
Protokoll der Bürgerversammlung vom 11.07.2018 im Sitzungssaal des Rathauses

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

für die Stadt Coesfeld:

Thomas Backes, Erster Beigeordneter

Uwe Dickmanns, Martina Roters, Fachbereich Bauen und Umwelt:

Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr:

für das Abwasserwerk:

Jan-Wilm Wenning

für das Planungsbüro Hahm:

Eduard Harder

Beginn: 17.30 Uhr

Verlauf / Ergebnisse

Begrüßung

Thomas Backes begrüßte die Anwesenden und führte in das Thema ein. Dabei ging er darauf ein, dass die Stadt das Ziel verfolgt, die Bürger möglichst frühzeitig zu beteiligen. Insofern werde noch keine fertige, endgültig ausgearbeitete Planung vorgestellt. Vielmehr habe die Verwaltung Planungsvarianten in der Qualität eines Vorentwurfs erarbeitet, die mit den Bürgern diskutiert werden sollten.

Rahmenbedingungen

Anschließend erläuterte Holger Ludorf die Rahmenbedingungen, die die Planungen für den Ausbau der Hinterstraße bestimmen:

- Die Hinterstraße als Bestandteil der innerstädtischen Tempo 30- und Halteverbotszone.
- Die Parkflächenbewirtschaftung über Parkscheine; durch diese Bewirtschaftungsart sollen die Stellplätze den Kunden und Besuchern der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden.
- Die Hinterstraße als Bestandteil der Bewohnerparkzone A; somit können auch Bewohner mit Bewohnerparkausweis die öffentlichen Stellplätze nutzen. Es handelt sich um eine Mischnutzung, sowohl Kunden als auch Bewohner können die Stellplätze parallel nutzen.
- Die Maßnahme des Abwasserwerkes als eigentlicher Auslöser, sich zum jetzigen Zeitpunkt Gedanken über den Ausbau der Hinterstraße zu machen.
- Den Beschluss des Rates vom 21.12.2017, „die Hinterstraße im Zusammenhang mit der Erneuerung der Kanalisation zur Gemeinschaftsstraße im Sinne des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt (InHK) zu planen.“

- In diesem Zusammenhang erläuterte Holger Ludorf das Ziel des InHK, die Nebenstraßen in der Innenstadt aufzuwerten, den Begriff der Gemeinschaftsstraße und die Ziele, die mit der Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen verfolgt werden:

„Unter Gemeinschaftsstraßen werden alle Straßen verstanden, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme fördert und den langsamen Verkehrsteilnehmern ein gewisser Vorrang eingeräumt wird.“

- Den Beschluss des Rates vom 17.05.2018, dass die Hinterstraße nach Durchführung der Baumaßnahmen des Abwasserwerks und der Stadtwerke auf der gesamten Breite und Länge entsprechend den technischen Vorgaben der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) herzustellen ist. Damit ist nach dem Ratsbeschluss die alleinige Wiederherstellung des Oberbaus mit heutigen Stärken nach den Maßnahmen des Abwasserwerkes und der Stadtwerke ausgeschlossen.
- Den Bebauungsplan Nr. 6, der für beide Seiten der Hinterstraße eine zweigeschossige Bauweise zulässt. Der Bebauungsplan soll zukünftig aufgehoben und durch ein neuen Plan ersetzt werden, um die Entwicklung der Innenstadt zu sichern und die nicht mehr zulässige Festsetzung des Kerngebietes zu ersetzen.
- Und schließlich die örtlichen Begebenheiten mit der Verkehrsfläche mit einer Breite von lediglich 7,50 m. Diese lässt eine verkehrsplanerisch befriedigende Lösung nur unter Verzicht auf das Parken zu. Abgeleitet wurde in diesem Zusammenhang, dass es – solange auf das Parken nicht verzichtet wird - notwendig ist, die Flächen für einzelne Verkehrsarten zu überlagern, um einen für alle zufriedenstellend nutzbaren Verkehrsraum zur Verfügung stellen zu können. Der verkehrsberuhigte Bereich mit seiner Mischverkehrsfläche bietet eine solche Möglichkeit. Aufgrund der Funktion, die die Hinterstraße zur Erschließung der Innenstadt im Verkehrsnetz abdeckt, kann der verkehrsberuhigte Bereich aber nicht die richtige Lösung sein. Die Planvarianten setzen stattdessen auf eine weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg, so dass der Autofahrer zu mehr Rücksicht animiert wird und der Fußgänger auch problemlos die Fahrbahn nutzen kann, ohne Gefahr zu laufen, vom Auto erfasst zu werden.

