



ÖFFENTLICH

DN.: 2016/0066 vom 18.05.2016

Beratungsfolge	Termin	Beratungsstatus
Stadtrat	23.06.2016	beschließend

Sichtvermerke

BM	EB	FB I	

Beratungsgegenstand

Ausbau Wirtschaftsweg Schöneberg

- a) **Anregung/Beschwerde von Anliegern der Rosenstraße und der Oster gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW (GO NRW) vom 11.05.2016**

Beschlussvorschlag:

Der Beschwerde/Anregung der Anlieger der Rosenstraße und der Oster, den Teil des Beschlusses des Rates der Stadt Ochtrup vom 10.12.2015 (Top 2 des nicht-öffentlichen Teiles) bezogen auf den Ausbau des Wirtschaftsweges Schöneberg aufzuheben, wird nicht gefolgt.

Sachdarstellung:

Grundsätzliches:

Der Rat der Stadt Ochtrup hat in § 5 Abs. 3 seiner Hauptsatzung die Behandlung von Beschwerden/Anregungen gemäß 24 GO NRW auf den Haupt- und Finanzausschuss übertragen, sich aber gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung das Recht vorbehalten, Entscheidungen wieder an sich zu ziehen. Da über den Ausbau des Wirtschaftsweges Schöneberg in der Ratssitzung beraten werden soll, ist im Haupt- und Finanzausschuss am 01.06.2016 mitgeteilt worden, dass in diesem Zusammenhang auch die vorliegende Beschwerde behandelt werden soll.

Zur Sache:

In der Sitzung des Rates der Stadt Ochtrup am 10.12.2015 ist beschlossen worden, mit einem Investor einen Vertrag zu schließen, der u.a. den Ausbau des Wirtschaftsweges Schöneberg vorsieht. Der Investor ist bereit, den Ausbau des Weges – ähnlich wie es auch schon in der Weiner der Fall war – zu finanzieren. Zudem ist dieser Weg bei der Eröffnung zur Erweiterung des FOC (heute DOC) Teil des Sicherheitskonzeptes gewesen.

In der Beschwerde/Anregung (s.Anlage) wird zunächst argumentiert, warum die Anlieger sich gegen den geplanten Ausbau des Wirtschaftsweges aussprechen. Es wird von einem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen, einer zusätzlichen Lärmbelastung, sicherheitsrelevanten Aspekten durch Rückstau im Kreuzungsbereich, wodurch man kaum noch auf sein Grundstück gelange und die mögliche Nutzung durch den üblichen Berufsverkehr gesprochen. Gleichzeitig wird von einer immensen Grundstücks- und Hausentwertung ausgegangen.

Hierzu ist zu sagen, dass das Verkehrsaufkommen sich vor allem auf Spitzenzeiten konzentrieren wird und auch dann in einem für Wirtschaftswege durchaus üblichen Bereich bleibe. Die genannten Risiken werden aus Sicht der Verkehrsplaner nicht gesehen. Von einer zu hohen Lärmbelastung ist nicht auszugehen. Aus all diesen Argumenten folgt, dass im Zusammenhang mit dem Ausbau des Wirtschaftsweges nicht von einer Grundstücksentwertung/Unverkäuflichkeit auszugehen ist.

Im Folgenden gehen wir auf die einzelnen Kritikpunkte der Beschwerde ein:

Kritikpunkt:

„Wir kritisieren, dass ein Beschluss gefasst wurde, ohne über Pläne, Bedingungen vor Ort und Kostenschätzungen informiert gewesen zu sein. Auch Alternativen sind nicht angedacht worden, weil ja ein Investor zahlt.“

Abwägung:

Im Verkehrskonzept wird vorgeschlagen, über eine stadtnahe Entlastungsstraße bzw. über eine innerstädtische Entlastungsstraße nachzudenken. Beide verlaufen im östlichen Bereich über den heutigen Wirtschaftsweg. Die im Verkehrskonzept genannte Variante der direkten Verlängerung zur K57 ist deutlich teurer und nach heutiger Einschätzung (Verkehrsgutachten DOC) nicht notwendig. Die Kosten sind wie in solchen Verfahren üblich zunächst grob ermittelt worden und werden im Fortlauf des Prozesses weiter konkretisiert.

Kritikpunkt:

„Wir bezweifeln, dass die Finanzierung der vom Investor vorgesehenen Bauvorhaben einzig eine Finanzierung dessen ist. Im Zeitungsartikel vom 13.01.2016 wird eindeutig von einer Rückzahlung einmal erhaltener Gelder berichtet. Wir zitieren: „Die Summe entspricht dem Zuschuss, mit dem sich die Stadt nach dem Verkauf des Beltmannbaus an Dankbar an den immensen Denkmalschutzinvestitionen beteiligt hat... Daher sehe ich mich moralisch bewogen, den Zuschuss von damals zurückzugeben...“ handelt es sich somit doch um unsere Steuergelder?“

Abwägung:

Die Stadt Ochtrup hat sich im Rahmen der angestrebten 1. FOC-Erweiterung mit Vertrag vom 20.04.2010 an den denkmalbedingten Sanierungskosten des sog. Beltmann-Baus beteiligt. Hintergrund dieser Vereinbarung war, dass der Investor die ersten beiden Geschosse des Beltmann-Baus für den Betrieb des FOC benötigte. Die weiteren Flächen des 1. OG und des DG im Mittelbau wurden aus damaliger Sicht seitens des Investors nicht benötigt (und waren aus damaliger Sicht nicht geeignet), sodass eine Beteiligung der Stadt Ochtrup an den denkmalbedingten Mehrkosten für die Sanierung vereinbart wurde.

