuchtung festgestellt. Eine Vergleichsrechnung wird nicht erstellt.	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
4	Es wird bemängelt, dass nur 25 Leuchten geplant sind. Älteren Bürgern bieten die Laternen Licht und damit Sicherheit.	Siehe Punkt 3	Wird nicht gefolgt
5	Aufgrund einer Erhebung bei den Eigentümern, als auch aufgrund der Gespräche mit den Parteien, müssen die Fahrbahnbreiten noch einmal überdacht werden. Der geplante Ausbau ist überdimensioniert und zu teuer.	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 Auslastungen, festgelegt.	Wird nicht gefolgt
6	Der geplante Ausbaustandard des Hauptweges ist in seiner Breite überdimensioniert . Ein schmalerer Querschnitt mit Ausweichbuchten wäre preiswerter und würde dem Gesamtcharakter der Straße eher entsprechen. Es wird gefordert die Planung entsprechend zu überarbeiten.	Siehe Punkt 5	Wird nicht gefolgt
7	Reduzierung der Kfz-Stellplätze – diese sind hauptsächlich im hinteren Teil des Hauptzuges und in den Stichwegen vorgesehen -, da jeder Eigentümer verpflichtet ist, auf seinem Grund Stellfläche für seine Fahrzeuge und ggf. die von Besuchern vorzusehen.	In Wohngebieten sollen im öffentlichen Straßenraum nach den Richtlinien und dem üblichen Verfahren der Stadt Münster bei der Planung von Baugebieten 30 % der baurechtlich notwendigen Stellplätze für Besucher bereitgestellt 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.	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		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 nach 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 Stellplatzauswahl 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.	
8	Bezüglich der Kosten für die PAK-Entsorgung muss insbesondere bei der jetzigen Abrechnungsmodalität klar sein, dass die Anlieger die Kosten zu tragen haben, auf deren Weg die Verseuchung gefunden worden wird.	Die Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Münster sieht eine Abrechnung der beitragsfähigen Kosten nach tatsächlichem Aufwand je Anlage vor. Damit ist sichergestellt, dass die Anlieger „auch nur“ zu den Kosten der sie erschließenden Anlage herangezogen werden (incl. PAK-Entsorgung).	Wird gefolgt
9	Es wird erwartet, dass die Zusicherung des TBA, die Kanalisation sei in Ordnung und es müssen keine Kosten von den Anliegern dafür aufgebracht werden, eingehalten wird. Es wird um eine ausdrückliche Zusage gebeten.	Die vorhandene Schmutz- und Regenwasserkanalisation ist in Ordnung. Den Anliegern entstehen somit keine Kosten. In der Stichstraße 2 wird im Zuge des Straßenausbaues ein neuer Regenwasserkanal, der zurzeit auf Privatfläche liegt, in die Straße gelegt. Für diese Neuverlegung entstehen den Anliegern keine Kosten. Die notwendigen Anschlussarbeiten der Abwasserleitungen auf dem Privatgrundstück an den städtischen Kanalleitungen werden zu Lasten der Stadt vom Tiefbauamt mit ausgeführt. Sollen auf den Privatgrundstücken erstmalig Revisionsschächte gebaut werden, sind diese von den Eigentümern zu bezahlen.	Wird gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
10	Warum bedarf es überall in der Fahrbahn einer zusätzlichen Stabilisierungsschicht (lt. TBA muss mit etwa 50-60 cm tiefer Auskofferung gerechnet werden), wenn nur einmal pro Woche der Müllwagen fährt. Dies sollte noch einmal grundsätzlich überdacht werden; hier liegt eine Kosteneinsparung von 100.000 €.	Festlegung des erforderlichen Straßenaufbaues erfolgt gem. RStO (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen) Ausgabe 2001. Kriterien: 1. ausreichendes Tragverhalten 2. ausreichende Frostsicherheit Das ausreichende Tragverhalten wird entsprechend der Beanspruchung durch die Bauklasse festgelegt: hier Bauklasse IV für die Hauptachse und Bauklasse V für die Stichwege. Um ein ausreichendes Tragverhalten zu erreichen, sind auf dem Erdplanum Tragwerte von 45 MN/m² zu erreichen. Aufgrund der anstehenden Böden in der Straße Am Getterbach sind lt. Bodengutachten diese Tragwerte nur durch den Einbau einer Stabilisierungsschicht in einer Stärke von 20 – 30 cm Grobschotter zu erzielen. Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues richtet sich nach RStO Punkt 3.2 ff und soll neben der Lastverteilung sicherstellen, dass während der Frost- und Auftauperioden keine schädlichen Verformungen entstehen. Die Stärke des frostsicheren Aufbaues richtet sich nach den örtlichen Bodenbeschaffenheiten sowie der Region/Lage, in der sich die Straße befindet. Die durch ein Baugrundgutachten ermittelten Bodenkennwerte in Zusammenhang mit der Region Münsterland/innerhalb geschlossener Ortschaften ergeben einen erforderlichen frostsicheren Oberbau in einer Stärke von mindestens 50 – 60 cm.	Wird nicht gefolgt
11	Sollte es im Stichweg 3 keine Kontaminierung mit PAK geben, wird beantragt, die Tiefenauskofferung der Stichstraße auf ein notwendiges u. nachgewiesenes Minimum zu beschränken.	Siehe Antwort Nr. 10	Wird nicht gefolgt Wird gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
	Außerdem sollen entstehende PAK-Entsorgungskosten in den anderen Stichstraßen oder im Hauptzug von den dortigen Eigentümern allein getragen werden.(s. auch Punkt 6)	Siehe Antwort Nr. 8	
12	Die existierenden Bäume müssen beim Ausbau geschützt werden.	Beim Ausbau werden die Bäume entsprechend den Richtlinien geschützt.	Wird gefolgt
13	Um Durchgangsverkehr zu verhindern, sollte separat zum Ausbau der Straße eine Schließung des Hauptweges an der BAB-Brücke durch Poller erfolgen, der z.B. von den Landwirten aufgeschlossen werden könnte.	Die angesprochene Sperrung der Straße liegt nicht in der Zuständigkeit des Baubeschlusses. Eine Sperrung ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, die von der Straßenverkehrsbehörde getroffen wird.	Wird nicht gefolgt
14	Es wird um Zusendung der Ausschreibungsunterlagen gebeten, ggf. stellvertretend an den Arbeitskreis.	Nach Vergabe des Bauauftrages wird dem Arbeitskreis eine Blanco-Ausschreibung zur Verfügung gestellt.	Wird gefolgt
15	Es wird vor Beginn der Bauarbeiten eine Zusage des TBA erwartet, dass andere involvierte Stellen (Telekom, Deutsch Bahn, Stadtwerke) alle geplanten Baumaßnahmen bis zum Abschluss der Bauarbeiten ebenfalls erledigt haben. Sollten Verzögerungen oder ähnliches eintreten, wird fachliches Handeln bezüglich nachfolgender Aufrissarbeiten erwartet. Ansonsten muss es so etwas wie eine Baupause geben.	Im Zuge der Bauvorbereitung werden die Bauarbeiten der Versorgungsträger abgefragt und die Durchführung der Arbeiten in den Gesamtbauablauf des Ausbaues der Straße Am Getterbach integriert. Das ist das übliche Verfahren in der Stadt Münster. So wird sichergestellt, dass die Bauzeit und die daraus unter Umständen entstehenden Beeinträchtigungen für die Bürger so kurz wie möglich gehalten werden.	Wird gefolgt
16	Auf der gesamten Ausbaulänge im Hauptzug einschließlich der Parkflächen sollen abgerundete Hochbordsteine verwendet werden. Diese sind gleich teuer und haben den Vorteil reifenfreundlich zu sein.	Entlang des Hauptzuges wird ein Schrägbordstein eingebaut.	Wird gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
