

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.01 Stadtplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
23.10.2019

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	05.11.2019	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	13.11.2019	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	19.12.2019	Entscheidung

Erschließung des Wohngebietes Meddingheide II in Lette

Beschlussvorschlag:

Die Erschließung und der Ausbau des Wohngebietes Meddingheide II erfolgt nach Art, Umfang und Ausführung entsprechend der als Anlage beigefügten Planung

- Straßenausbauplanung Lageplan Variante 1
- Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 1
- Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 2 und 3
- Straßenausbauplanung Straßenquerschnitte SQ 1 bis SQ 7

mit dem unten beschriebenen Ausbaustandard.

Abweichend vom Lageplan Variante 1 erfolgt die Aufteilung des Straßenraumes in Bezug auf Stellplätze und Baumscheiben entsprechend des als Anlage beigefügten Gestaltungsplanes Variante 1a

Alternativ:

Die Erschließung und Herrichtung des Wohngebietes Meddingheide II erfolgt entsprechend der als Anlage beigefügten Planung

- Straßenausbauplanung Lageplan Variante 2
- Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 1
- Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 2 und 3
- Straßenausbauplanung Straßenquerschnitte SQ 1 bis SQ 7

mit dem unten beschriebenen Ausbaustandard.

Abweichend vom Lageplan Variante 2 erfolgt die Aufteilung des Straßenraumes in Bezug auf Stellplätze und Baumscheiben entsprechend des als Anlage beigefügten Gestaltungsplanes Variante 2a.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Der Rat der Stadt Coesfeld hat in seiner Sitzung am 26.09.2019 den Bebauungsplan Nr. 138 "Wohngebiet Meddingheide II" als Satzung beschlossen. Die Planstraße 1 (Letter Esch) wird im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung erfolgt als Tempo 30-Zone, der Ausbau im Separationsprinzip mit einem einseitigen Gehweg auf der Nordwestseite. Die Planstraßen 2 und 3 (Vogelkamp) werden im Bebauungsplan als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt. Die straßenverkehrsrechtliche Umsetzung erfolgt mit Hilfe des Verkehrszeichens 326-40 „Beginn/Ende des verkehrsberuhigten Bereichs“. Dementsprechend geschieht der Ausbau dieser Straßenflächen niveaugleich ohne eigenständig gestaltete und von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege.

2. Variantenvergleich/-auswahl

Die Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH aus Erfstadt hat auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 138 "Wohngebiet Meddingheide II" und im Auftrag der DZ Immobilien + Treuhand GmbH die Ausbauplanung für die Straßen erstellt und mit der Verwaltung abgestimmt.

Vorgelegt wurde zunächst ein Lageplan (Straßenausbauplanung Lageplan Variante 0), als Anlage beigefügt), der entsprechend des Gestaltkanons des Gebietes Meddingheide I aufgebaut wurde. Berücksichtigt wurden die 20 im Bebauungsplan festgesetzten Baumstandorte. Außerhalb der potenziellen Grundstückszufahrten wurden die Streifen zwischen den Bäumen komplett für öffentliche Stellplätze genutzt. Insgesamt werden mit dieser Aufteilung 38 Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung gestellt, während die Begründung des Bebauungsplanes von ca. 24 zu schaffenden Besucherstellplätzen ausgeht:

„Für die Besucher des Plangebietes werden nach derzeitigem Planungsstand insgesamt ca. 24 öffentliche Parkplätze angeboten, so dass bei ca. 42 Hauseinheiten der Stellplatzschlüssel bei ca. 0,57 Parkplätzen pro Hauseinheit liegen wird. (Auszug aus der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 138)

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen zum Thema Klimaschutz und den dringend erforderlichen Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen hat die Verwaltung die zukünftige Gestaltung des Straßenraumes im Wohngebiet Meddingheide II nach Vorlage der Planung noch einmal eingehend diskutiert. Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass die versiegelte Fläche deutlich reduziert und die Fläche der Grünbeete im Gegenzug vergrößert werden sollte, um der Forderung nach mehr Klimaschutz und damit einhergehend nach mehr Begrünung nachzukommen. Aufbauend auf dem ursprünglich vorgelegten Lageplan (Straßenausbauplanung Lageplan Variante 0) hat die Verwaltung zwei denkbare Planungsalternativen entwickelt. Festzuhalten ist, dass sich eine Reduzierung der versiegelten Fläche nur bei einer gleichzeitigen Reduzierung der Stellplatzanzahl realisieren lässt und dass die im Straßenraum angebotenen Stellplätze ausschließlich für Besucher gedacht sind. Den eigenen Stellplatzbedarf hat jeder Grundstückseigentümer auf seinem Grundstück unterzubringen!

