

**BESCHLUSSVORLAGE DER VERWALTUNG NR.: 096/2010**

Bezeichnung des Tagesordnungspunkts

**Herstellung von öffentlichen Erschließungsanlagen gem. § 125 Abs. 2 BauGB - Ehrenberger Straße (von Obermauerstraße bis Wendekreis)**

- 1. Abwägung und Beschlussfassung über Anregungen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**
- 2. Abwägung und Beschlussfassung über Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit**
- 3. Ausbaubeschluss**

Datum <b>06.05.10</b>	Geschäftszeichen <b>FB 5/6 Sd</b>	Beigef. Anlagen im einzelnen (mit Seitenzahl) <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Übersichtsplan</li> <li>2. Bestandsplan</li> <li>3. Behördenanregungen</li> <li>4. Bürgeranregungen</li> <li>5. Variante 1</li> <li>6. Variante 2</li> <li>7. Variante 3</li> <li>8. Vermerk Polizei</li> <li>9. SV Nr. 298/91</li> <li>10. Lageplan Verkehrszählung</li> <li>11. Diagramm Verkehrszählung</li> <li>12. Ausbauplan</li> <li>13. Protokoll Bürgerinformationsveranstaltung</li> </ol>
Federführender Fachbereich: <b>Fachbereich 5 / 6 Bürgerservice</b>		Beteiligte Fachbereiche:
Beratungsgremien	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung	01.06.2010	Vorberatung
Hauptausschuss	01.07.2010	Vorberatung
Rat der Stadt Schwelm	08.07.2010	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die im Rahmen der Behörden- und Bürgerbeteiligung eingegangenen Anregungen werden wie in der Sitzungsvorlage 096/2010 dargestellt, abgewogen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ehrenberger Straße auf der Grundlage der Variante 2 auszubauen.

**Sachverhalt:**

§ 125 des Baugesetzbuches (BauGB) schreibt in Abs. 1 vor, dass die Herstellung von beitragspflichtigen Erschließungsanlagen einen Bebauungsplan voraussetzt. Abs. 2 enthält eine Regelung, für den Fall, dass ein Bebauungsplan nicht vorliegt. Die Gemeinde hat in eigener Zuständigkeit zu prüfen, ob die Erschließungsanlagen den in § 1 Abs. 4 - 7 BauGB bezeichneten Anforderungen entsprechen.

Die gesamte Ehrenberger Straße (Übersicht s. Anlage 1) ist eine bereits seit Jahrzehnten im Gemeindegebrauch stehende Erschließungsanlage, die aber noch nicht erstmalig endgültig im Sinne des BauGB hergestellt und demzufolge beitragsmäßig noch nicht abgerechnet worden ist. Da die vorbeschriebene "Unfertigkeit" der Straße

trotz ihres hohen Alters von entscheidender Bedeutung für die beitragsrechtlichen Folgen zukünftiger Straßenausbaumaßnahmen ist, hat die Verwaltung auf Anregung aus dem politischen Raum dem Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (StGB NRW) den gegenständlichen Sachverhalt vorgetragen und um rechtliche Überprüfung gebeten. Mit Stellungnahme vom 24.03.2010 hat der StGB die Rechtsauffassung der Verwaltung vollumfänglich bestätigt. Auf die diesbezüglich in der Sitzung des AUS am 20.04.10 erfolgte Mitteilung wird verwiesen. Unabhängig von der im gegenwärtigen Planverfahren endgültig beschlossenen Ausbauvariante müssen damit die Anlieger im Anschluss an die Fertigstellung des Straßenausbaus zu Erschließungsbeiträgen nach §§ 127 ff. des Baugesetzbuches (BauGB) veranlagt werden.

### **Ausgangssituation (s. Anlage 2)**

Der etwa 500 m lange Abschnitt der Ehrenberger Straße ist von der Obermauerstraße bis zum Wendekreis eine Erschließungsstraße mit beidseitig fast lückenloser Wohnbebauung. Südlich des Wendekreises setzt sich die Straße fort bis zum Ehrenberg. Dieser Abschnitt ist jedoch anbaufrei und nicht Bestandteil der weiteren Planungen. Der Wendekreis selbst ist schon im Jahr 1991 ausgebaut worden.

Der Abschnitt von Obermauerstraße bis Haus Nr. 7 (Höhe Gehwege) ist 1976 im Zuge des Baus der B 483 (Obermauerstraße) gebaut worden. Davor verlief die Anbindung der Ehrenberger Straße über die öffentliche Fläche im Bereich der Häuser Nr. 1a und 1b. Da dort ein öffentlicher Kanal liegt und ein öffentlicher Fußweg zur Obermauerstraße vorhanden ist, soll die Fläche öffentlich bleiben und ist deshalb mit zu überplanen.

Die Fahrbahn der Nord-Süd verlaufenden Straße ist derzeit zwischen ca. 4,50 m (in Höhe Nr. 17/19) und ca. 6,00 m breit und weist in vielen Bereichen deutliche Schäden auf. Die Topographie steigt nach Süden stark an (von ca. 239 m auf ca. 288 m). Auf beiden Straßenseiten sind Gehwege nur mit Unterbrechungen vorhanden. Ziel soll es sein, beidseitig durchgehende Gehwege zu schaffen.

Der östliche Gehweg führt von der Obermauer Straße gut ausgebaut ca. 170 m bis vor Haus Nr. 7. Vor Haus Nr. 3 ist der Gehweg durch Begrünung unterbrochen. Auch zweigt vor Haus Nr. 3 eine öffentliche Erschließung für die Häuser 1a und 1b nach Osten in Richtung Winterberger Straße ab. Von Nr. 9 bis Nr. 19 auf ca. 110 m Länge ist kein Gehweg vorhanden. Ab Haus Nr. 19 ist ein ca. 200 m langer, schlecht ausgebauter Gehwegstreifen bis zum Wendekreis vorhanden.

Der westliche Gehweg führt von der Obermauer Straße gut ausgebaut ca. 190 m bis Haus Nr. 14 (Flurstück 235). Von dort ist auf ca. 140 m kein Gehweg bis Haus Nr. 20 vorhanden. Von Nr. 20 bis Nr. 26a ist auf ca. 60 m Länge ein schlecht ausgebauter Gehwegstreifen vorhanden. Im weiteren Verlauf ist auf ca. 90 m Länge bis zum Wendekreis kein Gehweg vorhanden, ein Ausbau aber möglich. Vor Nr. 30 befindet sich eine Begrünung des Streifens.

Ein öffentlicher Straßenkanal ist vorhanden. Jedoch muss im Abschnitt zwischen Haus Nr. 5 und Haus Nr. 17 ein ca. 90 m langer Abschnitt saniert werden. Dies soll im Jahr

2010 geschehen. Die AVU beabsichtigt zwischen Haus Nr. 12 und Nr. 20 die Wasserleitung zu sanieren.

### **Planverfahren**

Der Rat der Stadt Schwelm hat in seiner Sitzung am 14.05.2009 folgendes beschlossen (s. SV 034/2009):

Dem Entwurf vom 05.02.2009 für den endgültigen Straßenausbau der Ehrenberger Straße (Obermauerstraße bis Wendekreis) wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Planentwurf für die Dauer von zwei Wochen im Fachbereich 5 zu jedermanns Einsicht und Äußerung öffentlich auszulegen und mit den berührten Trägern öffentlicher Belange abzustimmen. Vor der öffentlichen Auslegung soll von der Verwaltung für die Anlieger und Anwohner eine Informationsveranstaltung durchgeführt werden.

### **Behördenbeteiligung**

Die beschlossene Behördenbeteiligung ist mit Schreiben vom 02.07.2009 erfolgt. Es haben 6 Behörden eine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahmen werden nachfolgend als Anlagen beigefügt.

