

der Bürgerversammlung vom 02. Juni 2015 im Pictorius-Berufskolleg

Themen:

1. Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 „Bahnareal Rekener Straße“
2. Ausbau des ehemaligen Bahnareals an der Rekener Straße zu einem Parkplatz
3. Ausbau der Gehwege an der Rekener Straße im Teilabschnitt zwischen Bahnweg und Friedhofsallee

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

für die Stadt Coesfeld:

Thomas Backes, Erster Beigeordneter
Uwe Dickmanns, Alfred Richters, Martina Roters, Fachbereich Bauen und Umwelt
Holger Ludorf, Martin Richter, Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr

für das Abwasserwerk der Stadt Coesfeld:

Rolf Hackling

für das Ingenieurbüro Kettler und Blankenagel:

Stephan Blankenagel

Beginn: 18.00 Uhr

Einführung

Thomas Backes begrüßt zunächst die Anwesenden und führt in die Thematik ein. Er erläutert, dass die Bürgerversammlung aus drei Teilen besteht:

1. Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 „Bahnareal Rekener Straße“
2. Ausbau des ehemaligen Bahnareals an der Rekener Straße zu einem Parkplatz
3. Ausbau der Gehwege an der Rekener Straße im Teilabschnitt zwischen Bahnweg und Friedhofsallee

Die beiden ersten Teile werden aufgrund der unmittelbaren sachlichen Zusammenhänge gemeinsam vorgestellt und diskutiert, der dritte Teil im Anschluss dann separat behandelt. Im weiteren Verlauf übernimmt Thomas Backes die Moderation der Veranstaltung.

Verlauf / Diskussion

1. Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 „Bahnareal Rekener Straße“
2. Ausbau des ehemaligen Bahnareals an der Rekener Straße zu einem Parkplatz

Thomas Backes stellte zunächst dar, dass das ehemalige Bahnareal an der Rekener Straße auf Beschluss des Rates (nicht-öffentliche Sitzung vom 06.11.2014) mit dem Ziel gekauft worden sei, die Flächen zu einem Parkplatz und zu Gewerbegrundstücken zu entwickeln. Zur Umsetzung sei die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Anschließend ging Martin Richter auf die aktuelle Beschlusslage zur Aufstellung des Bebauungsplanes ein. In seiner Sitzung vom 26.03.2015 hatte der Rat der Stadt Coesfeld einstimmig beschlossen, gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der zurzeit gültigen Fassung den Bebauungsplan Nr. 135 „Bahnareal – Rekener Straße“, auf der Grundlage des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) aufzustellen.

Schließlich erläuterte er die Inhalte des vorliegenden Entwurfes des Bebauungsplanes, der sich im Wesentlichen in 3 Abschnitte gliedert. Im nördlichen Teilbereich ist die Ausweisung eines Gewerbegebietes für einen mehrgeschossigen Baukörper innerhalb der dargestellten Baugrenzen vorgesehen. Erste Abstimmungen zur Errichtung eines Büro- oder Verwaltungsgebäudes haben bereits stattgefunden. Die Zufahrt zu diesem Teilbereich kann nur über die Straßenverkehrsflächen des Parkplatzes erfolgen. Eine direkte Zufahrt über die angrenzende Rekener Straße ist aus verkehrstechnischen Gründen ausgeschlossen. Die Stellplätze für den gewerblichen Bereich werden im Parkplatzbereich nachgewiesen.

Diese Parkplatzfläche (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – hier öffentlicher Parkplatz- und die Straßenverkehrsfläche) befindet sich südlich des Gewerbegebietes und ermöglicht ca. 130 PKW- Stellplätze. Durch die weiteren Bebauungsplanfestsetzungen ist die Anpflanzung von Bäumen im Stellplatzbereich vorgeschrieben, sodass in der Gesamtwirkung mit den Grünflächen parallel zur Rekener Straße - dort ist ebenfalls die Anpflanzungen mit Bäumen und Sträuchern vorgesehen - städtebaulich sinnvolle Grünstrukturen neu entstehen können. Zu diesem Punkt gab es auch Rückfragen von den Anwesenden. Es wurde vereinbart, dass die Anlieger bei der Auswahl der Bäume der Rahmenpflanzung beteiligt werden.

