
**Protokoll der Bürgerversammlung am 02. Juni 2014 bei den Stadtwerken Coesfeld,
Dülmener Straße 80**

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

von der Stadt Coesfeld:

Uwe Dickmanns

Nicole Wewers beide Fachbereich Bauen und Umwelt

Holger Ludorf Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr

für das Planungsbüro Hahm:

Thomas Rakel

Beginn: 18.30 Uhr

Teil 1: Planungsfragen

Nach einer kurzen Begrüßung durch Uwe Dickmanns erläuterte Holger Ludorf die Ziele der Veranstaltung. Insbesondere gehe es der Verwaltung darum, die Wünsche der Anlieger in Bezug auf die Gestaltung des Straßenraumes kennen zu lernen, um diese in der weiteren Planung berücksichtigen zu können. Als Grundlage stellte er die Rahmenbedingungen vor, die maßgebenden Einfluss auf die Gestaltung der Straßen haben und die bei der Planung zu berücksichtigen sind:

Rechtliche Rahmenbedingungen

Erläutert wurden die wesentlichen Unterschiede zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der Tempo 30-Zone. Als wichtiges Gestaltungsmerkmal der Tempo 30-Zone wurde das sogenannte Separationsprinzip erläutert: hier ist den Fußgängern grundsätzlich eine separate Gehwegfläche zur Verfügung zu stellen.

Planerische Rahmenbedingungen

Mit Hilfe der Verkehrsräume der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen wurde der Platzbedarf für die einzelnen Straßenbestandteile abgeleitet:

- Gehweg: 2,0 bis 2,5 m
- Baumscheiben 2,0 bis 2,5 m
- Fahrbahn: 4,1 bis 4,75 m (Begegnung Pkw/Pkw)
5,0 bis 5,55 m (Begegnung Lkw/Pkw)

Anschließend wurde das Thema des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges angerissen. Die Festlegung auf ein bestimmtes Bemessungsfahrzeug hat einen entscheidenden Einfluss insbesondere auf die Gestaltung der Kreuzungsbereiche. Das der Planung für den Ausbau

der Alexanderstraße zugrunde zu legende Bemessungsfahrzeug ist das 3-achsige Müllfahrzeug.

Örtliche Rahmenbedingungen

Schließlich wurden auch die örtlichen Rahmenbedingungen, die den Ausbau beeinflussen, erläutert:

- Länge der Straße: ca. 230 m
- Breite der gesamten Verkehrsfläche: ca. 9,0 m.
Aufteilung heute: in der Mitte liegt eine ca. 3,5 m breite Baustraße, diese wird auf der Nordseite (Breite ca. 3,0 m) und auf der Südseite (Breite ca. 2,5 m) von einem Seitenraum begrenzt.
- Die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen gibt klare Rahmenbedingungen für die Querschnittsaufteilung:
 - Thyssen-Ferngasleitung auf der Nordseite
 - Zwei Abwasserkanäle ungefähr in der Mitte der Verkehrsfläche
 - Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekom) auf der Südseite)
- Die Alexanderstraße stellt eine geradlinige Verbindung zwischen dem Hüppelswicker Weg und der Dülmener Straße parallel zum Druffels Weg dar. In der Folge wird sie nicht nur als reine Anliegerstraße genutzt, sondern dient auch als Verbindungsstraße zwischen den beiden genannten Straßen.
- Der benachbarte Hüppelswicker Weg ist als Tempo 30-Zone ausgebaut und beschildert.
- Der Gewerbebetrieb an der Einmündung in die Dülmener Straße (Zweirad Baumeister) sorgt für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und einen verstärkten Parkdruck an dieser Stelle.

Zusammenfassend erläuterte Holger Ludorf, dass die Verwaltung unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen die Empfehlung abgibt, die Alexanderstraße als Tempo 30-Zone auszuweisen. Diese Empfehlung wurde an das Planungsbüro Hahm als Grundlage der Planungen weitergegeben. Gegen einen verkehrsberuhigten Bereich spricht insbesondere, dass die Alexanderstraße als direkte Verbindung zwischen Dülmener Straße und Hüppelswicker Weg genutzt werden kann. Dies führt dazu, dass die Straße auch von Fahrzeugführern genutzt wird, die weder Quelle noch Ziel in der Alexanderstraße haben. Diese nutzen die Straße als reine Durchfahrsmöglichkeit und befahren sie somit auf voller Länge. Erfahrungen haben gezeigt, dass diese Verkehrsteilnehmer nicht bereit sind, die eigentlich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit auf einer Länge von 230 m einzuhalten, so dass es zu Konflikten mit auf der Fahrbahn laufenden Fußgängern oder spielenden Kindern kommt.