- **Bezirksregierung Arnsberg, Postfach, 59817 Arnsberg vom 29.07.2009 (s. Anlage 3).**

Es wird angeregt, im Einmündungsbereich zur Obermauerstraße baulich zu verengen und eine Mittelinsel zu bauen. Die vorgeschlagene Verkehrsflächenaufteilung in Fahrbahn und Gehwege sollte gegebenenfalls modifiziert werden. Es wird vorgeschlagen möglichst wechselseitiges Parken einzurichten.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Im Einmündungsbereich der Ehrenberger Straße in die Obermauerstraße wird eine Mittelinsel errichtet. Von den hierfür entstehenden Kosten von rd. 15.000€ sind rd. 7.000 € erschließungsbeitragsrechtlicher Herstellungsaufwand und fließen damit in die sich an den Straßenausbau anschließende Beitragserhebung ein.

Die angeregte Flächenaufteilung wird modifiziert. Der vorliegende Planentwurf sieht in weiten Abschnitten eine breitere Fahrbahn und schmalere Gehwege vor.

- **AVU Gevelsberg, An der Drehbank 18, 58285 Gevelsberg vom 30.07.2009 und vom 07.12.2009 (s. Anlagen 3).**

Seitens der AVU sind in Teilbereichen im Zuge der Maßnahme Erneuerungen von Strom-, Gas- und Wasserleitungen geplant. Die Geldmittel sind seitens der AVU für das Jahr 2010 eingeplant. Die Wasserleitung soll in den westlichen Gehweg verlegt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Entgegen der ursprünglichen Planung (siehe SV-Nr. 034/2009) wird der Straßenausbau nicht gemeinsam mit AVU und TBS (Kanalbau) in 2010 ausgeführt. Der Kanalbau durch die TBS und die Leitungserneuerungen der AVU werden in 2010 erfolgen. Der Straßenausbau durch die Stadt ist für 2011 und 2012 vorgesehen. Die AVU wird sich jedoch bei der Leitungsverlegung an der endgültig beschlossenen Ausbauvariante orientieren und sich entsprechend mit der Stadt abstimmen.

- **Kreispolizeibehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises, Kommissariat Vorbeugung Hauptstraße 92, 58332 Schwelm vom 03.08.2009 (s. Anlage 3).**

Aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention bestehen keine Bedenken gegen den Planentwurf. Hinsichtlich der Straßenbeleuchtung werden grundsätzliche Empfehlungen gegeben.

- **Kreispolizeibehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises, Verkehrsangelegenheiten, Hauptstraße 92, 58332 Schwelm vom 25.11.2009 (s. Anlage 3).**

Es bestehen keine Bedenken gegen den Planentwurf. Die Schaffung beidseitig durchgehender Gehwege wird befürwortet. Es wird empfohlen, die bestehende Beschilderung „Anlieger frei, 600 m“ (Z 253) und „zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ (Z 274) beizubehalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregung zur Beibehaltung der Beschilderung „Anlieger frei, 600 m“ (Z 253) und „zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ (Z 274) wird gefolgt. Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Kampfmittelbeseitigungsdienst, Arnsberg vom 26.11.2009 (s. Anlage 3).**

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist auf eine Kampfmittelbelastung des untersuchten Raumes hin. Es existieren drei Blindgängerverdachtsfunde, von denen zwei bereits schon überprüft worden sind. Es ist erforderlich die Bearbeitung vermutlicher Blindgängereinschlagstellen sowie die systematische Oberflächendetektion der zu bebauenden Flächen und Baugruben im Bereich der Bombardierung.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Ausführungen und Vorgaben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes werden bei der Bauausführung beachtet.

- **Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Märkischer Kreis/Ennepe-Ruhr-Kreis, Platanenallee 56, 59452 Unna vom 01.03.2010 (s. Anlage 3).**

Die Landwirtschaftskammer weist darauf hin, dass sich unmittelbar südlich des Wendekreises eine bewirtschaftete Ackerfläche befindet, die von der Ehrenberger Straße aus erreichbar bleiben muss.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Erfordernis der Erreichbarkeit besagter Ackerfläche, von der Ehrenberger Straße aus, wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

## **Bürgerbeteiligung**

Im Zeitraum zwischen dem Ratsbeschluss am 14.05.2009 und der Bürgerinformationsveranstaltung am 27.01.2010 sind 8 schriftliche Anregungen eingegangen. Mit diesen Schreiben wurden auch zahlreiche beitragsrechtliche Fragen an die Verwaltung gerichtet. Diese Fragen wurden jeweils in einem persönlichen Anschreiben beantwortet und darüber hinaus auch in die auf der Internetseite der Stadt Schwelm für Jedermann einsehbare FAQ-Liste (Häufig gestellte Fragen = Frequently Asked Questions) zur Ehrenberger Straße eingearbeitet. Da nach Abschluss des Straßenausbaus in jedem Fall eine erschließungsbeitragsrechtliche Veranlagung der Anlieger erfolgen muss (siehe Ausführungen auf Seite 1 unter "Sachverhalt"), sind die beitragsrechtlichen Detailfragen für das weitere Planverfahren und damit für den in dieser Sitzungsvorlage dargestellten Abwägungsprozess der planungsrechtlichen Anregungen ohne Bedeutung. Im weiteren Text werden daher ausschließlich die planungsrechtlichen Vorträge behandelt.

- **Anregung 01 ohne Datum (s. Anlage 4)**

Es wird auf die angespannte Parkplatzsituation im Mittelteil hingewiesen. Ebenso wird die Anlage von 2 m breiten Gehwegen kritisch gesehen, da es auf der Ehrenberger Straße schon schmalere Gehwege und es kaum Fußgängerverkehr gebe.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Planentwurf vom 05.02.2009 mit 5,50 m Fahrbahnbreite hätte gegenüber der derzeitigen Situation die Parksituation im Mittelbereich der Ehrenberger Straße verbessert. Dort ist die Fahrbahn im Bestand nur ca. 4,50 m breit, so dass Parken dort nur schwerlich möglich ist. Der nun vorliegende Planentwurf sieht in Höhe der Häuser Nr. 9 und 11 weiterhin eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor, so dass vor diesen Häusern weiterhin Fahrbahnparken möglich sein würde.

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht realisierbar ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor.

- **Anregung 02 vom 13.05.2009 (s. Anlage 4)**

Es wird angefragt, wofür zwei Gehwege benötigt werden und welche Parkflächen für Pkw vorsehen sind. Wie Rettungsfahrzeuge bzw. Ölanlieferer die Anlieger erreichen können, wenn bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m auf der Fahrbahn geparkt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht verwirklicht ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor. Hierdurch erhöhen sich auf längeren Abschnitten der Ehrenberger Straße auch die Fahrbahnbreiten auf 6 m und mehr, so dass ausreichend Raum für den Begegnungsfall Lkw/Lkw gegeben ist.

Das Parken ist auf der Fahrbahn vorgesehen.

- **Anregung 03 vom 13.05.2009 (s. Anlage 4)**

Aus Kostengründen sollte auf die Ausbauplanung verzichtet werden. Sollte ein Ausbau unumgänglich sein, dann wird um eine möglichst sparsame Ausbaulösung gebeten. Der Bau von beidseitigen Gehwegen wird nicht befürwortet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht verwirklicht ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor. Zudem werden im Abschnitt zwischen Haus Nr. 14 und Nr. 20 Teile der Geländeböschungen nicht mit überplant, so dass weniger Straßenland in Anspruch genommen wird.

