

über die

Bürgerversammlung im Pädagogischen Zentrum (PZ) im Schulzentrum vom 15.07.2013

zu den Themen

- **Verbesserung des östlichen Gehweges entlang der Osterwicker Straße**
- **Veränderte Führung der Radfahrer in der Osterwicker Straße**

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

von der Stadt Coesfeld

Uwe Dickmanns
Martina Roters
Holger Ludorf,

Fachbereich Bauen und Umwelt
Fachbereich Bauen und Umwelt
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr

Beginn: 18.30 Uhr

1. Vorstellung der Planung

Nach einer kurzen Begrüßung durch Uwe Dickmanns stellte Holger Ludorf die Planungen zur Verbesserung des östlichen Gehweges entlang der Osterwicker Straße vor. Zunächst ging er auf die Ausgangslage ein. Hier erläuterte er die Schäden im Gehweg, die eine Verbesserung dringend erforderlich machen. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs wurde die Maßnahme mit einem zunächst grob geschätzten gesamten Kostenvolumen von 91.800 € in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Realisierung war ursprünglich für das laufende Jahr vorgesehen.

Im weiteren Verlauf stellte er die Rahmenbedingungen vor, die maßgebenden Einfluss auf die Planung haben und bei dieser zu berücksichtigen sind:

- ⇒ Die heutige Führung der Radfahrer und Fußgänger auf einer gemeinsamen Fläche auf beiden Seiten der Straße, wobei der auf der westlichen Seite liegende Rad- und Gehweg für Radfahrer in beide Richtungen zugelassen ist. Die Wege auf beiden Seiten sind heute als benutzungspflichtige gemeinsame Rad- und Gehwege ausgewiesen. In der Folge darf der Radfahrer die Fahrbahn nicht nutzen.)
- ⇒ Die beiden Bushaltestellen in Höhe des CoeBades.
- ⇒ Den besonderen Querungsbedarf in Höhe der Einmündung Zur Schanze.
- ⇒ Die fehlende Verbindung parallel zur Straße in Richtung des Weges, der durch die Fürstenwiesen und im weiteren Verlauf entlang der Berkel verläuft.
- ⇒ Die ebenfalls fehlende Querungsmöglichkeit zum Weg durch die Fürstenwiesen.
- ⇒ Die bereits vor einigen Jahren durchgeführte Verbesserung eines Teilabschnittes des auf der Ostseite der Osterwicker Straße liegenden Geh- und Radweges südlich der Einmündung Burghof.

- ⇒ Die Situation der Bäume und insbesondere der Wurzeln, die bereits Schäden im Rad-/Gehweg verursachen und eine Verbreiterung des Grünstreifens zwingend erforderlich machen, wenn der Baumbestand gehalten werden soll und der verbesserte Rad-/Gehweg auf Dauer Bestand haben soll.
- ⇒ Die Breite der Flächen, die für die Verbesserungsmaßnahme unter Berücksichtigung eines verbreiterten Grünstreifens zur Verfügung stehen.

Als Zwischenergebnis hielt Holger Ludorf an dieser Stelle fest, dass hinter einem auf 3,00 m verbreiterten Grünstreifen unter Berücksichtigung der in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) dargestellten Regelbreiten für Gehwege (2,50 m) und Radwege (1,60 m) nicht genügend Platz bleibt, um einen den heutigen Anforderungen genügenden getrennten Geh- und Radweg anzulegen. Auf dieser Grundlage leitete Holger Ludorf die Grundsätze der zukünftigen Radverkehrsführung ab:

Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 ist die Radwegebenutzungspflicht nur dann anzuordnen, wenn auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht und diese Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter wie etwa Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. In der Folge ist das Fahren der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn zunächst als Regelfall anzusehen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bieten die Möglichkeit, anhand der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Vorauswahl von geeigneten Führungsformen des Radverkehrs zu treffen. Mit einer Verkehrsbelastung von 500 Kfz in der Spitzenstunde (Zählung Sommer 2012) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt die Osterwicker Straße im so genannten Belastungsbereich II. Als empfohlene Führungsformen für den Radverkehr werden hier genannt:

- ⇒ Schutzstreifen
- ⇒ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- ⇒ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- ⇒ Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- ⇒ Kombination Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht.

Im Vorfeld der Planungen hatten sich bereits zwei Gremien mit der zukünftigen Führung der Radfahrer in der Osterwicker Straße beschäftigt. Zum einen war dies eine Kommission, bestehend aus Vertretern der Kreispolizeibehörde, der Straßenbaustraßenverkehrsbehörde und der Verkehrsplanung, die allgemein das Thema „Benutzungspflicht von Radwegen“ behandelt hatte. Diese sprach die Empfehlung aus, die Benutzungspflicht in der Osterwicker Straße aufzuheben. Im Weiteren wurde das Thema im Arbeitskreis Nahmobilität diskutiert. Dieser empfahl, den westlichen Weg als nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg zu betreiben und auf der Ostseite einen reinen Gehweg in Verbindung mit einem auf der Fahrbahn markierten Schutzstreifen für Radfahrer zur Verfügung zu stellen.