17	Zur Verkehrsberuhigung wird erwartet, dass neben den geplanten Aufpflasterungen und Baumanpflanzungen die gegenwärtige Beschilderung: Tempo 30 (Zeichen 274), Verbot für Kfz/Motorräder (Zeichen 269) mit dem Zusatz „Anlieger frei“, Gefahrzeichen Fußgänger/Kinder (Zeichen 133/136) für alle Verkehrsteilnehmer gut sichtbar aufgestellt wird, ggf. sind weitere Schilder aufzustellen. Insbesondere wird beantragt, dass zumindest die Stichstraßen zu „Spielstraßen“ erklärt werden.	Die Straße Am Getterbach ist bereits jetzt zwischen der Einmündung Heroldstraße und der Bundesfinanzschule als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Diese Ausweisung bleibt weiterhin bestehen. Die Aufstellung der Verkehrszeichen (VZ) 133 und 136 StVO wird nicht befürwortet. Das VZ 133 bezieht sich lediglich auf Fußgänger und wird an unübersichtlichen Stellen aufgestellt. Die seinerzeitige Aufstellung des VZ 136 StVO (Kinder) wurde vorgenommen, weil die Straße Am Getterbach über keinerlei Nebenanlagen verfügte. Nach dem vorliegenden Ausbauplan sind Nebenanlagen (Gehwege) vorgesehen, so dass das VZ 136 StVO entbehrlich ist. Nach der Straßenverkehrsordnung und den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften soll das VZ 136 nur dort aufgestellt werden, wo <u>häufig</u> Kinder auf die Fahrbahn laufen (beispielsweise im Bereich von Schulen bzw. Schulwegen oder Kindergärten). Die Aufstellung entsprechender Hinweise käme an zentralen Querungspunkten von Kindern in Betracht. Es macht keinen Sinn, an allen Stellen, an denen theoretisch Kinder auftauchen, Hinweisschilder aufzustellen. Insbesondere in Tempo-30-Zonen ist ein zusätzlicher Hinweis auf Kinder entbehrlich. Generell müssen Fahrzeugführer in Wohngebieten ständig mit dem Auftauchen von Kindern rechnen. Das Aufstellen des Verkehrszeichens „Kinder“ ohne bestimmten Anlass in allen Bereichen führt zu einem Gewöhnungseffekt bei den Fahrzeugführern, so dass es nur eine Scheinsicherheit bieten würde. Es fehlt an der erforderlichen Akzeptanz durch den Kraftfahrer und die erhoffte Schutzwirkung tritt nicht ein. In Münster wird z.B. das Schild „Kinder“ nur dort aufgestellt, wo häufig Kinder auftauchen. Diese Verfahrensweise entspricht den gesetzlichen Vorgaben	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		der Straßenverkehrsordnung, wonach Verkehrszeichen auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt werden müssen. Damit soll dem vielfach gescholtenen Schilderwald entgegengewirkt werden. VZ 260 StVO (Verbot f. Kfz, Motorräder etc.) mit dem Zusatz „Anlieger frei“. <u>Zur Überwachung des Anliegerverkehrs:</u> Das Verbot der Durchfahrt von Nichtanliegern kann von der Polizei nur schwer überwacht werden und kann allenfalls sporadisch erfolgen. Der Begriff Anlieger ist nach der Rechtsprechung sehr weit gefasst. Anlieger ist vereinfacht gesagt jeder, dessen Fahrtziel ein Grundstück mit Zugang in der gesperrten Straße oder in dem gesperrten Gebiet ist bzw. dessen Fahrt in Verbindung mit einer dort lebenden Person steht. Selbstverständlich sind auch die Anwohner Anlieger. Maßgebend ist die gewollte Beziehung zu einem Anlieger oder Anliegergrundstück. In der Praxis bedeutet dies, dass ein Durchfahrverbot für Nichtanlieger sehr schlecht überwacht werden kann, da diese erforderliche Beziehung sehr leicht hergestellt oder auch konstruiert werden kann. Die Beweisführung bei einem Verstoß gegen die Regelung ist schwierig und nur mit großem personellen Aufwand zu führen. Aufgrund dessen hat die Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen empfohlen, die Aufstellung derartiger Verkehrszeichen zu vermeiden. Bei der Einrichtung der Stichstraßen mit VZ 325/326 StVO (verkehrsberuhigter Bereich, im Volksmund Spielstraße genannt) ist zu beachten, dass diese Bereiche sich deutlich von den nebenliegenden Straßen unterscheiden müssen. Eine reine Ausweisung mit Verkehrszeichen ist nicht zulässig. Daher sind die Übergänge von der Hauptfahrbahn zu den Stichstraßen	

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		z.B. durch Aufpflasterungen zu verdeutlichen. Zu beachten ist auch, dass in diesen Bereichen die Aufenthaltsfunktion, z.B. durch Einbauten wie Baumscheiben, Ruhezonen o.ä. zu verdeutlichen ist. Zudem sind anteilig zu den Wohneinheiten Parkstände auszuweisen. In verkehrsberuhigten Bereichen darf nur in den ausgewiesenen Parkbereichen geparkt werden.	