- **Anregung 04 vom 14.05.2009 (s. Anlage 4)**

Es wird um die Erläuterung des vorgesehenen Bürgerbeteiligungsschritte im Planverfahren gebeten. Weiterhin wurde nachgefragt, warum erfolgt die Beschlussfassung durch den Rat vor der Bürgerversammlung? Wie gestaltet sich das Verfahren der Bürgerbeteiligung?

Welche Auswirkungen werden die Ausbaumaßnahmen auf die Verkehrsbewältigung haben?

Wurde das teilweise erhebliche Gefälle bei der Planung berücksichtigt?

Welche Auswirkungen werden die Ausbaumaßnahmen auf die Befahrbarkeit mit LKW oder sonstigen Großfahrzeugen haben ?

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Sitzungsvorlage Nr. 034/2009 handelt es sich um die Einleitung des Planungsverfahrens zur endgültigen Herstellung der Ehrenberger Straße gemäß § 125 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB). Wie dem Beschlussvorschlag zu entnehmen ist, hat die Verwaltung vorgeschlagen, im Rahmen des Verfahrens den Planentwurf sowohl öffentlich auszulegen als auch vorab eine Informationsveranstaltung mit Anliegern und Anwohnern durchzuführen. Beide Schritte der Bürgerbeteiligung sind vom Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 14.05.2009 so beschlossen worden und werden somit im Rahmen des Planungsverfahrens durchgeführt werden.

Zunächst wurde am 27.01.2010 die öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, in welcher der Planentwurf zur Diskussion vorgestellt wurde. Danach erfolgte vom 22.02.2010 bis einschließlich 05.03.2010 eine zweiwöchige öffentliche Auslegung des Planentwurfs mit den Ergebnissen aus der Informationsveranstaltung im Verwaltungsgebäude Moltkestraße 24 zu jedermanns Einsicht und Äußerung. Aufgrund eines Schreibens von Anwohnern der Ehrenberger Straße vom 03.03.2010 ist die Auslegungsfrist für die Anwohner der Ehrenberger Straße auf den 26.03.2010 verlängert worden. Während dieser Zeit konnten Anregungen zum Planentwurf eingebracht werden.

Die Anregungen aus den Bürgerbeteiligungsschritten und der Behördenbeteiligung fließen in den Abwägungsprozess zum Planentwurf ein und werden anschließend mit dem Planentwurf dem Rat der Stadt Schwelm zur Beschlussfassung vorgelegt.

- Das starke Straßengefälle ist bekannt. Eine neue, griffige Fahrbahndecke erhöht die Verkehrssicherheit bei Eis und Schnee gegenüber der derzeitigen schadhafte Fahrbahnoberfläche.  
Die vorgeschlagene Fahrbahnbreite von 5,50 m reicht aus für den Begegnungsfall Lkw/Pkw. Somit auch für Rettungsfahrzeuge. Für den seltenen Begegnungsfall Lkw/Lkw in der Ehrenbergerstraße müsste punktuell der Gehweg mit in Anspruch genommen werden. Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor. Hierdurch erhöhen sich auf längeren Abschnitten der Ehrenberger Straße auch die Fahrbahnbreiten auf 6 m und mehr, sodass ausreichend Raum für den Begegnungsfall Lkw/Lkw gegeben ist.
- **Anregung 05 vom 14.05.2009 (s. Anlage 4)**  
Da kaum Fußgänger aufkommen in der Ehrenberger Straße sei, könne auf den Bau von Gehwegen verzichtet werden. Fahrbahnparkplätze sollten stärker berücksichtigt werden. Die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche reiche aus.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht verwirklichtbar ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor. Hierdurch erhöhen sich auf längeren Abschnitten der Ehrenberger Straße auch die Fahrbahnbreiten auf 6 m und mehr, sodass ausreichend Raum für den Begegnungsfall Lkw/Lkw gegeben ist.

- **Anregung 06 vom 22.10.2009, Offener Brief (s. Anlage 4)  
Zugehörige Unterschriftsliste mit 115 Unterschriften siehe Anlage 1 zur SV 096/2010/1)**

Aufgrund der starken Steigung der Ehrenberger Straße würde diese selten von Fußgängern genutzt. Deshalb sei die Anlage von beidseitig 2 m breiten Gehwegen überzogen.

Vielmehr sollte die Fahrbahnbreite so angelegt werden, dass Lkw-Begegnungsverkehr möglich ist. Im nördlichen Abschnitt, in dem beidseitige Gehwege vorhanden sind, sei heute schon durch parkende Fahrzeuge ein Pkw-Begegnungsverkehr nicht möglich.

Der Planentwurf wird für die zukünftige Straßennutzung eher negativer als positiver eingeschätzt.

Bei der Höhenplanung der Straße sollen die vorhandenen Hausanbindungen berücksichtigt werden, so dass für die Anlieger Anpassungskosten so gering wie möglich gehalten werden.

Es sollen nur notwendige Kanal- und Straßendeckenarbeiten durchgeführt werden.

Neue Gehwege werden nachteilig gesehen, deshalb soll die momentane Flächenaufteilung beibehalten werden.

Eine Sanierung der Ehrenberger Straße wird befürwortet. Ein Ausbau mit Gehwegen wird aus funktionalen und wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht verwirklichtbar ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt geringere Gehwegbreiten von maximal 1,50 m vor. Hierdurch erhöhen sich auf längeren Abschnitten der Ehrenberger Straße auch die Fahrbahnbreiten auf 6 m und mehr, sodass ausreichend Raum für den Begegnungsfall Lkw/Lkw gegeben ist.

Bei der Höhenplanung der Straße wird die Stadt Schwelm bestrebt sein, die vorhandenen Hausanbindungen so gut wie möglich zu berücksichtigen, so dass für die Anlieger Anpassungskosten so gering wie möglich gehalten werden. Der nun vorliegende Planentwurf sieht eine Bordsteinhöhe von nur 3 cm Auftritt vor, um den unterschiedlichen Höhenlagen möglichst gerecht zu werden.

- **Anregung 07 vom 01.11.2009 (s. Anlage 4)**

Grundsätzlich besteht die Auffassung, dass ein Ausbau mit beidseitigen Gehwegen nicht notwendig sei.

Sollte dennoch ein Ausbau für erforderlich gehalten werden, dann wird angeregt, gegenüber dem ursprünglichen Planentwurf eher schmalere Gehwegbreiten von je 1,50 m und dafür breitere Fahrbahnbreiten (über 6 m), ausreichend für den Begegnungsfall Lkw/Lkw, gewählt werden.

Es wird vorgeschlagen, in Höhe des Hauses Nr. 16 und die Gehwegbreiten beider geplanter Gehwege auf etwa 1,20 m zu reduzieren. Auch die Fahrbahnbreite sollte in diesem Straßenabschnitt schmaler ausgebaut werden, so dass im Ergebnis in diesem Abschnitt ein schmaler Straßenquerschnitt gewählt wird. Hierdurch könnte ein Eingriff in den Böschungsbereich vor Haus Nr. 16 vermieden werden. Die Fahrbahnbreite muss ausreichend bleiben, dass weiterhin das Ausfahren aus dem Grundstück in einem Zug weiterhin möglich ist.

Für eventuell entstehende Restflächen vor dem Grundstück Nr. 16 besteht eine Kaufbereitschaft.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für beidseitig bebaute Wohnstraßen ist der Bau von beidseitigen Gehwegen Standard. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird für derartige Straßen ein Breite von 2,50 m pro Gehweg empfohlen, die hier aufgrund des geringen Gesamtstraßenquerschnitts (ca. 9,50 m) nicht verwirklichtbar ist.

