

Ausbaubeschluss für die Straße Burghof

Ausbau der Ludgerusstraße: Verfahren nach § 125 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie Ausbauplanung

Beteiligung der Öffentlichkeit

Inhalt

Anregungen aus der Informationsveranstaltung vom 22.08.2023, jeweils als Auszug aus dem Protokoll der Informationsveranstaltung, Kapitel „Austausch/Ergebnisse“	2
Im Nachgang an die Informationsveranstaltung eingereichte Anregungen	8
Im Rahmen der erneuten Veröffentlichung der Planung vom 19.02.2024 bis zum 13.03.2024 eingereichte Anregungen	17

Anhand einer farblichen Kennzeichnung in der ersten Spalte wurde unterschieden in

Anregungen, die sich auf den Burghof beziehen
Anregungen, die sich auf die Ludgerusstraße beziehen
Anregungen, die sich auf beide Straßen beziehen.

Anregungen aus der Informationsveranstaltung vom 22.08.2023, jeweils als Auszug aus dem Protokoll der Informationsveranstaltung, Kapitel „Austausch/Ergebnisse“			
Anregung	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
1	Der Ausbau beider Straßen als verkehrsberuhigter Bereich wird von den Anliegern unterstützt, die in der Vorzugsvariante dargestellte Planung grundsätzlich befürwortet.	Die Vorzugsvariante wurde weiterentwickelt.	Die Abwägung erfolgt über den Beschluss zur umzusetzenden Planung.
2	Der Einbau von versickerungsfähigem Pflaster soll geprüft werden. Die Prüfung sollte auch die Kostensituation, die Auswirkungen auf die Anliegerbeiträge und das Zusammenspiel mit der geplanten Versickerungsmulde berücksichtigen. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob Fördermittel für den Einbau von abwasserbehandelnden Oberflächen abgerufen werden können.	<p>Nach interner Abstimmung zur Oberflächenentwässerung unter Berücksichtigung der gutachterlichen Stellungnahme zur Versickerung kommt die Verwaltung zu dem Schluss, dass die Versickerung aufgrund der vorliegenden Randbedingungen nicht die geeignete und zweckmäßige Form der Entwässerung ist.</p> <p>Zum einen sind die anstehenden Böden aufgrund hoher Schluffanteile nicht ausreichend wasserdurchlässig, so dass der ungebundene Oberbau langanhaltend wassergesättigt wäre. Unter Verkehrsbelastung wären Schäden sowohl in den Tragschichten als auch in der Pflasteroberfläche zu erwarten.</p> <p>Zum anderen scheidet die dargestellte Alternative, eine Planumsschutzschicht mit Sickerleitungen herzustellen, wegen der Lage von Versorgungsleitungen und der Kanalisation ebenfalls aus.</p> <p>Vor diesem Hintergrund belässt es die Verwaltung bei der bisher abgestimmten Form der Oberflächenentwässerung über</p>	Auf den Einbau von versickerungsfähigem Pflaster wird verzichtet.

			<p>Pflasterrinnen. Diese erhalten in Abhängigkeit der Gefälleverhältnisse für Teilflächen der Straßen Vorflut zur geplanten Entwässerungsmulde / Retentionsmulde entlang der Ludgerusstraße. Die übrigen Straßenflächen müssen an die vorh. Kanalisation angeschlossen werden.</p>	
3		<p>Die Stadt wird rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme Musterflächen verschiedener Steinformate vor Ort verlegen lassen, um die Anlieger an der Auswahl der Pflasteroberflächen zu beteiligen.</p>	<p>Musterflächen verschiedener Steinformate wurden vor Ort verlegt. Die Anlieger erhielten die Gelegenheit zur Stellungnahme und gaben ein einheitliches Votum ab. Näheres hierzu siehe im Sachverhalt der Beschlussvorlage.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt über den Beschluss zum Ausbaustandard.</p>
4		<p>Geprüft werden soll ebenfalls, ob und in welcher Form die im Burghof als Bordstein eingebauten Natursteine beim Straßenausbau eingesetzt werden können. Vorgeschlagen wurde der Einbau als Bänderstruktur oder als Einfassung der Grünflächen.</p>	<p>Die im Bestand vorhandenen Naturbord – und Rinnensteine eignen sich nicht dafür, als reguläre Einfassung z.B. von Pflanz – und Baumbetten im Neuausbau verarbeitet zu werden (Scharfkantigkeit und Unebenheiten der Oberfläche etc.). Eine Verarbeitung als Pflasterbänderung kommt aus gleichen Gründen ebenfalls nicht in Betracht.</p> <p>Vielmehr wäre für dieses Material ein Einsatz als Einfassung und Befestigung einer Fläche für die Aufstellung einer Sitzbank/Nachbarschaftsbank/mehrerer Sitzbänke (siehe hierzu Punkt 15) geeignet. Wichtig ist dabei, dass der Einbau so gestaltet ist, dass keine Stolperkanten für ältere Bürger (Rollator) entstehen.</p> <p>Zudem soll den Anliegern des Burghofs / der Ludgerusstraße das</p>	<p>Der Einsatz der im Bestand vorhandenen Naturbord – und Rinnensteine z.B. für die Einfassung und Befestigung einer Fläche für die Aufstellung einer Sitzbank/Nachbarschaftsbank/mehrerer Sitzbänke ist im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Zudem soll den Anliegern des Burghofs / der Ludgerusstraße das Natursteinmaterial kostenfrei zur Privatnutzung zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Übriggebliebene Restmengen sollen in den Natursteinhandel gegeben werden, um</p>