Das Planungsbüro Fischer hat die Planungsalternativen der Verwaltung in den Lageplan übertragen. Für die Straßenausbauplanung in der Variante 1 wurde die Anzahl der Bäume in den Planstraßen 1 und 3 (mit Ausnahme eines zusätzlichen Baumes in der Planstraße 3 vor dem Spielplatz) nicht verändert. Hier wurden die Baumscheiben zu Lasten der Stellplatzflächen vergrößert. In der Planstraße 2 wurden zwei zusätzliche Bäume vorgesehen. Die Straßenausbauplanung in der Variante 2 sieht in allen drei Planstraßen zusätzliche Bäume vor.

Um keinen zusätzlichen finanziellen Aufwand zu produzieren, erfolgte die Übernahme der Planungsalternativen in den Lageplan durch das Büro Fischer zunächst in einfacher Form. Das grundsätzliche Raster Baumscheiben/Stellplätze/Zufahrten wurde dabei beibehalten. Dies hat zur Folge, dass Baumscheiben innerhalb eines Abschnittes unterschiedlich lang sind und insbesondere in der Alternative 2 Einzelstellplätze zwischen zwei Baumscheiben

mit einer Länge von 5,70 m entstehen. Die Lagepläne zu den beiden Planungsalternativen sind als Anlage beigefügt (Straßenausbauplanung Lageplan Variante 1 und Variante 2).

Diese beiden Varianten hat dann die Verwaltung mit den folgenden Zielen noch einmal weiterentwickelt:

- möglichst große Baumscheiben,
- symmetrische Aufteilung der einzelnen Abschnitte mit gleich langen Baumscheiben innerhalb eines Abschnittes,
- Länge gefangener Stellplätze zwischen zwei Baumscheiben nach Möglichkeit 6,3 m, mindestens aber 6,0 m,
- Länge aneinandergereihter Stellplätze zwischen zwei Baumscheiben 6,0 m,
- Länge von nur einseitig begrenzten Stellplätze 5,0 m.

Die Ergebnisse sind in den Gestaltungsplänen 1a und 2a (siehe Anlage). Ebenfalls als Anlage beigefügt ist ein Vergleich der Planvarianten, der die Zahl der Stellplätze und der Baumscheiben, die Größe der Baumscheiben und die Nettogesamtflächen (Fläche der Baumscheiben ohne Bordstein und Rückenstütze) gegenüberstellt.

Die einzelnen Planvarianten lassen sich wie folgt charakterisieren:

Straßenausbauplanung Lageplan Variante 0:

- Straßenraumgestaltung und -aufteilung im Gestaltkanon Meddingheide I
- Baumstandorte wie im B-Plan
- Baumscheiben im Standardmaß von 3x2,5 m
- 38 Stellplätze | 20 Bäume | 78 m² nicht versiegelte Fläche
- keine gefangenen Einzelstellplätze zwischen zwei Baumscheiben: komfortable Anfahrbarkeit (aber: alle Stellplätze mit einer regelkonformen, aber nicht komfortablen Länge von 5,70 m)

Straßenausbauplanung Gestaltungsplan Variante 1a

- Geänderte Straßenraumgestaltung und -aufteilung gegenüber Meddingheide I
- Baumstandorte grundsätzlich wie im B-Plan, ergänzt um zwei Standorte in der Planstraße 2 und einen Baumstandort vor dem Spielplatz in Planstraße 3
- Baumscheiben deutlich und in großer Anzahl vergrößert gegenüber dem Standardmaß von 3x2,5 m zu Lasten der Stellplatzanzahl (eine Baumscheibe mit einer Länge von 3,7 m, ansonsten Mindestlänge 4,40
- 27 Stellplätze | 23 Bäume | 179 m² nicht versiegelte Fläche
- Mit zwei Ausnahmen keine gefangenen Einzelstellplätze zwischen zwei Baumscheiben; die angestrebten Stellplatzlängen werden in allen Fällen erreicht (gefangener Stellplatz zwischen zwei Baumscheiben 6,3 m, aneinandergereihte Stellplätze zwischen zwei Baumscheiben 6,0 m, einseitig begrenzter Stellplatz 5,0 m).
 - Komfortable Anfahrbarkeit