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung und schlägt in Höhe Haus Nr. 16 eine insgesamt schmalere Straßenbreite vor. Die Fahrbahnbreite ist verringert auf 4,50 m. Auch die Gehwegbreiten sind gegenüber dem ursprünglichen Entwurf reduziert. Hierdurch werden im Abschnitt zwischen Haus Nr. 14 und Nr. 20 Teile der Geländeböschungen nicht mit überplant.

- **Anregung 08 vom 14.12.2009 (s. Anlage 4)**

Die Eheleute Hertelt haben ausschließlich beitragsrechtliche Fragen vorgebracht. Weitere Ausführungen können daher an dieser Stelle unter Hinweis auf die einleitende beitragsrechtliche Vorbemerkung zum Kapitel "Bürgerbeteiligung" entfallen.

Die vom Rat beschlossene Bürgerinformationsveranstaltung hat am 27.01.2010 im Rathaus Schwelm stattgefunden. Teilgenommen haben ca. 70 Personen. Das Protokoll zu der Veranstaltung ist als Anlage 13 beigefügt.

Im Zeitraum zwischen der Bürgerinformationveranstaltung 27.01.2010 und der öffentlichen Auslegung ab dem 22.02.2010 sind 4 schriftliche Anregungen zur Planung eingereicht worden, die nachfolgend zusammenfassend dargestellt und behandelt werden:

- **Anregung 09 vom 01.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird auf mögliche Risiken und Gefahren bedingt durch den Bauuntergrund im Bereich des Grundstück Ehrenberger Straße Nr. 18 hingewiesen. Deshalb solle in diesem Bereich auf einen verbreiterten Straßenbau mit Inanspruchnahme von Böschungen verzichtet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Anregung wird gefolgt. Der nun vorliegende Planentwurf sieht in Höhe von Haus Nr.18 eine deutliche geringere Inanspruchnahme der Böschung vor.

- **Anregung 10 vom 01.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, die Ehrenberger Straße südlich des Wendehammers zu sperren. Alternativ könnte als weniger effektive Möglichkeit, die Ehrenberger Straße nur für Anliegerverkehr zugelassen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung, die Ehrenberger Straße südlich des Wendehammers zu sperren, wird aufgenommen. Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung mit ausgelegte Variante 3 stellt einen Planentwurf bei Sperrung der Ehrenberger Straße südlich des Wendehammers dar. Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 11 vom 03.02.2010 (s. Anlage 4)**

(Anwohner des Bandwirkerweges - anonym, 58332 Schwelm)

Eine Sperrung der Ehrenstraße wird abgelehnt. Der Bandwirkerweg sei nicht geeignet für die Aufnahme weiteren Kfz-Verkehrs und würde das Unfallrisiko dort erhöhen. Das Verkehrsaufkommen habe sich in den letzten Jahren mehr als verdoppelt (u. a. durch Durchgangsverkehr von Wuppertal). Auch werde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten.

Im Bandwirkerweges würde es aufgrund seiner geringen Breite verstärkt zu unübersichtlichen Verkehrslagen für den Begegnungsverkehr und Fußgänger kommen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 12 vom 11.02.2010 (s. Anlage 4)**

Herr Rhiel hat ausschließlich beitragsrechtliche Fragen vorgebracht. Weitere Ausführungen können daher an dieser Stelle unter Hinweis auf die einleitende beitragsrechtliche Vorbemerkung zum Kapitel "Bürgerbeteiligung" entfallen.

## **Öffentliche Auslegung**

Nach der Bürgerinformationsveranstaltung hat die vom Rat beschlossene öffentliche Auslegung von drei Planvarianten im Zeitraum vom 22.02.2010 bis einschließlich 05.03.2010 im Fachbereich „Bürgerservice“, Moltkestraße 24 stattgefunden. Variante 1 (s. Anlage 5), Variante 2 (s. Anlage 6) und Variante 3 (Anlage 7) werden nachfolgend textlich erläutert. Um eine korrekte Vergleichsmöglichkeit herstellen zu können, wurden die Kosten für die verschiedenen Ausbauvarianten auf Grundlage der Einheitspreise der Kostenschätzung vom Stand 25.09.2008 für Variante 1 (Straßenausbau, Beleuchtung, Grunderwerb, Vermessung/Grenzerstellung) ermittelt. Mögliche allgemeine Preissteigerungen bis zum tatsächlichen Ausbau sind derzeit nicht einschätzbar und somit in der nachfolgenden Darstellung nicht berücksichtigt.

### **Variante 1 (Kosten ca. 419.000,- €):**

Diese Variante entspricht der Verwaltungsvorlage Nr. 034/2009. Eine vollständige Ausnutzung der öffentlichen Straßenparzelle auf etwa 9,50 m. Die Gehwege sind beidseitig jeweils 2 m breit mit ca. 3 cm Auftrittshöhe. Die Fahrbahn ist ca. 5,50 m breit. Ein Abbau der Böschungen im Mittelteil ist erforderlich, Die überplante Fläche beträgt ca. 3.100 qm (davon ca. 1.800 qm Fahrbahn und ca. 1.300 qm Gehwege).

Bei einem niveaugleichen Ausbau sind die Gehwege mit einer Markierungslinie angedeutet. Zuzüglich sind ca. 125 Absperrpoller (ca. 15.000,- €) erforderlich. Die Kosten erhöhen sich auf **ca. 454.000,- €**.

### **Variante 2 (Kosten ca. 400.000,- €):**

Diese Variante berücksichtigt die Anregungen, generell weniger Straßenland in Anspruch zu nehmen und die Fahrbahn breiter zu planen. Die Gehwege sind beidseitig jeweils nur 1,50 m breit mit ca. 3 cm Auftrittshöhe. Im Mittelteil (zwischen Nr. 14 und Nr. 20) ist die Ausnutzung der Straßenparzelle reduziert. Der westliche Gehweg ist im Mittelteil nur ca. 1,0 m breit. Die Fahrbahnbreite reduziert sich im Mittelteil teilweise auf ca. 4,50 m. Südlich davon variiert die Fahrbahnbreite zwischen ca. 5,70 m und ca. 7,20 m. Die überplante Fläche reduziert sich auf ca. 2.839 qm (davon ca. 1.920 qm Fahrbahn und ca. 919 qm Gehwege).

Bei einem niveaugleichen Ausbau sind die Gehwege mit einer Markierungslinie angedeutet. Zuzüglich sind ca. 125 Absperrpoller (ca. 15.000,- €) erforderlich. Die Kosten erhöhen sich auf **ca. 430.000,- €**.

### **Variante 3 (Kosten ca. 396.000,- €):**

Diese Variante berücksichtigt die Anregung, die Ehrenberger Straße südlich des Wendekreises für den Verkehr zu sperren. Nur ein Gehweg auf der Ostseite 2,0 m breit mit ca. 3 cm Auftrittshöhe. Der Gehweg ist geschützt durch ca. 50 Poller. Im Mittelteil (zwischen Nr. 14 und Nr. 20) eine reduzierte Ausnutzung der

Straßenparzelle. Die Restfläche des Straßenflurstücks wird als Fahrbahn ausgebaut, im Mittelteil teilweise auf 4,50 m. Südlich davon variiert die Fahrbahnbreite zwischen ca. 6,70 m und ca. 8,10 m.

Die überplante Fläche reduziert sich nochmals auf ca. 2.740 qm (davon ca. 2.100 qm Fahrbahn und ca. 640 qm Gehwege).

Diese Variante des einseitige Gehweges ist nur möglich mit einer Sperrung der Straße. Auch müsste der Gehweg durch Poller vor parkenden Kfz geschützt werden.

Die Poller sind im Mindestabstand von 1,50 m zur Grundstücksgrenze zu setzen. Hierdurch ergibt sich eine Gehwegbreite von 2 m.