			Natursteinmaterial kostenfrei zur Privatnutzung zur Verfügung gestellt werden.	somit eine Deponiebelastung zu vermeiden.
5		Der vorhandene Grünbestand auf den Privatgrundstücken und hier insbesondere die vorhandenen Bäume sollen bei der Planung stärker berücksichtigt werden. Als Beispiel wurde der Baumstandort auf dem Grundstück Burghof 4 benannt. Eine Konkurrenz zwischen privatem und öffentlichem Grün (auch hier insbesondere Bäume) soll vermieden werden. (In diesem Zusammenhang weist Uwe Dickmanns darauf hin, dass vor dem Straßenausbau die Grundstücksgrenzen hergestellt werden.	Die Bestandsbäume auf den privaten Grundstücken wurden erfasst. Bei Konflikten zwischen vorhandenen Bäumen auf den Privatgrundstücken und den geplanten Bäumen im öffentlichen Raum wurden die Bäume als „optionaler“ Baumstandort gekennzeichnet. Hier werden zunächst keine Bäume gepflanzt. Sollte der Baum auf Privatgrund gefällt und nicht ersetzt werden, wird die Stadt den Baumstandort nachträglich bepflanzen.	Bei den im Plan mit „optionaler Baumstandort“ gekennzeichneten Standorten werden zunächst keine Bäume gepflanzt. Sollte der Baum auf Privatgrund gefällt und nicht ersetzt werden, wird die Stadt den Baumstandort nachträglich bepflanzen.
6		Es wird angeregt, in der Platzfläche des Burghofs eine Nachbarschaftsbank aufzustellen. Die Verwaltung wird diese Anregung prüfen und ggf. in die Planung aufnehmen.	Diese Anregung wurde in die Planung aufgenommen. Zusätzlich wurden die beiden Stellplätze nach vorne gezogen, so dass sie direkt vom Hauptstrang des Burghofs angefahren werden können. Dies geht auf einen Vorschlag zurück, der von einem Anlieger nach der Informationsveranstaltung am 22.08.2023 vorgebracht wurde.	Der Anregung, in der Platzfläche des Burghofs eine Nachbarschaftsbank aufzustellen, wird gefolgt.
7		Angesprochen wurde die in der Vorzugsvariante dargestellte Mülltonnenaufstellfläche. Der direkte Anlieger spricht sich gegen eine solche Fläche aus, weil er die Mülltonnen ständig vor Augen hätte. Zumindest müsste die Fläche durch Grün abgeschirmt werden.	Auszug aus dem Protokoll zur Informationsveranstaltung: <i>„Uwe Dickmanns erläuterte, dass eine Abschirmung nicht möglich wäre, weil Müllfahrzeuge die Mülltonnen nicht erreichen könnten. Die Mülltonnen würde aber auch nur an den Tagen der Müllabholung auf der Fläche stehen. Holger Ludorf</i>	Die Planung wird in Bezug auf Lage und Ausgestaltung der Mülltonnenaufstellfläche bestätigt.

			<p><i>erläuterte noch einmal die Vorteile der Vorzugsvariante in Bezug auf diesen Aspekt. Ein großer Wendehammer für Müllfahrzeuge ist aus Sicht der Stadt für 5 Grundstücke auch wegen der großen Flächenversiegelung nicht verhältnismäßig. Auf dem städtischen Grundstück alleine könnte dieser auch nicht verwirklicht werden. Eine Anliegerin wies darauf hin, dass das Müllfahrzeug heute rückwärts in die Sackgasse fährt. Uwe Dickmanns erläuterte, dass dies bereits heute aufgrund von Vorschriften der Unfallverhütung nicht zulässig sei und nach erfolgten Straßenausbau auch nicht mehr praktiziert würde.“</i></p>	
8		<p>Der Weg zwischen den Grundstücken Burghof 4 und 6 soll im Rahmen der Gesamtmaßnahme instandgesetzt werden (wassergebundene Oberfläche).</p>	<p>Der Weg hat eine Breite von ca. 1,90 m und wird im Zuge der Baumaßnahme mit einer 25 cm starken Schottertragschicht und einer ca. 2 cm starken Deckschicht aus geeignetem Steinmehl als sogenannte wassergebundene Bauweise instandgesetzt.</p> <p>Der Weg ist Links und Rechts mit Hecken eingefasst. Diese sollen – auch wegen der unmittelbaren Nähe zum Stadtpark, unbedingt als Nistmöglichkeit für Vögel erhalten bleiben.</p>	<p>Der Weg wird im Zuge der Baumaßnahme mit einer 25 cm starken Schottertragschicht und einer ca. 2 cm starken Deckschicht aus geeignetem Steinmehl als sogenannte wassergebundene Bauweise instandgesetzt.</p> <p>Die Hecken Links und Rechts des Weges bleiben – auch wegen der unmittelbaren Nähe zum Stadtpark, unbedingt als Nistmöglichkeit für Vögel erhalten.</p>
9		<p>Die Höhensituation in der Ludgerusstraße in der Zufahrt zur Osterwicker Straße soll noch einmal detailliert untersucht werden. Heute liegt der Gehweg in</p>	<p>Auszug aus dem Protokoll zur Informationsveranstaltung:</p>	<p>Die Höhensituation in der Ludgerusstraße in der Zufahrt zur Osterwicker Straße</p>