Voraussetzung für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs wäre demnach eine Abbindung (Sperrung) der Straße, um die direkte Durchfahrsmöglichkeit zu unterbinden. Probleme mit Rettungsfahrzeugen oder der Müllabfuhr könnten durch herausnehmbare oder umklappbare Poller aus dem Wege geräumt werden. Zumindest für Pkw müsste aber eine Wendemöglichkeit vorhanden sein. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist hierfür eine Fahrbahnbreite von 11 m (einschließlich der erforderlichen Freihaltezonen) notwendig. Bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 9 m könnten Pkw demnach nur unter Mitbenutzung der privaten Grundstückszufahrten wenden. Diese Möglichkeit sehen die Richtlinien durchaus vor. Sie bedeutet aber eine über das normale Maß deutlich hinaus gehende Mehrbelastung für einige Grundstückseigentümer, deren Grundstückszufahrten dann vermehrt durch fremde Pkw genutzt würden. Außerdem setzt dies voraus, dass die Zufahrten nicht durch die Eigentümer z.B. mit einem Tor verschlossen werden. Die Sperrung einer Straße bringt darüber hinaus auch immer unwillkürlich eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen und damit eine Mehrbelastung anderer Bürger mit sich.

Im Anschluss stellte Thomas Rakel die erarbeitete Vorentwurfsplanung in drei Varianten vor:

Variante 1:

- Einseitiger Gehweg auf der Nordseite, Breite: 2,25 m
- Einseitiger Grünstreifen auf der Südseite, Breite: 1,65 m, unterbrochen durch Grundstückszufahrten und-zugänge
- Fahrbahnbreite 5,00 m
- Begegnung Lkw/Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich
- Versetzt angeordnete Einengungen der Fahrbahn, verbleibende Fahrbahnbreite: 3,25 m
- Baumstandorte auf der Südseite / Bodendeckerflächen auf der Nordseite
- Freies Parken auf der Fahrbahn

Variante 2:

- Beidseitiger Gehweg, Breite: 1,75 m
- Fahrbahnbreite 5,50 m
- Begegnung Lkw/Pkw möglich
- Versetzt angeordnete Einengungen der Fahrbahn, verbleibende Fahrbahnbreite: 3,25 m
- Baumstandorte auf der Südseite / Bodendeckerflächen auf der Nordseite
- Freies Parken auf der Fahrbahn

Variante 3:

- Einseiter Gehweg auf der Nordseite, Breite: 2,25 m
- Einseitiger Parkstreifen auf der Südseite, Breite: 2,65 m, unterbrochen durch Grundstückszufahrten und-zugänge
- Durchgehende Fahrbahnbreite von 4,10 m
- Begegnung Pkw/Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich, Begegnung Lkw/Pkw unter Mitnutzung der Grundstückszufahrten
- Plateauaufpflasterungen als verkehrsberuhigendes Element zwingend erforderlich, da Versätze fehlen
- Baumstandorte auf der Südseite
- Parken nur im Parkstreifen auf der Südseite

Alle drei Varianten gehen von einer bituminösen Befestigung (Asphalt) der Fahrbahn aus. Mit Hilfe von Fotos bereits fertiggestellter Straßenräume veranschaulichte Thomas Rakel den Einsatz verschiedener vorgesehener Materialien (z.B. Rasenfugenpflaster im Parkstreifen Variante 3, Betonsteinpflaster als Gehwegbefestigung, Plateauaufpflasterung).

In der anschließenden Diskussion wurden die folgenden Standpunkte vertreten:

- Ein Anlieger schlug vor, die vorhandene Fahrbahn beizubehalten, die Fläche zwischen Fahrbahn und privaten Grundstücken aufzunehmen und mit Betonsteinpflaster zu befestigen. Thomas Rakel und Uwe Dickmanns erläuterten übereinstimmend, dass eine solche Lösung aufgrund der vorhandenen Höhensituation technisch nicht realisierbar sei.
- Die in der Variante 2 vorgestellten trapezförmigen Baumscheiben bieten nach Ansicht einiger Anlieger deutliche Vorteile im Hinblick auf die Straßenreinigung und sollten daher realisiert werden.
- Bestätigt wurde von Thomas Rakel auf Nachfrage, dass die in der Variante 3 vorgestellten Plateauaufpflasterungen auch in den Varianten 1 und 2 eingesetzt werden könnten. Zum Beispiel mit Hilfe von Baumscheiben müsse aber sichergestellt werden, dass die

Aufpflasterungen nicht umfahren werden können. In diesem Zusammenhang wies er auch darauf hin, dass solche Aufpflasterungen durchaus negative Auswirkungen auf die Lärmentwicklungen haben können, wenn sie in einem zu großen Abstand angeordnet werden. Grund hierfür ist das dann vermehrt auftretende Abbremsen und Beschleunigen zwischen den Aufpflasterungen.