Dies ist das Ergebnis einer Ortsbesichtigung und Erörterung mit Vertretern der Bezirksregierung Arnsberg und der Kreispolizeibehörde des EN-Kreises gewesen (s. Anlage 8).

Bei einem niveaugleichen Ausbau sind die Gehwege mit einer Markierungslinie angedeutet. Mehr Absperrpoller sind nicht erforderlich. Die Kosten erhöhen sich auf **ca. 406.000,- €**.

Aufgrund eines Schreibens von Anwohnern der Ehrenberger Straße vom 03.03.2010 (Anregung 22, Anlage 4) ist die Auslegungsfrist für die Anwohner der Ehrenberger Straße auf den 26.03.2010 verlängert worden. Eine dazugehörige Unterschriftenliste mit 76 Unterschriften (s. Anlage 2 zur SV 096/2010/1) ist am 10.03.2010 nachgereicht worden.

Im Zeitraum der öffentlichen Auslegung haben sich 36 Personen persönlich oder fernmündlich beim Sachgebiet Planung über die verschiedenen Planentwürfe informiert.

Ebenso haben 15 Anlieger persönlich im Sachgebiet "6.3 - Öffentliche Verkehrsflächen" vorgesprochen und sich zu beitragsrechtlichen Fragestellungen beraten lassen.

Während dessen sind 20 schriftliche Anregungen zu den Planvarianten eingereicht worden, die nachfolgend dargestellt werden:

- **Anregung 13 vom 22.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 a (Sperrung der Straße, einseitiger Gehweg mit Hochbord und Poller), durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 14 vom 22.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 15 vom 22.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 16 vom 22.02.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 17 vom 26.02.2010 (s. Anlage 4)**

Eine Sperrung der Ehrenstraße wird abgelehnt. Der Bandwirkerweg sei nicht geeignet für die Aufnahme weiteren Kfz-Verkehrs und würde das Unfallrisiko dort erhöhen. Insbesondere der Einmündungsbereich des Bandwirkerweges in die Beyenburger Straße würde aufgrund seiner geringen Breite und der unübersichtlichen Verkehrslage zu erhöhten Verkehrsstauungen führen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 18 vom 01.03.2010 (s. Anlage 4)**

Für den mittleren und südlichen Bereich der Ehrenberger Straße soll ein Ausbau angestrebt werden, der möglichst wenig Fläche versiegelt und somit ökologisch als auch finanziell vorteilhaft ist.

Deshalb wird Variante 3 bevorzugt. Jedoch sollte im südlichen Bereich die Fahrbahnbreite geringer dimensioniert (5,50 m) und auf die geplanten Gehwegpoller verzichtet werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der nun vorliegende Planentwurf folgt dieser Anregung teilweise und schlägt im Abschnitt zwischen Haus Nr. 14 und Nr. 20 geringere Straßenbreiten vor.

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und eine Sperrung der Ehrenberger Straße wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 19 vom 01.03.2010 (s. Anlage 4)**

Von Anwohnern der Straße „Auf dem Hagen“ wird darauf hingewiesen, dass diese ausschließlich nur noch über die Ehrenberger Straße zu erreichen ist. Im Falle einer Sperrung der Ehrenberger Straße müsste diese südlich der Einmündung Auf dem Hagen angelegt werden. Ansonsten wäre der Bereich im Winter bei Betrieb der Rodelbahn nicht mehr erreichbar.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Erfordernis der Erreichbarkeit besagten Grundstücks „Auf dem Hagen“ von der Ehrenberger Straße aus wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

- **Anregung 20 vom 02.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 21 vom 03.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es werden die Varianten 2 und 3 gleichermaßen befürwortet. Es wird angeregt, in Höhe Haus Nr. 15, den geplanten Straßenverlauf möglichst in Richtung West zu verschwenken, so dass möglichst wenig Böschungsfläche in Anspruch genommen werden muss. Für die entstehende Restfläche besteht eine Kaufbereitschaft.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und einer möglichen Verschwenkung des Straßenverlaufs in Richtung West wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 22 vom 03.03.2010 (s. Anlage 4)**

Dem Schreiben ist eine Unterschriftenliste, die mit Schreiben vom 10.03.2010 (Anlage 2 zur SV 096/2010/1) nachgereicht wurde, mit 76 Unterschriften beigelegt.

Es wird angeregt, die Ehrenberger Straße nicht im Separationsprinzip mit Gehwegen auszubauen, sondern einen Ausbau im Mischungsprinzip niveaugleich ohne Gehwege und ohne haptische Separation (z.B. durch Poller) zu wählen. Dies entspräche nicht nur der bewährten – und von der Stadt nicht beanstandeten Nutzung der Ehrenberger Straße in den vergangenen 100 Jahren bis heute, sondern sei auch eine zukunftsweisende straßenbauliche Konzeption (wie z. B. „Shared Space“ oder „Begegnungszonen“), die erwiesenermaßen zu höherer Achtsamkeit der Verkehrsteilnehmer, nachweislich höherer Sicherheit und mehr Flexibilität bei begrenztem Flächenangebot führen würde.

Es wird um eine Verlängerung der Anhörungsfrist bis zum 30.04.2010 gebeten.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Ein Ausbau zur Mischfläche als verkehrsberuhigter Bereich – wie dies von zahlreichen Anliegern in den o. a. dargestellten Anregungen gefordert wird - wird von der Kreispolizeibehörde abgelehnt (s. Anlage 3). Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ist hier von der Polizei nicht kontrollierbar. Auch ist zu erwarten, dass die Stellplatzbilanz schlechter ausfällt und nicht geschützte Gehwegbereiche zugeparkt und überfahren werden. Die Verwaltung schließt sich der Einschätzung der Polizei an. Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist ein Ausbau als niveaugleiche Mischfläche nachteiliger als im Separationsprinzip mit Gehwegen.

„Begegnungszonen“ sind ein Element aus dem Schweizer Straßenverkehrsrecht. Fußgänger dürfen dort die ganze Verkehrsfläche nutzen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Parken ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt.

In Deutschland wurde erstmalig in Frankfurt am Main im Jahr 2008 als Verkehrsversuch im Rahmen eines Modellprojekts des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus des Bundes eine Begegnungszone angelegt. Anders als in der Schweiz ist dort die Begegnungszone aufgrund des bislang fehlenden rechtlichen Rahmens in Deutschland als verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen.

Es muss sich zunächst zeigen, inwieweit sich der Schweizer Ansatz auf die Situation in Deutschland übertragen lässt. Deshalb kann zum derzeitigen Zeitpunkt kein Ausbau der Ehrenberger Straße zur Begegnungszone empfohlen werden.

„Shared Space“ ist ein Element aus den Niederlanden, das in Deutschland erstmalig 2008 in der Stadt Bohmte in Niedersachsen im Rahmen eines EU-Modellprojektes umgesetzt wurde. Das Prinzip kommt dem Verkehrsberuhigten Bereich in Deutschland recht nahe. Shared Space hat das Ziel, die Verkehrsqualität von kleineren Hauptgeschäftsstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder dörflichen Hauptstraßen oder auch Platzbereichen zu stärken.

Eines der wesentlichen Elemente von Shared Space ist, dass der ruhende Verkehr aus dem Straßenraum möglichst vollständig verdrängt werden soll, um die optimalen Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern herzustellen.

Die Umsetzung eines Shared Space ist insbesondere für schwache Verkehrsgruppen, wie Blinde, Rollstuhlfahrer, Gehörlose, Kindern und älteren Menschen mehr oder weniger problematisch. Deshalb wird auch von Behindertenverbänden die Diskussion um die Shared-Space Modellprojekte kritisch begleitet. Aus diesem Grund kann zum derzeitigen Zeitpunkt kein Ausbau der Ehrenberger Straße nach dem Shared Space Prinzip empfohlen werden.