		<p>der Osterwicker Straße sehr hoch und die Zufahrt ist sehr steil. Insgesamt wird die Höhensituation in beiden Straßen und hier insbesondere im Bereich der Zufahrten und Zugänge vor Beginn der Baumaßnahme aufgenommen. Ziel ist es, die Straße höhenmäßig an die Zufahrten/Zugänge anzupassen.</p>	<p><i>„Uwe Dickmanns wies darauf hin, dass dies nicht immer möglich sein wird und die Zufahrten/Zugänge teilweise auch auf den privaten Grundstücken angepasst werden müssten.“</i></p> <p>Dieser Punkt wird daher im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.</p>	<p>soll im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden.</p>
10		<p>Anregung auf zusätzliche Stellplätze im Straßenraum.</p>	<p>Bei den im Plan dargestellten Stellplätzen handelt es sich um Besucherstellplätze. Die Eigentümer sind grundsätzlich verpflichtet, eigene Kraftfahrzeuge auf dem privaten Grundstück unterzubringen.</p> <p>Die Zahl der Stellplätze bleibt unverändert. Lediglich die Lage der Stellplätze in der Platzfläche des Burghofs (siehe Punkt 6) wurde verändert. Und zusätzlich wurden Stellplatz und Baumscheibe gegenüber des Grundstücks Burghof 20 getauscht, um die örtliche Lage (insbesondere die Lage der Fenster) besser zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Planung wird in Bezug auf die Zahl der Stellplätze bestätigt. Ebenso wird sie bestätigt in Bezug auf die veränderte Lage der Stellplätze in der Platzfläche des Burghofs (siehe Punkt 6) und des Tausches von Stellplatz und Baumscheibe gegenüber des Grundstücks Burghof 2.</p>
11		<p>Angesprochen wurde die Planung vor dem Grundstück Burghof 9.</p>	<p>Auszug aus dem Protokoll zur Informationsveranstaltung:</p> <p><i>„Uwe Dickmanns und Holger Ludorf erklärten, dass für die Ausbauplanung die in der Baugenehmigung dargestellte Anordnung der Stellplätze auf dem</i></p>	<p>Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p>

			<i>Privatgrundstück zugrunde gelegt wurde. Diese ist als verbindlich anzusehen.“</i>	
12		Fragen in Bezug auf die Änderung von Zufahrtssituationen oder die Anlage zusätzlicher Stellplätze	<p>Auszug aus dem Protokoll zur Informationsveranstaltung:</p> <p><i>„Anlieger, die eine Änderung ihrer Zufahrtssituation planen oder zusätzliche Stellplätze anlegen wollen, sollten sich kurzfristig mit der Stadt in Verbindung setzen, um die Planungen aufeinander abstimmen zu können.“</i></p> <p>Im Nachgang hatte sich der Eigentümer des Grundstücks Osterwicker Straße 16 an die Stadt gewandt. Geplant werden dort auf dem Privatgrundstück zusätzliche Stellplätze. In Gesprächen mit dem Grundstückseigentümer konnte dort eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Als Ergebnis wurde die Planung im Einfahrtsbereich des Burghofs an die private Planung angepasst.</p> <p>In der Folge mussten die Baumstandorte vor dem Gebäude Burghof 3 leicht eingekürzt werden, um die Befahrbarkeit des Versatzes zwischen den beiden Baumstandorten gewährleisten zu können.</p>	Die Anpassung der Planung im Einfahrtsbereich des Burghofs vor dem Grundstück Osterwicker Straße 16 an die private Planung wird ebenso wie die Einkürzung der Baumstandorte vor dem Gebäude Burghof 3 bestätigt.
13		Fragen zur Bepflanzung der Grünflächen	Die Bepflanzung der Grünflächen wird im weiteren Verfahren mit den Anliegern abgestimmt.	Die Bepflanzung der Grünflächen ist im weiteren Verfahren mit den Anliegern abzustimmen.

Im Nachgang an die Informationsveranstaltung eingereichte Anregungen

Anregung	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
14	<p><u>Mail vom 18.09.2023:</u></p> <p>Wie bereits auf der Bürgerversammlung angeregt, halten wir aus Sicht aller betroffenen Anlieger eine Anpassung der Planungen im Bereich des Platzes zwischen Burghof 6, 8 und 10 für sinnvoll. Nach der derzeitigen Planung muss die "Insel" im Bereich dieses Platzes umfahren werden, um die beiden Parkplätze zu erreichen. Zudem schaut man aus den Häusern zusätzlich auf die dort vermutlich regelmäßig parkenden zwei Autos.</p> 	<p>Die Anregung wurde zunächst aufgegriffen und die Planung entsprechend geändert.</p> <p>In der erneuten Veröffentlichung der Planung vom 19.02.2024 bis zum 13.03.2024 wandten sich die Eigentümer des Grundstücks Burghof 10 an die Verwaltung und bemängelten die durch die Planung eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeit zur Garage. Siehe hierzu die Abwägung zur Anregung 18.</p>	<p>Die Gesamtabwägung erfolgt unter der Anregung Nr. 17.</p>

