

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung  
Produkt:  
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs  
60.03 Verkehrsplanung  
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:  
24.10.2014

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	19.11.2014	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	20.11.2014	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	18.12.2014	Entscheidung

## **Ausbau der Alexanderstraße: Grundsatzbeschluss über den Ausbau und Entscheidung über eine Anregung im Sinne von § 24 GO NRW auf Planungs- und Ausbaueinstellung der Alexanderstraße**

### **Beschlussvorschlag (Anregung im Sinne von § 24 Gemeindeordnung NRW):**

1. Es wird beschlossen, die weiteren Planungen für die Alexanderstraße einzustellen und auf ihren Ausbau zu verzichten.

### **Beschlussvorschläge der Verwaltung:**

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen und in diesem Zusammenhang das Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB für den Ausbau der Alexanderstraße fortzuführen.
3. Die Anlieger sind im Rahmen einer Bürgerversammlung über den Beschluss des Rates über die Fortführung der Planungen zu informieren. Gemeinsam mit den Anliegern soll in dieser Versammlung eine Vorzugsvariante für die Ausbauplanung festgelegt werden.
4. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bürgerversammlung ist die Entwurfsplanung für den Ausbau der Alexanderstraße zu erarbeiten und dem Rat zur endgültigen Entscheidung über den Ausbaustandard vorzulegen.

### **Sachverhalt:**

#### **A. Empfehlung der Verwaltung zur Anregung nach § 24 GO NRW und zum Fortgang der Planungen:**

Die Verwaltung empfiehlt,

- der Anregung der Nachbarschaft nicht zu folgen und die Planungen für die Alexanderstraße fortzuführen und
- in den weiteren Planungen die geprüften kostengünstigeren Ausbauvarianten nicht zu berücksichtigen, sondern einen Vollausbau mit Herstellung des Oberbaus entsprechend der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) zu verfolgen.

Nur mit einem Vollausbau

- kann eine Gleichbehandlung mit anderen Nachbarschaften, in denen in der Vergangenheit die Straßen ausgebaut und Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben wurden, gewährleistet werden,
- kann eine Erschließungsanlage hergestellt werden, die den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen entspricht,
- können die im Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes in der Stadt Coesfeld formulierten Anforderungen eingehalten werden,
- können die Standards einer verträglichen Straßen- und Stadtraumgestaltung und der Verkehrssicherheit eingehalten werden,
- kann eine nachhaltige und auch für die Stadt Coesfeld wirtschaftliche Lösung geschaffen werden.

## **B. Bisheriges Verfahren**

**B.1** Im Rahmen einer Bürgerversammlung wurden am 02.06.2014 Planungsvarianten vorgestellt und mit den Anliegern diskutiert, die das Planungsbüro Hahm in Abstimmung mit der Verwaltung zuvor erarbeitet hatte. Ziel der Veranstaltung war es, die Wünsche der Anlieger in Bezug auf die Gestaltung des Straßenraumes kennen zu lernen und die Eckpunkte für den zukünftigen Ausbau gemeinsam festzulegen. Über das Ergebnis wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 02.07.2014 berichtet. Nähere Informationen können der Berichtsvorlage 156/2014 entnommen werden.

**B.2** Mit Schreiben vom 11. Juni 2014 regte die Hahnennachbarschaft im Bereich der Alexanderstraße, vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Hubert Waterkamp, an, auf die weiteren Planungen und den Ausbau der Alexanderstraße zu verzichten. Die Nachbarschaft begründet die Anregung mit den zu erwartenden hohen Kosten pro Anlieger. Diese seien von der Verwaltung auf einer Bürgerversammlung am 02. Juni 2014 mitgeteilt worden. Angesichts der hohen Kosten seien sich fast alle anwesenden Nachbarn einig gewesen, mit dem jetzigen Zustand der Straße weitere 30 Jahre leben zu können.

Jeder hat das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen oder Beschwerden in Angelegenheiten der Gemeinde an den Rat zu wenden. Die Erledigung von Anregungen und Beschwerden kann der Rat einem Ausschuss übertragen (§ 24 GO NRW).