Das Anschreiben ist von der Verwaltung mit Schreiben vom 11.03.2010 beantwortet worden (s. Anlage 4).

- **Anregung 23 vom 03.03.2010 (s. Anlage 4) und Anregung 24 vom 05.03.2010 (s. Anlage 4)**

In dem Schreiben wird Einspruch gegen eine mögliche Sperrung der Ehrenberger Straße erhoben. Der seit 1976 ansässige Betrieb besitzt Betriebsstätten auf den Grundstücken Ehrenberger Straße Nr. 5, 27 und 55a verteilt. Eine dauerhafte Straßensperrung würde den flüssigen Betriebsablauf erheblich beeinträchtigen und hätte wirtschaftliche Nachteile zur Konsequenz. Durch längere Fahrtzeiten würden täglich 1,5 bis 2 Stunden an Arbeitszeiten verloren gehen. Mit dem Hinweis auf eine Ablehnung der Straßensperrung im Jahr 1991 durch den Rat der Stadt Schwelm, wird auch heute keine Sperrung befürwortet.

Hinweis der Verwaltung:

Schon im Jahr 1991 hat es einen Bürgerantrag vom 21.04.1991 zur Sperrung der Ehrenberger Straße gegeben. Der damalige Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 11.12.1991 (SV Nr. 298/91, s. Anlage 9) den Bürgerantrag zur Sperrung der Ehrenberger Straße abgelehnt. Gewichtige Ablehnungsgründe sind u. a. damals gewesen:

- Die Existenz zweier Betriebsstätten eines Bandwirkereibetriebes, zwischen denen täglich Pendelverkehr stattfindet.
- Fehlende Fußwege am Bandwirkerweg und somit eine stärkere Gefährdung von Fußgängern bei Steigerung des Verkehrsaufkommens.
- Die Engstelle des Bandwirkerweges vor der Einmündung zur Beyenburgerstraße, die keinen Begegnungsverkehr zulässt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und einer möglichen Sperrung der Ehrenberger Straße wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 25 vom 05.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen. Es sollte jedoch die Auftrittshöhe erhöht und auf die geplanten Gehwegpoller verzichtet werden. Die Gehwegbreite sollte auf 1,50 m reduziert werden. Auch sollte aus Kostengründen die Fahrbahnbreite weiter reduziert werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und einer möglichen Sperrung der Ehrenberger Straße wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

Der Anregung zu geringeren Straßenbreiten wird teilweise gefolgt. Im Abschnitt zwischen Haus Nr. 14 und Nr. 20 sind geringere Straßenbreiten vorgesehen.

Bei Variante 3 mit einseitigen Gehweg kann zum Schutz vor parkenden Fahrzeugen nicht auf Gehwegpoller verzichtet werden. Zwischen Poller und Grundstücksgrenze ist eine Mindestbreite von 1,50 m erforderlich. Eine Bordsteinhöhe von 3 cm erleichtert beim Straßenausbau die möglichst

höhengleichen Anbindungen an die Privatgrundstücke gegenüber einem Hochbord von 12 cm. Deshalb soll die 3 cm Auftrittshöhe beibehalten werden.

- **Anregung 26 vom 05.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 27 vom 05.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird beantragt, in Höhe der Häuser Ehrenberger Straße 31, 33 und 35 eine 1,50 m breiten Streifen Straßenland zu erwerben. Hierdurch sollen die Vorgärten der drei Grundstücke vergrößert werden, um private Stellplätze schaffen zu können. Der hierdurch entstehende Verschwenk des Straßenverlaufs hätte auch verkehrsberuhigende Auswirkungen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Anregung einer Fahrbahnverengung in Höhe der Häuser Nr. 31 bis 35 wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 28 vom 05.03.2010 (s. Anlage 4)**

Im Namen seiner Mandantschaft, die südlich einer geplanten Sperrung der Ehrenberger Straße wohnt, wird eine Sperrung abgelehnt. Dem Schreiben ist eine Unterschriftenliste mit 40 Unterschriften (Anlage 3 zur SV 096/2010/1) beigefügt. Statt der bisherigen Wegstrecke von den Bereichen südliche Ehrenberger Straße, Delle, Westerholz, Bandwirkerweg und Ehrenberg in das Stadtzentrum von ca. 1 km, wären bei einer Sperrung zukünftig Umwegfahrten entweder über Göckinghof- und Barmer Straße oder über Bandwirkerweg, Beyenburger Straße und Winterberger Straße erforderlich.

Der Bandwirkerweg habe nur geringe Querschnitte, so dass zusätzlicher Begegnungsverkehr nur schwerlich möglich sei. Insbesondere der Einmündungsbereich zur Beyenburger Straße und der davor befindliche Engpass stellen erhöhten Verkehrsgefährdungen dar. Auch sei der Abschnitt zwischen Ehrenberger Straße und Göckinghofstraße an Sonn- und Feiertagen nur für Anlieger befahrbar.

Es wird darauf verwiesen, dass schon in der Vergangenheit nach erfolgter Prüfung eine angedachte Sperrung der Ehrenberger Straße abgelehnt worden ist.

Hinweis der Verwaltung:

Schon im Jahr 1991 hat es einen Bürgerantrag vom 21.04.1991 zur Sperrung der Ehrenberger Straße gegeben. Der damalige Verkehrsausschuss hat in

seiner Sitzung am 11.12.1991 (SV Nr. 298/91, s. Anlage 9) den Bürgerantrag zur Sperrung der Ehrenberger Straße abgelehnt. Gewichtige Ablehnungsgründe sind u. a. damals gewesen:

Die Existenz zweier Betriebsstätten, eines Bandwirkereibetriebes zwischen denen täglich Pendelverkehr stattfindet.

Fehlende Fußwege am Bandwirkerweg und somit eine stärkere Gefährdung von Fußgängern bei Steigerung des Verkehrsaufkommens.

Die Engstelle des Bandwirkerweges vor der Einmündung zur Beyenburgerstraße, die keinen Begegnungsverkehr zulässt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und einer möglichen Sperrung der Ehrenberger Straße wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 29 vom 06.03.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, Variante 3 durchzuführen. Für eventuell entstehende Restflächen vor dem Grundstück Nr. 16 besteht eine Kaufbereitschaft.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen. In Höhe von Haus Nr. 16 sind geringere Straßenbreiten vorgesehen.

- **Anregung 30 vom 15.03.2010 (s. Anlage 4)**

Mit Hinweis auf die entstehenden Umwegfahrten Richtung Innenstadt und Autobahn wird von dem Anwohner des Ehrenberges eine Sperrung der Ehrenberger Straße abgelehnt. Bei der Sperrung der Ehrenberger Straße würden für die Familie jährliche Umwegfahrten von ca. 100.000 km entstehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Abwägung über diese Anregung wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

- **Anregung 31 vom 27.04.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird angeregt, bei den Planungen im Bereich Haus Nr. 19 die Böschung und den Felsen sowie die erheblichen Höhenunterschiede im Bereich der Garageneinfahrt hinter dem Tor sowie die Funktionsfähigkeit und Nutzbarkeit des Tores und der Einfahrt hinreichend zu berücksichtigen. Im Bereich der Böschung wird angeregt, die Planungen schmaler zu machen bzw. zu verschieben, so dass diese möglichst wenig in Anspruch genommen werden muss. Im Bereich des Tores wird darum gebeten, es bei den jetzigen Höhen zu belassen.

Es wird die Bereitschaft erklärt, etwaige Restflächen käuflich zu erwerben.