	<p>Bei dem von uns eingereichten Vorschlag bestehen mehrere Vorteile nicht nur aus Sicht der direkten Anlieger:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Grünfläche könnte in den Bereich des Platzes vergrößert und versiegelte Fläche deutlich verringert werden ohne die Zufahrten der Anwohner (Nr. 6, 8 und 10) zu beschränken. Ein erheblicher Aspekt aus Umweltschutzgründen.• Der Platz unterhalb der Grünfläche könnte stärker als Nachbarschaftsplatz z.B. mit der angeregten Bank oder Bänken gestaltet und auch für Nachbarschaftstreffen besser genutzt werden.• Das Einparken in die im Vorschlag angelegten Parkplätze ist direkt von der Fahrbahn aus erheblich risikoloser und erfordert keinen zusätzlichen Wendeaufwand im Gegensatz zu den bisher von unten geplanten Parkplätzen, bei denen immer in den unteren Bereich des Platzes hereingefahren und gewendet werden muss um Einzuparken; und das bei drei direkt umliegenden Anwohner und noch mehr Einfahrten, die man alle als Ein-/Ausparkender im Blick behalten muss.• Die nach unserem Vorschlag von der Hauptfahrbahn aus befahrbaren Parkplätze stünden deutlich eher der "Allgemeinheit" zur Verfügung und würden nicht vorrangig durch die direkten Anlieger faktisch vereinnahmt, wie dies bei der bisherigen Planung zu erwarten wäre; diese sollten ja eigene Parkmöglichkeiten schaffen und nutzen.		
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> Zu den rundherum betroffenen Anliegern der Hausnummer 6, 8 und 10, aber auch Nr. 4 könnten die Parkplätze durch Bepflanzung abgeschirmt werden und wären nur aus Nr. 3 und beim Einfahren in den Burghof direkt sichtbar; dies gilt aber ohnehin auch für die beiden geplanten Parkplätze vor Haus Nr. 3. <p>Aus unserer Sicht überwiegen die Vorteile unseres Vorschlages deutlich und sollten deshalb in eine konkrete Planung umgesetzt werden.</p>		
15	15.1	<p><u>Mail vom 12.09.2023</u></p> <p>Im Nachgang zur Bürgerinformation-Veranstaltung möchten wir als Mit-Eigentümer / Burghof 4 nachstehende Punkte zum Planstand weitergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> wie schon in der Versammlung geäußert, sind auch wir für die Variante 2 (Vorzugsvariante), 	Die Variante 2 (Vorzugsvariante) wurde weiterentwickelt.	Die Abwägung erfolgt über den Beschluss zur umzusetzenden Planung.
15	15.2	<ul style="list-style-type: none"> es ist für den weiteren Planungsschritt wichtig, den vorhandenen Grünbestand, hier Bäume und Hecken, der direkt bzw. unmittelbar an der Straßenausbaugrenze liegt, zu berücksichtigen und in den nächsten Entwurf einzuzeichnen (evtl. sind Planänderungen nötig oder zumindest Abstimmungen), 	<p>Die Bestandsbäume auf den privaten Grundstücken wurden erfasst. Bei Konflikten zwischen vorhandenen Bäumen auf den Privatgrundstücken und den geplanten Bäumen im öffentlichen Raum wurden die Bäume als „optionaler“ Baumstandort gekennzeichnet. Hier werden zunächst keine Bäume gepflanzt. Sollte der Baum auf Privatgrund gefällt und nicht ersetzt werden, wird die Stadt den Baumstandort nachträglich bepflanzen.</p> <p>Bezüglich der Heckenstruktur wurden bereits die Anlieger angeschrieben, bei denen die Hecken im öffentlichen Raum liegen.</p>	Bei den im Plan mit „optionaler Baumstandort“ gekennzeichneten Standorten werden zunächst keine Bäume gepflanzt. Sollte der Baum auf Privatgrund gefällt und nicht ersetzt werden, wird die Stadt den Baumstandort nachträglich bepflanzen.

15	15.3	<ul style="list-style-type: none"> es wäre wünschenswert den Versiegelungsgrad Bestand / Planung für alle Beteiligten einmal darzustellen, gibt es eine Verschlechterung!? oder Verbesserung!?, 	<p>Unter Zugrundelegung und mit der berechtigten Annahme, dass die vorhandenen , mit mehreren Spritzdecken versehenen und stark verfestigten Schotterflächen als versiegelte Flächen zur Berechnung angenommen werden können, ergeben sich für das Verhältnis der versiegelten Fläche zur Gesamtfläche folgende Werte:</p> <p>a) Heutiger Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Burghof: versiegelte Fläche/Gesamtfläche = 0,97 ✓ Ludgerusstraße versiegelte Fläche/Gesamtfläche = 0,65 <p>b) Zustand nach Ausbau:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ -Burghof: versiegelte Fläche/Gesamtfläche = 0,80 ✓ -Ludgerusstraße: versiegelte Fläche/Gesamtfläche = 0,56 <p>Somit ist im Resultat zu erkennen, dass sich der Anteil der versiegelten Flächen durch die geplante Neubaumaßnahme verringert.</p> <p>In diesem Zusammenhang zu erwähnen und von besonderem ökologischem Wert, ist die geplante Rückführung von Oberflächenwasser aus Teilflächen der Befestigungen direkt in eine offene Vorflut (Graben).</p>	<p>Die Planung wird im Hinblick auf den Versiegelungsgrad bestätigt.</p>
----	------	--	---	--

			<p>Eine noch geringere Flächenversiegelung scheitert an den zahlreichen Zwangspunkte (z.B. Grundstückszufahrten, unmittelbar angrenzende private Stellplätze, Mindestbreiten zur Abwicklung von Begegnungsfällen).</p>	
15	15.4	<ul style="list-style-type: none"> die Ausbauvariante 2 hinsichtlich Nachhaltigkeit der Materialien, Wiederverwertung von Material, hier: Natursteinkanten und Natursteingroßpflaster (Rinne), CO2 Bilanz der Materialien prüfen und transparent darstellen, 	<p>Während man zur Herstellung von Materialien wie Beton und besonders Asphalt viel Energie benötigt, ist Naturstein bereits in der Natur vorhanden und verfügt damit über eine hervorragende CO₂ – Bilanz. Um keine Bilanzverschlechterung herbeizuführen, sollen die aus dem Bestand aufgenommenen Natursteinprodukte z. T. wieder mit eingebaut werden, und zudem den Anliegern zur Privatnutzung angeboten werden.</p> <p>Übriggebliebene Restmengen sollen in den Natursteinhandel gegeben werden, um somit eine Deponiebelastung zu vermeiden. Weitere Natursteinprodukte wie z. B. vorgefundener Natursteinschotter, sollen, wenn es bautechnisch machbar ist, wieder im Zuge des Straßenbaus verwendet werden.</p>	<p>Der Einsatz der im Bestand vorhandenen Naturbord – und Rinnensteine z.B. für die Einfassung und Befestigung einer Fläche für die Aufstellung einer Sitzbank/Nachbarschaftsbank/mehrerer Sitzbänke ist im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Zudem soll den Anliegern des Burghofs / der Ludgerusstraße das Natursteinmaterial kostenfrei zur Privatnutzung zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Weitere Natursteinprodukte wie z. B. vorgefundener Natursteinschotter, sollen, wenn es bautechnisch machbar ist, wieder im Zuge des Straßenbaus verwendet werden.</p> <p>Übriggebliebene Restmengen sollen in den Natursteinhandel gegeben werden, um somit eine Deponiebelastung zu vermeiden.</p>

