

Informationsschreiben vom 27.04.2021

Rückmeldung

Ein Anwohner möchte für eine vorhandene Garage eine Zufahrt haben

Ein Anwohner sieht eine Gefährdung für den Fahrradfahrer bei der Planung mit den Schutzstreifen und dem geplanten Tempo 50 km/h. Er sieht zudem bei einer Reduzierung auf 30 km/h eine Milderung / Minderung von Unfallgefahren sowie eine Lärmreduzierung.

Ein Anwohner sieht durch die geplante Vollsperrung des Bauabschnittes kaum lösbare Schwierigkeiten. Alle Seitenstraßen seien Tags schon zugeparkt und gegen Abend dicht an dicht zugeparkt. Durch das hohe Alter der Anwohner können nur direkt vorm Haus die Einkäufe ausgepackt werden. Er selbst sei mit Gehstock höchstens 250 m zu Fuß mobil und die Ehefrau könne sich nur mit E-Quad bzw. Rollator bewegen. Lässt sich der Bauabschnitt nicht auch in Teilstücken fertigen, damit die Anlieger jeweils schon die fertigen Teilstücke nutzen können? Warum kann die Baumaßnahme nicht unter einer halbseitigen Sperrung durchgeführt werden? Können Rettungsdienst, Feuerwehr und Notdienste kommen?

Eine weitere Anwohnerin stellt fest, dass die Nachbarstraßen die vielen PKW der Westernkötter Straße nicht aufnehmen können. Sie beklagt weiterhin, die Vollsperrung und die Beeinträchtigung für die vielen Senioren, die ihre Grundstücke nur fußläufig erreichen können. Denen sei eine so lange Vollsperrung nicht zuzumuten, da sie teilweise nur wenige Meter gehen könnten.

Ein Anwohner fragt an, ob für die Anlieger der Westernkötter Straße ein Abstellen ihrer Fahrzeuge auf der Bökenförder Straße ohne Zeitbegrenzung mit entsprechendem Ausweis möglich sei.

Stellungnahme

Die Zufahrt wird eingeplant und ist bereits im Ausbauplan berücksichtigt.

Die Thematik wird vom Fachdienst Sicherheit und Ordnung geprüft. In der Ausschusssitzung wird hierzu abschließend Stellung genommen.

Dadurch, dass der Schmutzwasserkanal mittig im Fahrbahnbereich liegt, ist eine Baudurchführung mit halbseitiger Sperrung nicht machbar.
Die Bauabschnitte, die gewählt wurden, stellen unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten die kleinsten Teilabschnitte dar.
Während der Bauzeit können immer Individuelle Lösungen und Absprachen gefunden werden.
Im Notfall wird Feuerwehr und Rettungsdiensten die Erreichbarkeit der Grundstücke ermöglicht.

Eine Vollsperrung der Baumaßnahme ist erforderlich, da der zu erneuernde Schmutzwasserkanal genau mittig der Fahrbahn liegt. Aufgrund dessen ist eine halbseitige Sperrung nicht möglich. Die zu bauenden Abschnitte sind bereits so kurz wie möglich gewählt worden, um die zweifellos vorhandenen Beeinträchtigungen für die Anlieger so gering wie möglich zu halten. Durch das tlw. parallele Arbeiten von Stadtentwässerung, Stadtwerke und dem abstimmten Arbeiten der Stadt Lippstadt sollen die Beeinträchtigungen möglichst reduziert werden.

Sofern hier während der Bauzeit die Notwendigkeit besteht, muss man sich an den Fachdienst Sicherheit und Ordnung wenden.