Gemäß § 6 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Coesfeld hat der Rat den Haupt- und Finanzausschuss hierfür bestimmt. Dieser prüft die Anregungen inhaltlich und überweist sie an die zur Entscheidung zuständige Stelle. Bei der Überweisung kann der Haupt- und Finanzausschuss Empfehlungen aussprechen, an der die zur Entscheidung berechnigte Stelle nicht gebunden ist (§ 6 Abs. 5 der Hauptsatzung).

In seiner Sitzung am 03.07.2014 hat der Haupt- und Finanzausschuss beschlossen, die Anregung zur weiteren Beratung dem Fachausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zuzuleiten, ohne eine weitere Empfehlung auszusprechen (Beschlussvorlage 186/2014).

Weitere Einzelheiten zur Begründung des Antrages können dem als Anlage beigefügten Schreiben entnommen werden.

## **C. Prüfung von kostengünstigeren Ausbauvarianten**

### **C.1 Vorbemerkung**

Gemäß § 123 Abs. 2 BauGB sollen die Erschließungsanlagen entsprechend den Erfordernissen der Bebauung und des Verkehrs hergestellt werden. Es geht um die Erschließung im

Sinne einer Schaffung der für das betreffende Gebiet erforderlichen Anlagen, was bebaurechtlich für die Zulässigkeit von Bauvorhaben von Bedeutung ist.

Ob an der Anlage (bzw. an Teilen von ihr) durchgeführte Baumaßnahmen, die der erstmaligen Herstellung von solchen Anlagen dienen, zu einer „endgültigen Herstellung“ im Sinne des § 133 Abs. 2 BauGB geführt haben, richtet sich nach den gem. § 132 Nr. 4 BauGB in der Erschließungsbeitragsatzung festzulegenden „Merkmale der endgültigen Herstellung“ einschl. ggf. des sie ergänzenden Bauprogramms.

Die erschließungsbeitragsrechtlichen Vorschriften haben **Vorrang** vor dem Ausbaubeitragsrecht nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG). Denn der Anwendungsbereich des Ausbaubeitragsrechtes ist nur eröffnet, wenn das Erschließungsbeitragsrecht den Weg dahin frei gibt. Beiträge nach dem KAG können also nur dann erhoben werden, wenn die **gesamte Anlage** zuvor entsprechend im Sinne des § 133 Abs. 2 BauGB endgültig hergestellt wurde.

Bei der Alexanderstraße handelt es sich **nicht** um eine erstmals endgültig hergestellte Erschließungsanlage. Die Herstellungsmerkmale der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen waren bisher zu keinem Zeitpunkt vollständig erfüllt. Die Straße würde dann als endgültig hergestellt gelten, wenn sie auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt ist oder sobald die unbefestigten Teile mit Bäumen, Sträuchern oder anderweitig bepflanzt oder mit Rasen eingesät sind. Dies trifft für die Seitenräume zwischen der Fahrbahn und den privaten Grundstücken nicht zu.

Die Alexanderstraße verfügt jedoch über erstmals endgültig hergestellte **Teilanlagen**, nämlich die Fahrbahn (Herstellung 1968; 6 cm starke Trag- und Verschleißschicht) sowie die Beleuchtung (Herstellung 1969; fünf Leuchtpunkte im Abstand von ca. 39 m).

Ist eine Teilanlage im Zeitpunkt der Fertigstellung der Gesamtanlage bereits endgültig hergestellt gewesen, unterliegen spätere, an dieser Teilanlage durchgeführte Ausbau- bzw. Änderungsmaßnahmen dem **Ausbaubeitragsrecht** nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG).

Als weitere Argumente für die Tatsache, dass die Alexanderstraße noch nicht endgültig hergestellt wurde und zugleich für den bisher durchgängig erkennbaren Willen der Stadt Coesfeld, die Straße endgültig erstmalig herzustellen, können angeführt werden:

- Der Rat hat diese Straße **nicht** als „historische Straße“, d.h. als nach den Herstellungsmerkmalen der Erschließungsbeitragsatzung endgültig erstmalig hergestellt, erklärt.
- Ausweislich der archivierten Bauakten des Fachbereiches 60 hat die Stadt bei der Erteilung von Baugenehmigungen für Bauvorhaben an der Alexanderstraße sog. Anbauverträge mit den Bauwilligen abgeschlossen, wonach diese anerkannt haben, dass es sich bei der Straße um eine noch nicht vollständig fertiggestellte Straße handelt. Der Eigentümer hat sich in diesem Vertrag verpflichtet, die Kosten der erstmaligen Herstellung zu erstatten.
- In den Archiv-Akten des FB 60 finden sich sog. Straßenanliegerbescheinigungen, die dem Eigentümer des Baugrundstückes bescheinigen, dass das Grundstück an einer öffentlichen Straße liegt, die noch nicht endgültig ausgebaut ist.
- Der Rat hat in seinen Haushaltsberatungen - mindestens seit 1974 - die Herstellungskosten der Alexanderstraße immer wieder in die Finanzplanung eingestellt und dadurch den Willen zum Ausbau bekundet.