Weiterhin wird ergänzt, dass die Anlieger der Ehrenberger Straße die

Anbringung von Pollern vehement ablehnen würden, da deren Funktion angesichts der gegebenen Situation ins Leere ginge und im Gegenteil zu völlig neuen unverhältnismäßigen Problemen und Beeinträchtigungen - ganzjährig und insbesondere auch im Winter – führen würden.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Hinsichtlich der Abwägung über die Variantenauswahl und einer möglichen Reduzierung der Straßenbreite wird auf die Ausführungen in Kapitel „Planung“ verwiesen.

In dem nun vorliegenden Planentwurf sind Gehwegpoller nicht vorgesehen.

- **Anregung 32 vom 29.04.2010 (s. Anlage 4)**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrt zu der Garage von Haus Nr. 3 durch eine Verbreiterung des Gehweges zu steil werden könnte, sodass diese mit den Fahrzeugen evtl. nicht mehr zu nutzen wäre.

Es wird angefragt, wie im Fall eines Rückbaus des felsigen Hangs der vorhandene Treppenbereich gesichert wird und ob eine Entschädigung für evtl. abgängige Bäume erfolgt.

Auch wird angefragt, wie sichergestellt wird, dass die zu erwartenden Erschütterungen (evtl. Sprengung des Felsens / schweres Baugerät) keinen Einfluss auf das Haus haben würden. An einem Nachbargebäude sei in der Vergangenheit Schäden durch eine Verschiebung der Felsstruktur entstanden. Es ist zu befürchten, dass bestehende Bepflanzung (zwei Bäume) gefährdet sind. Erfolgt hier eine Entschädigung des Schadens?

Es wird gebeten zu prüfen, ob die andiskutierte Lösung (kein Gehweg vor dem Haus Nr. 3, evtl. Insel) umgesetzt werden kann. Gerne sind wir hier dazu bereit, das entsprechende Stadtgrundstück zu kaufen.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Höhenplanung der Straße wird die Stadt Schwelm bestrebt sein, die vorhandenen Hausanbindungen so gut wie möglich zu berücksichtigen, so dass für die Anlieger Anpassungskosten so gering wie möglich gehalten werden.

Die Anregung, die Böschung zu belassen wird aufgenommen. Der nun vorliegende Planentwurf schlägt eine Gehwegverschwenkung um die Böschung herum vor. Der Gehwegabschnitt soll 1,50 m breit sein. Hierdurch reduziert sich die Fahrbahnbreite punktuelle auf ca. 4,50 m. Dies hätte auch einen Verkehrsberuhigungseffekt für den Bergabverkehr.

## Auswertung der Verkehrszählung

Am 15.04.2010 wurde von der Verwaltung in der Zeit von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr an Kreuzung Ehrenberger Straße / Bandwirkerweg (Lageplan s. Anlage 10) eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Witterung ist sonnig und trocken gewesen.

Im Zählzeitraum ist der nördliche Ast der Ehrenberger Straße insgesamt von 220 Kfz befahren worden. Dies entspricht einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 18 Kfz pro Stunde. Die verkehrsstärkste Stunde war morgens von 09.15 Uhr bis 10.15 Uhr (26 Kfz) und nachmittags von 16.30 Uhr bis 17.30 Uhr (23 Kfz).

Wie im als Anlage 11 beigefügten Diagramm dargestellt, ist die Hauptverkehrsbeziehung vom südlichen Ehrenberg geradeaus in die nördliche Ehrenberger Straße gewesen (54 Kfz/Tag).

- 47 Kfz sind von der nördlichen Ehrenberger Straße kommend nach Osten in den Bandwirkerweg abgebogen.
- 47 Kfz sind vom östlichen Bandwirkerweg kommend in die nördliche Ehrenberger Straße abgebogen.
- 36 Kfz sind von der nördlichen Ehrenberger Straße geradeaus zum südlichen Ehrenberg gefahren.
- 22 Kfz sind vom westlichen Bandwirkerweg in die nördliche Ehrenberger Straße eingebogen.
- 16 Kfz sind von der nördlichen Ehrenberger Straße nach Westen in den Bandwirkerweg abgebogen.

Auf dem Bandwirkerweg ergab sich eine deutlich höhere Verkehrsbelastung. Auf dem östlichen Ast sind insgesamt 560 Kfz gezählt worden, auf dem westlichen Ast insgesamt 393 Kfz. Hauptverkehrsbeziehungen sind hier jeweils die Geradeausverkehre gewesen (169 von West nach Ost und 162 Kfz von Ost nach West).

Eine Sperrung der Ehrenberger Straße südlich des Wendekreises würde somit bewirken, dass insbesondere die von Süd kommenden 54 gezählten geradeausfahrenden Kfz nun sich auf den Bandwirkerweg verteilen würden. Auch die 36 bisher von der nördlichen Ehrenberger Straße geradeaus fahrenden Kfz in Richtung südlichen Ehrenberg müssten über den Bandwirkerweg umgeleitet werden. Somit eine rechnerische Mehrbelastung von 90 Kfz am Tag für den Bandwirkerweg.

Dem gegenüber steht eine Reduzierung der in den östlichen (94 Kfz) und westlichen (38 Kfz) Bandwirkerweg ein- und ausfahrenden Kfz. Dies sind in der Summe 132 Kfz. Bei einer Sperrung der Ehrenberger Straße wäre zu erwarten, dass diese Verkehre nicht mehr vollständig den Bandwirkerweg nutzen und statt dessen von der Obermauerstraße aus in die Ehrenberger Straße aus- und einfahren.

In der Summe könnte – losgelöst von den Umwegfahrten für die Betroffenen - eine Sperrung der Ehrenberger Straße somit für den Bandwirkerweg (in Höhe der Messstelle) verkehrsaufkommensneutral sein oder gar zu einer geringen Entlastung führen.

## Planung

Aufgrund der weiterhin bestehenden Bandwirkereibetriebes mit verteilten Betriebsstätten in der Ehrenberger Straße südlich und nördlich des Wendekreises empfiehlt die Verwaltung, von einer Sperrung der Ehrenberger Straße abzusehen. Eine dauerhafte Straßensperrung würde dem Betrieb deutliche wirtschaftliche Nachteile bringen.

Gespräche der Verwaltung mit dem Firmeneigner haben gezeigt, dass nur schwerlich eine wirtschaftlich vertretbare Lösung (etwa durch versenkbare Poller oder Schranken mittels Fernbedienung) gefunden werden kann, die für die Betriebsfahrzeuge eine Ausnahme von einer Sperrung ermöglicht, ohne dass nicht auch andere Fahrzeuge durchfahren könnten.

Auch wenn die oben dargestellten Verkehrszählungsergebnisse zeigen, dass bei einer Sperrung der Ehrenberger Straße eher keine Mehrbelastungen des Bandwirkerweges zu erwarten sind, sollte auf die Sperrung verzichtet werden. Für etwa 220 Fahrten am Tag würden Umwege in nicht bekannter Größenordnung entstehen.

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006“ (RASt 06) sind das aktuellste technische Regelwerk für den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten. Die Kategoriegruppe Erschließungsstraße umfasst auch angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücken oder dem Aufenthalt dienen. Die trifft für die Ehrenberger Straße zu.

In der RAST 06 wird für Erschließungsstraßen wie die Ehrenberger Straße eine Breite von 2,50 m pro Gehweg und Fahrbahnbreiten von 4,00 m bis 5,00 m empfohlen. Bei der Anwendung der RAST 06 ist wegen der vielfältigen Anforderungen an Stadtstraßen und der Besonderheiten des Einzelfalls kein starrer Maßstab anzulegen. Von den angegebenen Werten und Lösungen soll jedoch nur abgewichen werden, wenn daraus entwickelte Lösungen den spezifischen Anforderungen der Entwurfsaufgabe nachweislich besser gerecht wird.