Rückmeldung

Ein Anwohner gab folgende Stellungnahme ab:
 -Er bemängelt, dass ihm nach der schriftlichen Anliegerinformation nur 10 Tage für eine Rückmeldung bleiben und er hält den gewählten Weg der Anhörung für unglücklich, da ein wesentliches Element, der gemeinsame Diskurs, wegfällt.
 Der Anwohner meldet sich erneut mit Schreiben vom 24.05. und bittet nochmals um detailliertere Stellungnahmen zur S
 - Er bittet nochmal deutlich zu machen, nach welchen Kriterien die Einstufung als Haupterschließungsstraße erfolgt ist, wann sie erfolgt und durch welchen Beschluss sie fasst wurde. Zumal 2017 aufgrund der Verkehrsbelastung in einem Schriftsatz vom Fachdienst Sicherheit und Ordnung die Straße verkehrlich noch als Hauptverkehrsstraße eingestuft wurde.
 - Er erkundigt sich danach, wie der Beitrag von 26,28 €/m² zustande kommt.
 - Er erkundigt sich für welchen Bereich die Gesamtkosten entstehen, wie sie umgelegt werden und wie verbindlich sie sind.
 - Er bittet um eine Offenlegung der Kosten runtergebrochen auf die Teileinrichtungen.
 - Er bittet um deutliche Darstellung der Rechtssituation bzgl. der Förderung durch das Land NRW.
 - Er hält die Schutzstreifen nur für die zweitbeste Lösung. In Bezug auf die Zukunftsfähigkeit und eine klimagerechte Lösung wäre eine Fahrradstraße - mit Anliegerverkehr - zu diskutieren.
 - Er erkundigte sich, ob die Straßenbauarbeiten bereits ausgeschrieben oder vergeben sind.

7 Anwohner der Westernkötter Straße erkundigten sich telefonisch nach Beiträgen, Förderung, Teileigentumsanteilen sowie Stundungs- und Ratenzahlungen

Ein Anwohner erkundigte sich danach, ob sein unbebautes Grundstück eine Zufahrt erhalte und ob diese ggfs. auch ausreichend breit sei.
 Desweiteren erkundigte er sich, ob für sein weiteres bebautes Grundstück eine zweite Zufahrt möglich sei.

1 Anwohner informierte über ein anstehendes größeres Bauvorhaben.

1 Anwohnerin hätte gern in dem Pflanzbeet vor ihrem Haus 2 Bäume anstatt des geplanten Einzelbaumes und zum anderen die geplante Leuchte ein bißchen versetzt. Der geplante Standort der Leuchte ist direkt vor ihrem Wohnzimmerfenster.

1 Anwohner ging telefonisch nochmals auf die bereits vorgebrachten Einwände bzgl. der Fahrradführung hin. Ihm ist die Planung mit Schutzstreifen zu gefährlich. Er wollte die Rechtsgrundlagen wissen, nach denen ein Radweg mit Hochbord bzw. ein Gehweg, der für Fahrradfahrer freigegeben wird, von den Breiten her nicht zulässig sei.

1 Anwohner wies darauf hin, dass zu seinem Grundstück eine sehr schmale Zufahrt geplant sei, die durch Parkstreifen und ein Baumbeet direkt abgegrenzt werde. Er befürchtet hier erhebliche Schwierigkeiten und Sichtbehinderungen beim Ein- und Ausfahren und bat um Prüfung.

Stellungnahme

Das gewählte Format der schriftlichen Anliegerinformation war unter den gegebenen Corona-Umständen das geeignete und transparente Instrument für alle Anlieger.
 Die Einstufung des Straßentyps ist in der Straßenbaubeitragsatzung geregelt, nach den hier genannten Tatbestandsmerkmalen erfolgt die Einstufung. Es ist kein Beschluss erforderlich. Die Einstufung erfolgt durch Mitarbeiter der Beitragsabteilung.
 Der Beitrag wird wie folgt berechnet: umlagefähige Kosten dividiert durch modifizierte Gesamtfläche der erschlossenen Grundstücke.
 Die Gesamtkosten sind für den jetzt auszubauenden Abschnitt der Westernkötter Straße von der Str. Am Schwibbogen bis zur Südstraße kalkuliert. Sie werden auf alle von diesem Abschnitt der Westernkötter Straße erschlossenen Grundstücke verteilt. Es handelt sich hier um eine Kostenschätzung. Sie ist nicht verbindlich. Die abschließende Beitragsfestsetzung erfolgt später nach Durchführung der Maßnahme auf der Grundlage der tatsächlich entstandenen Kosten und Schlussrechnungen.
 Für alle KAG-Maßnahmen, deren Bauprogramm nach dem 1.1.2018 beschlossen wurde, erfolgt seit dem 1.1.2020 bis zum 31.12.2024 eine Förderung durch das Land NRW. Da diese Förderung nach der Schlußabrechnung erst beantragt und bewilligt werden muss, ist in dem Anliegerschreiben vom 27.4.2021 von einer voraussichtlichen Förderung die Rede. Erst wenn sie bewilligt ist und der Zuwendungsbescheid eingegangen ist, dürfen die Förderbeträge umgesetzt werden. Da hier von einem zukünftigen Ereignis gesprochen wurde, ist die Sprachregelung "voraussichtlich" gewählt worden.
 Zu der Anregung der Fahrradstraße mit Anliegerverkehr wurde in dem Anliegerinformationsschreiben bereits Stellung genommen.
 Die Straßenbauarbeiten sind noch nicht ausgeschrieben worden.