Leitfragen

Für die Diskussion mit den Bürgern definierte Holger Ludorf Leitfragen, die eine Hilfe bei der Beantwortung der Frage nach der bevorzugten Variante sein sollten:

- Wie viele Stellplätze braucht die Straße?
- Wer soll die Stellplätze nutzen dürfen?
- Wie sollen die Stellplätze angeordnet werden, einseitig oder versetzt?
- Bei einer einseitigen Anordnung: sollen die Stellplätze auf der Nord- oder auf der Südseite liegen?
- Wie und mit welcher Breite sollen Gehwege vorgesehen werden?
- Soll die Straßenoberfläche aus Asphalt oder Pflaster bestehen?
- Wie soll die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn erfolgen?
- Wie soll die Einmündung der Pfauengasse gestaltet werden und welche Vorfahrtsregelung soll hier zukünftig gelten?
- Welche Formen der Straßenbegrünung werden bevorzugt?

Anhand von Bildern wurden Formen einer alternativen Straßenbegrünung jenseits von Straßenbäumen, aber auch kleinkronige Bäume als eine Art der Begrünung vorgestellt.

Anschließend stellte Holger Ludorf die vier Planvarianten anhand von Lageplänen, Querschnitten und Visualisierungen vor. Die vier Varianten weisen die folgenden, einheitlichen Merkmale auf:

- Fahrbahn mit einer Breite von 3 m
- Stellplätze mit einer Breite von 1,25 m
- Flacher Bordstein als Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg bzw. Stellplatz
- Keine Trennung zwischen Gehweg und Stellplatz; die Stellplätze sind Bestandteil der Nebenanlagen, ebenso die Baumscheiben
- Rampe in der Fahrbahn der Pfauengasse
- Gegenüber der heutigen Situation schmalere Fahrbahn im Kurvenbereich zum Jakobiring, um der vorhandenen Platane mehr Lebensraum zu geben.

Darüber hinaus weisen die Varianten die folgenden Merkmale auf:

Variante 1:

- Beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,25 m
- Versetzt angeordnete Stellplätze
- Insgesamt 11 Stellplätze
- Durchgehender Gehweg in der Einmündung der Pfauengasse, der Autofahrer fährt über einen abgesenkten Bord in die Hinterstraße. In der Folge erhält die Hinterstraße ohne weitere Beschilderung Vorfahrt gegenüber der Pfauengasse.

Variante 2:

(entspricht in den wesentlichen Punkten der dem Rat am 17.05.2018 vorgestellten Planskizze)

- Beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,25 m
- Einseitig auf der Südseite angeordnete Stellplätze
- Insgesamt 13 Stellplätze
- Farblich abgesetzter Einmündungsbereich der Pfauengasse, Rechts-vor-Links im Einmündungsbereich

Variante 3:

- Beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,25 m
- Einseitig auf der Nordseite angeordnete Stellplätze
- Insgesamt 10 Stellplätze
- Durchgehender Gehweg in der Einmündung der Pfauengasse, der Autofahrer fährt über einen abgesenkten Bord in die Hinterstraße. In der Folge erhält die Hinterstraße ohne weitere Beschilderung Vorfahrt gegenüber der Pfauengasse.