Straßenausbauplanung Gestaltungsplan Variante 2a

- Geänderte Straßenraumgestaltung und -aufteilung gegenüber Meddingheide I

- Deutlich größere Anzahl an Baumstandorten gegenüber dem B-Plan; zahlreiche Stellplätze wurden durch Baumscheiben ersetzt
- Baumscheiben deutlich vergrößert gegenüber dem Standardmaß von 3x2,5 m zu Lasten der Stellplatzanzahl; im Verhältnis zur Variante 1a kleinere Baumscheiben, dafür größere Anzahl (14 Baumscheiben kürzer als 4,4 m)
- 25 Stellplätze | 31 Bäume | 192 m² nicht versiegelte Fläche
- Zahlreiche gefangene Einzelstellplätze zwischen zwei Baumscheiben; die angestrebten Stellplatzlängen werden in fast allen Fällen erreicht (gefangener Stellplatz zwischen zwei Baumscheiben 6,3 m, aneinandergereihte Stellplätze zwischen zwei Baumscheiben 6,0 m, einseitig begrenzter Stellplatz 5,0 m). Zwei gefangene Einzelstellplätze erreichen nur die Mindestlänge von 6,0 m.

- Grundsätzlich komfortable Anfahrbarkeit, in zwei Fällen mit Einschränkung

Auf eine Darstellung für die Varianten 1 und 2 wurde verzichtet, da diese in Bezug auf die Anordnung der Baumscheiben und Stellplätze wegen der oben beschriebenen Unzulänglichkeiten nicht zur Ausführung kommen sollten.

3. Ausbaustandard

Für die Erschließung und Baureifmachung werden die nachfolgend beschriebenen Merkmale und Standards verbindlich festgelegt und in den Erschließungsvertrag übernommen:

A) Ausbaustandard des Straßenausbaus

A.1) Fahrspur Pflasterbauweise

- Betonsteinpflaster 20/10/8 cm mit Minifase, Farbe: grau
- 4 cm Splitt-Sand-Gemisch 0/5 als Pflasterbettung
- 20 cm Hartkalksteingemisch 0/45 als Schottertragschicht
- 28 cm Kies-Sand-Gemisch als Frostschutzschicht

A.2) Seitenstreifen Pflasterbauweise

- Betonsteinpflaster 20/10/8 cm mit Minifase, Farbe: grau
- 4 cm Splitt-Sand-Gemisch 0/5 als Pflasterbettung
- 20 cm Hartkalksteingemisch 0/45 mm als Schottertragschicht
- 28 cm Kies-Sand-Gemisch als Frostschutzschicht

A.3) Parkplatz Pflasterbauweise

- Betonsteinpflaster 20/10/8 cm mit Minifase, Farbe: anthrazit
- 4 cm Splitt-Sand-Gemisch 0/5 als Pflasterbettung
- 20 cm Hartkalksteingemisch 0/45 mm als Schottertragschicht
- 28 cm Kies-Sand-Gemisch als Frostschutzschicht
- Kennzeichnung mit Parkstein „P“
- Umrandung erfolgt mit Betonsteinpflaster 20/10/8, Farbe grau. Verlegung des grauen Betonsteins im geplanten Pflasterverband (Abstand ca. 50 cm).

A.4) Gehweg in der Planstraße 1 (Letter Esch) Pflasterbauweise

- Betonsteinpflaster 20/10/8 cm mit Minifase, Farbe: grau
- 4 cm Splitt-Sand-Gemisch 0/5 als Pflasterbettung
- 20 cm Hartkalksteingemisch 0/45 mm als Schottertragschicht
- 28 cm Kies-Sand-Gemisch als Frostschuttschicht
- Die Abgrenzung gegenüber der Fahrbahn erfolgt mit einem Rundbordstein 15 x 22, R5, 3 cm Auftritt.
- Auf der gesamten Länge werden 7 Symbolplatten „Mutter mit Kind“ gleichmäßig verteilt eingebaut.