- Ausführlich diskutiert wurde die Situation rund um den Gewerbebetrieb Zweirad Baumeister am westlichen Ende der Alexanderstraße. Angesprochen wurden die dort bereits heute auftretenden Parkprobleme ebenso wie die Notwendigkeit der Anlieferung auch mit größeren Fahrzeugen. Verschärft wird die Parkproblematik dadurch, dass auf den gegenüberliegenden Grundstücken größtenteils keine eigenen Stellplätze vorhanden sind.

Vorgeschlagen wurde in diesem Zusammenhang z.B., den am weitesten westlich gelegenen Baumstandort weiter in Richtung Dülmener Straße zu verschieben, um möglichst viele Stellplätze in diesem Bereich anbieten zu können.

Hingewiesen wurde darauf, dass sich entgegen der Darstellung in den Plänen bereits heute ein privater Stellplatz vor dem Haus Nr. 1 befindet.

- Die Anlieger sprechen sich gegen den Einsatz von Schrägbordsteinen aus, im Bereich von Grundstückszufahrten sollten die Bordsteine regulär abgesenkt werden.
- Detailliert diskutiert wurde auch das Thema Baumstandorte. Ein Teil der Anlieger sprach sich für einen kompletten Verzicht auf Bäume aus.

Als besonderes Problem wurde der in den Varianten 1 und 2 vor dem Haus Nr. 15 vorgesehene Baumstandort, da sich auf dem Dach des Hauses eine Photovoltaikanlage befindet und die Abschattung durch den Baum zu Problemen führen könne.

Ausdrücklich angesprochen wurde auch der geplante Baumstandort vor dem Haus Nr. 18. Der Anlieger äußerte den Wunsch, auf diesen Baum zu verzichten, da er eine übermäßige Beschattung des Wohnzimmerfensters zur Folge hätte.

Die Vertreter der Stadt sagten zu, jeden einzelnen Baumstandort im weiteren Verfahren noch einmal zu prüfen und zu bewerten. Gemeinsam mit Thomas Rakel wiesen sie aber auch deutlich darauf hin, dass Bäume als vertikale Elemente zwingend für die Straßenraumgliederung und –gestaltung benötigt würden. Auch aus Gründen der Verkehrsberuhigung und damit der Verkehrssicherheit seien sie extrem wichtig. Insofern sei das öffentliche Interesse an Bäumen sehr genau abzuwägen gegen die privaten Interessen der Anlieger.

- Uwe Dickmanns erklärte auf Nachfrage, dass die Baumart ebenso wie die Unterpflanzung in den Baumscheiben in der Regel mit den Anliegern abgestimmt wird. Üblicherweise werde zu diesem Zweck ein Gespräch mit dem Nachbarschaftsvorsitzenden geführt. Die Aufastung und der Schnitt der Bäume erfolge durch die Stadt, die Pflege der Unterpflanzungen durch die Anlieger.
- Eventuelle Planungen über zusätzliche Stellplätze auf den privaten Grundstücken sollten der Stadt möglichst kurzfristig gemeldet werden, damit diese noch in der Planung berücksichtigt werden können.
- Von einzelnen Anliegern wurde eine Sperrung der Straße für den Durchgangsverkehr (Zeichen 260 „Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ in Verbindung mit dem Zusatz „Anlieger frei“) angeregt. Holger Ludorf stellte fest, dass eine solche Beschilderung aufgrund der fehlenden Kontrollmöglichkeiten keinerlei Auswirkungen auf das tatsächliche Verkehrsverhalten habe und daher für die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Coesfeld nicht in Frage komme. Auch einige Anlieger äußerten die Ansicht, dass eine solche Beschilderung nichts bringe.
- Kontrovers diskutiert wurden in diesem Zusammenhang noch einmal die Themen „Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs“ und „Bauliche Sperrung der Straße“. Thomas Rakel und Holger Ludorf wiederholten noch einmal die weiter oben bereits genannten Begründungen, die gegen diese beiden Mittel der Verkehrsberuhigung sprechen. Auch aus Sicht der Anlieger spricht gegen eine bauliche Sperrung der Alexanderstraße,

dass der Kundenverkehr von Zweirad Baumeister dann nur noch über die Dülmener Straße abfließen könne und hier auch vermehrt als Linksabbieger in die Dülmener Straße fahren müsse. Ein einheitliches Meinungsbild zu diesen beiden Themen konnte aus der Versammlung nicht mitgenommen werden