Weitere Fragen wurden zur Lage der Zufahrt zum Parkplatz und zu der Menge des zusätzlichen Verkehrs gestellt. Holger Ludorf machte deutlich, dass die Zufahrt möglichst nah an der Friedhofsallee liegen sollte. Allerdings ist hier ein Mindestabstand zur Friedhofsallee mit dem unmittelbar benachbarten Bahnübergang einzuhalten. Aus diesen Randbedingungen resultiere die nunmehr festgelegte Lage der Parkplatzzufahrt. Eine Erschließung mit einer direkten Zufahrt von der Rekener Straße/Friedhofsallee ist aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Bahnübergang nicht möglich. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der hauptsächliche Anteil der Fahrzeuge den „kurzen Weg“ über die Friedhofsallee nutzen wird. Sollten sich unverträgliche Fahrbeziehungen durch die angrenzenden Wohngebiete ergeben, sind Gegenmaßnahmen zu prüfen. Derzeit bestehen seitens der Verwaltung hier keine Bedenken.

Diskutiert wurde, ob die Stellplatzanzahl von ca. 130 ausreicht, um allen Ansprüchen gerecht zu werden. Holger Ludorf erläuterte daraufhin die grundlegenden Ziele des Parkraumkonzeptes. Der geplante Parkplatz dient demnach in erster Linie als Parkangebot für Langzeitparker (Beschäftigte). Zusätzlich muss er die vom provisorischen Parkplatz an der Ecke Friedhofsalle verdrängten Fahrzeuge und den Stellplatzbedarf, der durch die neu ausgewiesene Gewerbefläche ausgelöst wird, aufnehmen. Hierfür sei der Parkplatz zunächst ausreichend dimensioniert. Thomas Backes ergänzte, dass ein größerer Parkplatz zu Lasten der Mischgebietsfläche durchaus wünschenswert sei. Aufgrund der Sachzwänge im Zusammenhang mit dem Steinmetzbetrieb sei eine Ausweitung der Parkplatzfläche aber nicht möglich.

Die südlich angrenzenden Mischgebietsflächen sind ebenfalls ausschließlich über die Straßenverkehrsfläche des Parkplatzes zu erreichen. Aufgrund der Länge der Straße befindet

sich an dieser Stelle auch der Wendehammer mit einer Größe, die auch das Wenden mit LKW's ermöglicht. Innerhalb des Mischgebietes sind Wohnnutzungen und auch gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen nicht über das zulässige Maß hinaus stören, nebeneinander möglich. Die Baukörper können innerhalb der Baugrenzen mit einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 9,00 bis 10,00 m errichtet werden. Die weiteren Festsetzungen des Bebauungsplanes gewährleisten, dass nur solche Baukörper entstehen können, die sich in die nähere Umgebung einfügen werden. Durch die angestrebte Verlagerung des heute auf dem Gelände vorhandenen Steinmetzbetriebes in das Mischgebiet ist für eine Teilfläche auch bereits die Nutzung bekannt. Von den Anwesenden wurden allerdings Bedenken hinsichtlich der Staub- und Lärmbelastungen und der Verträglichkeit des Steinmetzbetriebes mit der vorhandenen Wohnnutzung vorgetragen. Seitens der Verwaltung wurde auf eine kritische Prüfung im Rahmen des Bauantrages verwiesen. Darüber hinaus sind im Vorfeld verbindliche Gespräche mit dem Inhaber des Steinmetzbetriebes und einem Gutachterbüro zur Klärung der Zulässigkeit innerhalb des Mischgebietes vorgesehen.

Weiterhin ist eine Abgrenzung der Mischgebietsfläche durch die öffentliche Grünfläche zur Rekener Straße und durch die vorgeschriebene Heckenanpflanzung an der südlichen und östlichen Grundstücksgrenze (zur Bahnfläche) vorgesehen. Auf diese Weise ist insgesamt eine verträgliche Einbindung in die Gesamtstruktur gewährleistet.