Variante 4:

- Einseitiger Gehweg auf der Nordseite mit einer Breite von 2,0 m
- Einseitig auf der Südseite angeordnete Stellplätze, die Stellplätze liegen 0,5 m vor den Gebäuden
- Insgesamt 9 Stellplätze
- Farblich abgesetzter Einmündungsbereich der Pfauengasse, Rechts-vor-Links im Einmündungsbereich

- Durch einen Baumstandort gesicherte Fahrt der Radfahrer in die Pfauengasse entgegen der eigentlichen Einbahnrichtung

Abschließend führte Holger Ludorf aus, dass aufgrund der Kanalbauarbeiten im Übergang von der Hinterstraße in den Jakobiring mindestens zwei Pyramidenhainbuchen entfernt werden müssen. Bei einer dritten Hainbuche ist erst beim Kanalbau in Abhängigkeit der Lage der Wurzeln zu entscheiden, ob der Baum erhalten werden kann. Ursprünglicher Gedanke war es, diese Bäume an gleicher Stelle zu ersetzen. Alternativ könnten die ursprünglichen Standorte, die aufgrund ihrer geringen Größe keine optimalen Bedingungen bieten können, aufgegeben werden und durch einen größeren Baum in einer deutlich größeren Pflanzfläche ersetzt werden. Dieser könnte nach einigen Jahren die vorhandene Platane als stadtbildprägendes Element ersetzen. Die Situation wurde anhand eines Lageplanausschnittes verdeutlicht.

Diskussion zur Planung

Anschließend wurde die in Varianten vorgestellte Planung auch vor dem Hintergrund der zu zahlenden Anliegerbeiträge diskutiert. Die ausführliche und intensiv geführte Diskussion und die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Sehr intensiv wurde die Frage diskutiert, ob der Beschluss des Rates, dass die Hinterstraße nach Durchführung der Baumaßnahmen des Abwasserwerkes und der Stadtwerke auf der gesamten Breite und Länge entsprechend den technischen Vorgaben der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) herzustellen ist, noch aufgehoben werden könne. Thomas Backes erläuterte, dass die beiden zuvor von Holger Ludorf vorgestellten Ratsbeschlüsse die Grundlage für das Handeln der Verwaltung sind. Natürlich könne der Rat jeden seiner Beschlüsse ändern oder aufheben. Solange der Beschluss nicht aufgehoben sei, könne die Planung nur auf dieser Grundlage erstellt werden. Er stellte aber auch klar, dass die Verwaltung die Beschlüsse entsprechend vorbereitet habe und nach wie vor für richtig halte. Insofern werde sich an der Argumentation der Verwaltung in Bezug auf diesen Punkt grundsätzlich nichts ändern. Aber selbstverständlich könnten die Anlieger anderer Meinung sein und dies gegenüber der Politik vertreten.

Über diesen Punkt ließ Thomas Backes die Teilnehmer abstimmen. Er stellte die Frage, ob die Straßenoberfläche nach der Maßnahme des Abwasserwerkes ohne weitere Umgestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden solle. Eine relativ klare Mehrheit sprach sich durch Handzeichen dafür aus, die Straßenoberfläche ohne weitere Umgestaltungsmaßnahmen wiederherzustellen. Ein Teil der Anwesenden stimmte aber nicht hierfür, die Gegenfrage wurde nicht gestellt. Ein einstimmiges Meinungsbild ergab sich zu dieser Frage somit nicht.

2. Die Verwaltung hatte sich von der Veranstaltung eine Entscheidung darüber versprochen, welche der vorgestellten Varianten vorzugsweise umgesetzt werden solle. Eine Diskussion hierüber war aber nahezu unmöglich, da sich die Anlieger – auch mit dem Hinweis auf Kosten - auf den Standpunkt zurückzogen, dass gegenüber der heutigen Situation nichts verändert werden solle. Die vorgestellten Varianten empfinden die Anlieger als Nachteil gegenüber dem heutigen Zustand.

Die Verwaltung vertrat hier weiterhin die Auffassung, dass die heutige Gestaltung die Nutzbarkeit der Verkehrsfläche für Fußgänger und insbesondere Mobilitätseingeschränkte deutlich einschränke. Aufgrund der geringen Breite der Verkehrsfläche könne eine ideale Lösung nur durch eine weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg erreicht werden.

Einig waren sich die Anwesenden alleine in der Ablehnung der Variante 4. Als Grund wurden insbesondere die Stellplätze mit einem Abstand von nur 0,50 m zu den Gebäuden genannt.