18	Die Verschwenkung ab Einmündung Stichweg 2 bis zur Einmündung Stichweg 3 soll so gebaut werden, wie es im offengelegten Plan vorgesehen ist.		Wird gefolgt
19	Die Gestaltung des sehr breiten Grünstreifens (Breite zwischen 3,50 m im Bereich Hausnr. 49 o, 49 p bis hin zu 5,60 m bis zur Einmündung Stichweg 3) sollte in Absprache mit den Anwohnern erfolgen. Es soll verhindert werden, dass diese Fläche als Hundeklo oder Müllablageplatz missbraucht wird. Es wäre z.B. ein niedriger Zaun denkbar.	Der Grünstreifen erhält eine Raseneinsaat. Eine Einzäunung ist nicht vorgesehen. Die Einzäunung würde zusätzliche Kosten verursachen, die Pflege erschweren und den Unterhaltungsaufwand erhöhen.	Wird nicht gefolgt
20	Keine neu geplanten Bäume in der Fahrbahn auf der Bahnseite, keine Baumscheiben mit Abweisern, sondern ein durchgehender Grünstreifen am Lärmschutzwall. Die Kosten für die Bäume lassen sich einsparen.	Im Hauptzug sind die Baumscheiben aus gestalterischer Sicht und als Fahrbahneinengungen zur Verkehrsberuhigung geplant. Auf diese beiden Planungsansätze kann nicht verzichtet werden.	Wird nicht gefolgt
21	Für das Grundstück Am Getterbach 49 wird eine Parkfläche zu beiden Seiten der am Hauptzug gelegenen Einfahrt beantragt	Das Grundstück Am Getterbach Nr. 49 ist fahrtechnisch von 2 Stichwegen erschlossen. Eine befestigte Zufahrt vom Hauptzug zur Grundstücksgrenze ist zurzeit nicht vorhanden. Das Grundstück ist ausreichend vom 2. Stichweg erschlossen.	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
22	Es wird beantragt, weder auf dem Hauptweg noch in den Stichstraßen die Gehwegflächen durch Pflasterung optisch von der Fahrbahn zu trennen , da eine Pflasterung teuer und pflegeintensiv ist. Die optische Trennung kann genauso gut durch andersfarbigen Asphalt oder durch Markierungen erreicht werden. Lediglich im Bereich der Grundstückszufahrten könnte gepflastert werden, da dies bautechnisch wohl notwendig ist. Ebenso sollen die geplanten Stellplätze nicht gepflastert, sondern asphaltiert und, wenn überhaupt, durch Aufmalung gekennzeichnet werden.	Der Ausbau der Straße erfolgt im Bestand, d.h. die Grundstücke sind bebaut und mit viel 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 vorhandenen Höhensituationen 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.	Wird nicht gefolgt
23	Zur Kostensenkung sollte die befestigte Fläche weitestgehend aus Asphalt bestehen und nur wenn es funktional erforderlich ist (z.B. Abflussrinnen) gepflastert werden.	Siehe Punkt 22	Wird nicht gefolgt
24	Die geplante Breite des Stichweges 3 von 5,50 m ist nicht nötig. Es würde genügen sie in 4,50 m bis höchstens 5,00 m auszubauen. Als Ausweichmöglichkeiten für evtl. Begegnungsverkehr können drei Grundstückseinfahrten und die Feuerwehrezufahrt für die Bildungsanstalt der Agentur für Arbeit genutzt werden.	Der Stichweg 3 ist nach der RAST 06 für den Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug zu bemessen. Die Befestigte Fahrfläche von 5,5 m erfüllt diese Anforderungen.	Wird nicht gefolgt
25	Durch das Bodengutachten hat sich herausgestellt, dass lediglich an 2 von 15 Stellen PAK-Kontamination festgestellt wurde. Es wird daher beantragt, nur an den kontaminierten Stellen eine Auskofferung von maximal 88 cm Tiefe vorzunehmen. Das TBA und die Baufirmen wären hierfür beweispflichtig.	Der vorgesehene Straßenaufbau bestimmt sich unabhängig von der PAK-Kontamination der vorhandenen Befestigungen. Er wurde nach Vorgabe des Baugrundgutachtens entsprechend der jeweiligen Bauklasse nach Regelbauweise dimensioniert (hier 50 bis 58 cm) zuzüglich Bodenstabilisierung wegen nicht ausreichend tragfähiger Untergründe (hier 20 bis 30 cm). Der tatsächlich erforderliche Umfang der Bodenstabilisierung wird während der Bauausführung bei offenliegendem Erdplanum abschnittsweise und je nach örtlichen Gegebenheiten durch qualifizierte Bodenuntersuchungen ermittelt und bedarfsgerecht ausgeführt.	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