Schließlich wurde noch die Rodung der Bäume und Sträucher im Böschungsbereich im Frühjahr dieses Jahres thematisiert. Thomas Backes erläuterte, dass die Rodung aufgrund verschiedenster Randbedingungen (Haushaltsmittel für den Bau des Parkplatzes stehen für 2015 zur Verfügung, Baubeginn im Herbst/Spätherbst 2015, zuvor Altlastensanierung erforderlich, spätestens dann hätte der Grünbestand ohnehin entfernt werden müssen) zwingend erforderlich war. Er räumte ein, dass die Informationspolitik sicher zu wünschen übrig ließe und entschuldigte sich hierfür.

Das weitere Verfahren ist wie folgt geplant: Der Entwurf des Bebauungsplanes mit der Begründung wird dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zur Vorberatung, sowie dem Rat der Stadt Coesfeld am 26.06.2015 zur Entscheidung vorgelegt. Nach entsprechender Beschlussfassung kann dann die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Ende der Sommerferien bzw. kurz danach erfolgen. Die Unterlagen sind dann im Bürgerbüro einsehbar. Stellungnahmen sind möglich.

Evtl. vorgebrachte Anregungen u. Bedenken sind dann zu prüfen und den politischen Gremien im September/Oktober zur Abwägung vorzulegen, sodass die Rechtskraft im Oktober möglich ist.

Thomas Backes ergänzt, dass der heute vorhandene Steinmetzbetrieb von seinem jetzigen Standort in das geplante Mischgebiet umgesiedelt werden soll. Nur unter dieser Voraussetzung sei eine Entwicklung des Gebietes überhaupt möglich. Gemeinsam mit dem Eigentümer des Steinmetzbetriebes sei nach anderen geeigneten Standorten im gesamten Stadtgebiet gesucht worden. Letztlich sei aber kein alternativer Standort gefunden worden, der alle Voraussetzungen, die durch den Eigentümer des Steinmetzbetriebes formuliert wurden, erfüllt. Hierzu gehört unter anderem die Möglichkeit, neben dem Gewerbebetrieb ein Wohnhaus zu bauen. Aufgrund der eigentumsrechtlichen Situation sei die Stadt aber auf ein Mitwirken und damit auf die Zustimmung des Eigentümers angewiesen.

Im zweiten Teil erläutert Stephan Blankenagel die Planungen für den Bau des Parkplatzes auf dem ehemaligen Bahngelände mit den folgenden Grundparametern:

- Bau von insgesamt ca. 130 Stellplätzen
- Erschließung des Parkplatzes über eine Zufahrt von der Rekener Straße in Höhe der Grundstücke Rekener Straße 8/8a und im Anschluss über eine parallel zur Bahntrasse verlaufende öffentliche Straße
- Breite der Zufahrt: Fahrbahn 5,5 m, nördlich angrenzender Gehweg 1,5 m, südlich angrenzender Schrammbord 0,5 m

- Breite der parallel zur Bahntrasse verlaufenden Straße: Fahrbahn 6 m, östlich angrenzender Gehweg 2,25 m. Der Gehweg schließt im südlichen Bereich des Parkplatzes direkt an den vorhandenen Bahnsteig an und wird bis zum Anschluss an die Bike-and-Ride-Anlage fortgeführt. Im nördlichen Bereich wird er über die zukünftige Gewerbefläche bis zum Anschluss an die Rekener Straße geführt. Zur Absicherung sieht der Bauungsplan hier ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht vor. Auf Nachfrage bestätigen die Vertreter der Verwaltung, dass die Gehwegeverbindung nicht durch einen Zaun vom Bahnsteig abgegrenzt wird und ein direkter Wechsel auf den Bahnsteig möglich sein wird.
- Breite der Fahrgassen zwischen den Parkplätzen 6 m; Abmessung der Stellplätze 4,5 m x 2,5 m; Breite der Grünflächen zwischen den Stellplätzen 2 m.
- Baumstandorte: jeweils 3 Bäume im Grünstreifen zwischen den Stellplätzen; zusätzlich eine durchgehende Baumreihe entlang der Böschung zur Rekener Straße. Insgesamt werden im Bereich des Parkplatzes einschließlich der Böschung zur Rekener Straße 37 Bäume gepflanzt.

Die Anlieger wünschen als Abgrenzung und Sichtschutz zwischen Rekener Straße und Parkplatz in jedem Fall großformatige Bäume. Thomas Backes erklärte, dass die Planung derzeit auf dem Parkplatz klein- bis mittelkronige Bäume und in der Böschung großkronige Bäume vorsieht.

- Um kurze Wege zwischen dem Parkplatz und der Rekener Straße zu gewährleisten, sind in der Böschung insgesamt 3 Treppenanlagen vorgesehen.
- Entwässerung der gesamten Parkplatzfläche in Richtung Bahnareal. Auf der westlichen Seite verhindern Hochbordsteine, dass im Falle eines Starkregenereignisses Wasser über die Böschung auf die Rekener Straße läuft.
- Die Entwässerung der gesamten Parkplatzfläche erfolgt in Richtung Bahnareal bzw. innerhalb der einzelnen Parkplatzabteilungen. Auf der westlichen Seite verhindern Hochbordsteine, dass im Falle eines Starkregenereignisses Wasser über die Böschung auf die Rekener Straße läuft. Die Böschungsfäche des Parkplatzes entwässert in einer Mulde vor der Randeinfassung der Rekener Straße

3. Ausbau der Gehwege an der Rekener Straße im Teilabschnitt zwischen Bahnweg und Friedhofsallee

Zunächst erläutert Thomas Backes den einstimmigen Beschluss des Rates über den Ausbau der Gehwege an der Rekener Straße. In der Sitzung vom 08.11.2012 wurde demnach beschlossen, die Gehwege an der Rekener Straße im Teilabschnitt zwischen Bahnweg und Friedhofsallee endgültig auszubauen. Weiter wurde beschlossen, dass die Entscheidung über die Ausbauvariante nach der Bürgerbeteiligung erfolgen soll.

Schließlich stellt Stephan Blankenagel die Planungen für den Ausbau der Rekener Straße vor:

- Die Bord- und Rinnenanlagen bleiben in ihrer Lage grundsätzlich unverändert. In den Bereichen der Grundstückzufahrten müssen bauartbedingt Schrägbordsteine eingebaut werden. Eine Absenkung des Bordsteines auf Fahrbahnniveau ist nicht möglich.
- Die Fahrbahn wird mit einem Deckenüberzug (Abfräsen der alten Deckschicht, Einbau einer neuen Deckschicht) versehen.
- Daraus ergeben sich im Querschnitt die folgenden Breiten:
 - Fahrbahn: ca. 6 m
 - Westliche Nebenanlage im Bereich von Grundstückszufahrten: ca. 3,50 bis 4m
 - Außerhalb der Grundstückszufahrten: Gehweg ca. 2 m, Grünstreifen ca. 1,5 bis 2 m

- Östliche Nebenanlagen: in Teilbereichen auf der Westseite: Gehweg 1,5 m, ansonsten Entwässerungsmulde im Anschluss an die Böschung des Parkplatzes
- Beide Varianten sorgen für eine deutliche Verbesserung in Bezug auf die Straßenentwässerung. Die Gehwege werden gegenüber der heutigen Situation deutlich angehoben, so dass mehr Wasser in der Straße verbleibt, bevor es auf die privaten Grundstücke übertritt.
- Ergänzend erläutert Rolf Hackling die Entwässerungsproblematik insgesamt:
 - Heute läuft das Regenwasser sowohl von der Friedhofsallee, dem provisorischen Parkplatz an der Ecke Friedhofsallee, dem Bahnareal als auch vom Bahnweg in die Rekener Straße. In der Folge ist es in der Vergangenheit immer wieder zu Überschwemmungen auf den privaten Grundstücken gekommen.
 - Im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme soll die Situation für die Rekener Straße deutlich verbessert werden. Die gesamte Parkplatzfläche und die nördliche Gewerbefläche werden über einen neuen Kanal an den Hauptsammler nördlich der Friedhofsallee angeschlossen. Somit wird die Rekener Straße nicht mehr mit dem Regenwasser, welches auf diese Flächen fällt, belastet. Zusätzlich wird der nördliche Teil der Rekener Straße (Straßenentwässerung) und die nördlichen Grundstücke an diesen neuen Kanal angeschlossen. Dadurch wird der vorhandene Kanal bereits deutlich entlastet. Eine weitere Entlastung erfolgt durch eine Verbindung der beiden Kanäle, die für eine zusätzliche Sicherheit im Falle von Starkregenereignissen auch für die südlichen Grundstücke an der Rekener Straße sorgt.
 - Zusätzliche Straßenabläufe in der Rekener Straße und im Bahnweg sorgen dafür, dass das Wasser abfließen und in die Kanäle geleitet werden kann.
 - Insgesamt kann somit sichergestellt werden, dass selbst ein 20-jähriges Hochwasser im Kanal verbleibt und nicht für eine Überflutung der Straße führt. Diese Sicherheit liegt deutlich oberhalb der gesetzlichen Vorgaben.
- Ergänzend erläutert Rolf Hackling die Entwässerungsproblematik insgesamt:
 - Heute läuft das Regenwasser bei Starkregenereignissen sowohl von der Friedhofsallee, dem provisorischen Parkplatz an der Ecke Friedhofsallee, dem Bahnareal als auch vom Bahnweg in die Rekener Straße. In der Folge und den teilweise unterhalb der Straßenoberfläche liegenden Grundstücken ist es in der Vergangenheit immer wieder zu Überschwemmungen auf den privaten Grundstücken gekommen.
 - Im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme soll die Situation für die Rekener Straße deutlich verbessert werden. Die gesamte Parkplatzfläche und die nördliche Gewerbefläche werden über einen neuen Kanal in der Rekener Straße an den Hauptsammler nördlich der Friedhofsallee angeschlossen. Somit wird die Rekener Straße nicht mehr mit dem Regenwasser, welches auf diese Flächen fällt, belastet. Zusätzlich wird der nördliche Teil der Rekener Straße (Straßenentwässerung) und die nördlichen Grundstücke (bis einschl. Haus Nr. 12) an diesen neuen Kanal angeschlossen. Dadurch wird der vorhandene Kanal bereits deutlich entlastet. Eine weitere Entlastung erfolgt durch eine Verbindung der beiden Kanäle, die für eine zusätzliche Sicherheit im Falle von Starkregenereignissen auch für die südlichen Grundstücke an der Rekener Straße sorgt.
 - Zusätzliche Straßenabläufe in der Rekener Straße und im Bahnweg sorgen dafür, dass das Wasser abfließen und in die Kanäle geleitet werden kann.
 - Insgesamt kann somit sichergestellt werden, dass der Kanal in der Rekener Straße bis zu einem ca. 20-jährigem Regenereignis nicht überstaut. Diese Sicherheit liegt deutlich oberhalb der gesetzlichen Vorgaben (3-jähriges Regenereignis).

- Herr Hackling weist aber darauf hin, dass es wie in allen Bereichen der Stadt keine absolute Sicherheit bei allen Regenereignissen vor Überflutungen geben kann. Hier liegt es in der Verantwortung der Anlieger, Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schäden durch Überschwemmungen durchzuführen.
- Hierauf aufbauend stellt Stephan Blankenagel anhand von technischen Lageplänen, Gestaltungsplänen, Querschnitten und Detailansichten zwei Planungsvarianten vor. Eine Variante sieht den Erhalt der vorhandenen Bäume vor, in der zweiten Variante werden die vorhandenen Bäume gefällt und durch Neuanpflanzungen ersetzt. Die beiden Varianten unterscheiden sich grundsätzlich nur durch die unterschiedliche Ausgestaltung der westlichen Nebenanlage.

Variante 1:

- Um den Erhalt der Bäume gewährleisten zu können, ist der Einbau von Wurzelbrücken in großem Umfang erforderlich. Anhand von Schnitten und Details stellt Stephan Blankenagel den Aufbau und die Funktion einer Wurzelbrücke vor.
- Da die Wurzelbrücken oberhalb der vorhandenen Wurzeln liegen, muss der Gehweg in dieser Variante deutlich angehoben werden. In der Folge sind umfangreiche Anpassungsarbeiten auf den Grundstücken erforderlich. Der ungefähr notwendige Umfang wird anhand des technischen Lageplanes dargestellt. Uwe Dickmanns ergänzt, dass der Umfang der erforderlichen Anpassungsarbeiten in Abhängigkeit von der örtlichen Situation von Grundstück zu Grundstück völlig unterschiedlich sein kann. Daher spricht er sich dafür aus, dass die erforderlichen Anpassungsarbeiten durch die privaten Grundstückseigentümer veranlasst und finanziert werden. Eine Einbeziehung dieser Kosten in die Gesamtmaßnahme würde ansonsten zu einer Ungleichbehandlung führen.
- Aufgrund der veränderten Höhensituation müssen in den Bereichen der privaten Grundstückszufahrten Schrägbordsteine mit einem Anlauf (Höhendifferenz zur Fahrbahn) von 10 cm eingebaut werden.
- Die Arbeiten im Bereich der Baumwurzeln können nur in Handarbeit ausgeführt werden. Eine Schädigung der Wurzeln kann nicht in Gänze ausgeschlossen werden. Eine generelle Verbesserung des Wurzel- und Lebensraumes der Bäume ist nicht möglich. Ob eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Bäume möglich sein wird, kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden.

Variante 2:

- Die vorhandenen Bäume werden gefällt und durch neue ersetzt. Der Untergrund kann entsprechend der Richtlinien vorbereitet werden, so dass den Bäumen ein zukunftsfähiger Lebensraum angeboten werden kann. Dies geschieht z.B. durch den Einbau von Substrat und die Schaffung eines Wurzelraumes von mindestens 12 m³
- Insgesamt muss das Niveau des Gehweges in dieser Variante nicht so stark angehoben werden wie in der Variante 1. Insofern sind auch weniger Anpassungsarbeiten auf den privaten Grundstücken erforderlich.
- In den Bereichen der privaten Grundstückszufahrten können auch Schrägbordsteine mit einem geringeren Anlauf z.B. von 5 cm eingebaut werden.
- Vorgestellt wurden zwei Varianten der Verkehrsberuhigung:
 - Symmetrische Einengung der Fahrbahn auf eine Breite von 4,25 m in den Einfahrtsbereichen in diesen Teil der Rekener Straße.
 - Einseitige Einengung der Fahrbahn auf 4,25 m an 4 Stellen, wechselseitig angeordnet.

Der Einsatz der beiden Varianten hängt unmittelbar vom Umgang mit den Besucherstellplätzen zusammen. Sollten Besucherstellplätze auf der Fahrbahn markiert werden

oder das Parken auf der Fahrbahn anderweitig zugelassen werden, sollte die an zweiter Stelle genannte Variante zum Einsatz kommen. Wird das Parken auf der Fahrbahn ausgeschlossen und die Besucherstellplätze alleine auf dem benachbarten Parkplatz angeboten werden, käme sinnvollerweise die zuerst genannte Variante zum Einsatz.

- Die Einengungen dienen im Regelfall gleichzeitig als Querungshilfe und werden an diesen Stellen barrierefrei gestaltet und mit taktilen Elementen ausgestattet.

Die anschließende Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Ausbau des Gehweges auf der westlichen Seite erfolgt bis an die Grundstücksgrenzen. Vorhandene Bepflanzungen auf den privaten Grundstücken müssen bis an die Grenze zurückgenommen werden, um den Ausbau des Gehweges zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang erläuterte Stephan Blankenagel, dass sowohl die Breite von 1,5 m für den Grünstreifen als auch die Breite von 2 m für den Gehweg absolute Mindestmaße bedeuten, die nicht unterschritten werden können.
- Sollten zusätzliche Stellplätze auf den privaten Grundstücken geplant oder anderweitige Änderungen vorgesehen sein, sollten diese der Verwaltung (Holger Ludorf, Tel. 02541/939-1306, Mail holger.ludorf@coesfeld.de) mitgeteilt werden, damit diese gegebenenfalls in der Planung berücksichtigt werden können. Aus der Veranstaltung selber wurde mitgenommen, dass ein zusätzlicher Stellplatz auf dem Grundstück Rekener Straße 18 geplant ist. Dies wird in der Planung berücksichtigt.
- Die Unterpflanzung in den Grünstreifen erfolgt in Absprache mit den Anliegern. Standard für städtische Flächen ist die Anpflanzung von Rasen. In diesem Fall übernimmt die Stadt die Pflege. Sollte eine höherwertige Unterpflanzung gewünscht werden, müssen die Anlieger die Pflege übernehmen.
- Die städtischen Bäume werden regelmäßig bewertet und auf Schäden untersucht. Die Bäume an der Rekener Straße weisen eine gewisse Schädigung auf. Diese ist aber nicht so stark, dass die Bäume aus diesem Grund entfernt werden müssten.

Nach der Vorstellung und Diskussion der beiden Planungsvarianten erläutert Uwe Dickmanns die Kostensituation und das Thema Beiträge:

- Ursprünglich war die Rekener Straße eine Landesstraße. Erst in den 1960er-Jahre wurde sie auf die Gemeinde übertragen. Insofern wird davon ausgegangen, dass sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwege bereits zu diesem Zeitpunkt endgültig und ordnungsgemäß hergestellt waren. Die Abrechnung erfolgt demgemäß nach dem Kommunalabgabengesetz KAG und nicht nach dem Baugesetzbuch.
- Durch den Bau des Park-and-Ride-Platzes südlich des Jugendhauses, den geplanten Bau des Parkplatzes mit 128 Stellplätzen und die Ausweisung der Gewerbe- und Mischgebietsflächen im unmittelbaren Einzugsbereich der Rekener Straße wird die Straße aus Sicht des Beitragsrechtes nicht mehr als Anlieger-, sondern als Haupterschließungsstraße eingestuft. Dies führt zu einer Reduzierung der Anteile der Beitragspflichtigen:
 - Fahrbahn 60%
 - Gehweg 70%
 - Beleuchtung 60%

Zusätzliche Erläuterung durch Uwe Dickmanns: Die Beleuchtung wird im Zuge der Maßnahme komplett erneuert. Favorisiert wird eine Aufstellung der Lampen auf der Ostseite zwischen Fahrbahn und Böschung. Die gesamte Verkehrsfläche einschließlich der Gehwege wird durch die neuen Leuchtkörper ausgeleuchtet.

- Die Kosten für die Variante 1 mit Erhalt der Bäume betragen ca. 340.000 €, die Kosten für die Variante 2 ca. 250.000 €. Hierbei handelt es sich zunächst um eine grobe Kostenschätzung anhand des derzeitigen Planstandes. Die Kostenschätzung erfolgte mit Hilfe aktueller Vergleichspreise, eine verlässliche Angabe ist aber erst nach Fortschreibung der Planung bzw. erst nach Vorlage der Angebote im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens erfolgen. Die nun ermittelten Kosten liegen deutlich über den 2003 und 2012 genannten Kosten. Grund ist, dass nun zur Entschärfung der Entwässerungssituation und in einer Variante zum Erhalt der Bäume die gesamte unzureichende Höhensituation angepasst wird, was 2012 noch nicht vorgesehen war. Auch die Erneuerung der Fahrbahn und der Beleuchtung ist nun enthalten. Nur mit den nun vorgeschlagenen Lösungen ist aber ein dauerhaft zufriedenstellendes Ergebnis zu erzielen.
- Die beitragspflichtige Fläche insgesamt beträgt ca. 11.500 m².
- Die Kosten für den Bau des Parkplatzes und die Umsetzung des Bebauungsplanes werden nicht auf die Anlieger umgelegt.
- Insgesamt ergibt sich somit ein Beitrag von 15 bis 18 € je m² beitragspflichtiger Fläche für die Variante 2 (Bäume als Neuanpflanzung).
- In die Abrechnung einbezogen werden nur die Grundstücke westlich der Rekener Straße. Nicht berücksichtigt werden die Parkplatzfläche und die neu geplanten Gewerbe- und Mischgebietsflächen. Diese werden über eine eigenständige Erschließungsstraße erschlossen. Eine Zufahrtsmöglichkeit von der Rekener Straße besteht nicht. Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich hierbei um eine im beitragsrechtlichen Sinn atypische Erschließung.

Dies führt zu dem relativ hohen Beitrag von bis zu 15 bis 18 € je m² beitragspflichtiger Fläche. Das Beitragsrecht gibt die Möglichkeit, die Beitragshöhe mit Hilfe einer Sondersatzung festzulegen. Die Verwaltung wird diese Problematik in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen erläutern und für eine der nächsten Sitzungen nach den Sommerferien einen entsprechenden Beschlussvorschlag für die zuständigen Gremien einbringen. Als Grundlage ist zunächst die Ausführungsplanung fertigzustellen, damit auf dieser Grundlage eine verlässliche Kostenberechnung erfolgen kann.

Die Verwaltung sagte zu, dass die Anlieger in jedem Fall vor dem Gang in die politischen Gremien über den dann aktuellen Sachstand informiert werden.

- Auf Nachfrage erklärt Herr Dickmanns noch einmal, dass die Angaben auf einer groben Kostenschätzung beruhen. Zusätzlich seien noch Kosten enthalten, die - wenn sich beitragsrechtlich eine Möglichkeit eröffnet - noch herausgezogen und nicht gegenüber den Anliegern abgerechnet werden sollten. Hierbei handelt es sich z.B. um die Kosten für den Deckenüberzug, die in den Bereichen, in denen der Kanal verlegt werden soll, teilweise ohnehin vom Abwasserwerk getragen werden müssten. Bei dem Betrag von 15 bis 18 € handele es sich somit um ein Worst-Case-Szenario.
- Insgesamt äußern die Anlieger ihren Unmut und ihr Unverständnis über die gegenüber den Berechnungen der Jahre 2003 und 2012 deutlich gestiegenen Beiträge und über die Höhe der Beiträge im Allgemeinen. Die Bürger erwarten von der Stadt eine der atypischen Situation gerecht werdende Lösung.
- Ebenfalls auf Nachfrage bestätigte Rolf Hackling, dass für die Maßnahmen des Abwasserwerkes nach heutigem Kenntnisstand keine Kosten für die Anlieger entstehen.

Meinungsbild:

- Die Anwesenden sprechen sich einstimmig für die Realisierung der Variante 2 (Neuanpflanzung der Bäume) aus.
- Ebenso einstimmig sprechen sich die Anwesenden für eine Verkehrsberuhigung mit einseitigen, wechselseitig angeordneten Einengungen aus.

- Eine Entscheidung über den Umgang mit dem ruhenden Verkehr (z.B. über das Markieren von Stellplätzen auf der Fahrbahn im Zusammenhang mit den Einengungen) soll erst im weiteren Planverfahren getroffen werden. Tendenziell sind aber weniger (als heute) oder keine Parkplätze in der Fahrbahn gewünscht.

Zeitplan:

- Die Ergebnisse der Bürgerversammlung werden in der Sitzung des Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 16.06.2015 und Rates der Stadt Coesfeld am 25.06.2015 vorgestellt. Hier soll dann auf Grundlage dieser Ergebnisse ein Grundsatzbeschluss über die weitere Planung gefasst werden. Anschließend wird die Planung fortgeführt.
- Mit dem Bau des Parkplatzes soll im Herbst/Spätherbst 2015 begonnen werden. Der Straßenausbau kann voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 erfolgen. Zuvor werden die Arbeiten des Abwasserwerkes durchgeführt.
- Die Erhebung der Beiträge erfolgt in der Regel ca. ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme und somit wahrscheinlich im Jahr 2018.

Abschließend bedankte sich Thomas Backes bei den Anwesenden für die konstruktive Teilnahme und beendete gegen 20:45 Uhr die Veranstaltung. Zuvor wies er darauf hin, dass das Protokoll der Bürgerversammlung im Internet eingesehen werden könne.

gez. Holger Ludorf