3. Mehrmals wurde die Forderung geäußert, keine weiteren Straßenbäume zu pflanzen. Die vorhandenen Bäume reichen aus Sicht der Anlieger. Begründet wurde die Forderung nach einem Verzicht auf weitere Bäume mit der Verschattung und dem herabfallenden Laub, welches nicht durch die Stadt beseitigt würde. Auch die alternativ vorgestellte Möglichkeit

der Fassadenbegrünung fand keine Zustimmung. Hier wurde die Frage gestellt, wer das Fassadengrün später pflegen solle.

4. Einig war man sich in der Auffassung, dass Stellplätze in der Straße grundsätzlich notwendig seien. Holger Ludorf hatte zuvor während der Präsentation der Planung die Möglichkeit aufgezeigt, gegebenenfalls in der Straße selber auf Stellplätze zu verzichten und diese im aktuell geplanten Parkdeck an der Mittelstraße unterzubringen. Darüber hinaus gab es zu diesem Thema die folgenden Einzelmeldungen, ein einheitliches Meinungsbild ergab sich aber nicht:
 - Die Anzahl der Stellplätze darf gegenüber dem heutigen Stand nicht verringert werden. Die in den Plänen dargestellte Verringerung der Stellplatzanzahl wird kritisch gesehen.
 - Eine Reduzierung der Stellplätze ist unkritisch, wenn diese zu einer deutlichen Verbesserung der Gesamtgestaltung führt.
 - Die Stellplätze sollten alleine durch Bewohner genutzt werden dürfen.
 - Das alleinige Bewohnerparkrecht würde zu Nachteilen für die Kaufmannschaft führen.
 - Die „paar“ Stellplätze in der Hinterstraße können nicht entscheidend sein für die Attraktivität der Innenstadt.
5. Die Anlieger halten die in der Planung dargestellten Bordsteine mit einem Auftritt zwischen einem und drei Zentimeter nicht für ausreichend,
 - um den fließenden Verkehr vom Befahren des Gehweges und
 - den ruhenden Verkehr vom Reparieren des Gehwegesabzuhalten. Ein regulärer Hochbord bietet aus Sicht der Anlieger mehr Sicherheit. In diesem Zusammenhang wurde der Lieferverkehr angesprochen, der durch die Hinterstraße fährt. Bereits heute würden die Lkw teilweise auf den Gehweg ausweichen. Es wurde die Frage gestellt, wie ein Befahren der Lichtschächte bei einem flachen Bordstein verhindert werden könne.
6. Es wurde die Auffassung vertreten, dass die Hinterstraße eine reine „Durchgangsstraße“ sei. Sie werde nicht zum „Spaziergehen“ genutzt, die Aufenthaltsfunktion sei völlig untergeordnet.
7. Angeregt wurde, die Einmündung in die Pfauengasse so zu gestalten, dass die verbotene Einfahrt mit dem Pkw in die Pfauengasse nicht möglich sei oder zumindest deutlich erschwert werde.
8. Angesprochen wurde die Anlieferung insbesondere zur Gaststätte an der Ecke Letter Straße/Hinterstraße. Heute nutzen die Lieferfahrzeuge auch die Sperrfläche im Einmündungsbereich als Stellplatz. Die Anlieferung müsse auch nach einem Ausbau der Straße sichergestellt sein.
9. Es wurde die Frage gestellt, was die Straße eigentlich lebenswert mache. Dies sei nicht alleine die Gestaltung. Entscheidender für die Gesamtsituation und die Aufwertung des Wohnumfeldes seien die Gebäudenutzungen. Insbesondere angesprochen wurde das „Wettbüro“ mit seinem negativen Einfluss.
10. Zur Frage nach einem Beweissicherungsverfahren erläuterte Jan-Wilm Wenning, dass das Abwasserwerk im Vorfeld der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchführen wird. Die notwendigen Gebäudebesichtigungen wird das Abwasserwerk rechtzeitig vor Beginn der Kanalbauarbeiten mit den Grundstückseigentümern terminieren.
11. Diskutiert wurden die Form der Bürgerbeteiligung und insbesondere die Frage, warum die Bürger vor der Entscheidung des Rates am 17.05.2018 über den Ausbaustandard nicht beteiligt wurden. Thomas Backes führte aus, dass die grundsätzliche Entscheidung über den Ausbau einer Straße dem Rat vorbehalten sei und hier eine einheitliche und nachvollziehbare Vorgehensweise im gesamten Stadtgebiet notwendig sei. Uwe Dickmanns erklärte, dass sich die Verwaltung aus fachlichen Gründen nur für einen Ausbau nach den einschlägigen technischen Regelwerken aussprechen könne. Diese Frage könne nicht mit

den Anliegern diskutiert werden. Bei zuletzt ausgebauten, vergleichbaren Straßen habe der Rat in gleicher Art entschieden. Als Beispiel nannte er die Alexanderstraße. Thomas Backes ergänzte, dass der Umfang des Mitspracherechtes der Anlieger in Gestaltungsfragen auch von der Klassifizierung der Straße abhängt. Je höher die Straße klassifiziert sei, desto größer sei die Nutzung der Allgemeinheit an der Straße und so geringer sei das Mitspracherecht. Im Gegenzug seien dann die Anliegeranteile an den Beiträgen aber auch geringer.

Ausbaubeitrag

Unter dem nächsten Tagesordnungspunkt erläuterte Uwe Dickmanns das Thema „Ausbaubeitrag“:

Die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen unterscheidet verschiedene Straßenarten, unter anderem gehören hierzu die Anliegerstraße, die Haupterschließungsstraße und die Hauptverkehrsstraße.

Bei der Einstufung einer Straße in einen von der Satzung bestimmten Straßentyp geht es um die von der Verwaltung vorzunehmende Anwendung von Ortsrecht. Für die Einstufung einer Straße kommt es auf die objektive **Funktion** der Straße im gemeindlichen Verkehrsnetz nach der gemeindlichen Verkehrsplanung, dem aufgrund solcher Planung verwirklichten Ausbauzustand, der straßenverkehrlichen Einordnung und die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse an. Die Hinterstraße ist daher als Haupterschließungsstraße einzustufen.

Die Anlieger tragen bei einer Anliegerstraße einen Anteil von 80 % des umlagefähigen Aufwandes, und zwar für alle Teileinrichtungen. Bei einer Haupterschließungsstraße beträgt der Anteil der Anlieger am umlagefähigen Aufwand für die jeweilige Teileinrichtung:

- Fahrbahn 60 v.H.
- Parkstreifen 80 v.H.
- Gehweg 70 v.H.
- Beleuchtung und Oberflächenentwässerung 60 v.H.

Der umlagefähige Aufwand ist entsprechend den Regelungen des § 5 der Straßenbaubeitragssatzung auf die erschlossenen Grundstücke zu verteilen. Grundlage für die Verteilung sind die Grundstücksfläche sowie Maß und Art der baulichen Nutzung. Für **bepflanzte** Grundstücke ist die im Bebauungsplan festgesetzte **höchstzulässige** Zahl der Vollgeschosse maßgebend. Entsprechend der Anzahl der lt. Bebauungsplan zulässigen Vollgeschosse ist die Grundstücksfläche mit einem Nutzungsfaktor zu vervielfachen, der sich im Einzelnen aus § 6 Abs. 1 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld vom 28.03.2014 ergibt.

Der Berechnung des Ausbaubeitrags ist bei **mehr als I-geschossiger** Bebaubarkeit daher nicht die tatsächliche, sondern eine durch Vervielfältigung der Grundstücksfläche mit dem Nutzungsfaktor fiktive Grundstücksfläche zugrunde zu legen. Die Art der Nutzung ist dadurch zu berücksichtigen, dass für die Grundstücke, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes in einem Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet liegen oder in Gebieten, die gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden, die vorgenannten Nutzungsfaktoren um 0,5 erhöht werden.