26	In den bisherigen Planungen gab es am Hauptweg / Ecke Stichweg 3 eine als Grünfläche gekennzeichnete, etwa 30 m lange und 50 cm breite Berandung. In der jetzigen Planung ist für diese Fläche eine Pflasterung vorgesehen. Dies wird abgelehnt und beantragt, in diesem Punkt die alte Planung wieder einzusetzen .	Der in der alten Planung dargestellte ca. 30 m lange Grünstreifen ist keine eigenständige Grünanlage. Eine Bepflanzung mit Sträuchern, Bäumen etc. scheidet wegen der geringen Breite < 1 m aus. Bei der jetzigen Planung wird der Grünstreifen dem Grünstreifen auf der gegenüberliegenden Seite zugeschlagen. Mehrkosten entstehen nicht.	Wird nicht gefolgt
27	Es wird abgelehnt, dass der auf städtischem Grund stehende Baum am Hauptweg / Ecke Stichweg 1 wegen der Pflasterungen gefällt werden soll. Der Baum muss erhalten bleiben .	Der Baum steht mittig in der für den fußläufigen Verkehr geplanten Fläche. Bei einem Erhalt des Baumes müsste dort eine Baumscheibe gebaut werden, die den gesamten Querschnitt des „Gehweges“ in Anspruch nehmen würde. In der Konsequenz müssten die Fußgänger dann auf die Fahrbahn ausweichen. Aus Sicherheitsgründen zum Schutz der Fußgänger wird das abgelehnt.	Wird nicht gefolgt
28	Zwischen dem Hauptzug der Straße Am Getterbach und der Bahntrasse ist ein breiter Grünstreifen geplant. Es wird beantragt, dass die Stadt Münster zu ihrer Zusage steht, diese Fläche regelmäßig zu pflegen . Unter „regelmäßig“ muss zu verstehen sein, dass ein Bild von Sauberkeit und Ordnung das ganze Jahr über zu erkennen ist. Außerdem soll die Gestaltung der Grünflächen auf ein nachweisliches Minimum beschränkt bleiben. Da, wo es natürliche Grünflächen gibt, sollten diese nicht renaturisiert werden.	Der Grünstreifen erhält eine Raseneinsaat. Der Rasen wird wie die anderen vergleichbaren Grünstreifen zweimal im Jahr gemäht.	Wird gefolgt
29	Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass durch die geplanten Versiegelungsflächen das Regenwasser nicht mehr ausreichend im Boden versickern kann. Dies könnte evtl. zu Überflutungen von Kellern führen. Es wird beantragt, dass das TBA nachweislich dafür Sorge trägt, dass hier kein Nachteil für die Eigentümer entsteht.	Die Regenwasserkanalisation ist ausreichend dimensioniert. Das Regenwasser der ausgebauten öffentlichen Straßenverkehrsflächen wird sicher abgeleitet. Vor Regenwasser, das sich auf den Privatgrundstücken sammelt und aufstaut, muss sich der Eigentümer selber schützen.	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
30	Es werden Handlungshilfen und praktische Vorschläge vom TBA und von der Politik erwartet, wie die Eigentümer die Baudurchführung konstruktiv und helfend-kontrollierend begleiten können.	Die Bauleitung wird vom Tiefbauamt durchgeführt. Die Anlieger werden wie bei allen städtischen Baumaßnahmen über den Bauablauf informiert.	Wird nicht gefolgt
31	Es wird beantragt ein 30 km/h Schild am Ausgang der Bildungsstätte der Agentur für Arbeit aufzustellen, da viele Seminarteilnehmer zu schnell auf den Getterbach fahren. Zudem wäre ein Schild „gefährliche Kreuzung“ an der Ecke zum dritten Stichweg hilfreich.	Die Straße Am Getterbach ist bereits jetzt als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Es ist vorgesehen, ein VZ 310/311 StVO (Ortstafel) in Fahrtrichtung Heroldstraße <u>vor</u> der Zufahrt zur Bundesfinanzschule aufzustellen. Das VZ 274.2-40 StVO (Beginn/Ende einer Tempo-30-Zone) kann <u>nach</u> der Zufahrt zur Bundesfinanzschule, ggf. auch hinter der nebenliegenden Stichstraße, aufgestellt werden. Inwieweit VZ 102 StVO (Kreuzung mit Vorfahrt von rechts) aufgestellt wird, sollte nach dem erfolgten Ausbau entschieden werden.	Wird zum Teil gefolgt