Auf Grundlage dieser Empfehlungen erarbeitete die Verwaltung die in der Sitzung mit den folgenden Eckpunkten vorgestellte Planung:

Westseite:

- ⇒ Geh- und Radweg, nicht benutzungspflichtig, in beiden Richtungen freigegeben für Radfahrer

Ostseite:

- ⇒ Schutzstreifen auf ganzer Länge, Breite ca. 1,7 m; verbleibende Breite der Fahrbahn zwischen Bordstein und Schutzstreifen: 5,0 m
- ⇒ Verbreiterung des Grünstreifens auf 3,0 m
- ⇒ Bau eines Gehweges mit einer Breite von 2,8 m
- ⇒ Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn unmittelbar nördlich der Kreuzung Osterwicker Straße/Friedrich-Ebert-Straße

- ⇒ Sicherung der Querungsstelle in Höhe der Einmündung Zur Schanze durch eine Fahrbahneinengung
- ⇒ Austausch des roten Pflasters gegen graues Pflaster im bereits sanierten Bereich südlich des Burghofs
- ⇒ Gestaltung der Bushaltestellen in Höhe des CoeBades (teilweise bereits fertiggestellt)
- ⇒ Umnutzung der bisher zum Parken genutzten Fläche gegenüber des WBK's (Alternativen: Verkauf an die Anlieger oder Umgestaltung zu einer Grünfläche)
- ⇒ Überlegungen, eine Halteverbotszone für die Ludgerusstraße und den Burghof auszuweisen
- ⇒ Weiterführung des Weges über den Brinker Bach hinaus bis zum Anschluss an den Weg durch die Fürstenwiesen; Schaffen einer Querungsmöglichkeit zum Weg durch die Fürstenwiesen

2. Diskussion der vorgestellten Planung

Die anschließende Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- ⇒ Eine deutliche Mehrheit der Anwesenden sprach sich gegen die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn aus. Begründet wurde dies insbesondere mit Sicherheitsbedenken. Sowohl einen nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg als auch einen Gehweg, der mit Zusatzschild für Radfahrer freigegeben wird, halten die Anwesenden für die bessere Lösung. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Rad- und Gehweg nur schwach frequentiert wird und im Wesentlichen durch die Anlieger genutzt wird.
- ⇒ Angesprochen wurde die unbefriedigende Parksituation insbesondere bei Sport- und Kulturveranstaltungen oder bei „Badewetter“. Die Anwesenden berichteten von regelmäßig zugeparkten Fahrbahnrandern Samstags/Sonntags bei Fußballspielen und in den Sommermonaten bei guter Witterung. Von den Anwesenden wurde vorgeschlagen, das Parken auf der Osterwicker Straße zu verbieten. Holger Ludorf sagte zu, diesen Punkt mit der Straßenverkehrsbehörde, die für die Anordnung von Parkverboten zuständig ist, zu diskutieren. In diesem Zusammenhang wurde auch vorgeschlagen, auf der Osterwicker Straße ein Parkleitsystem einzurichten, über das die Besucher zu den Parkplätzen des Theaters und des WBK geführt werden.
- ⇒ Ein eindeutiges Votum für die Anordnung einer Halteverbotszone in der Ludgerusstraße und den Burghof wurde nicht abgegeben. Vorgeschlagen wurde, die Gäste der benachbarten Einrichtungen mit Hilfe einer allgemeinen Beschilderung darauf hinzuweisen, dass in diesen beiden Straßen nicht geparkt werden sollte. Holger Ludorf wies darauf hin, dass eine Positivbeschilderung mit Hilfe eines Parkleitsystems hier die bessere Lösung darstellt. Trotz eines nochmaligen Hinweises auf die Möglichkeit, eine Halteverbotszone auszuweisen, wurde dieses Thema durch die Anwesenden nicht aufgegriffen.
- ⇒ Des Weiteren wurde kritisiert, dass nach dem Umbau der Bushaltestellen zu Buskaps, bei denen der Bus direkt am Fahrbahnrand hält, auch die Eltern, die ihre Kinder zum WBK oder zum CoeBad bringen, auf der Fahrbahn halten müssen. Vor dem Umbau konnten Sie die Busbuchten zum Halten nutzen. Holger Ludorf erläuterte, dass Buskaps als Regelfall anzusehen seien und das Gefahrenpotential dort eher minimiert wird, da der Bus sich nach dem Halten nicht wieder in den fließenden Verkehr einordnen müsse. Auch das kurze Halten von Pkw am Fahrbahnrand sieht die Verwaltung eher unkritisch, sorgen diese Pkw als Hindernis am Fahrbahnrand doch sogar eher für eine gewisse Verkehrsberuhigung. Ein Teil der Anwesenden unterstützte diese Argumentation.
- ⇒ Im Laufe der Veranstaltung wurde angeregt, die zulässige Geschwindigkeit auf der Osterwicker Straße wegen der vielfältigen anliegenden Einrichtungen auf 30 km/h zu reduzieren. Holger Ludorf erläuterte, dass auf dem Hauptstraßennetz in geschlossenen Ortschaften die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Hiervon dürfe nur abgewichen werden, wenn eine herausragende Gefahrensituation vorliegt. Er berichtete, dass die Kreispolizei und die Straßenverkehrsbehörde eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit sehr kritisch sieht. Eine besondere Gefahrensituation könne er im Grunde auch nicht erkennen, da die meisten Radfahrer und Fußgänger ohnehin den westlichen Weg nutzen und der