Heute können die damals als nicht benötigten (geeigneten) bewerteten Flächen des Beltmann-Baus wirtschaftlich für das FOC genutzt werden und der Zuschuss könnte aus heutiger Sicht der damaligen Lage und Situation des Investors daher nicht als angemessen angesehen werden.

Eine Verpflichtung zur Rückzahlung des Zuschusses bestand zu keinem Zeitpunkt. Die Rückzahlung ist dem moralischen Anspruch des Investors geschuldet. Der Investor hat mit der Rückzahlung konkrete Straßenbaumaßnahmen verbunden.

Kritikpunkt:

Wir fragen an: Hat die Stadt die Folgekosten berücksichtigt, die automatisch für eine Straße resultieren werden, die die Stadt aus finanziellen Gründen nicht gebaut hätte (Zitat des Bürgermeisters in der Bürgerversammlung am 20.04.2016)? Ist man sicher, dass das zur Verfügung gestellte Geld ausreicht? Sind alle Eventualitäten bedacht? Lässt sich die Straße dann noch rechtfertigen?

Abwägung:

Es handelt sich um den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges. Danach geht die Straße wieder in die Unterhaltung der Wirtschaftswege über. Zurzeit ist die Straße im Übersichtsplan künftige Wegeunterhaltung von 2012 als „Wirtschaftsweg mit minimaler Unterhaltung“ angegeben. Aufgrund der Erkenntnisse des Verkehrsgutachtens zur Erweiterung des DOC wird in Zukunft geprüft werden müssen, ob die Straße als Wirtschaftsweg mit intensiver Unterhaltung qualifiziert werden sollte.

Kritikpunkt:

„Wir führen an, dass Frau Korten in ihren Schreiben vom 16. und 17.02.2016 an etliche betroffene Anwohner vom „Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges, so wie es in Ochtrup im Außenbereich üblich ist“ gesprochen hat. Nach unserem Wissensstand müssen (Sonderdruck – „Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege...“ der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ARGE Landentwicklung, S 15)) beim Bau neuer ländlicher Wege folgende Querschnitte eingehalten werden:

- + Wirtschaftswege: 4m Breite (inkl. 0,50 m Seitenränder,
- + Wirtschaftswege mit (starkem) Begegnungsverkehr: 5,00 – 5,50m (inkl. Seitenränder).

Ihre Planungen scheinen aber doch ganz andere zu sein. Oder haben wir etwas falsch verstanden? Wird aus „unserem“ Wirtschaftsweg doch eine öffentliche Straße? Ist das rechtens? Ein „landwirtschaftliches Nutzungsbedürfnis“ liegt doch weiterhin vor.

Abwägung:

In der Vorplanung wurden die für Wirtschaftswege geltenden Regeln berücksichtigt. Wichtigster Aspekt ist, die Sicherheit auch im Begegnungs-/Überholungsverkehr landwirtschaftlicher Fahrzeuge/Fahrräder zu gewährleisten. Auch zur Verlangsamung des Verkehrs soll die Straße unter weitgehendem Erhalt der Gewässer- und Grünstrukturen in die Landschaft eingepasst werden. Die Vorplanung sieht eine Breite von ca. 5,00 m zuzüglich Bankette (0,50m) vor.

Kritikpunkt:

„Wir geben an dieser Stelle zu bedenken, dass im Verkehrskonzept, welches im Januar 2016 vorgestellt wurde, dieser Wirtschaftsweg als nutzbarer Radweg ausgewiesen wird. Er stellt eine geeignete Möglichkeit dar, „Radwege zu den umliegenden Ortschaften sicherzustellen“ (hier nach Wettringen/Neuenkirchen/Reine), sowie im Verkehrskonzept gefordert. Wiederum ein Zitat aus den Ergänzenden Grundsätzen der ARGE, S. 21: „Darüber hinaus sollen, um Synergieeffekte zu nutzen, viele Wege den Ansprüchen der allgemeinen Erholungs- und Freizeitnutzung ... Rechnung tragen.“

Abwägung:

Die Vorplanung sieht die Möglichkeit der sicheren Nutzung der Straße durch Fahrradfahrer vor (s.o.).

Kritikpunkt:

„Und: „Bei Planung und Bau ländlicher Wege sind die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Boden- und Gewässerschutzes zu berücksichtigen.“ (Zitat s.o., S.9). Werden hier alle Vorgaben Berücksichtigung finden?“

Abwägung:

Es geht hier um den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges. Die vorhandenen Gewässer- und Grünstrukturen werden weitgehend erhalten.

Kritikpunkt:

„Wir glauben weiterhin, dass das Park-Ride-System für die angeführten Spitzenzeiten eine gute – kurzfristig durchführbare- Alternative für die Bewerkstellung des drohenden Verkehrskollapses in Ochtrup sein könnte. In Metzingen (oder auch Enschede) hat man es doch auch geschafft. Wir regen an, sich deren Konzepte doch einmal genau darstellen zu lassen.“

Abwägung:

Zeitweilig wurde ein Park- und Ridesystem angeboten, welches jedoch kaum genutzt wurde. Außerdem führen Park- und Ridesysteme häufig zu zusätzlichem Parksuchverkehr, da die Kunden den DOC-nahen Parkplatz bevorzugen. Außerdem müsste alle 5 Minuten in beide Richtungen ein Bus fahren, um die Parkplätze für die Kunden akzeptabel zu gestalten. Der Investor ist bereit, den Ausbau des Wirtschaftsweges zu bezahlen, um dem Kundenwunsch, so nah wie möglich am DOC zu parken, zu entsprechen und damit die Anziehungskraft des DOC zu erhöhen.

Umweltrelevanz:

Entfällt.

Haushaltsrechtliche Beurteilung:

Entfällt.

Generationengerechtigkeit:

Entfällt.

Im Auftrage:

Korten