32	Es sollen regelmäßig morgens und abends offizielle Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Dabei würden auch scheinbare Anlieger leicht entlarvt und zur Ordnung gerufen werden können.	Geschwindigkeitsmessungen werden seitens der Polizei fast ausnahmslos in Risikobereichen (z. B. bei Unfallschwerpunkten, Schulen oder Kindergärten) durchgeführt. Eine Unfalllage ist in der Straße Am Getterbach nicht gegeben, so dass derzeit keine Messungen durchgeführt werden können. Zur Überwachung des Anliegerverkehrs siehe Ausführungen oben.	Wird nicht gefolgt
33	Es wird beantragt, den Ausbau der Straßen Am Getterbach schnellstmöglich nach dem Ausbaustandard der Stadt Münster vorzunehmen . Durch die übertriebenen Sparvorschläge des sogenannten Arbeitskreises sollten die Arbeiten nicht eingeschränkt oder verzögert werden, zumal die Baukosten durch erhebliche Verzögerungen noch mehr steigen werden.	Der Ausbau der Straße Am Getterbach erfolgt nach den gültigen Vorschriften und Richtlinien.	Wird gefolgt.

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
34	Da der Zugang zum Haus Nr. 53i und der Streifen vor den Grundstücken 53r und 53n (Stichstr. 3) gepflastert werden, sollte der Grünstreifen vor den Häusern Nr. 53j, 53h und 53l ebenfalls gepflastert werden, damit es ein einheitliches Straßenbild ergibt. Folgekosten für die Stadt Münster für die Pflege der Grünstreifen würden so vermieden (2 Anlieger).	Technisch ist eine Pflasterung der Flächen möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass Mehrkosten von ca. 70 €/m ² Pflasterfläche entstehen. Bei einer Fläche von ca. 95 m ² entstehen so ca. 6.650 € Mehrkosten.	Wird gefolgt
35	Es wird beantragt darauf zu achten, dass überhaupt nur Flächen im erforderlichen Umfang versiegelt werden. Durch den Anspruch der Stadt Münster, eine Stadt mit hoher Lebensqualität zu sein, wird seitens der Stadt Münster selbst u.a. auf die Bedeutung des städtischen Grüns hingewiesen.	Ist bei der Planung berücksichtigt.	Wird gefolgt
36	Auf die geplanten Aufpflasterungen könnte bei geringerer Ausbaubreite des Hauptzuges verzichtet werden, zumal diese insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr hinderlich sind.	Die Aufpflasterungen sind zur Geschwindigkeitsminderung erforderlich. Sie werden nach den Richtlinien gebaut und sind somit nur hinderlich dahingehend, dass beim Überfahren der Schwellen die Geschwindigkeit reduziert werden muss.	Wird nicht gefolgt
37	Die Beleuchtung sollte mit LED-Leuchten ausgestattet werden, die die Betriebskosten nachhaltig senken. Gegebenenfalls sollte die Stadt sich an entsprechenden Modellvorhaben mit finanzieller Förderung beteiligen, um die Kosten für die Anlieger zu verringern.	Der Einsatz von LED Leuchten bei der Straßenbeleuchtung wird erst in den kommenden Jahren sinnvoll sein. Probleme bereitet immer noch die hohe Abwärme, die bei dem Einsatz mehrerer zusammen geschalteter LED auftritt. Für Beleuchtungsanlagen auf Plätzen oder Gehwegen mit geringen Mastabständen stellt die LED- Technik im Vergleich zu Kompaktleuchtstoffröhren oder Keramikbrennerlampen eine denkbare Alternative da. Ein wirtschaftlicher Einsatz ist jedoch vor dem Hintergrund der heute noch deutlich höheren Anschaffungskosten nicht sinnvoll. Die höheren Anschaffungskosten erhöhen die KAG-Beiträge. Die Stadt Münster beobachtet und prüft permanent die neuesten Entwicklungen im Bereich der	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		Straßenbeleuchtung. Aus diesem Grund werden in den kommenden Wochen in Münster zwei Musteranlagen mit LED-Straßenleuchten als Pilotanlagen installiert. Die Erkenntnisse, die hierbei gewonnen werden, sollen als Entscheidungsgrundlage für künftige Planungen dienen.	