Ziel der Stadt Coesfeld muss also die erstmalige, endgültige Herstellung der Erschließungsanlage „Alexanderstraße“ im Sinne des § 133 Abs. 2 BauGB sein. Hierzu muss sie alle Merkmale der endgültigen Herstellung aufweisen, die gem. § 132 Nr. 4 BauGB in der Erschließungsbeitragsatzung der Stadt Coesfeld festgelegt wurden. In der Folge können dann

- für die erstmalige Herstellung Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (§§ 127 ff.) und

- für Ausbau- bzw. Änderungsmaßnahmen an bereits endgültig hergestellten Teilanlagen Beiträge nach dem KAG erhoben werden.

## **C.2 Grundsätzliche Untersuchungsergebnisse**

In der Berichtsvorlage 156/2014 hatte die Verwaltung angekündigt, Möglichkeiten eines kostengünstigeren Ausbaus unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgerversammlung und der Anregung der Nachbarschaft zu prüfen, die Ergebnisse anschließend aufzubereiten und in den Septembersitzungen des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen und des Rates gemeinsam mit der Anregung der Nachbarschaft zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

Aufgrund der Komplexität konnte die Prüfung nicht rechtzeitig bis zum Versand der Unterlagen für die Septembersitzungen abgeschlossen werden. In die Prüfung und Bewertung eingeflossen sind die folgenden Grundlagen:

- Gutachten der Hinz Ingenieure GmbH aus Münster vom 20.05.2014 (Aufbau der heutigen Baustraße)
- Gutachten der Hinz Ingenieure GmbH aus Münster vom 19.08.2014 (Aufbau der Seitenräume)
- Bestandsvermessung des Planungsbüros Hahm, in der auch die Höhensituation detailliert vermessen wurde.
- Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Die Untersuchungen zeigen zunächst die folgenden grundsätzlichen Ergebnisse:

- Der vorhandene Oberbau der Baustraße ist für einen endgültigen Ausbau nicht ausreichend dimensioniert. Gemäß RStO12 müsste die Straße einen Asphaltüberbau von 14 cm (BK 1,0) aufweisen, es sind aber nur 5 bis 7 cm vorhanden. In der Folge ist ein 7 bis 9 cm starker zusätzlicher Asphaltaufbau erforderlich. Die Verstärkung des Asphaltaufbaus wurde in allen untersuchten Ausbauvarianten berücksichtigt. Ohne Verstärkung ist die Haltbarkeit der jetzigen Fahrbahn deutlich eingeschränkt. Eine Erneuerung ist dann in einigen Jahren zwangsläufig erforderlich. Die Schottertragschichten unter der Fahrbahn sind mit mindestens 20 cm Stärke ausreichend bemessen.
- Die vorhandenen Tragschichten/Auffüllungen im Seitenraum sind nicht ausreichend für einen Überbau mit Pflaster dimensioniert. Sie müssen entsprechend der RStO12 neu aufgebaut und an die verstärkte und damit angehobene Fahrbahn angeglichen werden.
- Die Zufahrten liegen bereits im Bestand zum großen Teil unter dem Niveau des Baustraßenrandes. Nur einzelne Zufahrten und Zugänge liegen auf Höhe der Baustraße bzw. gering darüber. Geht man davon aus, dass der Asphaltaufbau der Baustraße um das erforderliche Maß verstärkt wird, liegt die endgültige Straße um weitere 7 bis 9 cm höher gegenüber den Zufahrten.
- In der Folge kann das den Richtlinien entsprechende Quergefälle in den Seitenräumen (max. 3%) wegen einiger tief liegender Zufahrten in weiten Bereichen ohne Anpassungen der angrenzenden Flächen (private Grundstückszufahrten) nicht gewährleistet werden. Dieser Aspekt ist auch ein Kriterium für die Barrierefreiheit. Nach dem Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes in der Stadt Coesfeld beträgt das Regelquergefälle eines Geh- und Radweges 2,5 % (min. 1,5 %; punktuell maximal 6%). Die Seitenräume können also bei allen Ausbauvarianten durch Rollstuhlfahrer, aber auch von Personen, die mit Rollator oder Kinderwagen unterwegs sind, nur mit Problemen genutzt werden.
- Die ordnungsgemäße Entwässerung der Fahrbahn kann ohne Entwässerungseinrichtungen nicht gewährleistet werden. In der Vergangenheit ist gerade die mangelhafte