Diesen Sachverhalt sieht hier die Verwaltung gegeben. Aufgrund der schwierigen topographischen Rahmenbedingungen insbesondere im Mittelteil, wird die Anlage von schmaleren Gehwegen als von der RAST 06 empfohlen als geeignete verkehrliche Lösung eingeschätzt. Wie schon bei Anregung 22 ausgeführt wird, ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich nicht befürwortet.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, die Ehrenberger Straße weitgehend entsprechend der oben dargestellten Variante 2 im Separationsprinzip mit beidseitigen Gehwegen auszubauen. Die Gehwege sollten mit Niedrigbordstein (Auftrittshöhe ca. 3 cm) und Pflasterbelag ausgebaut werden. Auf Gehwegpoller wird verzichtet. Diese Gehwegausführung ist in der Herstellung und in der Unterhaltung wirtschaftlicher als ein Gehweg auf niveaugleicher Asphaltdecke mit Schutzpollern (hier Mehrkosten geschätzt ca. 30.000,- €). Auch gestaltet sich mit Bordstein die Straßenoberflächenentwässerung einfacher.

- Auf der Straßenostseite soll der Gehweg vom Wendekreis bis zum Übergang vor Haus Nr. 7 eine durchgehende Breite von 1,50 m erhalten.

- Auf der Straßenwestseite soll der Gehweg zunächst vom Wendekreis bis Haus Nr. 22 ebenfalls eine Breite von 1,50 m erhalten. Ab Haus Nr. 20 verengt sich der Gehweg auf 1,00 m. Vor Haus Nr. 16a verbreitert sich der Gehweg wieder auf 1,50 m um ab Haus Nr. 16 bis zum Übergang vor Haus Nr. 14 wieder auf 1,00 m zu verjüngen.
- Die Fahrbahnbreite variiert im Abschnitt vom Wendekreis bis Haus Nr. 22 zwischen 5,70 m und 7,20 m. Ist also fast durchgehend über 6,00 m breit, ausreichend für den Begegnungsfall Lkw/Lkw.
- Im weiteren Verlauf bis Haus Nr. 18 verjüngt sich die Fahrbahnbreite auf 5,00 m (punktuelle sogar auf 4,50 m) ausreichend für den Begegnungsfall Pkw/Pkw.
- Vor Haus Nr. 16a würde die Fahrbahnbreite auf 6,00 m steigen, so dass dort auch wieder der Begegnungsfall Lkw/Lkw möglich wäre.
- Ab Haus Nr. 16 reduziert sich die Fahrbahnbreite wieder auf 4,50 m.
- In Höhe der Häuser Nr. 9 und 11 wird vorgeschlagen die Fahrbahnbreite auf 5,50 m anzulegen, damit dort weiter vor den Häusern geparkt werden kann, ohne dass das Rettungswesen beeinträchtigt wird.

Durch den Planentwurf wird zahlreichen Anregungen Rechnung getragen, weniger Straßenland in Anspruch zu nehmen und möglichst viele Geländeböschungen auszusparen.

Bei dieser Variante kann der Anregung 21, in Höhe von Haus Nr. 15 den Straßenverlauf möglichst in Richtung West zu verschwenken, so dass auf der Ostseite wenig Böschungsfläche in Anspruch genommen wird, nur bedingt gefolgt werden. Es müsste hierfür entweder die Fahrbahnbreite auf unter 6 m oder die westliche Gehwegbreite auf unter 1,50 reduziert werden.

Bei dieser Variante kann der Anregung 31, in Höhe von Haus Nr. 19 den Straßenverlauf möglichst schmal zu dimensionieren, sodass auf der Ostseite wenig Böschungsfläche in Anspruch genommen wird, nur bedingt gefolgt werden. Es müsste hierfür die Fahrbahnbreite auf unter 5 m reduziert werden.

Auch die Anfrage 27, in Höhe der Häuser 31 bis 35 einen 1,50 m breiten breiten Gehwegverschwenk durchzuführen, um dort – nach erfolgten Grunderwerb - private Senkrechtstellplätze anlegen zu können, wird bei dieser Variante kritisch gesehen. Die restliche Fahrbahnbreite würde sich auf etwa 5 m reduzieren, punktuell sogar nur auf ca. 4,80 m. Fahrbahnparken wäre auch auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite nicht mehr möglich.

Auch ist die Stadt nicht Eigentümerin der betreffenden Fläche (s.u.).

## **Grunderwerb**

In der Ehrenberger Straße steht eine öffentliche Verkehrsfläche noch in Privateigentum. Es handelt sich um das Grundstück Gemarkung Schwelm, Flur 26, Flurstück 160, 272 m<sup>2</sup> groß, gelegen vor den Wohnhäusern Ehrenberger Straße 29 –

35. Die Fläche steht im Eigentum einer Erbengemeinschaft aus 11 Eigentümern und Nacherben von verstorbenen Mitgliedern der Erbengemeinschaft.

→ diese Fläche befindet sich in Höhe der o.a. Häuser Nr. 31-35 !!

Bereits in den 1990er Jahren hat sich die Verwaltung um den Erwerb bemüht. Ein Vertragsabschluss war nicht möglich, weil nicht alle Miteigentümer ermittelt werden konnten. Erneute Bemühungen dürften kaum zum Erfolg führen.

Für die Nutzung der Fläche ist dies jedoch unerheblich, da es sich bereits um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt. Nach § 11 Straßen- und Wegegesetz NW stehen die Rechte- und Pflichten eines Eigentümers an derartigen Flächen dem Träger der Straßenbaulast - hier der Stadt Schwelm - zu. Dennoch soll der Straßenbaulastträger das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken erwerben.

Die Grunderwerbsverhandlungen wurden im Jahre 2009 ohne Erfolg wieder aufgenommen. Der Aufwand für entsprechende Nachforschungen über Erben und Nacherben wäre unverhältnismäßig hoch, da bereits 10 von 11 der ursprünglichen Eigentümer verstorben sind. Teilweise sind auch die Erben verstorben. Eine in Schwelm wohnende Erbin hat selbst keine Kenntnis über Anzahl, Namen und Wohnorte der Erben und Nacherben. Weitere Nachforschungen sind daher nicht beabsichtigt.

## **Kostenübersicht**

Die zur Fertigstellung der Ehrenberger Straße noch erforderlichen Kosten sind abhängig von der beschlossenen Ausbauvariante. Insoweit wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den Planvarianten verwiesen.

Der Straßenausbau soll in den Jahren 2011 + 2012 erfolgen. In dem vom Rat der Stadt Schwelm am 29.04.2010 beschlossenen Etat für die Haushaltsjahre 2011/2012 sind für die Ehrenberger Straße bereits Haushaltsmittel in Höhe von 225.000,- EUR für 2011 und 170.000,- EUR für 2012 im Produkt "12.01.01 - Gemeindestraßen" eingestellt. Diese Summen basieren noch auf der ursprünglichen Ausbauplanung aus 2009 und sind je nach endgültiger Beschlussfassung im gegenwärtigen Planverfahren entsprechend anzupassen.

Alle nachweisbaren Kosten der erstmaligen endgültigen Herstellung der Straße (einschließlich der bereits in früheren Jahren entstandenen "Altkosten") sind beitragsfähig. Nach dem Ausbau der Straße und der Abrechnung der Kosten wird die Verwaltung eine Beitragsabrechnung durchführen und von den Anliegern Erschließungsbeiträge in Höhe von 90 % der beitragsfähigen Kosten durch Bescheid erheben.

Der Bürgermeister  
gez. Stobbe