38	Es wird beantragt, dass die Kosten der Entsorgung der PAK-belasteten Erde die Stadt Münster trägt, da die Anlieger nicht die Verursacher sind.	Siehe Beantwortung des Antrages der CDU-Fraktion vom 19.11.2009 (Punkt 3 dieser Vorlage)	Wird nicht gefolgt
39	Es wird der Antrag gestellt, die gesamte Planung noch einmal auf Einsparmöglichkeiten und Senkung von Standards, soweit sie die nachhaltige Nutzung u. Lebensdauer der Straßen und Sicherheitsstandards nicht wesentlich verringern, zu überprüfen . Beispiele in anderen Kommunen zeigen, dass dies durchaus möglich ist u. auch in Münster möglich sein sollte.	Die Planung ist nochmals auf Wunsch der Anlieger und des Arbeitskreises, um Einsparpotentiale zu geändert worden. Das Tiefbauamt hält das jetzt erzielte Ergebnis für abschließend erledigt.	Wird nicht gefolgt
40	Sollte die Verwaltungsschule der Agentur für Arbeit, einen niedrigeren Beitrag als bisher geplant zahlen müssen (geänderte rechtl. Situation), würden die Anwohner des Hauptzuges mit einem höheren Beitrag zu rechnen haben. Dies wäre für sie unzumutbar , zumal sie bereits durch die einseitige Lage an der Bahn erhöhte Beiträge zahlen müssen.	Das Tiefbauamt der Stadt Münster hat auf der Grundlage der rechtlichen Bestimmungen und der aktuellen Rechtsprechung einen Abrechnungsmodus gewählt, der nach Einschätzung der Verwaltung einer gerichtlichen Überprüfung standhält. Der Deutsche Städtetag teilt diese Auffassung.	Wird nicht gefolgt
41	Es wird beantragt, auf die Verlegung des Regenwasserkanals von den Privatgrundstücken 49, 49a und 49b in die Stichstraße 2 zu verzichten, da er seit 57 Jahren störungsfrei funktioniert, durch die Umlegung unnötige Kosten entstehen und Folgekosten für die Eigentümer. Der Zugang zum Regenwasserkanal könnte durch entsprechende Grundbucheintragungen gesichert werden.	Durch die Neuverlegung des Regenwasserkanals in die Straßenfläche entstehen den Anliegern keine zusätzlichen Kosten. Städtische Kanäle in Privatflächen sollten nur in Ausnahmefällen zugelassen werden. Hier bietet sich nun die einmalige Möglichkeit, den Ausnahmefall zu egalisieren. Aus technischer Sicht kommen bei der Neuverlegung folgende Vorteile zum Tragen:	Wird nicht gefolgt

Lfd. Nr.	Inhalt (in Stichworten)	Ergebnis der Prüfung	Beschlussvorschlag
		• Nach dem Ausbau der Straße werden zusätzliche Straßenabläufe gebaut, die bei Status Quo durch die Privatfläche an den Kanal angeschlossen werden müssten. • Das gleiche gilt für Neubauten (die Grundstücke sind in dem Bereich sehr groß und können noch geteilt und zusätzlich bebaut werden), hier müssten die neuen Regenwasserhausanschlüsse ebenfalls über die Privatflächen angeschlossen werden.	
42	Sämtliche Eigentümer an der Stichstraße 1 lehnen einen gepflasterten Gehweg auf der Ostseite der Straße ab, da er überflüssig ist und die Pflasterung die Ausbaukosten erhöht. Ebenso ist die geplante Pflasterung für den Parkstreifen auf der westlichen Straßenseite der Stichstraße 1 nicht notwendig. Auch hier genügt Asphalt.	Auf der Ostseite wird ein ca. 75 cm breiter Pflasterstreifen zu Angleichungsarbeiten an den Privatgrundstücken gebaut. Der Parkstreifen auf der Westseite hat eine ausreichende Breite, dass der Asphaltbeton mit dem Fertiger eingebaut werden kann. Die Planung wird dahingehend geändert.	Wird gefolgt