Gesamtgrundstücksfläche, auf die der Aufwand zu verteilen ist

Maßgebend sind die Grundstücksverhältnisse zum Zeitpunkt der Entstehung der Beitragspflicht (Fertigstellung und Abnahme der Baumaßnahme). Unter Berücksichtigung der zu dem Zeitpunkt sich ergebenden Grundstücksverhältnisse ergibt sich unter Einbeziehung der Zuschläge für mehr als I-geschossig bebaubare Grundstücke sowie gewerblich genutzte Grundstücke eine konkrete Grundstücksfläche. Der beitragsfähige Aufwand wird durch die Grundstücksfläche dividiert; dies ergibt den Beitrag in EUR je Quadratmeter beitragspflichtiger Fläche. Unter Zugrundelegung des für die Variante 1 kalkulierten Herstellungsaufwandes beträgt der Beitrag je qm beitragspflichtiger Fläche ca. 16,00 €. Dieser Berechnung liegt die heutige Grundstückssituation im Abrechnungsgebiet zugrunde. Zukünftige Veränderungen in der Art

der Nutzung („Gewerbe“) oder bei dem Zuschnitt eines Grundstückes im Abrechnungsgebiet, werden bei der tatsächlichen Erhebung des Beitrags nach Fertigstellung der Maßnahme Berücksichtigung finden und zu einer Veränderung des hier genannten Beitrags führen. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn ein Grundstück heute lediglich eine Wohnnutzung, im Zeitpunkt der Beitragspflicht aber ein Gewerbe aufweist.

Thomas Backes wies darauf hin, dass die Anlieger nach der Versammlung die Möglichkeit haben, sich für das in ihrem Eigentum stehende Grundstück nach der Beitragshöhe zu erkundigen, wies aber auch auf die Möglichkeit hin, zur Abstimmung weiterer Beitragsfragen telefonisch mit Martina Roters Kontakt aufzunehmen oder auch einen Gesprächstermin für gezielte Rückfragen mit Martina Roters zu vereinbaren. Direkt nach der Veranstaltung nahm eine große Anzahl der Anlieger die Möglichkeit wahr, sich nach der Beitragshöhe für ihr Grundstück zu erkundigen.

Einzelfragen zum Thema Erschließungsbeiträge beantwortet Martina Roters, Tel. 02541/939-1166, Mail martina.roters@coesfeld.de.

Diskussion zum Ausbaubeitrag

12. Ein Anlieger vertrat die Auffassung, dass der Ausbaubeitrag aufgrund der Funktion, die die Straße im Verkehrsnetz einnimmt und der damit verbundenen hohen Verkehrsbelastung gegenüber dem Regelsatz deutlich reduziert werden müsse. Uwe Dickmanns erwiderte, dass die in der Satzung festgelegten Sätze für die Verwaltung bindend seien und eine einheitliche Anwendung auch Voraussetzung für ein gerechtes Handeln sei.
13. Es wurde die Frage aufgeworfen, warum die Anlieger Ausbaubeiträge für den Parkstreifen zahlen müssten, obwohl die Stellplätze über Parkscheine bewirtschaftet und damit als Kundenparkplätze deklariert würden. Die Stadt erziele mit den Plätzen Einnahmen, den Anliegern stünden sie meistens nicht zur Verfügung. Thomas Backes und Uwe Dickmanns führten aus, dass die Verwaltung diese Argumentation durchaus für schlüssig halte und man diesen Punkt im Vorfeld der Versammlung diskutiert habe. Die Satzung gebe eine Reduzierung der Satzung zunächst aber nicht her. Allerdings gebe es die Möglichkeit, in begründeten Ausnahmefällen eine Sondersatzung zu erlassen, mit der die Sätze reduziert werden. Die Verwaltung wird klären, ob die Reduzierung des Anteilssatzes der Anlieger für die Teileinrichtung Parken rechtlich möglich ist und gegebenenfalls einen entsprechenden Vorschlag in die politische Beratung einbringen.