15	15.5	<ul style="list-style-type: none"> der Einmündungsbereich Burghof entspricht nicht dem Ausbaustandard Bereich Ludgerusstraße, d. h. durchgehender Radweg und gesonderte Belagsfläche zur Osterwicker Straße, 	<p>Die Anregung wurde aufgegriffen und die Planung entsprechend geändert. Der Geh-/Radweg entlang der Osterwicker Straße wird durchgepflastert.</p>	<p>Der Anregung, den Einmündungsbereich Burghof entspricht nicht dem Ausbaustandard Bereich Ludgerusstraße, d. h. durchgehender Radweg und gesonderte Belagsfläche zur Osterwicker Straße,</p>
15	15.6	<ul style="list-style-type: none"> die unterschiedlichen Straßenbreiten, hier: 5,50m, 5,45m bzw. 6,00 m sind auf dem ersten Blick nicht nachzuvollziehen!? (5,45m durchgehend würde die Versiegelung reduzieren!), 	<p>Die unterschiedlichen Breiten ergeben sich durch die örtliche Situation, die geplanten Straßenraumelemente und die Breite der Straßenparzelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> 6 m ist die Standardbreite einer Fahrgasse neben Stellplätzen, die senkrecht zur Fahrbahn angeordnet sind. Daher beträgt die Fahrbahnbreite im nördlichen Abschnitt der Ludgerusstraße 6 m. Die verbleibende Fläche mit einer Breite von 3,84 m wird als Grünfläche ausgebildet. Die Fahrbahnbreite im südlichen Arm der Ludgerusstraße wurde auf Wunsch der Anlieger, zur Minimierung der versiegelten Flächen und zur Minimierung der Kosten auf 4,75m festgesetzt. <p>Der westliche Arm des Burghofs hat eine Gesamtbreite von ca. 8 m. Die Fahrbahnbreite neben den Senkrechtstellplätzen wurde auf 5,5 m reduziert, damit noch genügend Platz für eine ausreichend breite Grünfläche einschließlich</p>	<p>Die Planung wird in Bezug auf die Fahrbahnbreiten bestätigt.</p>

			<p>Baumstandorten bleibt. Eine weitere Reduzierung der Fahrbahnbreite würde die Zufahrt zu den Stellplätzen nur mit mehrmaligem Rangieren möglich machen. Die geringen Abweichungen (5,5 m/5,45 m) resultieren letztendlich aus den Abweichungen in der Gesamtbreite der Straßenparzelle.</p> <p>Der parallel zur Osterwicker Straße verlaufende Arm des Burghofs hat ebenfalls eine Gesamtbreite von 8 m. Auf beiden Seiten gibt es Grünflächen. Die Fahrbahnbreite wurde auf 3,5 m festgelegt. Diese ist erforderlich, um eine Befahrbarkeit mit Rettungswagen und Müllfahrzeugen sicherzustellen. Die nördliche Grünfläche hat eine Breite von 2,5 m, weil hier Bäume gepflanzt werden sollen. Für die südliche Grünfläche ohne Bäume verbleibt eine Breite von 2 m.</p> <p>Im Endeffekt hält die Verwaltung die gewählten Breiten weiterhin für angemessen. Das Maß der Versiegelung wird insbesondere durch die Berücksichtigung der Grundstückszufahrten und privaten Stellplatzanlagen bestimmt. Die Planung bleibt in diesem Punkt unverändert.</p>	
15	15.7	<ul style="list-style-type: none"> eine Bemusterung ist zu begrüßen, hier: unter Kostengründen! Materialauswahl unter Nachhaltigkeitsgründen! (CO2) Farbauswahl und Format (evtl. Einsatz von o. a. Natursteinen, u. a. 	<p>Musterflächen verschiedener Steinformate wurden vor Ort verlegt; die Anlieger erhielten die Gelegenheit zur Stellungnahme:</p>	<p>Die Abwägung erfolgt über den Beschluss zum Ausbaustandard</p>

		Rinnen /Wasserführung, bodengleiche Einfassung der Beete mit Großpflaster),	Für die Maßnahme wurden Musterflächen aus Betonpflastersteine ausgelegt. Den Anliegern wurde Zeit zur Begutachtung gegeben, sie erhielten ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme. Näheres hierzu siehe im Sachverhalt der Beschlussvorlage	
15	15.8	<ul style="list-style-type: none"> intensive Mitsprache bei der "Begrünung", hier: Patenschaften möglich!? 	Die Vorstellungen der Anlieger sollen bei der Bepflanzung der Grünanlagen mit berücksichtigt werden. Die Unterhaltung und die Pflege der Anlagen werden gerne und nach genauer Absprache mit dem Bauhof der Stadt an die dazu bereiten Anlieger abgegeben.	Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Anliegern wegen der Übernahme von Patenschaften Kontakt aufzunehmen.
16		<p><u>Mail vom 14.09.2023:</u></p> <p>Wir sind eine Wohnungseigentümergeinschaft (...)</p> <p>Anliegen:</p> <p>Für den geplanten Ausbau der Burghofstraße ist vor unserem Grundstück eine Straßenbegleitgrünfläche geplant. Zur Zeit wird diese Fläche als Parkfläche (zwei bis drei PKWs) genutzt - vor allem Besucher aus den umliegenden Mehrfamilienhäuser, aber auch von unseren Besuchern.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass in Ihrem Plan zukünftig acht Stellplätze für den gesamten Burghof geplant sind und heute ca. 20-22 PKWs im gesamten Burghof parken, habe ich die Bitte und Frage, ob es möglich ist, die Straßenbegleitgrünfläche so zu</p>	Klimaanpassung ist ein wichtiger Faktor bei der Gestaltung des Verkehrsraumes. Auf der Informationsveranstaltung wurde erläutert, dass mit dem Masterplan Mobilität hier die Anforderungen an die zukünftige Straßenraumgestaltung deutlich definiert wurden. Ein wichtiger Faktor ist dabei eine möglichst geringe Versiegelung aller Flächen. Die Vielzahl an Grundstückszufahrten schränkt die Straßenraumgestaltung bereits sehr ein. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollen wirklich nur als Besucherstellplätze dienen, wenn diese nicht auf den privaten Grundstücken unterkommen. Vor diesem Hintergrund hält die Verwaltung die Anzahl der vorgesehenen Stellplätze für ausreichend.	Die Planung wird im Bezug auf die Zahl der Stellplätze bestätigt.