Den Anwohnern wurden die entsprechenden Fragen eingehend telefonisch erläutert.

Laut Ausbauplan ist eine gemeinsame Zufahrt mit dem Nachbargrundstück geplant. Die Breite der Zufahrt wird entsprechend angepasst und verbreitert.
 Eine Abstimmung hat ergeben, dass durch eine Verkleinerung des Pflanzbeetes und ein Versetzen der Leuchte eine zweite Zufahrt möglich ist. Die Anzahl der Bäume bleibt durch die Verkleinerung des Beetes gleich.

Derzeit finden Abstimmungsgespräche zwischen dem Bauherrn und dem Fachdienst Straßenbau sowie der Stadtentwässerung AÖR statt.

Die Anregungen werden vom Fachdienst Straßenbau auf Umsetzbarkeit geprüft: Ein zweiter Baum ist möglich. Ein minimales Verschieben der Leuchte kann bei der Ausführung abgestimmt werden.

Die Flächenanforderungen für die verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung richten sich nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), die das in Deutschland gültige technische Regelwerk für Entwurf, Planung und Betrieb von Radverkehrsanlagen darstellen. Die in der ERA genannten Regemaße für einen gemeinsamen Geh-/Radweg oder einen Einrichtungsradweg können in der Westernkötter Straße aufgrund der begrenzten Gesamtbreiten nicht eingehalten werden.

Die Anregung wird vom Fachdienst Straßenbau auf Umsetzbarkeit geprüft. : Durch geringfügige Anpassungen am Ausbauplan wird die Einfahrt optimiert.

Rückmeldung

1 Anwohnerin wies darauf hin, dass trotz Durchfahrtsverbot für LKW noch LKW einer Lippstädter Firma durch die Straße fahren.

1 Anwohner erkundigte sich nach der Anfahrbarkeit der Grundstücke der Waldenburger Straße.

1 Anwohnerehepaar gibt folgende Stellungnahme ab:

- Der Radfahrstreifen ist kontraproduktiv, die Autos fahren so dicht und unabgegrenzt an den Fahrrädern vorbei, dass akute Gefährdungssituationen vorprogrammiert sind.
- Hinweis, dass in Esbeck die Radfahrer eher den Gehweg benutzen als den Schutzstreifen für Fahrradfahrer und dass es deswegen vermehrt Beschwerden über Radfahrer eingegangen sind, die auf dem Bürgersteig unterwegs waren und nicht den Schutzstreifen benutzt haben.
- In der Anliegerinfo wird dargestellt, dass auf einem Schutzstreifen nicht gehalten und geparkt werden darf. In der Praxis wird in der Stadt oder auch bei Fahrten in anderen Städten das Halte-/Parkverbot auf ebenerdigen Schutzstreifen tlw. ignoriert. Radfahrer müssen dann zwangsläufig auf die Straße ausweichen. Wenn man den Radweg so bauen würde, wie er im Augenblick ist, würde die Problematik gar nicht erst entstehen.
- Es ist zu erwarten, dass sich die Falschparker Situation verschärft, weil es jetzt schon zu wenige Parkmöglichkeiten für die Autos der Anlieger und Besucher gibt. Aktuell gelingt es nicht einmal, das LKW-Fahrverbot durch entsprechende Kontrollen durchzusetzen.
- Warum muss ein Schutzstreifen nur 1,50 m breit sein und ein erhöhter Radweg 2,0 m? Gibt es in Lippstadt überhaupt Radwege, die 2,0 m breit sind?
- Worauf begründet sich die Aussage, dass Radfahrer auf Schutzstreifen besser beobachtet werden?
- Woran wird erkannt, dass bei entsprechender fahradfreundlicher Planung der Radverkehr auf der Westernkötter Straße nicht die vorherrschende Verkehrsart werden kann?