Entwässerung von einigen Anliegern immer wieder als Grund für den Wunsch vorgetragen worden, die Straße auszubauen. Das Längsgefälle der Alexanderstraße ist zu 95% in Richtung Dülmener Straße geneigt. Die heutige Baustraße wurde mit einem Dachprofil hergestellt. Die Grundstückszufahrten liegen an beiden Seiten zum großen Teil unter oder auf dem Niveau der Baustraße. Dementsprechend ist an beiden Seiten der Straße eine durchgehende Entwässerungsrinne erforderlich, die an den notwendigen Stellen mit Straßenabläufen hergestellt werden müsste. Die Abläufe müssen an den vorhandenen Entwässerungskanal angeschlossen werden.

Die zuvor genannten Punkte verhindern die Beibehaltung des Status quo aus technischer Sicht. Auch eine nur in Teilabschnitten hergestellte Rinne sorgt nicht für einen deutlichen Kostenvorteil. Auf Grund der Vielzahl von tieferliegenden Zufahrten und des durchgehenden Längsgefälles zur Dülmener Straße müsste eine Vielzahl von Abschnitten hergestellt werden. Hierfür müssten zusätzlich entsprechend zahlreiche Abläufe hergestellt und angeschlossen werden, um die jeweiligen kurzen Rinnenabschnitte zu entwässern. Dies würde nicht nur größere Investitionen, sondern auch ein Mehr an Unterhaltungsaufwand bedeuten. Dennoch hat die Verwaltung für diese Variante (Variante 0: Verzicht auf einen Ausbau, Herstellung von Entwässerungsrinnen in Teilabschnitten) die Kosten als Grundlage einer Entscheidung im Rat geschätzt. Diese betragen 40.000 €. Der Bau von Rinnen in Teilabschnitten ist zwingend erforderlich, um sicherzustellen, dass kein Wasser der Straße auf die privaten Grundstücksflächen läuft und somit eine rechtssichere Lösung geschaffen wird. Die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für eine solche Teilmaßnahme ist nicht möglich.

### **C.3 Variantenuntersuchung**

Aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen wurden die folgenden Varianten geprüft und bewertet:

⇒ Variante 1:

Verstärkung der Asphaltdecke

Befestigung der Seitenräume mit Schotter, Neuaufbau gemäß RStO 12

Beidseitige Entwässerungsrinne an den Grundstücksgrenzen

⇒ Variante 2:

Verstärkung der Asphaltdecke

Befestigung der Seitenräume mit Schotter, Neuaufbau gemäß RStO 12

Verbreiterung der Fahrbahn mit beidseitigen Rinnen

⇒ Variante 3:

Verstärkung der Asphaltdecke

Befestigung der Seitenräume im Bereich der Grundstückszufahrten mit Betonsteinpflaster (Untervariante: mit Rasengittersteinen), Neuaufbau gemäß RStO 12

Befestigung der übrigen Seitenräume in Schotter (Untervariante: in Schotterrasen), Neuaufbau gemäß RStO 12

Beidseitige Entwässerungsrinne an den Grundstücksgrenzen

⇒ Variante 4:

Verstärkung der Asphaltdecke

Befestigung der Seitenräume mit Betonsteinpflaster (Untervariante: mit Rasengittersteinen bzw. Rasenfugenpflaster), Neuaufbau gemäß RStO 12

Beidseitige Entwässerungsrinne an den Grundstücksgrenzen

⇒ Variante 5:

Verstärkung der Asphaltdecke

Befestigung der Seitenräume mit Schotterrasen, Neuaufbau gemäß RStO 12

Beidseitige Entwässerungsrinne an den Grundstücksgrenzen

Die **Variante 2** ist nicht realisierbar, da die unmittelbar am Fahrbahnrand liegenden Rinnen deutlich oberhalb der Grundstückszufahrten liegen und somit eine Entwässerung der höher liegenden Seitenräume in die Rinne nicht möglich ist. Sie scheidet somit als Lösung aus.