Querungsbedarf daher grundsätzlich eher gering sei. Dennoch sagt er zu, dieses Thema noch einmal mit den verantwortlichen Behörden zu diskutieren.

- ⇒ Angefragt wurde, ob der Durchlass des Brinker Bachs nicht verbreitert werden könne, um den Weg auch in diesem Bereich mit einer größeren Breite weiter führen zu können. In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage nach den Eigentumsverhältnissen gestellt.

Ergänzung: In diesem Bereich steht ein Streifen mit einer Breite von ca. 4,3 m hinter dem Fahrbahnrand in städtischem Eigentum. Die Verwaltung wird im Rahmen der weiteren Planung prüfen, ob die Verbreiterung des Durchlasses auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll sein kann.

- ⇒ Der Nachbarschaftstreff vor dem CoeBad wird im Rahmen der Maßnahme nicht verändert.

3. Kosten, Beiträge, Terminplanung

Uwe Dickmanns stellte dar, dass die Stadt für die vorgestellte Maßnahme Straßenbaubeiträge auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes und der städtischen Satzung erheben muss. Der Beitragssatz beträgt für die Anlieger 80% der Kosten, der öffentliche Anteil beträgt 20%. Zugrunde gelegt werden die Kosten für den Abschnitt zwischen dem Burghof und dem letzten bebaubaren Grundstück auf der Ostseite der Osterwicker Straße. Zu Beiträgen herangezogen werden nur die unmittelbar an die Anlage angrenzenden Grundstücke auf der Ostseite der Osterwicker Straße. Die Kosten für den Austausch des Pflasters im Bereich des bereits fertiggestellten Rad-/Gehweges sowie die Kosten für die Markierung des Schutzstreifens sind nicht Bestandteil der Maßnahme. Entsprechendes gilt für die Umgestaltung der Bushaltestellen, die im Rahmen einer Fördermaßnahme finanziert wurde. Angesetzt werden können die Herstellungskosten für einen Gehweg mit einer maximalen Breite von 2,5 m, die darüber hinaus gehende Breite wird bei der Ermittlung der umlagefähigen Herstellungskosten nicht berücksichtigt. Darüber hinaus erläuterte Uwe Dickmanns die folgenden Begriffe:

- ⇒ Beitragspflichtige Fläche
- ⇒ Tiefenbegrenzung
- ⇒ Eckermäßigung
- ⇒ Bauliche Nutzung (1-geschossig/2-geschossig)

Die Höhe des Straßenbaubeitrages gab er mit 7 € je m² beitragspflichtiger Fläche an. Er wies deutlich darauf hin, dass es sich hierbei zunächst um eine grobe Schätzung handelt. Zum einen konnte zum Zeitpunkt der Schätzung der genaue Umfang der Maßnahme noch nicht klar sein, da sich durch die Bürgerbeteiligung und die Beratung in den politischen Gremien noch Änderung ergeben können. Zum anderen konnte das Maß der baulichen Nutzung (Geschossigkeit) noch nicht berücksichtigt werden, da eine Ermittlung durch die Bauordnung der Stadt Coesfeld erst bei abgestimmter Planung erfolgt.

Auf Nachfrage stellte Uwe Dickmanns klar, dass es für die Höhe der Beiträge keine Rolle spielt, ob ein reiner Gehweg oder ein gemeinsamer Rad-/Gehweg gebaut wird.

Die Frage, warum beim früheren Ausbau des westlichen Rad-/Gehweges die Grundstücke auf beiden Seiten zu Beiträgen herangezogen wurden, beantwortete Uwe Dickmanns dahingehend, dass die Satzung der Stadt Coesfeld inzwischen geändert wurde und sich die rechtlichen Rahmenbedingungen dadurch geändert hätten. Weitergehende Informationen zu diesem Thema ergänzte Martina Roters:

Im Beitragsrecht ist zu unterscheiden zwischen – erstens - dem Erschließungsanlagenbegriff und – zweitens - dem „weiten“, straßenbaurechtlichen Anlagebegriff.