- Warum ist keine Möblierung der Fahrbahn ähnlich wie an der Borlinghauser Straße oder in Bad Westernkotten (Blumenkästen mit Bäumen auf der Straße mit Parkplätzen davor und dahinter) vorgesehen? Das führt automatisch zur Reduzierung der Geschwindigkeit.

1 Anwohner regte an, die Schutzstreifen farbig zu markieren.

Stellungnahme

Dieser Hinweis liegt dem Fachdienst Sicherheit und Ordnung zur Prüfung und weiteren Veranlassung vor.

Es wurde ihm erläutert, dass die Grundstücke der Waldenburger Straße durch eine zeitweise Erschließungsstraße neben / über dem Spielplatz zur Borlinghauser Straße hin erreichbar seien.

Die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr ist hier aufgrund der Netzfunktion der Westernkötter Straße für den Radverkehr und der damit einhergehenden vergleichsweise hohen Radverkehrsfrequenz nicht vertretbar. Die Beschilderung der Gehwege mit "Radfahrer frei" soll immer nur ausnahmsweise in Betracht kommen und auch nur dann, wenn die Fußgängerfrequenz sehr gering ist. Darüber hinaus wird diese Regelung den Ansprüchen des Radverkehrs nicht gerecht, da Radfahrer hier nur in Schrittgeschwindigkeit auf den Gehwegen fahren dürfen, was darüber hinaus auch realitätsfremd ist.

Die vorgebrachten Bedenken bezüglich des nicht Einhaltens des Halte-/Parkverbots können leider nicht gänzlich entkräftet werden; die Funktion der Schutzstreifen ist gewährleistet, wenn es gelingt, diesen von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Dies ist möglich, durch a) die Anlegung von Parkflächen in ausreichender Anzahl und b) intensive und regelmäßige Kontrollen des ruhenden Verkehrs.

Dies sind Mindestbreiten der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA), die das in Deutschland gültige technische Regelwerk für Entwurf, Planung und Betrieb von Radverkehrsanlagen darstellen. Die in der ERA genannten Regelmaße für einen gemeinsamen Geh-/Radweg oder einen Einrichtungsradweg können in der Westernkötter Straße aufgrund der begrenzten Gesamtbreiten nicht eingehalten werden. In der Straße Konrad-Adenauer-Ring befindet sich z.B. ein Radweg, der 2,0 m breit ist.

Diese Aussage bezieht sich vor allem auf die Sicherheit in Knotenpunkten. Wenn Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, also im Sichtbereich des KFZ-Verkehrs, werden Abbiegevorgänge (insbesondere das Rechtsabbiegen des KFZ-Verkehrs) sicherer. Das Nichtbeachten der Vorfahrt von Radfahrern, die auf einem baulich von der Fahrbahn abgesetzten Radweg fahren, in Knotenpunkten ist eine häufige Unfallursache.

Anhand der heutigen Verkehrsbelastung und vor allem der Verkehrsfunktion als Haupteerschließungsstraße ist erkennbar, dass der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart werden kann; ein Verdrängen / Verbieten des Fahrzeugverkehrs hätte eine unverhältnismäßige zusätzliche Belastung der umliegenden Straßen zur Folge (Südstraße, Bökenförder Straße).

Zwingend zu berücksichtigende Rahmenbedingungen bei der Planung war u.a. die Wiederherstellung der Allee, sichere Radverkehrsführung und Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs. Die alternierende Planung mit einer Möblierung auf der Fahrbahn ist aus den o.g. Gründen nicht möglich gewesen.

Die Einfärbung der Schutzstreifen wird in den Regelwerken nicht unterstützt. An besonderen Konfliktstellen (Einmündungen etc.) kann allerdings punktuell eine Rotfärbung sinnvoll sein.