In den **Varianten 1, 3 und 5** fehlen mit der Befestigung der Seitenräume mit Schotter bzw. Schotterrasen wesentliche Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage nach § 8 der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen. Die Straße würde dann als endgültig hergestellt gelten, wenn sie auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise hergestellt ist oder sobald die unbefestigten Teile mit Bäumen, Sträuchern oder anderweitig bepflanzt oder mit Rasen eingesät sind. Eine alternative Bepflanzung der in Schotter befestigten Seitenräume kommt nicht in Frage, da dann keine Flächen mehr zum Parken zur Verfügung stehen. Die Alexanderstraße ist bei einem Ausbau nach diesen Varianten also **weiterhin nicht erstmalig endgültig hergestellt**. Ein wesentliches Ziel des Ausbaus wäre nicht erreicht, in der Folge könnten Erschließungsbeiträge nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (§§ 127 ff.) **nicht** erhoben werden.

Die Fahrbahn der Alexanderstraße gilt mit ihrer Herstellung im Jahr 1968 als erstmals endgültig hergestellte Teilanlage. Entsprechendes gilt für die Beleuchtung. Ist eine Teilanlage endgültig hergestellt, unterliegen spätere, an dieser Teilanlage durchgeführte Ausbau- bzw. Änderungsmaßnahmen dem Ausbaubeitragsrecht nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG). Beiträge nach dem KAG können aber, wie oben beschrieben, nur dann erhoben werden, wenn die gesamte Anlage zuvor entsprechend im Sinne des § 133 Abs. 2 BauGB endgültig hergestellt wurde. Demzufolge können auch für die Verstärkung der Asphaltdecke und für eine Verbesserung der Beleuchtung (Verdichtung der Lampenstandorte, Ausstattung mit LED-Leuchtmitteln) keine Ausbaubeiträge nach dem KAG erhoben werden. Die gesamten Kosten müsste die Stadt in voller Höhe selbst tragen. Auf eine detaillierte Kostenschätzung für die Varianten 1, 3 und 5 wurde verzichtet, um die Planungskosten nicht unnötig in die Höhe zu treiben. Aber auch wenn die Baukosten deutlich unter den Kosten für einen Vollausbau bleiben, liegt der von der Stadt aufzubringende Anteil somit bei diesen drei Varianten deutlich über dem städtischen Anteil bei einem Vollausbau. Dies ist wirtschaftlich, vor allem aber gegenüber der Allgemeinheit nicht zu rechtfertigen. Damit bilden die finanziellen Aspekte ein eindeutiges Ausschlusskriterium für diese Varianten

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass auch noch weitere Kriterien gegen eine Realisierung der Varianten 1, 3 und 5 sprechen: In den Varianten 1 und 5 müssen die mit Schotter bzw. Schotterrasen befestigten Seitenräume im Begegnungsfall ständig überfahren werden, wodurch ein deutlich erhöhter und immer wiederkehrender Unterhaltungsaufwand entsteht. Mit Abstrichen gilt dies auch für die Variante 3, da die Seitenräume zumindest zum Parken genutzt werden. Auch Sicherheitsgesichtspunkte sprechen gegen diese Varianten: Gestaltungsmerkmal einer Tempo 30-Zone ist das Separationsprinzip. Flächen für die Fußgänger und Fahrbereiche sind deutlich voneinander zu trennen. In der Regel erfolgt dies durch Bordsteine zwischen beiden Bereichen. In allen drei Varianten wird das Separationsprinzip nicht eingehalten und wichtige Sicherheitsaspekte somit nicht berücksichtigt.