Erschließungsanlagen (gem. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) sind die öffentlichen, zum Anbau bestimmte Straßen, Wege und Plätze. Der sog. „weite“ Anlagenbegriff stellt für die räumliche Abgrenzung grundsätzlich auf das Bauprogramm ab; das Bauprogramm legt somit die räumliche Ausdehnung der Anlage fest.

Bei dem früheren Ausbau des westlichen Gehweges legte die Satzung in der damals gültigen Fassung vom 22.12.1971 der Stadt Coesfeld den „Erschließungsanlagenbegriff„ fest. Bei der damaligen Maßnahme war somit eine auf die gesamte Straße abhebende Betrachtungsweise geboten. Gegenstand der Maßnahme ist bei diesem Anlagebegriff einzig die „Erschließungsanlage“; der seinerzeit ausgebaute Gehweg ist ausschließlich Mittel der (nachmaligen) Herstellung der „Erschließungsanlage“. Für eine Differenzierung danach, ob der Gehweg von den Grundstücken einer Straßenseite aus erfahrungsgemäß mehr als von den Grundstücken der anderen Straßenseite aus in Anspruch genommen werden wird, war kein Raum.

Die Satzung der Stadt Coesfeld vom 05.09.2002 stellt auf den weiten Anlagebegriff ab. Eine Umlegung von Anteilen des umlagefähigen Aufwands auf die Eigentümer der Grundstücke an dem westlichen Gehweg, kommt mangels Vermittlung zusätzlicher wirtschaftlicher Vorteile nicht in Betracht.

Herr Dickmanns erläuterte anschließend das weitere Verfahren der Anliegerinformation: Nach Festlegung des tatsächlichen Umfangs und Ausschreibung der geplanten Maßnahme, erhalten die Anlieger ein erstes Informationsschreiben über die voraussichtliche Beitragshöhe sowie den geplanten Zeitablauf der Baumaßnahme. Nach technischer Herstellung der Anlage und Eintritt der sachlichen Beitragspflicht werden die Anlieger ca. vier Wochen vor Erhebung der endgültigen Beiträge informiert. Die Erhebung erfolgt sodann ca. vier Wochen später durch den endgültigen Beitragsbescheid, der eine Zahlungsfrist von vier Wochen enthält.

Schließlich wurde die Frage gestellt, ob die Höhe der Straßenbaubeiträge durch Eigenleistungen reduziert werden könne. Uwe Dickmanns erklärte, dass dies durchaus denkbar sei. Wenn die Maßnahme konkret ansteht, sollen die Möglichkeiten in einem weiteren Gespräch näher beleuchtet werden. Als Ansprechpartnerin steht die Vorsitzende der Nachbarschaft „Dicke Pappel“ zur Verfügung.

Uwe Dickmanns stellte dar, dass mit einer Durchführung der Maßnahme aufgrund des erforderlichen Vorlaufes mit Beschlüssen in den politischen Gremien und der öffentlichen Ausschreibung in 2013 nicht zu rechnen sei. In der weiteren Diskussion wurden die folgenden Punkte angesprochen:

- ⇒ Es erfolgt keine EU-weite Ausschreibung, da die hierfür festgelegte Wertgrenze (5,1 Mio €) nicht annähernd erreicht wird. Sehr wohl wird die Maßnahme öffentlich ausgeschrieben. Dies erfolgt mit einer größtmöglichen Transparenz, die entsprechenden Unterlagen können bei der Stadt eingesehen werden.
- ⇒ Da die Maßnahme erst im nächsten Jahr umgesetzt wird, sollen die akuten Schäden im Gehweg wegen des dringenden Handlungsbedarfs kurzfristig provisorisch beseitigt werden.
- ⇒ Der Weg auf dem Damm der Fürstenwiesen befindet sich nach Ansicht der Anlieger derzeit in einem sehr schlechten Zustand. Der Fachbereich Bauen und Umwelt wird klären, ob der Weg saniert werden kann.
- ⇒

4. Weiterer Ablauf

Das Protokoll der Veranstaltung wird innerhalb der nächsten zwei Wochen in das Internet (coesfeld.de – Wirtschaft&Bauen – Planen&Bauen) gestellt. Anschließend wird die Verwaltung die vorgestellte Planung anhand der Ergebnisse der Bürgerversammlung überprüfen (hier insbesondere die Art der Radverkehrsführung), gegebenenfalls überarbeiten und anschließend in die politischen Gremien zur Beratung und Entscheidung einbringen. Voraussichtlicher Zeitplan:

- ⇒ Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 18.09.2013
- ⇒ Entscheidung im Rat am 26.09.2013

gez. Holger Ludorf