Zeitplan

Anschließend äußerte sich Uwe Dickmanns zum angedachten Zeitplan:

Die Bauabwicklung ist ein Zusammenspiel zwischen dem Abwasserwerk, den Stadtwerken und der Stadt. Das gesamte Baufeld erstreckt sich von der Letter Straße (in Höhe Kochlöffel) bis zum Jakobiring (in Höhe Nr.41) Das Abwasserwerk beabsichtigt, im Oktober mit dem Kanalbau im Bereich Jakobiring 41/43, zu beginnen. Die Stadtwerke prüfen zurzeit den Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen, eine Mitverlegung in Teilbereichen ist vorgesehen. Die gesamten Arbeiten werden vom LWL, Archiologie für Westfalen, begleitet. Einige andere Baumaßnahmen im Bereich -„Alte Post“/ Davidstraße- machen es erforderlich, das der Bereich der Hinterstraße zwischen der Pfauengasse und dem Jakobiring von Januar – September befahrbar ist. Durch die heutige Diskussion hat sich gezeigt, dass noch nicht abgeschätzt werden kann, wann die Straßenplanung mit den Anliegern abgestimmt und im Rat geschlossen ist. Vermutlich wird der Abschnitt zwischen Jakobiring und Pfauengasse nach der Kanalauswechslung zunächst wieder provisorisch geschlossen. Eine genauere Planung des Bauablaufs wird erst in einigen Wochen möglich sein.

Verabschiedung

Thomas Backes fasste abschließend den Verlauf der Veranstaltung kurz zusammen, bedankte sich für die umfangreiche Beteiligung, verabschiedete die Teilnehmer und beendete die Veranstaltung.

Zusätzliche Erklärung 1:

Im Vorfeld der Veranstaltung hatten Anlieger der Verwaltung einen Fragenkatalog mit der Bitte um Beantwortung geschickt. Ein Großteil der Fragen wurde im Rahmen der Bürgerversammlung beantwortet. Für den Fall, dass Fragen offengeblieben sind, wird dem Protokoll der Fragenkatalog einschließlich der Stellungnahme der Verwaltung als Anlage beigefügt.

Zusätzliche Erklärung 2:

Nach der Veranstaltung führten die Vertreter der Verwaltung einige Einzelgespräche mit Anliegern. Aus diesen Gesprächen konnte – natürlich völlig subjektiv - der Eindruck gewonnen werden, dass zumindest nicht alle Anlieger gegen einen Ausbau entsprechend der RSTO 12 oder auch gegen Baumanpflanzungen in kleinem Rahmen oder eine Fassadenbegrünung sind.

Zusätzliche Erklärung 3:

Mit Schreiben 23.05.2018 legten zwei Anwohner der Hinterstraße gegen den Beschluss des Rates vom 17.05.2018 gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW Beschwerde ein und beantragten, den Beschluss des Rates aufzuheben.

Im Antwortschreiben vom 05.07.2018 teilte Bürgermeister Heinz Öhmann den Antragstellern mit, dass bisher noch kein Beschluss zustande gekommen sei, sodass eine Aufhebung nicht nötig bzw. möglich sei.

In der Veranstaltung wurde die Verwaltung auf dieses Schreiben angesprochen. Noch während der Veranstaltung recherchierte der erste Beigeordnete Thomas Backes die Hintergründe und klärte den Sachverhalt auf. Er bestätigte, dass im Antwortschreiben ein Fehler unterlaufen sei. Es gebe sehr wohl einen für die Verwaltung verbindlichen Beschluss des Rates (siehe oben unter Punkt „Rahmenbedingungen“). Die Verwaltung werde den politischen Gremien den Antrag zur Beratung vorlegen.

Die Schreiben werden dem Protokoll ebenfalls als Anlage beigefügt.

gez. Holger Ludorf

Anlagen:

- a) Unterlagen, die auf der Bürgerversammlung vorgestellt wurden:
 - Präsentation
 - Lagepläne der vier Varianten
 - Querschnitte der vier Varianten
 - Visualisierungen
 - Alternative Planung für den Übergangsbereich Hinterstraße/Jakobiring
- b) Fragenkatalog einschließlich der Stellungnahme der Verwaltung
- c) Schriftverkehr zum Antrag gemäß § 24 der Gemeindeordnung NRW auf Aufhebung des Ratsbeschlusses vom 17.05.2018