- Diskutiert wurde auch noch der Vorschlag, den Parkstreifen in der Variante drei auf die Nordseite zu verlagern, da sich dort weniger Grundstückszufahrten und –zugänge befänden und sich somit eine größere Anzahl an Stellplätzen ergäbe. Thomas Rakel vertrat die Ansicht, dass sich die Anzahl und Länge der Grundstückszufahrten und –zugänge auf der Nord- und der Südseite in etwa die Waage hielte. Insofern hätte die Verlagerung keine Auswirkungen auf die Anzahl der möglichen Stellplätze. Holger Ludorf wies darauf hin, dass eine Verlagerung des Parkstreifens auf die Nordseite nur bei einem gleichzeitigen völligen Verzicht auf Baumstandorte möglich sei, da auf der Nordseite wegen der Gashochdruckleitung keine Bäume angepflanzt werden können.
- Vereinzelt kritisch gesehen wurde die Kombination vieler verschiedener Materialien vor allem in der Variante 3.

Teil 2: Kostensituation/Erschließungsbeiträge

Im Teil 2 der Veranstaltung erläuterte Uwe Dickmanns insbesondere das Thema „Erschließungsbeitrag“ und hier zunächst den Begriff „erschließungsbeitragsfähige Fläche“. Er wies auf Zuschläge für Gewerbegrundstücke und die Abhängigkeit des Beitrages von der Geschossigkeit der Bebauung hin. In diesem Zusammenhang stellte er fest, dass die Grundstücke südlich der Alexanderstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 47 „Druffels Weg“ liegen. Hier sei die für die Berechnung des Erschließungsbeitrag zugrunde zu legende Geschossigkeit identisch mit der im Bebauungsplan festgesetzten maximal zulässigen Anzahl der Geschosse. Und dies unabhängig von der tatsächlichen Ausnutzung des Grundstückes. Da die nördlich der Alexanderstraße gelegenen Grundstücke nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegen, wird hier die tatsächlich vorhandene Zahl der Geschosse zugrunde gelegt. Diese wurde durch Mitarbeiter der Bauordnungsbehörde zuvor festgestellt. Darüber hinaus erläuterte Uwe Dickmanns die für eine Mehrfacherschließung (Eckgrundstücke) vorgesehenen Regelungen.

Schließlich stellte er dar, dass die Kostenunterschiede zwischen den einzelnen vorgestellten Planungsvarianten nahezu keine Auswirkungen auf den Erschließungsbeitrag haben werden. Bei einer geschätzten maximalen Differenz von 20.000 € zwischen den Varianten ergibt sich eine Differenz im Erschließungsbeitrag von 1 € je m² erschließungsbeitragsfähiger Fläche. Bei einer erschließungsbeitragsfähigen Gesamtfläche von ca. 16.000 m² ergäbe sich zum Beispiel für die Variante 2 ein Beitrag von 17 bis 18 € je m².

Bei einem geschätzten Baugewinn im Herbst 2014/ Frühjahr 2015 ist mit einer Beitragserhebung wahrscheinlich erst im Jahr 2016 zurechnen. Die Grundstückseigentümer werden 4 Wochen vor dem versandt der Beitragsbescheide schriftlich informiert.

Teil 3: Meinungsbild

- Eine sehr deutliche Mehrheit der Anwesenden hält die Variante 2 für die beste Lösung.
- Weiterhin sprachen sich die Anlieger dafür aus die Aufpflasterungen, welche in der Variante 3 dargestellt sind, in die Variante 2 zu übernehmen. Auf die in Variante 2 dargestellten roten Pflasterstreifen soll dafür verzichtet werden.
- Nach Bekanntgabe der Höhe der zu erwartenden Erschließungsbeiträge entwickelte sich eine angeregte Diskussion über die Realisierung der Maßnahme. Zunächst sprachen sich einzelne Anwesende vor dem Hintergrund der Kostensituation deutlich gegen eine Realisierung aus. Schließlich wurde von den Anwesenden eine Abstimmung im Rahmen der Versammlung gefordert. Da sich die Vertreter der Stadt gegen eine solche Abstimmung aussprachen (und z.B. eine schriftliche Befragung in den Tagen nach der Versammlung vorschlugen), initiierte schließlich der Nachbarschaftsvorsitzende eine interne Abstimmung unter den Anwesenden. Das Ergebnis soll offiziell an dieser Stelle nicht im

Protokoll wiedergegeben werden. Als Meinungsbild konnte aber mitgenommen werden, dass der Ausbau der Alexanderstraße unter den Anwesenden bei den in der Versammlung vorgestellten finanziellen Rahmenbedingungen sehr kritisch gesehen wird und auf großen Widerstand trifft. Die Nachbarschaft kündigte an, dass in den nächsten Tagen ein entsprechender schriftlicher Antrag an die Verwaltung bzw. an den Rat gerichtet werden soll.

gez. Holger Ludorf