		<p>gestalten, dass Sie für zwei PKWs Stellplätze berücksichtigen können.</p> <p>Aus meiner Sicht gibt die Breite der jetzigen und zukünftigen Fahrbahn, sowie die Länge der Begleitgrünfläche dieses her.</p>		
--	--	---	--	--

Im Rahmen der erneuten Veröffentlichung der Planung vom 19.02.2024 bis zum 13.03.2024 eingereichte Anregungen			
Anregung	Inhalt der Anregung	Abwägung	Beschlussvorschlag
17	<p><u>Telefonat und Mail vom 27.02.2024</u></p> <p>Burghof 10</p> <p>Unter Bezugnahme auf unser heutiges Telefongespräch habe ich darauf hingewiesen, dass die geplante Grünzone meine Garageneinfahrt sehr behindern würde. Wenn schon aus Umweltgründen eine derartige Grünfläche mit PKW-Stellflächen und Bänken vorgesehen ist, so bitte ich, diese zumindest so anzulegen, dass wir als Anlieger bei der Ein- und Ausfahrt unsere Garagen direkt, d.h. ohne aufwändige Rangiermanöver erreichen können.</p>	<p>Angesprochen wird die auf Anregung eines Anliegers vergrößerte Grünfläche im Bereich der platzartigen Erweiterung des Burghofs (siehe Anregung 14). In einem Telefonat am 12.03.2024 wurde die Situation mit den Grundstückseigentümern diskutiert. Daraufhin wurde die Zufahrtmöglichkeit zu den Garagen anhand der erst vor kurzem veröffentlichten Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 239 überprüft. Diese berücksichtigen inzwischen aktuelle Bemessungsfahrzeuge, die größer sind als zum Beispiel die Bemessungsfahrzeuge in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und bieten Anhaltspunkte für die Mindestabmessungen von Bewegungsflächen von Stellplätzen. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen kommt die Verwaltung zum Schluss, dass die Zufahrtmöglichkeiten zu den beiden Garagen durch die vergrößerte Grünfläche in unzumutbarer Weise eingeschränkt werden. Daher wurde die Planung in diesem Punkt erneut überarbeitet und die Grünfläche entsprechend verkleinert (siehe Zusammenstellung der unterschiedlichen Planungsstände im Anschluss an die Abwägungstabelle).</p>	<p>Die nochmals überarbeitete Planung mit verkleinerter Grünfläche wird bestätigt.</p>

18	<p><u>Vermerk von Uwe Dickmanns zu einem Gespräch am 28.02.2024</u></p> <p><i>„Gestern hatte ich Besuch von Herrn XY, Ludgerusstraße 9. Herr XY hat mich aufgesucht wegen der aktuellen Möglichkeit sich zu der Straßenplanung Burghof/ Ludgerusstraße bis zum 13.März 2024 zu äußern.</i></p> <p><i>Herr XY hat das Haus 2005 erworben. Auf dem Grundstück befindet sich keine Garage, Carport etc. Auf dem eher schmalen Grundstück ist neben dem Wohnhaus keine Möglichkeit eine Garage zu platzieren. Der Raum vor dem Haus ist ebenfalls zu gering um dort einen Stellplatz anzulegen. Die Familie XY besitzt einen Privatwagen. Herr XY fährt einen Firmenwagen den er aktuell abends mit nach Hause bringt. Beide Fahrzeuge stehen aktuell auf der Ludgerusstraße. Mit der zukünftigen Straßenbreite von 4,75m sowie keinen geplanten Stellplätzen sieht er keine Möglichkeit die Fahrzeuge abzustellen.</i></p> <p><i>Herr XY bittet darum sich die Situation einmal vor Ort anzusehen..“</i></p>	<p>Die Situation sollte mit dem Anlieger direkt vor Ort erörtert werden. Nach Kontaktaufnahme durch die Verwaltung erfolgte keine Rückmeldung des Anliegers. Dieser hat dann das gemeinsame Schreiben der Anlieger der Ludgerusstraße (siehe Anregung Nr. 20) mitunterschrieben. Dort wird eine Ausbaubreite von 5,5 m gefordert. Dies würde die Möglichkeit eröffnen, Stellplätze im Straßenraum anzulegen, Insofern erfolgt eine Gesamtabwägung unter der Anregung Nr. 20.</p>	<p>Der mit dem im Masterplan Mobilität definierten Die Abwägung erfolgt unter Anregung Nr. 20.</p>
19	<p><u>Anregung über das Kontaktformular vom 13.03.2024</u></p> <p>Wir haben eine Bitte;</p> <p>Die Erneuerung der Burghofstrasse sieht keinen Parkplatz vor unserem Grundstück vor. Uns wäre wichtig, dass wir die Möglichkeit eine Zufahrt zur unser Hofgarage erhalten. Diese Garage wurde bis vor ca 10 Jahren als Autogarage genutzt. Jetzt nutzen wir sie als Fahrradgarage. Wir haben eine</p>	<p>Angesprochen wird die Situation vor dem Grundstück Burghof 4. Die Anregung wurde aufgegriffen und die Planung entsprechend geändert (Verkürzung der Baumscheibe um ca. 1,5 m).</p>	<p>Die Planung mit verkürzter Baumscheibe vor dem Grundstück Burghof 4 wird bestätigt.</p>