Der Straßenausbau in der **Variante 4** weist durch die Befestigung der Seitenräume mit Betonsteinpflaster die wesentlichen Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage nach § 8 der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen auf. Der Unterbau der heutigen Baustraße ist als ausreichend tragfähig anzusehen, die Seitenräume werden entsprechend der RStO 12 komplett neu aufgebaut. Ebenso wie beim Vollausbau sind die Kosten für die Arbeiten im Bereich der Fahrbahn (Verstärkung der Asphaltdecke) und der Beleuchtung nach KAG umlagefähig. Alle weiteren Kos-

ten gehören auch hier zu dem beitragsfähigen Herstellungsaufwand, für den Erschließungsbeiträge nach dem BauGB erhoben werden.

Wie bei allen anderen kostengünstigen Ausbauvarianten gilt aber auch hier, dass aufgrund des großen Quergefälles die Barrierefreiheit nicht gewährleistet werden kann und in der Folge die Seitenräume insbesondere durch schwächere Verkehrsteilnehmer nicht ohne Einschränkungen genutzt werden können. Dies widerspricht nicht nur dem Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes in der Stadt Coesfeld, sondern auch den im Konzeptansatz Nahmobilität 2.0 der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) formulierten Anforderungen an eine zukunftsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Das hohe Quergefälle hat weiterhin zur Folge, dass das Oberflächenwasser mit hoher Geschwindigkeit abfließt und so ein Übertritt auf die privaten Grundstücke nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Mit der fehlenden Separation zwischen Gehweg und Fahrbahn werden auch hier wichtige Sicherheitsaspekte nicht berücksichtigt. Auch geringste Ansprüche an eine verträgliche Straßen- und Stadtraumgestaltung werden mit der entstehenden, durchgängig befestigten und ungegliederten 9 m breiten Verkehrsfläche nicht erfüllt. In der Folge kann auch die Umsetzung der Variante 4 nicht empfohlen werden.

Aufbauend auf der Variante 4 wurde eine Variante 4a untersucht, in der versucht wird mit relativ einfachen Mitteln die Schwachpunkte der Variante 4 zu eliminieren. Insbesondere gehört hierzu die Separation eines Gehweges auf der Nordseite von der Fahrbahn durch Metallpoller und eine verbesserte Gestaltqualität durch die Anlage von Baumscheiben. Allerdings bleibt auch hier die Querneigung der Pflasterflächen in Teilbereichen größer als 3%. Erforderlich wird auch in dieser Variante die Anpassung der Seitenbereiche und der privaten Grundstückszufahrten. Diese Variante 4a entspricht im Wesentlichen der in der Bürgerversammlung vorgestellten Variante 3 (nicht zu verwechseln mit der oben beschriebenen Variante 3 eines kostengünstigen Ausbaus). Die Variante 3 sah einen 2,25 m breiten Gehweg auf der Nordseite, einen 2,65 m breiten Seitenraum (Parken, Baumscheiben, Zufahrten) und eine 4,10 m breite Fahrbahn vor, die die Begegnung zweier Pkw ermöglicht. Demgegenüber hat die heutige Baustraße eine Breite zwischen 3,5 und 4,1 m. Die Begegnung zweier Pkw auf der Fahrbahn ist nicht möglich, für den Begegnungsfall müssen die Grundstückszufahrten genutzt werden. Die Separation in der Variante 3 erfolgt durch einen durchgängigen Bordstein, in der Variante 4a mit Hilfe von Pollern. Die Baustraße verläuft nicht streng parallel zu den Grundstücksgrenzen. In der Folge ergeben sich in der Variante 4a variierende Breiten für den Gehweg (2,6 bis 3,3 m) und für den südlichen Seitenraum (1,8 bis 2,7 m).

Die geschätzten Baukosten für die Variante 4a liegen bei rund 215.000 €. Gegenüber den Varianten eines Vollausbaus ergibt sich somit eine Einsparung von lediglich 39.000 € bis 59.000 €. Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die möglichen Einsparungen in keinem vernünftigen Verhältnis zu den in Kauf zu nehmenden Nachteilen gegenüber einem Vollausbau stehen. Zu nennen sind hier insbesondere noch einmal das starke Quergefälle und die damit einhergehende fehlende Barrierefreiheit, die uneinheitliche Breite der Fahrbahn und der Seitenräume und die gestalterisch nicht sehr zufriedenstellende Trennung des Gehweges von der Fahrbahn mit Pollern. Insofern spricht sich die Verwaltung weiterhin für einen Vollausbau aus.

Die detaillierten Beschreibungen und Bewertungen zu den einzelnen Varianten können der als Anlage beigefügten Stellungnahme des Planungsbüros entnommen werden. Ebenfalls als Anlage beigefügt ist ein Auszug aus der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen.

	Teilanlagen umlagefähig nach				Aspekte der Verkehrs-sicherheit berücksichtigt	Aspekte der Straßen- und Stadt-raum-gestaltung berücksichtigt	Barrierefreiheit gewährleistet
	Fahr-bahn	Beleuch-tung	Seiten-räume	Entwäs-serung			
Variante 1	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Variante 3	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Variante 4	KAG	KAG	BauGB	BauGB	nein	nein	nein
Variante 4a	KAG	KAG	BauGB	BauGB	ja	teilweise	nein
Variante 5	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Vollausbau	KAG	KAG	BauGB	BauGB	ja	ja	ja

#### D. Zu Beschlussvorschlag 2 – Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB

Die Herstellung von Erschließungsanlagen, hierunter fallen u. a. die zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, setzen gem. § 125 Abs.1 BauGB einen Bebauungsplan voraus. Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, dürfen diese Anlagen nur hergestellt werden, wenn sie gemäß § 125 Abs. 2 BauGB den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen entsprechen, das heißt, die Anlagen müssen den Zielen der Landesplanung entsprechen. Die in § 1 Abs. 5 und 6 BauGB im Einzelnen aufgeführten Planungsleitlinien - u.a. die Belange des motorisierten Verkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Versorgung mit Energie und Wasser - müssen berücksichtigt werden unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange.

Die Alexanderstraße liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Als Alternative zu einem Bebauungsplan dient das Verfahren gemäß § 125 Abs. 2 BauGB der Feststellung des rechtmäßigen Ausbaus der Straße.

Mit dem Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB soll der Straßenausbau einerseits rechtlich gesichert und andererseits die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine rechtssichere Erhebung von Erschließungsbeiträgen geschaffen werden.

#### E. Zu Beschlussvorschlag 3

Ziel der Bürgerversammlung am 02.06.2014 war es, die Wünsche der Anlieger in Bezug auf den Ausbau der Alexanderstraße kennen zu lernen. Gemeinsam sollte über die zukünftige Gestaltung der Straße diskutiert und eine bevorzugte Lösung gesucht werden. Hierzu hatte das Planungsbüro Hahm im Vorfeld drei Planungsvarianten entwickelt. Ganz bewusst wurden diese Planungsvarianten zu Beginn der Veranstaltung vorgestellt und diskutiert und erst im Anschluss daran die Kostensituation erläutert. Natürlich ist sich die Verwaltung darüber im Klaren, dass das Thema Kosten für die Anlieger eine ganz wesentliche Rolle spielt. Eine Vorstellung der Kostensituation zu Beginn der Veranstaltung hätte aber eine anschließende sachgerechte und konstruktive Diskussion der Planungsentwürfe unmöglich gemacht. Ausdrücklich wurde aber bereits während der Diskussion über die Planung darauf hingewiesen, dass die Kostenunterschiede zwischen den einzelnen vorgestellten Planungsvarianten nahezu keine Auswirkungen auf die Höhe der von den Anliegern zu tragenden Erschließungsbeitrag haben werden.

In einer Meinungsabfrage im Laufe der Bürgerversammlung hielt eine sehr deutliche Mehrheit der Anwesenden die Variante 2 für die beste Lösung:

- 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

Im Nachgang der Veranstaltung wurde dann aber unter anderem durch die Nachbarschaft (siehe Schreiben vom 11.06.2014) die Kritik geäußert, dass die Anlieger ohne Informationen über die für sie wichtigste Frage nach den Kosten genötigt wurden, über die vorgestellten Ausbauvarianten abzustimmen. Insofern hält es die Verwaltung bei einem entsprechenden Beschluss des Rates über die Fortführung der Planung für angemessen, die Frage der bevorzugten Planung erneut mit den Anliegern zu diskutieren.

### **Anlagen:**

Schreiben der Nachbarschaft vom 11.06.2014

Stellungnahme Planungsbüro Hahm vom 27.08.2014

Kostenschätzung Varianten 4 und 4a

Auszug aus der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Regelquerschnitt Variante 3 (Vollausbau) / Variante 4a (kostengünstigerer Ausbau)