

## Ausbau der Kiebitzweide

16.04.2018

---

### Protokoll der Bürgerversammlung vom 11.04.2018 in der Cafeteria der Werkstätten Haus Hall

#### Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

Frank Baumgarten, INGPLAN Ingenieurgesellschaft mbH

für die Stadt Coesfeld:

Fachbereich Bauen und Umwelt:  
Uwe Dickmanns, Martina Roters

Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr:  
Holger Ludorf

**Beginn:** 18.00 Uhr

#### Verlauf / Ergebnisse

Nach einer Begrüßung durch Uwe Dickmanns erläuterte Holger Ludorf die möglichen Grundzüge der Planung, die mit den Ergebnissen der Bürgerversammlung vom 27.09.2017 aktualisiert wurden. Dabei ging es insbesondere um die folgenden Fragen/Anregungen:

- Soll die Kiebitzweide als Tempo 30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden?

Empfehlung der Verwaltung unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06): Ausbau als Tempo 30-Zone.

Aber auch die rechtlichen Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich können eingehalten werden, so dass auch ein Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich in Frage kommt.

- Soll die Straße mit Asphalt oder mit Betonsteinpflaster befestigt werden?

Empfehlung der Verwaltung: verkehrsberuhigter Bereich in Pflasterbauweise, für die Tempo 30-Zone sind beide Bauweisen denkbar. In der entsprechenden Planungsvariante wurde die Asphaltbauweise gewählt, weil diese besser zu den sonstigen Eckpunkten der Tempo 30-Zone passt.

- Mit welchem Querschnitt und in welchen Breiten soll die Kiebitzweide ausgebaut werden?

Mit Hilfe der RASt 06 wurden die folgenden Regelquerschnitte abgeleitet, die für die vorgestellten Planungsvarianten zugrunde gelegt wurden:

- Verkehrsberuhigter Bereich: Mischfläche mit einer Breite von 7,25 m, davon 3,25 m Fahrgasse und beidseitige Schutzbereiche mit einer Breite von jeweils 2,0 m,
- Tempo 30-Zone: Fahrbahn 5,25 m, einseitiger Gehweg 2,0 m.

- Der im Süden an den Wendehammer der Kiebitzweide anschließende Rad- und Gehweg wird mit 2 Leuchten versehen.
- Kann in der Tempo 30-Zone auf die Abgrenzung von Fahrbahn und Gehweg durch einen Bordstein verzichtet werden?

Rechtliche Vorgaben lassen den Verzicht auf eine Bordanlage nicht zu. In der Planung wurde ein Rundbord mit einem Radius von 5 cm vorgesehen.

Anschließend erläuterte Frank Baumgarten anhand von Lageplänen und Querschnitten die beiden Planungsvarianten

- Tempo 30-Zone und
- Verkehrsberuhigter Bereich

Dabei wurden auch die folgenden Punkte angesprochen und erläutert:

- Aufgrund der Höhensituation und der zu geringen Aufbaustärken ist der Erhalt der Baustraße nicht sinnvoll. Das vorhandene Baustraßenmaterial wird im Zuge der Maßnahme zerkleinert und wieder eingebaut.
- In beiden Planungsvarianten wird das auf der Verkehrsfläche anfallende Oberflächenwasser grundsätzlich direkt in den vorhandenen Graben entwässert. Aufgrund der Breite und der damit verbundenen Höhensituation ist dies im Bereich des Wendehammers nicht möglich. Hier erfolgt die Entwässerung über Straßenabläufe.
- Die Lage der für die Tempo 30-Zone vorgesehenen Plateauaufpflasterung wurde auf Anregung der Anlieger aus der Versammlung vom 27.09.2017 in Richtung Süden verschoben.
- Die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen für das Parken auf der Fahrbahn innerhalb der Tempo 30-Zone und des verkehrsberuhigten Bereichs.
- Der Wendehammer muss so groß ausgebildet werden, dass er für das Wendemanöver eines dreiachsigen Müllfahrzeuges ausreicht. Daneben verbleibt noch Platz für die Anordnung von Stellplätzen, die in beiden Planungsvarianten auf Wunsch der Anlieger vorgesehen wurden.
- Die Zufahrt zur Friedhofslagerfläche ist im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und wird im Zuge der Maßnahme ausgebaut.

Anhand eines Übersichtsplanes und anhand von Bestandsbildern zeigte Frank Baumgarten, dass im Bereich der Grundstücke Kiebitzweide 5 und 7 Überbauungen der Grundstücksgrenze vorhanden sind. Dabei handelt sich um unterschiedliche Elemente wie z.B. Hecken, Mauern und Pflasterflächen. Rechtzeitig vor Baubeginn wird die Stadt die Grenzen anzeigen lassen und die notwendigen Maßnahmen mit den Eigentümern besprechen. Der Straßenausbau erfolgt in jedem Fall bis an Grundstücksgrenzen.

Schließlich legte Uwe Dickmanns dar, dass bei Zugrundelegung des aktuell von der INGPLAN Ingenieurgesellschaft kalkulierten Herstellungsaufwandes und der sich nach der heutigen Grundstückssituation ergebenden Verteilungsfläche mit einem Erschließungsbeitrag von etwa

- 7,5 € je qm beitragspflichtiger Fläche beim Ausbau als Tempo 30-Zone und
- 8,0 € je qm beitragspflichtiger Fläche beim Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich

zu rechnen ist. Dabei wies er ausdrücklich darauf hin, dass die genannte Beitragshöhe nicht endgültig ist, da diese auf der Basis der Kostenschätzung ermittelt wurde. Die Berechnung des konkreten Beitrags legt den tatsächlich entstandenen Herstellungsaufwand zugrunde. Berücksichtigt wurde bei der Beitragsermittlung auch das im städtischen Eigentum stehende „Friedhofsgrundstück“.

Uwe Dickmanns erklärte, dass die für den Straßenausbau erforderlichen Mittel in den Haushalt des laufenden Jahres eingestellt wurden. Ziel sei es, mit den Arbeiten noch in diesem Jahr zu beginnen.

Im Rahmen der konstruktiv geführten Diskussion wurden insbesondere die folgenden Themen angesprochen und diskutiert:

- Hinterfragt wurde, ob die Höhensituation nicht doch einen Erhalt der Baustraße zulasse. Frank Baumgarten und Uwe Dickmanns erläuterten daraufhin noch einmal anhand der Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen und der Bestandsquerschnitte, warum der Erhalt der Baustraße nicht möglich ist. Eine Kostenersparnis ergäbe sich aber auch durch den Wiedereinbau des Baustraßenmaterials. Zudem würden auch durch die direkte Einleitung des Regenwassers in den Graben Kosten gespart. Die direkte Einleitung sei aufgrund des gegenläufigen Quergefälles bei Erhalt der Baustraße nicht möglich.
- Hinterfragt wurden auch die für die Planung berücksichtigten Ausbaubreiten. Eine Anliegerin vertrat die Auffassung, dass geringere Ausbaubreite völlig ausreichend seien. Frank Baumgarten und Holger Ludorf erläuterten anhand von Regelquerschnitten aus der RAS 06 noch einmal, warum die gewählten Breiten für die Abwicklung des Verkehrs und die Berücksichtigung aller Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten an die Verkehrsfläche notwendig sind.
- Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die in der Planung vorgesehenen Elemente (wie z.B. Plateaufpflasterung und Fahrbahneinengung) ausreichend sind für die angestrebte Verkehrsberuhigung. Insbesondere im Bereich der Einmündung der Straße An der Marienburg müsse die Geschwindigkeit deutlich reduziert werden, da nicht verhindert werden könne, dass spielende Kinder unbedarft vom verkehrsberuhigten Bereich (An der Marienburg) auf die Fahrbahn der Kiebitzweide laufen oder fahren. In diesem Zusammenhang wurde diskutiert, ob es nicht besser wäre, den auf der bebauten Seite liegenden Schutzbereich nicht durch Pflanzscheiben und Stellplätze zu unterbrechen, damit dieser durchgängig von Fußgängern genutzt werden könne. Diese Punkte wird die Verwaltung noch einmal prüfen und erneut bewerten.
- Ausführlich wurde die Frage diskutiert, ob die Kiebitzweide als Tempo 30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden soll. Der Vertreter von Haus Hall positionierte sich frühzeitig und sprach sich für einen niveaugleichen Ausbau und damit für den verkehrsberuhigten Bereich aus. Eine Anliegerin aus dem Gebiet An der Marienburg wünschte den Ausbau als Tempo 30-Zone. Ansonsten war das Meinungsbild zunächst sehr uneinheitlich. Schließlich sprach sich aber doch eine deutliche Mehrheit für den Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich aus.
- Bereits im Vorfeld hatte sich eine Anliegerin, die an der Veranstaltung nicht teilnehmen konnte, an die Verwaltung mit der Bitte gewandt, der Grünbestand entlang des Grabens südlich der Einmündung der Straße An der Marienburg in die Kiebitzweide nach Möglichkeit zu erhalten, da er als natürlicher Sichtschutz für das Gebiet An der Marienburg dient.

gez. Holger Ludorf