		<p>150qm große Wohnung - mit einer integrierten Anliegerwohnung. Wenn wir die zukünftig separieren wollen, fehlt uns ein Stellplatz bzw die Autogarage.</p> <p>Könnten Sie bitte die Zufahrt zur Garage planerisch berücksichtigen?</p>		
20	20.1	<p><u>Schreiben der Anwohner der Ludgerusstraße vom 12.03.2024, eingereicht im Namen von 7 Familien</u></p> <p>Der vorgestellte dritte Entwurf folgt in Teilen unserer ersten Stellungnahme. Die Reduzierung der Ausbaubreite im hinteren Bereich auf 4,75 m halten wir als für zu schmal. Hier soll bitte eine befestigte Straßenbreite von ca. 5,50 m, wie auch in unserer zweiten Stellungnahme angedacht, unter Beibehaltung der nun vorgeschlagenen Grünflächen, vorgesehen werden. Am Ende der Sackgasse ist eine relativ kleine Wendemöglichkeit geplant, die das Wenden etwas größerer Fahrzeuge oder auch Müllfahrzeuge kaum möglich macht. Der Wendepunkt soll die gleiche Art der Befestigung erhalten wie der Straßenbereich. Über die Größe der Wendemöglichkeit, auch im Zusammenhang mit der Mülltonnenabstellfläche in Höhe des Burghofs, ist bei den betroffenen Nachbarn noch keine Einigkeit erzielt worden. In den meisten Sackgassen in Coesfeld wird das Zurücksetzen der Müllfahrzeuge, hier über eine Länge von ca. 70 m, auch praktiziert!</p> <p><i>Für die vorgestellte Vorzugsvariante mit Reduzierung der Ausbaufäche um etwa die Hälfte und der teilweisen Übernahme der vorhandenen Grünflächen durch das Abwasserwerk, werden nun Kosten in Höhe von 80 Prozent des Erstentwurfes, immer noch ca. 400.000 Euro für die Ludgerusstraße</i></p>	<p><u>Zum Absatz in kursiver Schrift:</u></p> <p>Die beitragsrechtlichen Themen wurden von Uwe Dickmanns auf der Informationsveranstaltung ausführlich erläutert. Im Falle der Ludgerusstraße gelten diese Informationen weiterhin unverändert. Insofern sei an dieser Stelle auf das Protokoll verwiesen. Weitere Informationen können dem Sachverhalt der Beschlussvorlage entnommen werden. Und auch wenn der Verwaltung natürlich bewusst ist, dass dies zu hohen Kosten auf Seiten der Anlieger führt, kann es im Ergebnis nur bei der rechtlichen Bewertung bleiben, die gemeinsam mit einem Fachanwalt erarbeitet wurde:</p> <p>Beim Ausbau der Ludgerusstraße sind Erschließungsbeiträge nach dem BauGB zu erheben, die Grundstückseigentümer zahlen 90% des umlagefähigen Aufwandes.</p> <p>Bereits auf der Informationsveranstaltung wies Uwe Dickmanns ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den angegebenen Baukosten um eine grobe Kostenschätzung handelt und genauere Kosten erst dann ermittelt werden können, wenn die Planung weiter fortgeschritten ist. Mit der</p>	<p>Die Abwägung erfolgt mit dem Beschluss zum Ausbau der Ludgerusstraße.</p>

		<p><i>prognostiziert. Dieses würde eine Kostenbeteiligung je Anwohneranteil von ca. 30.000 bis 35.000 Euro bedeuten. Bei diesem Kostenanteil würden alle betroffenen Anlieger der Ludgerusstraße den Ausbau der Straße grundsätzlich ablehnen: Die geschätzten Kosten erscheinen uns unverhältnismäßig und für uns nicht tragbar. Wir bitten, das nochmal zu prüfen.</i></p> <p><i>Wir sind weiterhin der Überzeugung, dass die Voraussetzungen für eine Abrechnung nach KAG und nicht nach BauGB vorliegen. Der Burghof und der obere Teil der Ludgerusstraße gehören verkehrstechnisch zusammen. Ohne die Ludgerusstraße ist und war der Burghof nicht funktionsfähig. Ein Wenden auf dem Burghof allein ist aktuell und auch nach einem Ausbau nicht möglich. Beide Straßen bestehen seit ca. 90 Jahren und sind mit ähnlichen Belägen, gleichen Standards bei Entwässerung und Beleuchtung und gleichem Unterbau technisch hergestellt. Die Ludgerusstraße ist zudem in den 1970er Jahren bereits mit einem festen Bitumenbelag erneuert worden.</i></p> <p>Offene Punkte sind demnach:</p>	<p>Minimierung der versiegelten Fläche und der teilweisen Kostenübernahme durch das Abwasserwerk hat die Verwaltung das Mögliche getan, um auch die Kosten zu minimieren.</p> <p>Die Entscheidung, ob die Straße ausgebaut wird, bleibt letztendlich dem Rat vorbehalten. Dieser hat mit der Entscheidung, dass die Haushaltsmittel in die Finanzplanung 2026 eingestellt werden, bereits eine „Vorentscheidung“ getroffen.</p>	
20	20.2	<ul style="list-style-type: none"> • Wendemöglichkeit am Ende der Ludgerusstraße, • Lage der Mülltonnenabstellfläche, 	<p><u>Auszug aus dem Protokoll zur Informationsveranstaltung:</u></p> <p><i>„Uwe Dickmanns erläuterte, dass eine Abschirmung nicht möglich wäre, weil Müllfahrzeuge die Mülltonnen nicht erreichen könnte. Die Mülltonnen würde aber auch nur an den Tagen der Müllabholung auf der Fläche stehen. Holger Ludorf erläuterte noch einmal die Vorteile der</i></p>	<p>Die Planung wird in Bezug auf Lage und Ausgestaltung der Mülltonnenaufstellfläche bestätigt.</p>