A.4) Entwässerung

- Entwässerungsrinne 3-reihig aus Betonsteinpflaster 20/10/8, Farbe anthrazit in 20 cm Betonbettung C20/25, Einfassung erfolgt beidseitig 1-reihig mit Betonsteinpflaster 20/10/8, Farbe anthrazit
- Straßenabläufe 30/50 mit Aufsatz Gusseisen Klasse D, Rostschlitz 16 mm und Eimer aus verzinktem Stahlblech
- Die Abstände der Straßenabläufe variieren aufgrund der örtlichen Gegebenheiten. Im Mittel ergibt sich ein Abstand von ca. 35 m.

A.5) Einfassung der Verkehrsflächen

- Die Einfassung entlang der Grundstücksgrenzen besteht aus einem Winkelrandstein 27/50/22, Farbe grau.
- Die Abgrenzung gegenüber den Baumscheiben erfolgt mit einem Rundbordstein 15 x 22, R5, 8 cm Auftritt. Die Baumscheiben werden auch gegenüber den Grundstücksgrenzen mit einem Rundbordstein 15 x 22, R5 eingefasst.

A.6) Beschilderung

Die neuen Erschließungsstraßen sind vom Erschließungsträger auf seine Kosten mit den folgenden Verkehrszeichen zu beschildern:

- Planstraße 1 (Letter Esch): Verkehrszeichen 325/326 „Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße)“
- Planstraßen 2 und 3 (Vogelkamp) Verkehrszeichen 274/1 und 2 „Tempo 30-Zone“.

Die Planstraßen 1 (Letter Esch), 2 und 3 (Vogelkamp) sind mit Straßennamenschildern auszustatten. Sollten von der Verkehrsbehörde weitere Verkehrsschilder gefordert werden, sind diese ebenfalls auf Kosten des Erschließungsträgers aufzustellen.

A.7) Begrünung

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes sind im Bereich der Erschließungsstraßen 20 Stück Baumscheiben einzubauen. Im Rahmen der Ausbauplanung wurde die Zahl der Baumscheiben erhöht (siehe Abschnitt 2 Variantenvergleich/-auswahl). In Abhängigkeit von der Entscheidung, wie die Aufteilung des Straßenraumes in Bezug auf Stellplätze und Baumscheiben erfolgen soll, beträgt die Anzahl der einzubauenden Baumscheiben:

- Aufteilung entsprechend des Gestaltungsplanes Variante 1a: 23
- Aufteilung entsprechend des Gestaltungsplanes Variante 2a: 31

Die Baumscheiben sind mit einer frei durchwurzelbaren Fläche von 8 m² und einer vorbereiteten Tiefe von 1,5 m herzustellen.

Die Verfüllung der Baumscheiben erfolgt unter Beachtung der FLL- Richtlinien mit geeignetem Wurzelsubstrat.

Die zu pflanzende Baumart stimmt der Erschließungsträger ebenso wie die Unterpflanzung mit der Stadt Coesfeld, Fachbereich 70 und den Anliegern ab.

B.) Ausbaustandard der Beleuchtung

Die Standorte und die Kabelführung sind gemäß der als Anlage beigefügten Planung vom Erschließungsträger herzustellen. Die Beleuchtung wird entsprechend dem nachfolgend beschriebenen Standard ausgeführt:

- Beleuchtungsmasten gerade, konisch, rund geformt mit Lichtpunkthöhe 5,00 m
- Mastabstände ca. 30 m
- LED-Leuchten Mini Luma 20 LED R4 der Fa. Philips
- Kabelübergangskasten
- Zuleitung zu Leuchte Mantelleitung NYM-J 5 x 1,5 mm²
- Erdkabel NYY-J 5 x10 mm²

Anlagen:

Straßenausbauplanung Lageplan Variante 0

Straßenausbauplanung Lageplan Variante 1

Straßenausbauplanung Lageplan Variante 2

Straßenausbauplanung Gestaltungsplan Variante 1a

Straßenausbauplanung Gestaltungsplan Variante 2a

Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 1

Straßenausbauplanung Höhenplan Planstraße 2 und 3

Straßenausbauplanung Querschnitte SQ 1 bis SQ 7

Variantenvergleich

Detailplan Versickerungsbecken

Detailplan Anschluss und Querungshilfe Coesfelder Straße

Lageplan Beleuchtung