Rückmeldung

- 1 Anwohner gibt eine weitere ergänzende Stellungnahme am 24.5. ab:
- Er zweifelt die Form der durchgeführten schriftlichen Anhörung an und kann dem nicht folgen und weist darauf hin, dass seit Mitte 2017 keine weiteren Anhörungen und Informationen (bis auf das Schreiben 2020) stattgefunden haben.
 - Er zweifelt weiter die Einstufung als Haupterschließungsstraße an und bittet um Korrektur der Einstufung.
 - Er fragt nochmals, wie verbindlich die Ausbaurkosten sind und ob Erhöhungen zu erwarten sind, gibt es eine "Baukosten-Bremse?", Gibt es einen "Baustopp" bei einer deutlichen Kostensteigerung?
 - Er möchte die Offenlegung der Kalkulation auf die Teileinrichtungen.
 - Er fragt, ob es möglich ist, dass der Hinweis auf "voraussichtlich" eine eventuelle zeitliche Verzögerung der Baumaßnahmen hinsichtlich der Förderung einpreist?
 - Er merkt an, dass seine Anfrage zur Mobilität in der Zukunft unbeantwortet geblieben ist, insbesondere fordert er klare Gestaltungen generationsübergreifend zum Klimaschutz.

Stellungnahme

- Aufgrund der CoronaschVO war es rechtlich nicht zulässig, eine Anliegerversammlung durchzuführen. Die schriftl. Information der Anwohner hat allen Anwohnern die Möglichkeit gegeben, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen mitzuteilen. Eine Video-Konferenz oder auch eine digitale Versammlung hätte sicherlich nicht alle betroffenen Eigentümer erreicht. Die Eigentümer sind durch eine frühzeitige Informationsveranstaltung 2017 und durch drei verschiedene ausführliche Anliegerschreiben 2020 und 2021 informiert worden.
- Die Einstufung der Straße erfolgt nach der Straßenbaubeitragssatzung. Danach ist sie als Haupterschließungsstraße einzuordnen. Die Einstufung erfolgt auch nach den Grundsätzen der Rechtsprechung bzgl. der Kriterien für Hauptverkehrsstraßen und Haupterschließungsstraßen.
- Wie in dem Informationsschreiben genannt, handelt es sich um Kostenschätzungen. Verbindlich ist eine Abrechnung erst nach Vorlage aller Schlussrechnungen. Eine Straßenbaumaßnahme wird nach den gesetzlichen Regelungen der VOB ausgeschrieben. Sollte es während der Baumaßnahme zu unerwarteten deutlichen Kostensteigerungen kommen, die eine Beitragserhöhung nach sich ziehen, werden die Eigentümer rechtzeitig informiert.
- Wie bereits oben beschrieben, handelt es sich bei den Kosten um Schätzungen. Auch die Aufteilung auf die einzelnen Teileinrichtungen ist zu diesem Zeitpunkt auf der Grundlage der Schätzung erfolgt und die Zahlen sind daher ebenfalls noch nicht abschließend verbindlich. Erst die im Zuge der endgültigen Abrechnung zu erfolgende Aufteilung auf die Teileinrichtung ist maßgebend. Die dann maßgeblichen Kosten der einzelnen Teileinrichtungen werden dann im Beitragsbescheid bekanntgegeben.
- Der textliche Hinweis "voraussichtlich " bezieht sich nicht auf eine mögliche zeitliche Verzögerung. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Fördermaßnahme um ein zukünftiges Ereignis, deshalb ist hier die Sprachregelung "voraussichtlich" gewählt worden.
- Der VEP ist gerade deshalb aufgestellt worden, um die Nahmobilität zu fördern. Der VEP, der bis zum Jahr 2030 festgeschrieben wurden, war maßgebliche Grundlage für die bisherige Ausbaukonzepttion. Die Darstellung der Fahrradstraße ist im Zuge der Aufstellung des VEP ausgiebig diskutiert worden. Bezüglich der Klimaschutzthematik ist zunächst die zu erhaltende Allee mit den zu ersetzenden Bäumen zu erwähnen. Im Rahmen des EEAG werden neue Klimaschutzziele entwickelt. Dies wird auch u.a. in der nachhaltigen Staudenbepflanzung deutlich.