			<p><i>Vorzugsvariante in Bezug auf diesen Aspekt. Ein großer Wendehammer für Müllfahrzeuge ist aus Sicht der Stadt für 5 Grundstücke auch wegen der großen Flächenversiegelung nicht verhältnismäßig. Auf dem städtischen Grundstück alleine könnte dieser auch nicht verwirklicht werden. Eine Anliegerin wies darauf hin, dass das Müllfahrzeug heute rückwärts in die Sackgasse fährt. Uwe Dickmanns erläuterte, dass dies bereits heute aufgrund von Vorschriften der Unfallverhütung nicht zulässig sei und nach erfolgten Straßenausbau auch nicht mehr praktiziert würde.“</i></p> <p><u>Ergänzend hierzu:</u></p> <p>Die kleinste Wendeanlage, die nach den Richtlinien für die Straßen (RASt 06) von einem 3-achsigen Müllfahrzeug befahren werden kann, hat eine Breite von 15 m zuzüglich einer beidseitigen Freihaltezone von 1 m. Die Straßenparzelle der Ludgerusstraße hat in diesem Bereich eine Breite von 14 m. Damit ist klar, dass eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge nur unter Inanspruchnahme des Anliegergrundstückes angeboten werden kann. Zum einen hat der Anlieger keine Bereitschaft signalisiert, eine Teilfläche an die Stadt zu verkaufen. Zum anderen hält die Verwaltung eine solche Wendeanlage unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit, Klimaanpassung, Versiegelung und</p>	
--	--	--	---	--

			Entwässerung auch weiterhin nicht für verhältnismäßig.	
20	20.3	<ul style="list-style-type: none"> Ausbaubreite: 5,50 Meter, 	<p>Um die versiegelte Fläche und damit gleichzeitig die Kosten zu minimieren, wurde die Breite der Fahrbahn auf ein Minimum reduziert. Im Verlauf der Straße muss zumindest an einigen Stellen der Begegnungsfall Pkw/Pkw abgebildet werden können. Nach den RAS 06 ist hierfür eine Fahrbahnbreite von 4,10 m zuzüglich eines 0,25 m breiten Sicherheitsstreifens gegenüber den direkt angrenzenden Anliegergrundstücken erforderlich. Vor diesem Hintergrund wurde die Fahrbahnbreite in der Planung auf 4,75 m festgelegt. Auch wenn man berücksichtigt, dass aktuell neue Bemessungsfahrzeuge eingeführt wurden (Breite Pkw alt: 1,75 m, Pkw neu: 1,89 m), reicht die Breite von 4,75 m weiterhin für die Begegnung von zwei Pkw aus ($4,10\text{ m} + 2 \times 0,14\text{ m} + 0,25\text{ m} = 4,63\text{ m}$). Theoretisch müsste die Fahrbahn nicht durchgehend so breit sein. Ausreichen würden auch einige Ausweichstellen. Aber da auch im Bereich der Grundstückszufahrten eine größere Breite erforderlich wird (und im Bereich der Wendeanlage ohnehin), verblieben nur kurze Teilstücke, in denen eine Einengung möglich wäre. Daher geht die Planung von einer einheitlichen Breite für den Straßenabschnitt aus. Von den Anliegern wird eine Fahrbahnbreite von 5,5 m vorgeschlagen. Gleichzeitig wird eine</p>	<p>Der Anregung, die Fahrbahnbreite für den Sackgassenabschnitt der Ludgerusstraße auf 5,5 m festzusetzen, wird nicht gefolgt.</p>

			<p>Reduzierung der Kosten angemahnt. In Verbindung mit der Anregung Nr. 19 liegt der Schluss nahe, dass die Fahrbahnbreite von 5,5 m vorgeschlagen wird, um das Parken auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die Verwaltung hatte dem Anlieger (Anregung Nr. 19) Möglichkeiten aufgezeigt, Stellplätze auf dem eigenen Grundstück anzulegen. Unabhängig davon kann es aber nicht Aufgabe der Stadt sein, in einem „normalen“ Wohngebiet Parkmöglichkeiten für die Fahrzeuge der Anlieger zu schaffen. Die in der Planung berücksichtigten Stellplätze sind als reine Besucherstellplätze anzusehen. Die Anzahl der Stellplätze hält die Verwaltung auch unter Berücksichtigung der im Masterplan definierten Ziele im Hinblick auf Klimaanpassung und Straßenraumqualität für ausreichend. Ein Flächenmangel für die Anlegung von Stellplätzen auf den Grundstücken besteht im Gebiet nicht. Darüber hinaus steht sowohl für Anlieger wie auch für Besucher mit dem KonzertTheater-Parkplatz ein ausreichendes Ausweichangebot in zumutbarer Entfernung zur Verfügung.</p> <p>Die Forderung der Anlieger, die Fahrbahnbreite von 4,75 m auf 5,50 m zu vergrößern, führt zu einer Erhöhung der Baukosten. Anhand der vorliegenden Kostenschätzung zum Gewerk Straßenbau</p>	
--	--	--	---	--

			<p>werden die Mehrkosten etwa 50.000 € betragen.</p> <p>Diese Forderung nach Vergrößerung der Ausbaubreite steht der weiteren Forderung nach Verminderung der Baukosten konträr gegenüber.</p>	
20	20.4	<ul style="list-style-type: none"> • Genauere Kostenermittlung für die Ludgerusstraße. 	Siehe Stellungnahme zur Anregung 20.1.	

Planungsstände zu den Anregungen 6, 14 und 17:

Auf der Informationsveranstaltung am 22.08.2022 vorgestellte Planung:



Aufgrund der Anregung Nr. 14 überarbeitete und vom 19.02.2024 bis zum 13.03.2024 veröffentlichte Planung:

