



Tagesordnung

Sitzung des Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschusses am 06.03.2024 um 18:00 Uhr,
Sitzungsraum E.08, Ostwall 1, 59555 Lippstadt

In öffentlicher Sitzung

1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
2. Ausbaukonzept für den Wiederaufbau des Kinderspielplatzes "Räuberhügel" im Bereich des ehemaligen Tiergartengeländes 085/2024
3. Endgültiger Ausbau der Stichstraße der Sandstraße (ehemaliges Gärtnerei-Gelände) 080/2024
hier: Festlegung der Ausbaumerkmale
4. Mobiles Hochwasserschutzsystem 077/2024
5. Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt 087/2024
hier: Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 10.01.2024
6. Errichtung einer Freilaufzone für Hunde "Hundewiese" in Lippstadt 091/2024
hier: Anträge der CDU-Ratsfraktion, der SPD-Ratsfraktion sowie der Ratsfraktion DIE LINKE jeweils v. 23.01.2024
7. Sachstandsbericht zur Einrichtung von Fahrradstraßen 081/2024
8. Entwicklung Quartier Südliche Altstadt 078/2024
9. Verschiedenes

gez. Klaus Fürstenberg
Vorsitzender

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 085/2024**

öffentlich

FB 6 / FD Grünflächen, Spielen und Sport

Auskunft erteilt: Herr Fachdienstleiter Kleineheilmann

Telefon: 02941 980-495

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP

**Ausbaukonzept für den Wiederaufbau des Kinderspielplatzes
"Räuberhügel" im Bereich des ehemaligen Tiergartengeländes**

Beschlussvorschlag

Dem in der Sitzung vorgestellten Konzept für den Wiederaufbau des Kinderspielplatzes "Räuberhügel" auf dem ehemaligen Tiergartengelände wird zugestimmt.

Anlage 1 - Vorplanung

Anlage 2 - Ausbaukonzept

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung**

Der Kinderspielplatz "Räuberhügel" wurde durch den Tornado Emmeline massiv beschädigt. Insbesondere die großen und attraktiven Spielgeräte waren nach dem Tornado nicht mehr nutzbar und mussten daher zurückgebaut werden. Die vom Ausschuss beschlossene Wiederaufbaukonzeption vom 17.11.2022 sieht vor, dass beim Wiederaufbau des Spielplatzes die Chance genutzt werden soll, diesen nicht nur nach altem Vorbild wiederherzustellen. Der Standort mitten im Wald bietet vielmehr die Chance, einen attraktiven Waldspielplatz mit einem hohen Spiel- und Bewegungswert anzulegen. Gleichzeitig werden im Zuge des Konzeptes ökologische Aspekte und Bedürfnisse berücksichtigt und in die Planung integriert.

Mit der Erstellung eines Ausbaukonzeptes wurde das Büro Bauer & Fecke aus Salzkotten beauftragt. Seitens des Büros wurde zunächst eine Vorplanung einschließlich Bestandsanalyse sowie der Erstellung der Bedürfnisse des konkreten Kinderspielplatzes erstellt.

Dabei wurden u.a. folgende Themen behandelt:

- Eingänge und Laufwege
- Müllstandorte
- Vorh. Spiel- und Bewegungsangebote
- Begutachtung der versch. Materialien auf dem Spielgelände
- angrenzende Waldfläche
- angetroffener Baugrund.

Das Ergebnis der Vorplanung mit einer Zuordnung der Nutzungsbereiche des zukünftigen Kinderspielplatzes wird in der Anlage 1 dargestellt.

Aktuell besteht der Kinderspielplatz hauptsächlich aus einer zusammenhängenden Fallschutzsandfläche und verschiedenen, teils beschädigten Spielgeräten. Aus diesem Grund sieht das Ausbaukonzept eine nachhaltige Restauration der vorh. Spielgeräte vor, ergänzt um den Einbau neuer Spielgeräte, welche zum Thema "Wald" passen.

Dabei handelt es sich um Tiere des Waldes wie z.B. einen Ameisenhügel, den Tausendfüßler und Spinnennetze, welche passend zum Thema aus dem Material Holz gefertigt sind.

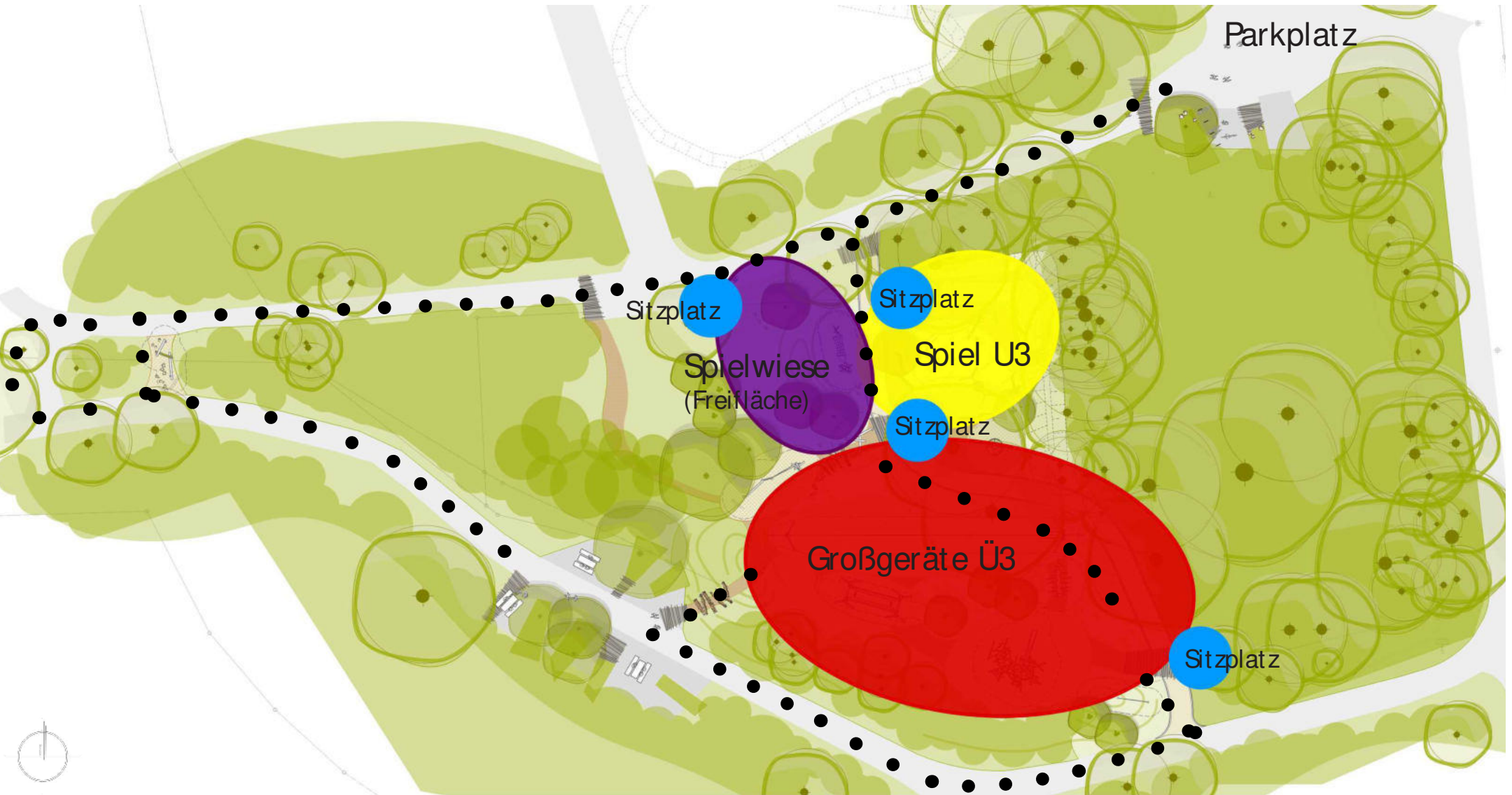
Als Ersatz für die gefallenen Bäume sieht das Konzept die Pflanzung von 15 Bäumen vor. Dabei sieht das Konzept Klimabäume (Esskastanie, Roteiche, Walnuss), Obstgehölze (Wildapfel, Elsbeere, Wildpflaume) und mehrstämmige Sträucher vor, die als Übergang zur angrenzenden Waldfläche in Kombination mit einer Waldwiese den natürlichen Saum aufgreifen sollen.

Im Zuge der erfolgten Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz wurde festgestellt, dass der seit dem Jahre 1957 vorhandene Spielbereich innerhalb des Tiergartengeländes lediglich im Flächennutzungsplan als potentielle Spielfläche dargestellt wurde. Daraus folgt, dass für die Wiederherstellung der Spielplatzfläche in einer Größe von 1.900 qm eine entsprechende Ersatzaufforstung an andere Stelle erfolgen muss.

Seitens der Stadt Lippstadt ist daher vorgesehen, auf dem städtischen Grundstück in Bad Waldliesborn, Flur 45, Flurstück 315, eine entsprechende Aufforstung vorzunehmen.

Die Details des Ausbaukonzeptes werden durch das Büro Bauer & Fecke in der Sitzung ausführlich vorgestellt.

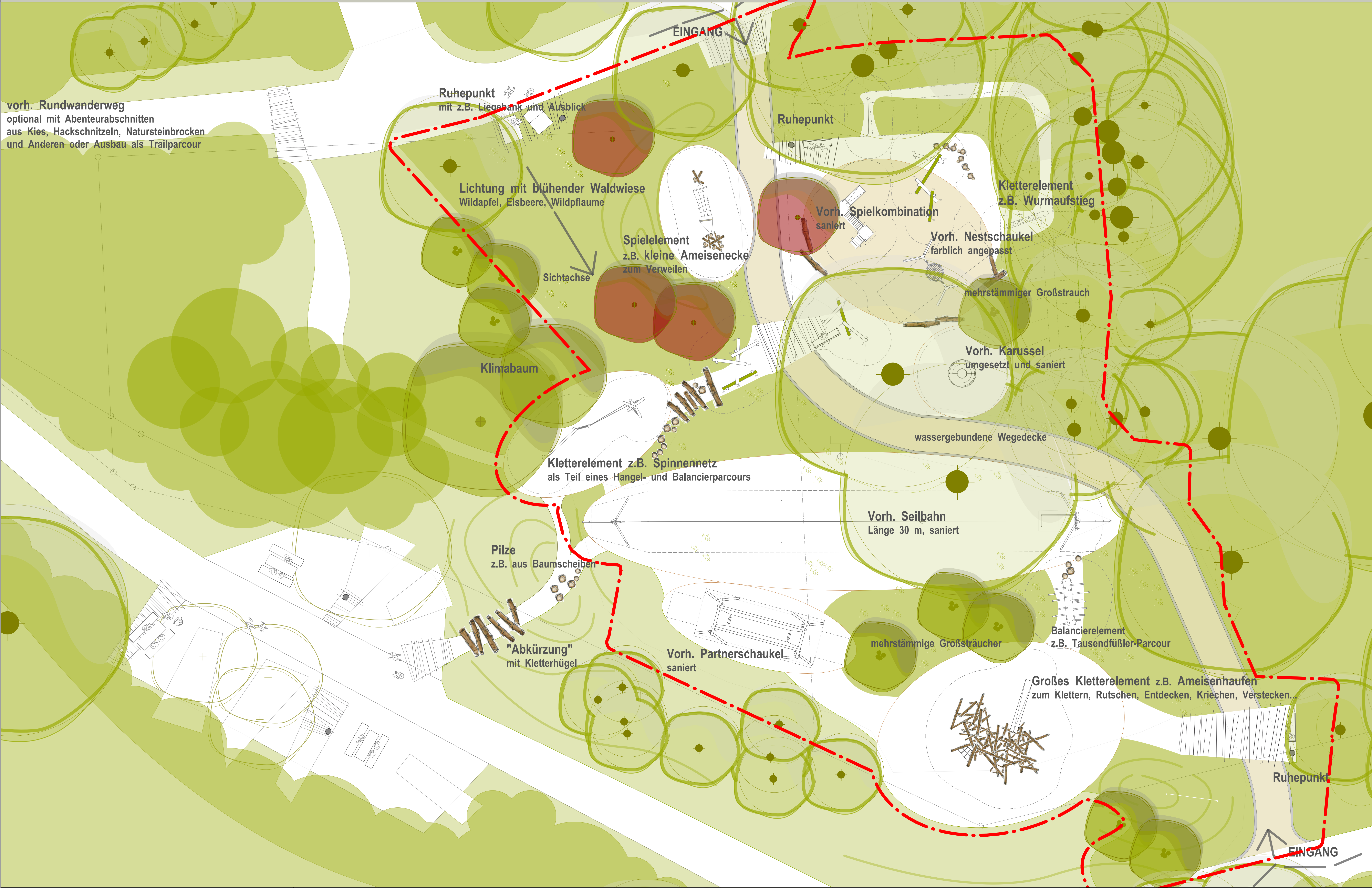
Entwurf Strukturkonzept - Zentraler Bereich





INSPIRATIONSBILDER

Anlage 2



<div><div><div>A</div><div>22.02.2024</div><div>5:50</div><div>Entwurf Ausschnittbereich Außen und grobe Darstellung des Außenbereichs</div></div><div><div>Blatt:</div><div>01/01</div><div>Karte:</div><div>Kommune:</div></div></div>		<div><div><div><div><div></div><div>BAUER + Feske</div><div>Landschaftsarchitekten PartGmbH</div></div></div><div>33154 Salzkröten Kirchstraße 32 Fon: 05258-22 725 0 info@bauer-feske.de</div></div></div>
<div>ENTWURF</div>		
<div><div>- Plangrundlagen -</div><div>16.08.2023 Stadt LP Tierpark Hohenspitze-drf</div></div>		
<div><div>BAUVORHABEN:</div><div>KINDERSPIELPLATZ IM TIERGARTEN</div></div>		<div><div>PLANNUMMER:</div><div>3034_3_01_II</div></div>
<div><div>BAUHERR:</div><div>STADT LIPPSTADT OSTWALL 1 59955 LIPPSTADT</div></div>		<div><div>DATUM:</div><div>13.02.2024</div></div>
<div><div>PLANUNGSSTUFE:</div><div>ENTWURF</div></div>		<div><div>BEARBEITETGEZEICHNET:</div><div>S.DR.</div></div>
<div><div>PLANTITEL:</div><div>ENTWURF Teilausschnitt</div></div>		<div><div>MASSTAB:</div><div>1:100</div></div>

- VORABZUG -

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 080/2024**

öffentlich

FB 6 / FD Bauverwaltung

Auskunft erteilt: Frau Lücker-Corzilius

Telefon: 02941 980-435

Beratungsfolge	Sitzungstermin
-----------------------	-----------------------

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP	Endgültiger Ausbau der Stichstraße der Sandstraße (ehemaliges Gärtnerei-Gelände) hier: Festlegung der Ausbaumerkmale
------------	---

Beschlussvorschlag

Die Stichstraße der Sandstraße ist unter Beachtung des Ausbauplanes und der in der Beschlussvorlage aufgeführten Ausbaumerkmale endgültig auszubauen.

Anlage 1 - Lageplan

Anlage 2 - Ausbauplan

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung**

Die Baustraße der Sandstraße im Bereich des ehemaligen Gärtnerei-Geländes wurde bereits im Jahr 2020 angelegt. Die anliegenden Grundstücke sind mittlerweile bebaut.

Nunmehr kann der Endausbau der Stichstraße zusammen mit dem Endausbau der Stichstraße der Sandstraße (ehem. Langnese-Gelände) durchgeführt werden.

Die Anlieger wurden im Vorfeld schriftlich über die Straßenausbauplanung und den zeitlichen Ablauf der Straßenbaumaßnahme informiert.

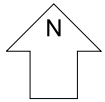
Über das Ergebnis der schriftlichen Anliegerinformation wird in der Ausschusssitzung mündlich berichtet.

Die Haushaltsmittel für den endgültigen Ausbau der Stichstraße der Sandstraße (ehem. Gärtnereigelände) sind vorhanden. Der Erschließungsbeitrag wurde bereits vom Voreigentümer (Bauträger) vertraglich abgelöst.

Folgende Ausbaumerkmale sind im Einzelnen vorgesehen:

- 4,75 m breite höhengleiche Pflasterfläche mit einzeiliger Entwässerungsrinne in der Fahrbahnmitte und Aufweitung am Ende
- 2 seitliche Abstellflächen für Müllbehälter im Anfangsbereich der Stichstraße, gepflastert
- 2 seitliche Parkflächen im Anfangsbereich der Stichstraße angrenzend an die Abstellflächen, gepflastert
- 2 LED-Leuchten Eco Street Line Square.

Der Ausschuss wird gebeten, dem Ausbaukonzept zuzustimmen.



TOP 3

Anlage 1



4.75

2.375 2.375

Tiefbord 8/25 auf C20/25

Kastenrinne

Tiefbord 8/25 auf C20/25

"A" "B" "A"

Urgelände

vorh. Schotteraufbau

Baustraße

vorh. DN200PP RW-Kanal

1xLR UGG
Lage Leerrohr vor Ort festlegen!

EV2 150

EV2 120

EV2 45

MPa

10 cm Betonsteinpflaster, Uni, Ellbogenverband

4 cm Bettung

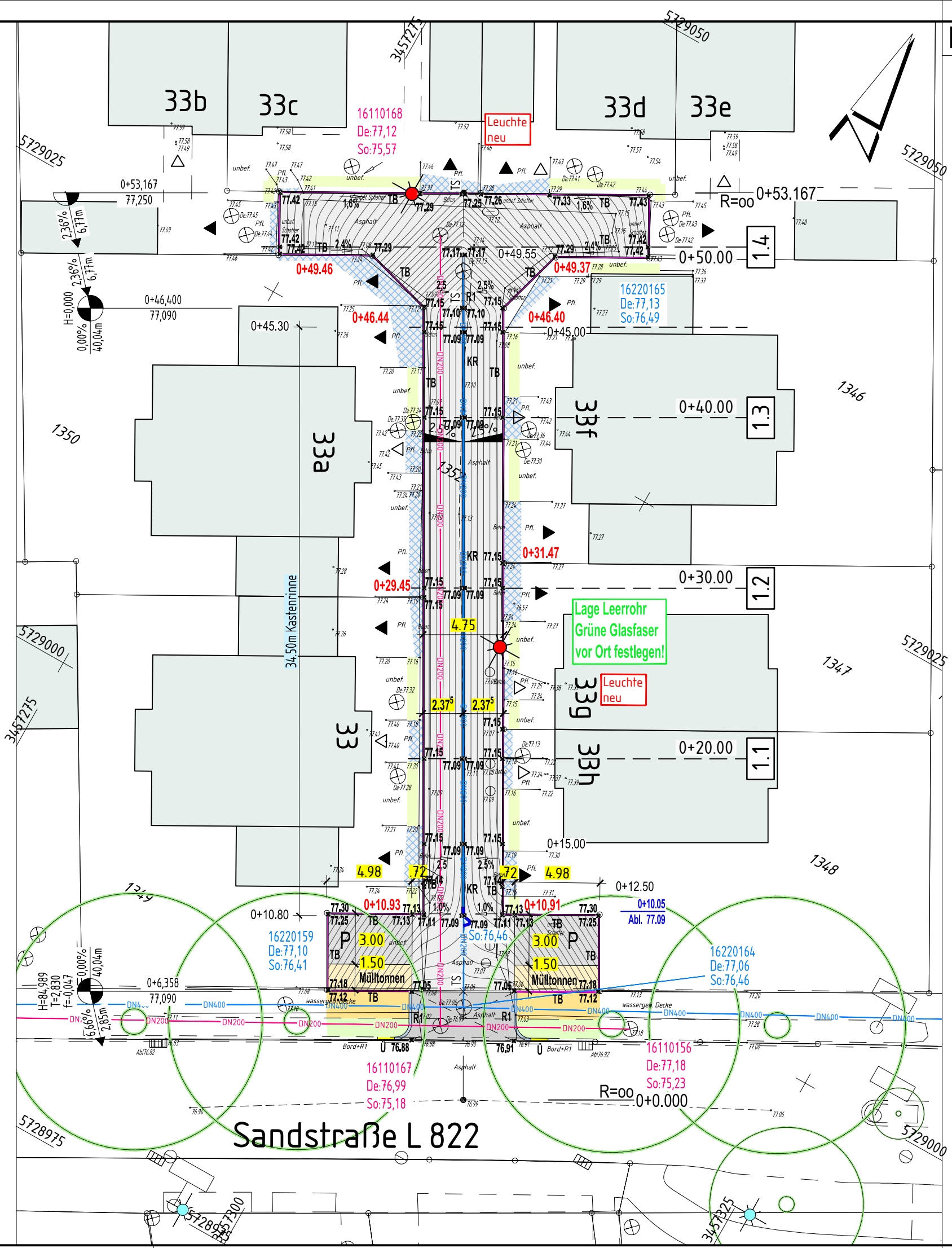
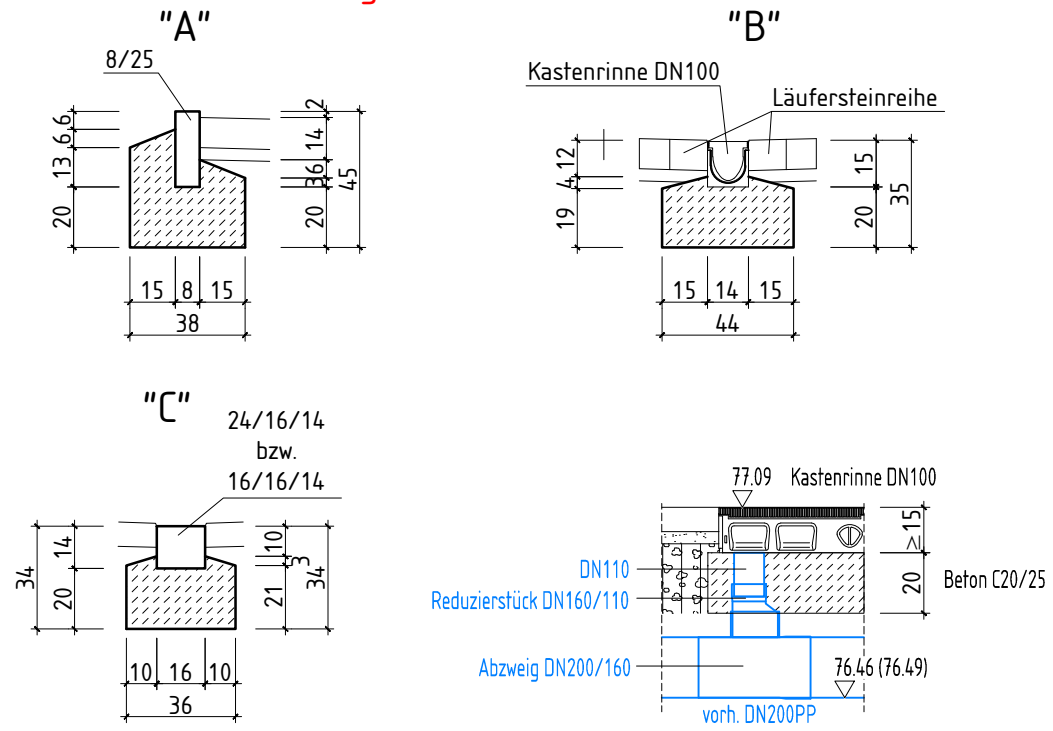
20 cm Schottertragschicht

16 cm Frostschutz

50 cm Gesamtaufbau

in Anlehnung an Tafel 3, Zeile 1, Bk 1,0 der RStO 12

gemäß DIN 18318



Koordinatensystem: Gauß-Krüger	Höhensystem: DHHN2016-NHN
---------------------------------------	----------------------------------

Legende:

Oberflächenbefestigung:

	Asphaltbeton
	Betonsteinpflaster 10 cm Unt. Ellbogenverband
	Betonsteinpflaster Parkflächen
	Betonsteinpflaster Aufstellflächen für Entsorgungsbehälter
	Angleichung Pflasterflächen
	Dolomitsand
	Grünfläche/Grünbeet

Randeinfassungen:

	U	Hochbord 15/30, mit Übergangs- und Absenkestein
	RB5	Rundbord 15/22, r = 5 cm, a = 2 bzw. 5 cm mit Übergang
	TB	Tiefbord 8/25
	R1	Rinne 1 Reihe
	KR	Kastenrinne

Trassierungangaben und Einbauten:

Diagram showing a road cross-section with elevation points and percentages:
Top point: 19m+1022,391 m
Left side: 8.446%, 73.881%
Right side: -2.38V%, 17.657%
Bottom center: 2.55%, 0+255.21

Neigungsbruchpunkt mit Angabe von Ausrichtungshalbmesser, Längsenigung in Prozent und Abstand zum nächsten Neigungsbruchpunkt in m

Fahrbahquerneigung vorh./gepl.

Stationierung Grenze

Baum vorh./gepl./entfällt

Ablauf vorh./gepl./entfällt

Leuchte vorh./gepl./umsetzen/entfällt

vorhandene Höhen/Oberflächenbefestigung

Deckenhöhen geplant


Versorgungsleitungen/Kanal

		RW-Kanal vorh./gepl.
		SW-Kanal vorh./gepl.
		MW-Kanal vorh./gepl.
		Leerrohr Glasfaser

-	-	-	-
index:	Änderungen/Ergänzungen	Datum:	Name:
Bearbeitet:			

dipl-ing d.holzhauser
planungsbüro für verkehr und straße
erwiter str. 34 tel: 02941-59560
59557 lippestadt fax: 02941-59641





STADT LIPPSTADT

- FD STRASSENBAU -

Unterlage 4

Straße	Abschnitt	von Netzknoten	nach Netzknoten
Sandstraße L 822	19	4316075B	4216008

(Nächster Ort) : Lippstadt

Blatt Nr. 1 -

Bau - km _____ Betr. - km _____

Reg. Nr. -

Datum	Zeichen

Ausführungsplanung
Straßenendausbau
Stichweg 2 Sandstraße L822
in Lipperode

bearbeitet	07.12.23	ba
gezeichnet	07.12.23	ba
geprüft		
Unterlage		
Lageplan		
Maßstab	1:250	

Anlage 2

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 077/2024**

öffentlich

FB 6 / Stadtentwicklung und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Fachbereichsleiter Horstmann

Telefon: 02941 980-425

Beratungsfolge	Sitzungstermin
----------------	----------------

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP	Mobiles Hochwasserschutzsystem
------------	---------------------------------------

Beschlussvorschlag

Der Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss stimmt der Anschaffung des mobilen Hochwasserschutzsystems AQUARIWA zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, das Vergabeverfahren für den Ankauf von 1.000 m AQUARIWA durchzuführen und das System in 2024 zu beschaffen.

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

 Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung**

Ende des vergangenen Jahres hat auch in Lippstadt ein außerordentliches Regenereignis stattgefunden, im Rahmen dessen sich die Hochwassersituation in einigen Stadtgebieten stark dramatisierte. Insbesondere die Glenne und deren Deiche waren von den stetigen, über mehrere Tage überdimensional auftretenden Wassermassen immens betroffen. Darüber hinaus musste, nicht zuletzt um der Hochwassergefahr im Bereich des zurzeit umgestalteten Stiftswehres zeitnah begegnen zu können, die Flutung der Baustelle veranlasst werden.

In der Ausschusssitzung am 24.01.2024 wurde anhand von Daten und Fotos ausführlich berichtet.

Das Ereignis veranschaulichte sehr deutlich die Anfälligkeit und die möglichen Gefahren, die sich für unsere Stadt auf Grund der Lage an den Gewässern wie Lippe und Glenne ergeben.

An der Lippe wurde in den letzten Jahrzehnten ein umfangreiches Renaturierungsprogramm des Landes umgesetzt. Mit diesem Programm wurde großer Retentionsraum geschaffen, der sich insgesamt positiv auf die Hochwassersituation in Lippstadt auswirkt. Darüber hinaus wird aktuell mit dem Bau einer neuen Wehranlage am Stiftswehr die letzte gemeinsame Hochwasserschutzmaßnahme des Landes und der Stadt umgesetzt. Damit verbessert sich noch einmal der Hochwasserschutz.

Für die Glenne wurde über viele Jahre ein Planungsprozess mit folgenden Zielsetzungen betrieben:

- 100-jährlicher HW-Schutz für Cappel, Höfe
- Reaktivierung von Retentionsraum in einem Umfang von rd. 700.000 m³
- gesicherte Landwirtschaft
- möglichst gleichwertiger Entwässerungskomfort
- ökologischer Mindeststandard (Längs- und Querdurchgängigkeit Gewässer und Auen)

Die geplanten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele bestehen aus:

- Geländemodellierung, Objektschutz, Straßenanhebung, 5 dezentrale HW-Pumpwerke
- Schaffung von überflutbaren Extensivflächen, begrenzt durch Geländemodellierung / Bodenmanagement
- 5 dezentrale PW, die erst bei Hochwasser pumpen, statt 1 Zentral – PW am tiefsten Punkt, das selbst bei Niedrigwasser pumpt, Entfall tiefer Entwässerungsgräben
- i.M. 70 m Streifen für Gewässerentwicklung, jährlich überflutete Auen, Maßnahmen Liesemündung u. Neue Kaltestrot, Entfall Wehr



Projektprinzip

- heutiges Deichprofil wird Streifen zur Gewässerentwicklung, B ~ 70 m, Eigentümer Stadt LP
- daran schließt die Extensivauve an, B ~ 25 – 200 m, häufig überflutet, Mahd 1-2 Mal/a oder extensive Beweidung, private Eigentümer, Grunderwerb auf freiwilliger Basis
- Geländemodellierung für den Hochwasserschutz bis HW_{100} , zukünftig i.d.R. Acker, kein Grunderwerb erforderlich, jedoch intensive Abstimmung mit den Eigentümern und Bodenmanagement
- natürliche Entwässerung bis HW_{100} nicht möglich → Pumpwerke



Der Antrag für das Planfeststellungsverfahren wurde in 2013 beim Kreis Soest eingereicht. Die Planfeststellung erfolgte 2018. In 2019 wurde gegen die Planfeststellung Klagen beim Oberverwaltungsgericht (OVG) eingereicht. In 2020 wurde der Planfeststellungsbeschluss durch das Bundesverwaltungsgericht (BVG Leipzig) bestätigt. Die Planfeststellung ist damit rechtskräftig.

Die Ausführung der planfestgestellten Maßnahmen soll möglichst in sinnvollen Abschnitten erfolgen, je nach Grundstücks- u. Bodenverfügbarkeit.

Die Finanzierung der Planung erfolgt zu 100 % durch das Land NRW. Die Baukosten werden zu 80% vom Land NRW bezuschusst. Die Stadt Lippstadt trägt 13 %, die Gemeinde Wadersloh 7 % des verbleibenden Eigenanteils.

Die Besonderheiten des Planungs- u. Umsetzungsprogramms ist ein öffentlich-rechtlicher Vergleichsvertrag zwischen den Kommunen und dem Land NRW. Darüber hinaus wurde ein Kooperationsvertrag mit den Anliegern abgeschlossen, der auf Freiwilligkeit, Sozialverträglichkeit, Kooperation basiert.

Auf dieser Grundlage führt die Flurbereinigungsbehörde der Bezirksregierung Arnsberg ein Bodenordnungsverfahren durch, um die notwendige Flächenverfügbarkeit zur Umsetzung der Maßnahmen zu erwirken.

Bisher ist es jedoch nicht gelungen, die Verhandlungen soweit abzuschließen, dass über die notwendigen Flächen verfügt wird. Dies ist nicht dadurch begründet, dass die notwendigen Flächen von den Eigentümern nicht grundsätzlich zur Verfügung gestellt werden. Vielmehr kann das Ersatzland (Ausgleich für die in Anspruch zu nehmenden Flächen / unabhängig davon, ob die Flächen im Eigentum verbleiben) nicht in dem geforderten Umfang und Lage zur Verfügung gestellt werden.

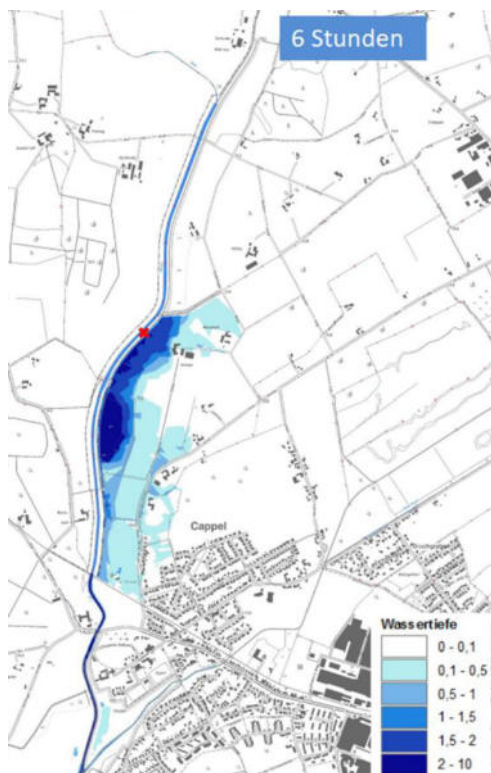
Natürlich sollen Teilmaßnahmen auch zeitnah realisiert werden, sofern diese in das Gesamtsystem passen und hier die Flächenverfügbarkeit gegeben ist.

Die Unwägbarkeiten im Hinblick auf die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses in Kombination mit für nicht standsicher erklärte Deichen und möglicherweise sich infolge des Klimawandels verändernden Niederschlagsereignissen und damit sich verändernden Hochwasserrisiken veranlassen die Verwaltung, die Beschaffung eines mobilen Hochwasser-Schutzsystems vorzuschlagen.

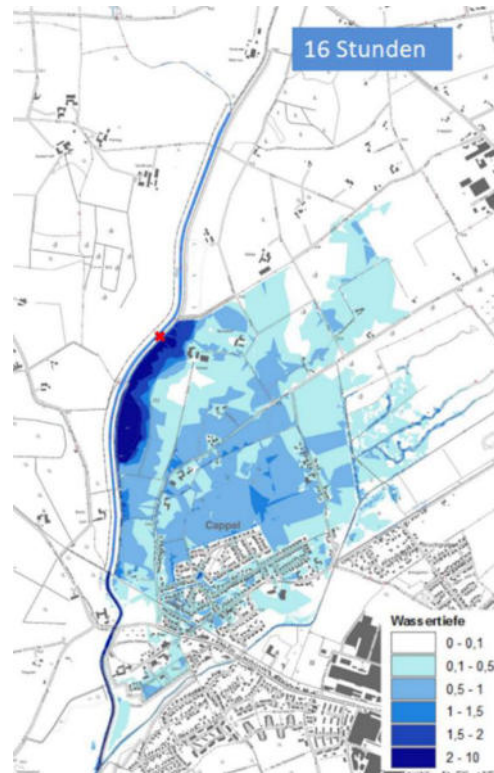
Dieses System ist ausdrücklich keine abschließende Alternative zu der laufenden Hochwasserplanung „Glenne“!

Während die im Verfahren befindlichen Planungen einen Schutz vor einem 100-jährigen Hochwasser aus der Glenne vorsehen, bieten die mobilen Einrichtungen einen Schutz vor einer Hochwasserwelle, die dann entstehen würde, wenn der südöstliche Glenne-deich an einer Stelle brechen würde. Die hypothetisch angenommene Deichbruchstelle ist auf den beiden folgenden Seiten als rotes Kreuz gekennzeichnet. Der bei dem Deichbruch angenommene Wasserstand entspricht dem Wasserstand aus den Planfeststellungsunterlagen, der statistisch einmal in 100 Jahren eintritt, wobei hier eingeflossen ist, dass der Wasserstand in der Lippe Einfluss auf den Glennewasserstand hat.

Auf den beiden folgenden Abbildungen ist zu sehen, wie sich das Hochwasser 6 und 16 Stunden nach Deichbruch ausbreiten würde.



Hochwasserausbreitung 6 Stunden



16 Stunden nach Deichbruch

Für jedes mobile System ist erst einmal eine gute Erreichbarkeit des Ortes, an dem der Schutz aufgebaut werden soll, grundlegend. Es ist demzufolge naheliegend, dieses System für einen Aufbau auf der Holzstraße vorzusehen. Die Holzstraße ist bereits heute erhöht und hat dadurch eine gewisse „Basis-Hochwasserschutzfunktion“, was Zeit für den Aufbau des mobilen Systems gibt. Weiterhin hat die Holzstraße durch den bituminösen Aufbau eine glatte Oberfläche, auf der ein mobiles System dichtschießend mit dem Untergrund und ohne Beschädigungsgefahr aufgebaut werden kann.

Vor einiger Zeit hat man sich bereits mit der Anschaffung eines mobilen Hochwasserschutzsystems auseinandergesetzt. Damals ging es um ein sogenanntes „Schlauchwehrsystem“.

Die Anschaffung wurde bisher jedoch zurückgestellt, da weiterhin darauf vertraut wurde, dass die durch die Bezirksregierung federführend durchzuführenden Renaturierungsmaßnahmen auch zeitnah umgesetzt werden.

Es ist aktuell jedoch leider davon auszugehen, dass sich diese Maßnahmen, auch wenn ein kurzfristiger Beginn der Maßnahmen möglich wäre, aufgrund des Umfangs der Arbeiten (u.a. Verfügbarkeit auch der notwendigen Bodenmassen) noch über Jahre hinziehen würde.

Daher wird aktuell die Notwendigkeit gesehen, in 2024 ein mobiles Hochwasserschutzsystem einzukaufen.

Der Kreis Soest hat verschiedene Systeme geprüft und mittlerweile das Modell AQUARIWA (700 m) angeschafft.

Der Kreis Soest teilt mit, dass die für den Kreis eingekauften Mengen sicherlich auch im Stadtgebiet LP verwendet werden können. Eine Garantie, dass das System im Krisenfall auch tatsächlich in LP verbleibt, wird jedoch nicht gegeben.

Die Einsatzmengen des Kreises Soest alleine reichen für den Standort Cappel (Holzstraße) nicht aus. Daher wird vorgeschlagen, dass die Stadt Lippstadt weitere Einheiten (1.000 m) dieses Systems erwirbt.

Aus der Sicht der Stadt Lippstadt macht es Sinn, ebenfalls das System AQUARIWA einzukaufen und zu verwenden, um die Kompatibilität mit dem Kreis Soest sicherstellen zu können. Insgesamt könnten die Materialien des Kreises Soest und der Stadt Lippstadt dann gemeinsam zum Hochwasserschutz verwendet werden.

Das System ist multifunktional einsetzbar; nicht nur im „Fall Glenne“.



System AQUARIWA / Einsatzort Holzstraße 2023 / 2024

Das System wurde zur Jahreswende im Bereich der Holzstraße durch die Hilfskräfte der Feuerwehr und des THW erfolgreich eingesetzt.

Eine Abstimmung mit den Einsatzkräften der Feuerwehr und dem Baubetriebshof, die das System zum Einsatz bringen würden, ist erfolgt.

Entsprechende Aufbewahrungssysteme bzw. „Transportmittel“ (Abroll-Mulden) würden durch die Feuerwehr beschafft.

Das System in der Ausführung wie vorgeschlagen bietet keinen absoluten Schutz. Es ist aber dafür ausgelegt, der Ortslage Cappel einen Schutz bei einem Deichbruch zu bieten. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass mit dem vorgeschlagenen System AQUARIWA für alle vom Hochwasser bedrohten Objekte zwischen Holzstraße und Glenne kein Schutz gewährleistet werden kann.

Ein Vorteil eines mobilen Systems wäre, dass damit auch an anderen Stellen im Stadtgebiet ein Hochwasserschutz ausgebaut werden könnte, wobei die jetzt vorgeschlagene Lösung sicherlich in erster Linie auf ein Versagen der Deiche an der Glenne ausgelegt ist.

An Kosten fallen für das System nach einem ersten Angebot aus 2023 ca. 400.000 € an. Hinzu kommen Kosten für Einlagerung und Transporteinrichtungen.

Vor dem Hintergrund der nicht abschätzbaren Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens „Hochwasserschutz Glenne“ schlägt die Verwaltung vor, die Hochwasserschutzanlagen des mobilen AQUARIWA-Systems in 2024 einzukaufen.

Sollte der Ausschuss dem Beschlussvorschlag folgen, würde ein konkretes Angebot angefordert werden.

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 087/2024**

öffentlich

FB 3 / FD Sicherheit u. Ordnung

Auskunft erteilt: Frau Arens

Telefon: 02941 980-538

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP**Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt****hier: Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 10.01.2024****Beschlussvorschlag**

1. Der Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN wird abgelehnt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zum Thema Parkraumbewirtschaftung ein Meinungsbild der Werbegemeinschaft, der KWL (Stadtmarketing) und Wirtschaftsförderung sowie der Parkhausbetreiber einzuholen und dem Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss in einer der nächsten Sitzungen Alternativen zur Anpassung der Parkgebühren zur Beratung vorzulegen.

Anlage 1 Antrag GRÜNE Parkgebühren 10.01.2024

Anlage 2 Parkgebührenstruktur Parkdauer

Anlage 3 Modelle Parkgebührenstruktur

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung****I. Aktueller Antrag**

Die Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN beantragt mit Schreiben vom 10.01.2024 (Anlage 1) die aktuelle Parkgebührenordnung der Stadt Lippstadt wie folgt zu ändern: zum Einen sollen die Zeiten der Parkraumbewirtschaftung von derzeit montags bis samstags 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf zukünftig 8:00 Uhr bis 20:30 Uhr ausgeweitet werden. Darüber hinaus sollen die Parkgebühren auf 30 Cent je angefangene 10 Minuten (aktuell 10 Cent / 6 Minuten) angehoben werden. Die Gebührenbefreiung für die ersten 20 Minuten soll außerdem zukünftig entfallen.

Die Fraktion begründet ihren Antrag mit der dringend erforderlichen Verkehrswende, die es notwendig mache, das PKW-Parken in der Innenstadt zu reduzieren und zu kanalisieren. Grundsätzlich sei es wünschenswert, die Stadt bevorzugt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu erreichen. Dieses müsse vor allem mit einer geänderten Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

Die Parkgebühren müssten zukünftig deutlich über dem bisherigen Niveau liegen, insbesondere auch wesentlich höher sein als die Gebühren in den drei Parkhäusern der Innenstadt. Darüber hinaus sei eine Erhöhung der Parkgebühren auch wegen der seit dem 01.01.2023 geltenden Umsatzsteuerpflicht für die Gebühreneinnahmen bestimmter Parkflächen geboten.

Nach § 13 der Zuständigkeitsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Lippstadt ist der Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss u. a. zuständig für die Beratung über die ortsrechtlichen Vorschriften, die das Verkehrswesen betreffen. Dazu zählt auch die Parkgebührenordnung. Demgemäß ist der vorliegende Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN im Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss zu beraten. Die Entscheidung über eine Änderung der Parkgebührenordnung obliegt jedoch dem Rat der Stadt Lippstadt.

II. Aktuelle Regelungen

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt allgemein mit der Zielsetzung, Angebot und Nachfrage des vorhandenen Parkraums im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit zu steuern. Darüber hinaus kommt auch der Steuerung des Parksuchverkehrs durch entsprechende Leitsysteme eine wichtige Bedeutung zu. Durch die Anordnung einer Parkschein- oder Parkscheibenregelung – in Verbindung mit einer entsprechenden Höchstparkdauer – wird das langfristige oder gar dauerhafte Abstellen von Fahrzeugen (sog. Dauerparker) wirksam unterbunden und dadurch eine erhöhte Umschlaghäufigkeit auf den Stellplätzen erreicht. Davon profitieren neben den Anwohnern auch die ansässigen Einzelhändler und Dienstleister sowie letztlich auch Kunden und Besucher der Innenstadt.

Durch die Erhebung von Parkgebühren werden nicht zuletzt verschiedene Verkehrsteilnehmer dazu bewegt, auf den öffentlichen Personennahverkehr bzw. auf das Fahrrad umzusteigen (Stichwort Verkehrswende).

Mit dem Ziel, die Nutzung des zur Verfügung stehenden Parkraums durch eine möglichst große Anzahl von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten, regelt die aktuelle **Parkgebührenordnung** der Stadt Lippstadt für die parkscheingeregelten Flächen der Innenstadt im Wesentlichen Folgendes:

- Montags bis samstags von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr werden folgende Parkgebühren erhoben:
 - a) 10 Cent / 6 Minuten (= 1 Std. / 1 Euro)
 - b) 4 Euro für ein 10-Stunden-Ticket im Bereich einzelner Parkplätze¹
 - c) 1 Euro pro Tag im Bereich der Parkplätze Kuhmarkt und Behördenhaus
- Die ersten 20 Minuten sind gebührenfrei
- An den Adventssamstagen gilt der Zeitraum der Gebührenpflicht jeweils nur in der Zeit von 8:00 Uhr – 13:00 Uhr.
- Entsprechend gekennzeichnete Elektrofahrzeuge im Sinne der §§ 1 und 2 des Elektromobilitätsgesetzes sind im Rahmen der jeweils zulässigen Höchstparkdauer und bei Verwendung einer Parkscheibe von der Gebührenpflicht befreit. Diese Regelung gilt zunächst befristet bis 31.12.2026.

III. Hintergrund / Historie der Parkraumbewirtschaftung

Durch die Festsetzung der Parkraumbewirtschaftung auf die (werktägliche) Zeit von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr wird vor allem Anwohnern aber auch Besuchern der Innenstadt die kostenlose Nutzung der Stellplätze in den Abend- und Nachtstunden ermöglicht. Die vorgeschlagene **Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten** würde diese Möglichkeit einschränken und für Anwohner der Innenstadt die Stellplatzsuche – außerhalb der eingerichteten Bewohnerzonen – deutlich erschweren. Darüber hinaus müsste auch eine Anpassung der Überwachungszeiten erfolgen, um eine Kontrolle der Regelung bis 20:30 Uhr zu gewährleisten. Insoweit ist in diese Überlegungen auch der erhöhte personelle Aufwand mit einzubeziehen.

Die letzte wesentliche **Anpassung der Parkgebührenhöhe** in der Stadt Lippstadt liegt mehr als 20 Jahre zurück. Im Jahr 1996 erfolgte eine Erhöhung der Parkgebühren um 50 % von 1,00 DM/Stunde auf 1,50 DM/Stunde (entspricht 0,77 € / Stunde).

Zum 01.10.2000 hatte der Rat der Stadt Lippstadt eine 20-minütige Gebührenbefreiung beschlossen. Diese Regelung gilt bis heute (siehe unten).

Im Rahmen der Euro-Umstellung zum 01.01.2002 erfolgte insbesondere aus (abrechnungs-) technischen Gründen eine weitere Erhöhung der Parkgebühren um nochmals 12 % auf 0,86 Euro (1,68 DM) / Stunde bei gleichzeitiger Festlegung eines 7-Minuten-Abrechnungsintervalls (7 Minuten/10 Cent). Diese Intervalle waren seinerzeit im Vorfeld der damaligen Beratungen mit der Herstellerfirma der Parkscheinautomaten abgestimmt worden. Die 10-Cent-Taktung hat sich bewährt und findet heute noch Anwendung, wobei die Parkdauer (= Taktzeiten), in den Folgejahren jeweils aus Gründen der Haushaltskonsolidierung mehrfach angepasst wurde:

- ab 01.01.2002: 10 Cent / 7 Minuten* (= 1 Std. / 0,85 Euro)
- ab 29.07.2003: 10 Cent / 6 Minuten*
- ab 01.11.2008: 10 Cent / 7 Minuten*
- seit 29.09.2010: 10 Cent / 6 Minuten* (= 1 Std. / 1 Euro)

*) mit Ausnahme der ersten 20 Minuten, die gebührenfrei sind.

Eine Umfrage in einigen Nachbarstädten hinsichtlich der Bewirtschaftungszeiten und der Höhe der Parkgebühren im jeweiligen Innenstadtbereich hat Folgendes ergeben (ausgenommen Sonderregelungen in einzelnen Bereichen):

¹ Stellplätze Oststraße, Ferdinandstraße, Soeststraße, Burgstraße, Friedrichstraße, Kastanienweg

Detmold:

montags bis samstags 8:00 bis 19:00 Uhr
0,90 Euro für die ersten 30 Min.; danach 10 Cent/3,5 Minuten
= 1 Std. / 1,80 Euro

Gütersloh:

montags bis samstags 8:00 bis 20:00 Uhr, im Bereich des Bahnhofes bis 24:00 Uhr
0,50 Euro/ 20 Minuten
= 1 Std. / 1,50 Euro

Hamm:

montags bis samstags 9:00 bis 21:00 Uhr
bis zu 30 Minuten gebührenfrei; für die zweite ½ Std. 1,00 Euro
sowie 0,50 Euro je weitere angefangene ½ Std.
= 1 Std. / 1,00 Euro

Herford:

montags bis freitags 9:00 bis 18:00 Uhr
20 Minuten gebührenfrei;
0,50 Euro für die erste Std.; 0,50 Euro für jede weitere ½ Std.
= 1 Std. / 1 Euro

Paderborn:

montags bis samstags 8:00 bis 22:00 Uhr; in einigen Bereichen bis 24:00 Uhr
„10-Minuten-Ticket“ für 0,10 Euro;
1 Std. / 1,50 - 2,00 Euro

Soest:

montags bis freitags 9:00 bis 18:00 Uhr; samstags bis 14:00 Uhr
1 Std. / 1,00 Euro

Werl:

montags bis samstags 8:00 bis 18:00 Uhr, samstags bis 14:00 Uhr
0,10 Euro erste ½ Std., 0,50 Euro für die zweite begonnene ½ Std.,
0,30 Euro für jede weitere begonnene ½ Std.
= 1 Std. / 0,60 Euro

Die Umfrage zeigt, dass sich die in Lippstadt erhobenen Parkgebühren in Höhe von 1,00 Euro je Stunde, wobei die ersten Minuten gebührenfrei sind, in Verbindung mit der Dauer der Parkscheinpflcht im Vergleich zu den befragten Nachbarstädten im unteren Bereich befinden.

Derzeit sind in der Innenstadt 48 Parkscheinautomaten in Betrieb. Diese verfügen über die Möglichkeit der Barzahlung, wobei keine Ausgabe von Wechselgeld erfolgt, die Beträge sind also passend zu zahlen; seit 2018 ist darüber hinaus das sog. Handyparken möglich. Im Jahr 2023 wurden rd. 1,2 Mio. Parkvorgänge über Barzahlungen abgewickelt (90 %) sowie rd. 125.000 Parkvorgänge per Handyparken. Das aktuelle Abrechnungsintervall beträgt 10 Cent für 6 Minuten (s.o.).

Da der Hersteller der Parkscheinautomaten „Flowbird“ das aktuell verwendete Modell zum Ende des Jahres 2027 aus dem Programm nehmen wird und daher ab diesem Zeitpunkt keine Ersatzteile und keine Softwareunterstützung für diese Geräte zur Verfügung stehen, ist spätestens zum 01.01.2028 der Austausch sämtlicher Parkscheinau-

tomaten erforderlich. Die Umrüstung erfolgt aktuell bereits sukzessive. Perspektivisch sollen die neuen Geräte auch die Möglichkeit der Kartenzahlung erhalten.

IV. Aktion „20 Minuten frei“

Der Rat der Stadt Lippstadt hatte zum 01.10.2000 eine 20-minütige Gebührenbefreiung mit der Maßgabe beschlossen, dass sich Einzelhändler und Dienstleister in der Innenstadt an dem mit der Regelung einhergehenden Gebührenaufschlag beteiligen. Nachdem sich jedoch im Laufe der Jahre nicht alle Händler und Dienstleister in dem erwarteten Umfang an der Aktion beteiligten, beschloss der Rat am 23.11.2009, auf eine Beteiligung Dritter an den Gebührenaufschlägen aus der Aktion „20 Minuten frei“ zukünftig zu verzichten. Seitdem

trägt die Stadt Lippstadt den Einnahmeausfall in Höhe von rd. 440.000² Euro (2023) allein. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen 5 Minuten Wegezeit, die der 20-minütigen gebührenfreien Parkzeit von Beginn an zugerechnet wurden, entstehen durch die Regelung jährlich faktisch sogar Einnahmeausfälle in Höhe von rd. 550.000 Euro. Die Regelung sollte damals zur Innenstadt-Attraktivierung beitragen, indem vor allem eine Möglichkeit zum kostenlosen Kurzzeitparken geschaffen werden sollte.

Aus Sicht des Fachdienstes Sicherheit und Ordnung ist die Regelung auf der Überwachungsebene in der Praxis zumindest nicht unproblematisch. Die Außendienstkräfte stellen verschiedentlich Missbrauch der Regelung durch einzelne Verkehrsteilnehmer fest, in dem die sog. „Brötchentaste“ wiederholt betätigt wird, um so mehrfach die gebührenfreie Parkzeit nutzen zu können.

Vandalismusfälle (willkürliches mehrfaches Drücken der Taste) werden inzwischen nur noch vereinzelt gemeldet, diese ziehen jeweils Reparaturen an den Parkscheinautomaten und hohe Kosten für das entsprechende Thermopapier nach sich.

V. Gebührenfreies Parken an den Adventssamstagen

An den vier Adventssamstagen ist das Parken auf sämtlichen parkscheingeregelten Stellplätzen in der Innenstadt ab 13 Uhr gebührenfrei. Der Rat der Stadt Lippstadt hatte diese Regelung durch entsprechenden Beschluss zum 30.11.2013 dauerhaft in die Parkgebührenordnung aufgenommen.

Durch die Regelung entstehen Mindereinnahmen in Höhe von geschätzt rd. 7.000 Euro jährlich.

VI. Parkhäuser

Die Gebührenstruktur der durch private Anbieter geführten Parkhäuser in der Innenstadt stellt sich folgendermaßen dar:

Parkhaus Am Markt (Mühlenstraße/Marktstraße):	1 Std. / 1,60 Euro 1 Tag / 10 Euro
Parkhaus Woldemei:	1 Std. / 1,60 Euro 1 Tag / 5 Euro
Parkhaus Lippe-Galerie (Kahlenstraße):	1 Std. / 1,50 Euro 1 Tag / 10 Euro
Parkhaus Südertor 2	erste Std. kostenlos zweite Std. 1,50 Euro danach 1 Std. / 1,20 Euro 1 Tag / 10 Euro

² 2023: rd. 1,3 Mio. Parkvorgänge; davon rd. 125.000 Transaktionen per Handyparken

Parkdeck MediaMarkt Südertor 1

1 Std. / 1,50 Euro

1 Tag / 7,50 Euro

Die Gebührenhöhe in den Parkhäusern liegt um 50 % bzw. 60 % über den erhobenen Gebühren für die Stellplatzanlagen im öffentlichen Raum (ohne Berücksichtigung der Gebührenbefreiung für die ersten 20 Minuten).

Dies war von den Parkhausbetreibern in der Vergangenheit wiederholt beklagt worden; diese regten eine deutlich über den in den Parkhäusern liegende Gebühr für die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum an.

Die damaligen Untersuchungen und Erhebungen zur Auslastung des Stellplatzangebotes in der Innenstadt im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zeigten eine insgesamt eher geringe Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen und regelmäßig freie Kapazitäten. Diese verhaltene Nachfrage in den Parkhäusern ist nach damaliger Auswertung entsprechender Umfragen auch auf die baulichen Voraussetzungen der Parkbauten zurückzuführen (geringe Stellplatzbreite, schwierige Befahrbarkeit).

Durch eine Anhebung der Parkgebühren auf städtischen Stellplätzen könnte eine bessere Auslastung der Parkhäuser und dadurch bedingt ein verringerter Parkraumsuchverkehr in der Innenstadt erreicht werden.

VI. Umsatzsteuerpflicht ab dem 01.01.2023

Die Einnahmen aus Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen (z. B. Marktplatz, Parkplatz Am Stadttheater, Parkplatz Stadthaus etc.) unterliegen seit dem 01.01.2023 der Umsatzsteuerpflicht. Die Gebühren für straßenbegleitende Stellplätze im öffentlichen Raum (z.B. im Verlauf der Woldemei) fallen nicht unter diese Regelung.

Im Jahr 2023 beliefen sich die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung auf insgesamt 1.076.954,42 Euro. Der hiervon der Umsatzsteuerpflicht unterliegende Anteil beträgt 670.445,77 Euro. Daraus ergibt sich eine **Steuerlast** für die Parkgebühren für das Jahr 2023 in Höhe von **107.045,96 Euro**.

VII. Auswirkungen einer Parkgebührenerhöhung

Durch eine Erhöhung der Parkgebühren könnten die aufgrund der neuen Regelung zur Umsatzsteuerpflicht für kommunale Parkgebühren entstehenden finanziellen Nachteile bzw. Mindereinnahmen für den städtischen Haushalt kompensiert werden. Darüber hinaus könnte durch Anpassung der Gebührenhöhe zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch einen vermehrten Umstieg auf alternative bzw. öffentliche Verkehrsmittel oder zu einer stärkeren Nutzung der Parkhäuser beigetragen werden.

Sollte eine Anhebung der Parkgebühren gewünscht sein, stellt sich die Frage, welche Gebührenstruktur zukünftig konkret in Betracht kommen soll.

Aus abrechnungstechnischer Sicht wird verwaltungsseitig die Beibehaltung der bisherigen 10-Cent-Taktung empfohlen. Andere Gebührenstrukturen, wie z. B. die vorgeschlagene 30 Cent / 10 Minuten – Taktung sollten nicht zur Anwendung kommen, da die Parkscheinautomaten die 50-Cent- und 1 €-Münzen bei dieser Regelung nicht akzeptieren. Die aktuelle 10-Cent-Taktung ist außerdem nutzerfreundlich, da die Verkehrsteilnehmer die Parkdauer so individueller und flexibler wählen können.

In den Anlagen 2 und 3 ist der Vorlage eine Aufstellung über mögliche Gebührenstrukturen und die daraus jeweils resultierende Parkdauer beigelegt. Die von der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vorgeschlagene 30 Cent/10-Minuten-Taktung wurde trotz

der o.g. entgegenstehenden abrechnungstechnischen Problematik zum Vergleich mit dargestellt.

Die dargestellten Änderungen der Taktzeiten könnten schätzungsweise zu folgenden Mehreinnahmen führen:

- **Modell 1**

Änderung der Taktzeiten von 10 Cent / 6 Min. auf 10 Cent / 5 Min.:
= Gebührensteigerung von rd. 1,67 Cent/Min. auf 2,0 Cent/Min. = + 20 %
→ Haushaltsansatz 2024 = 1.100.000 Euro; Steigerung 20 % = 220.000 Euro

- **Modell 2**

Änderung der Taktzeiten von 10 Cent / 6 Min. auf 10 Cent / 4 Min.:
= Gebührensteigerung von rd. 1,67 Cent/Min. auf 2,5 Cent/Min. = + 50 %
→ Haushaltsansatz 2024 = 1.100.000 Euro; Steigerung 50 % = 550.000 Euro

- **Vorschlag der Ratsfraktion B 90 / Die GRÜNEN**

Änderung der Taktzeiten von 10 Cent / 6 Min. auf 30 Cent / 10 Min.:
= Gebührensteigerung von rd. 1,67 Cent/Min. auf 3 Cent/Min. = + 80 %
→ Haushaltsansatz 2024 = 1.100.000 Euro; Steigerung 80 % = 880.000 Euro

VII. Zusammenfassung / Diskussion

Eine moderate Anhebung der Parkgebühren erscheint aus Sicht der Verwaltung aus unterschiedlichen Gründen sinnvoll: Kompensierung der Mindereinnahmen aufgrund der neuen Umsatzsteuerpflicht, Lenkungswirkung von Parkgebühren, d.h. Verringerung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens z.B. durch Reduzierung des Parkraumsuchverkehrs wegen evtl. besserer Auslastung der Parkhäuser.

Für eine mögliche Parkgebührenerhöhung kommen unterschiedliche Modelle in Betracht. Verwaltungsseitig wird im Hinblick auf abrechnungstechnische Gründe und die Benutzerfreundlichkeit jedoch die Beibehaltung der bisherigen 10-Cent-Taktung empfohlen. In den Anlagen 2 und 3 wurden beispielhaft zwei alternative Modelle sowie der aktuell vorliegende Vorschlag der Ratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN gegenübergestellt. Die im vorliegenden Antrag vorgeschlagene 30 Cent-Taktung hat jedoch zur Folge, dass 50-Cent- und 1 Euro-Münzen vom Parkscheinautomat bei kürzerer Parkdauer nicht akzeptiert werden, weil die Geräte grundsätzlich kein Wechselgeld herausgeben. Die ebenfalls angeregte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszeiten von aktuell werktags 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf 20:30 Uhr in den Abendstunden hätte neben einem erheblichen personellen Mehraufwand für die Überwachung auch deutliche Nachteile für Bewohner und Besucher der Innenstadt zur Folge. Der Wegfall der im Jahr 2000 eingeführten „20-Minuten-frei“-Regelung wurde ebenfalls angeregt. Die mit der Regelung verbundenen Mindereinnahmen wurden in der Vorlage dargestellt.

Um vor einer abschließenden Entscheidung, ob eine Änderung der aktuellen Parkgebührenordnung vorgenommen werden soll und wie ggf. eine zukünftige neue Gebührenstruktur aussehen soll, eine Interessensabwägung vornehmen zu können, wird verwaltungsseitig vorgeschlagen, die Werbegemeinschaft, die Wirtschaftsförderung und auch die Parkhausbetreiber zu diesem Thema um Stellungnahme zu bitten.

Der Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss wird um Beratung und entsprechende Beschlussfassung über den Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gebeten.

Ratsfraktion Lippstadt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geiststraße 2 • 59555 Lippstadt

Elisabeth Körner

E-mail: fraktion@gruene-lippstadt.de

www.gruene-lippstadt.de



Herrn BM Arne Moritz

Herrn Klaus Fürstenberg

Stadthaus

Per Mail

Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN für die Sitzung des UMBA am 25.10.2023 zum Thema „Parkraumbewirtschaftung“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Moritz,

Sehr geehrter Herr Fürstenberg,

Die Fraktion der Grünen beantragt,

die Verwaltung damit zu beauftragen, die Parkgebührenordnung der Stadt Lippstadt vom 29.09.2015, zuletzt geändert durch Ratsbeschluss vom 20.02.2017, wie folgt zu ändern:

- Gebühren werden montags bis samstags von 08.00 Uhr bis 20.30 Uhr festgesetzt.
- Für das Parken auf bewirtschafteten Parkflächen in der Innenstadt (§ 1 Abs. 2a) und Parkflächen im Bereich von Parkuhren in der Innenstadt (§ 1 Abs. 2b) werden für je angefangene 10 Minuten 30 Cent erhoben (ohne Gebührenfreiheit für die ersten 20 Minuten).

Begründung:

Um hinsichtlich der dringend erforderlichen Verkehrswende auf kommunaler Ebene zumindest ein kleines Stück voranzukommen, ist es notwendig, das Pkw-Parken in der Innenstadt zu reduzieren und zu kanalisieren. Parkraumbewirtschaftung muss auch eine Lenkungsfunktion beinhalten. Grundsätzlich ist es wünschenswert, dass die Innenstädte bevorzugt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV angesteuert werden. Hier sind von der Stadt entsprechende Anreize zu schaffen. Dies muss insbesondere mit einer geänderten Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

Noch dazu benötigt auch das geparkte Auto enorm viel Raum, der dann nicht für wichtige oder attraktive Angebote zur Verfügung steht. Zum Vergleich: Ein Auto benötigt bis zu zehnmal mehr Parkfläche als ein Fahrrad. Der Autofahrer, der dieses teure Gut in Anspruch nimmt, soll dafür auch einen angemessenen Preis bezahlen. Dieser Umstand muss sich in Parkgebühren widerspiegeln, die deutlich über dem bisherigen Niveau liegen. Insbesondere sollte das Parken in der Innenstadt auch deutlich teurer sein als das Parken in den drei Parkhäusern der Innenstadt (Woldemei, Am Markt und Lippe Galerie). Dort betragen die Kosten für das Parken ab der ersten Minute 1,60 € bzw. 1,40 € pro Stunde.

Ratsfraktion Lippstadt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geiststraße 2 • 59555 Lippstadt

Elisabeth Körner

E-mail: fraktion@gruene-lippstadt.de

www.gruene-lippstadt.de



Die Nichtanhebung der Parkgebühren führt zudem zu erheblichen Mindereinnahmen, was sich die Stadt angesichts der von ihr ständig deutlich artikulierten angespannten Haushaltslage sicher nicht erlauben kann. Die letzte Änderung der Parkgebührenordnung liegt bereits mehr als acht Jahre zurück, so dass die Anpassung an das allgemeine Preisniveau überfällig ist. Dies gilt umso mehr, als die Stadt seit dem 01.01.2023 auf die erhobenen Parkgebühren auch noch 19 % Umsatzsteuer abzuführen hat. Es ist dem Steuerzahler nicht zu erklären, warum die Stadt diesen Umstand nicht durch eine entsprechende Erhöhung der Parkgebühren ausgleicht.

Für Autofahrer, die z. B. aus gesundheitlichen Gründen auf das Auto angewiesen sind, gibt es Parksonderrechte bei entsprechendem Schwerbehindertenausweis. Gerne können diesem Teil der Bevölkerung durch vermehrte Ausweisung von Behindertenparkplätzen und Ähnliches weitere Vorteile verschafft werden.

Anlage: Parkgebührenordnung, Stand 2017

Mit freundlichen Grüßen

Für die Fraktion

Elisabeth Körner

Wolfram Barkey

Modelle Parkgebührenstrukturen mit Berücksichtigung einer 20-minütigen Gebührenbefreiung

Zeitintervall	aktuelle Regelung 6 Min. = 10 Cent 1 Euro / Std.	Modell 1 5 Min. = 10 Cent 1,20 Euro / Std. + 20 %	Modell 2 4 Min. = 10 Cent 1,50 Euro / Std. + 50 %	Vorschlag B'90 / GRÜNE 10 Min. = 30 Cent 1,80 Euro / Std. + 80 %
20 Minuten	--	--	--	--
40 Minuten	0,33 Euro	0,40 Euro	0,50 Euro	0,60 Euro
1 Std.	0,67 Euro	0,80 Euro	1,00 Euro	1,20 Euro
1 Std. 20 Minuten	1,00 Euro	1,20 Euro	1,50 Euro	1,80 Euro
1 Std. 40 Minuten	1,33 Euro	1,60 Euro	2,00 Euro	2,40 Euro
2 Std.	1,67 Euro	2,00 Euro	2,50 Euro	3,00 Euro
2 Std. 20 Minuten	2,00 Euro	2,40 Euro	3,00 Euro	3,60 Euro
2 Std. 40 Minuten	2,33 Euro	2,80 Euro	3,50 Euro	4,20 Euro
3 Std.	2,67 Euro	3,20 Euro	4,00 Euro	4,80 Euro

Modelle Parkgebührenstrukturen ohne Berücksichtigung einer 20-minütigen Gebührenbefreiung

Zeitintervall	aktuelle Regelung 6 Min. = 10 Cent 1 Euro / Std.	Modell 1 5 Min. = 10 Cent 1,20 Euro / Std. + 20 %	Modell 2 4 Min. = 10 Cent 1,50 Euro / Std. + 50 %	Vorschlag B'90 / GRÜNE 10 Min. = 30 Cent 1,80 Euro / Std. + 80 %
20 Minuten	0,33 Euro	0,40 Euro	0,50 Euro	0,60 Euro
40 Minuten	0,67 Euro	0,80 Euro	1,00 Euro	1,20 Euro
1 Std.	1,00 Euro	1,20 Euro	1,50 Euro	1,80 Euro
1 Std. 20 Minuten	1,33 Euro	1,60 Euro	2,00 Euro	2,40 Euro
1 Std. 40 Minuten	1,67 Euro	2,00 Euro	2,50 Euro	3,00 Euro
2 Std.	2,00 Euro	2,40 Euro	3,00 Euro	3,60 Euro
2 Std. 20 Minuten	2,33 Euro	2,80 Euro	3,50 Euro	4,20 Euro
2 Std. 40 Minuten	2,67 Euro	3,20 Euro	4,00 Euro	4,80 Euro
3 Std.	3,00 Euro	3,60 Euro	4,50 Euro	5,40 Euro

Modelle Parkgebührenstruktur

Parkdauer bei Beibehaltung der 10-Cent-Taktung mit Berücksichtigung einer 20-minütigen Gebührenbefreiung

Gebühr	aktuelle Regelung 6 Min. = 10 Cent	Modell 1 5 Min. = 10 Cent + 20 %	Modell 2 4 Min. = 10 Cent + 50 %	Vorschlag B'90 / GRÜNE 10 Min. = 30 Cent + 80 %
gebührenfrei	20 Minuten	20 Minuten	20 Minuten	20 Minuten
10 Cent	26 Minuten	25 Minuten	24 Minuten	
20 Cent	32 Minuten	30 Minuten	28 Minuten	
30 Cent	38 Minuten	35 Minuten	32 Minuten	30 Minuten
40 Cent	44 Minuten	40 Minuten	36 Minuten	
50 Cent	50 Minuten	45 Minuten	40 Minuten	
60 Cent	56 Minuten	50 Minuten	44 Minuten	40 Minuten
70 Cent	1 Std. 2 Minuten	55 Minuten	48 Minuten	
80 Cent	1 Std. 8 Minuten	1 Std.	52 Minuten	
90 Cent	1 Std. 14 Minuten	1 Std. 5 Minuten	56 Minuten	50 Minuten
1 Euro	1 Std. 20 Minuten	1 Std. 10 Minuten	1 Std.	
1,10 Euro	1 Std. 26 Minuten	1 Std. 15 Minuten	1 Std. 4 Minuten	
1,20 Euro	1 Std. 32 Minuten	1 Std. 20 Minuten	1 Std. 8 Minuten	1 Std.
1,30 Euro	1 Std. 38 Minuten	1 Std. 25 Minuten	1 Std. 12 Minuten	
1,40 Euro	1 Std. 44 Minuten	1 Std. 30 Minuten	1 Std. 16 Minuten	
1,50 Euro	1 Std. 50 Minuten	1 Std. 35 Minuten	1 Std. 20 Minuten	1 Std. 10 Minuten
2,00 Euro	2 Std. 20 Minuten	2 Std.	1 Std. 40 Minuten	
2,50 Euro	2 Std. 50 Minuten	2 Std. 25 Minuten	2 Std.	
3,00 Euro	3 Std. 20 Minuten	2 Std. 50 Minuten	2 Std. 20 Minuten	

Modelle Parkgebührenstruktur

Parkdauer bei Beibehaltung der 10-Cent-Taktung ohne Berücksichtigung einer 20-minütigen Gebührenbefreiung

Gebühr	aktuelle Regelung 6 Min. = 10 Cent	Modell 1 5 Min. = 10 Cent + 20 %	Modell 2 4 Min. = 10 Cent + 50 %	Vorschlag B'90 / GRÜNE 10 Min. = 30 Cent + 80 %
10 Cent	6 Minuten	5 Minuten	4 Minuten	--
20 Cent	12 Minuten	10 Minuten	8 Minuten	--
30 Cent	18 Minuten	15 Minuten	12 Minuten	10 Minuten
40 Cent	24 Minuten	20 Minuten	16 Minuten	--
50 Cent	30 Minuten	25 Minuten	20 Minuten	--
60 Cent	36 Minuten	30 Minuten	24 Minuten	20 Minuten
70 Cent	42 Minuten	35 Minuten	28 Minuten	--
80 Cent	48 Minuten	40 Minuten	32 Minuten	--
90 Cent	54 Minuten	45 Minuten	36 Minuten	30 Minuten
1 Euro	1 Std.	50 Minuten	40 Minuten	--
1,10 Euro	1 Std. 6 Minuten	55 Minuten	44 Minuten	--
1,20 Euro	1 Std. 12 Minuten	1 Std.	48 Minuten	40 Minuten
1,30 Euro	1 Std. 18 Minuten	1 Std. 5 Minuten	52 Minuten	--
1,40 Euro	1 Std. 24 Minuten	1 Std. 10 Minuten	56 Minuten	--
1,50 Euro	1 Std. 30 Minuten	1 Std. 15 Minuten	1 Std.	50 Minuten
1,80 Euro	1 Std. 48 Minuten	1 Std. 30 Minuten	1 Std. 12 Minuten	1 Std.
2,00 Euro	2 Std. Minuten	1 Std. 40 Minuten	1 Std. 20 Minuten	
2,50 Euro	2 Std. 30 Minuten	2 Std. 5 Minuten	1 Std. 40 Minuten	
3,00 Euro	3 Std. Minuten	2 Std. 30 Minuten	2 Std.	

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 091/2024**

öffentlich

FB 6 / FD Grünflächen, Spielen und Sport

Auskunft erteilt: Herr Fachdienstleiter Kleineheilmann

Telefon: 02941 980-495

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss	06.03.2024
Haupt- und Finanzausschuss	11.03.2024
Rat	18.03.2024

TOP **Errichtung einer Freilaufzone für Hunde "Hundewiese" in Lippstadt**
hier: Anträge der CDU-Ratsfraktion, der SPD-Ratsfraktion sowie der
Ratsfraktion DIE LINKE jeweils v. 23.01.2024

Beschlussvorschlag**Beschlussvorschlag Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss:**

Dem in der Sitzung vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Freilaufzone für Hunde südlich des Westfriedhofes wird zugestimmt.

Beschlussvorschlag Haupt- und Finanzausschuss und Rat:

Für die Anlegung der Freilaufzone am Westfriedhof werden im Jahr 2024 Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 € benötigt. Die Haushaltsmittel sind außerplanmäßig bereitzustellen. Die Deckung erfolgt in voller Höhe durch die Investitionsmaßnahme I09021025 REGIONALE 2025 – NaturTalenteLippe.

- Anlage 1 - Antrag CDU-Ratsfraktion vom 23.01.2024
 Anlage 2 - Antrag SPD-Ratsfraktion vom 23.01.2024
 Anlage 3 - Antrag Ratsfraktion DIE LINKE vom 23.01.2024
 Anlage 4 - Ausbaukonzept

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

 Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? ja

Produkt: Öffentliche Grünflächen

Produkt-Nr.: 13.01.01

- ☐ Erträge und/oder Einzahlungen (notw. Erläuterungen grds. in der Sachdarstellung)
- ☒ Aufwendungen und/oder Auszahlungen

Belastung☐ Ergebnisplan☒ Finanzplan

Sachkonten:

Sachkonten: I13011...
Errichtung einer Freilaufzone f. HundeGesamtauszahlungen der
Maßnahme: 50.000 €
Eigenanteil:

Bezeichnung der Aufwendungen:

Bezeichnung der Auszahlungen:

Höhe der Aufwendungen:

Höhe der Auszahlungen:

Höhe der Verpflichtungs-
Ermächtigungen (VE):**Finanzierung**

- ☐ Aufwandsermächtigungen stehen zur Verfügung
- ☐ Aufwandsermächtigungen stehen nicht zur Verfügung
- ☐ Aufwandsermächtigungen stehen nur i.H.v. zur Verfügung:

- ☐ Finanzmittel stehen zur Verfügung
- ☒ Finanzmittel stehen nicht zur Verfügung
- ☐ Finanzmittel stehen nur i.H.v. zur Verfügung:

Folge:

- ☐ Überplanmäßige Aufwendungen:
- ☐ Außerplanmäßige Aufwendungen:

Folge:

- ☐ Überplanmäßige Auszahlungen:
- ☒ Außerplanmäßige Auszahlungen: in Höhe von 50.000 €
- ☐ Überplanmäßige VE:
- ☐ Außerplanmäßige VE:

Deckung

- ☐ Mehrerträge bei:
- ☐ Minderaufwand bei:

- ☐ Mehreinzahlungen bei:
- ☒ Minderauszahlungen bei: I09021025
REGIONALE 2025 – NaturTalentLippe
in Höhe von 50.000 €
- ☐ Einsparungen VE bei:

Mitzeichnung Bereich Finanzen:

Sachdarstellung

Mit Anträgen jeweils vom 23.01.2024 beantragen die CDU-Fraktion, die SPD-Fraktion und die Fraktion DIE LINKE, dass in der Sitzung des Bau- Umwelt- und Mobilitätsausschusses über die Möglichkeit der Errichtung einer Freilaufzone für Hunde beraten wird.

Grundsätzlich sind Hunde so zu halten, zu führen und zu beaufsichtigen, dass von ihnen keine Gefahr für Leben oder Gesundheit von Menschen oder Tieren ausgeht. Gemäß dem zurzeit geltenden Ortsrecht sind Hunde zur Vermeidung von Gefahren auf Verkehrsflächen innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile und in Anlagen an der Leine zu führen. Dies bedeutet, dass Hunde auch auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb im Zusammenhang bebauter Ortslage freilaufen dürfen, soweit sie den Straßenverkehr nicht beeinträchtigen. Dies kann beispielsweise auf Wirtschaftswegen in der Regel gefahrlos erfolgen. Voraussetzung für den Freilauf ist jedoch in jedem Fall, dass der Hund im Gehorsam steht. Einschränkungen ergeben sich hier lediglich im Bereich von Wäldern (Anleinpflcht abseits der Wege nach dem Landesforstgesetz) oder in ausgewiesenen Naturschutzgebieten (Anleinpflcht) bzw. Vogelschutzgebieten (Anleinpflcht während der Brutzeit).

Darüber hinaus können besondere Hundenauslaufflächen ausgewiesen werden, auf denen Hunde unangeleint geführt werden können. Ausgenommen hiervon sind sogenannte gefährliche Hunde (§ 3 Landeshundegesetz NRW) sowie Hunde bestimmter Rassen (§ 10 Landeshundegesetz NRW), sofern hier nicht im Einzelfall eine Befreiung von der grundsätzlichen Leinenpflicht erteilt wurde. Hierzu zählen Hunde, deren Gefährlichkeit (z. B. durch Beißvorfälle) im Einzelfall festgestellt wurde oder aufgrund der Rasse angenommen wird (z. B. Pitbull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bullterrier, Bullterrier sowie entsprechende Kreuzungen). Als Hunde sog. bestimmter Rassen gelten Hunde der Rassen Alano, American Bulldog, Bullmastiff, Mastiff, Mastino Espanol, Mastino Napoletano, Fila Brasileiro, Dogo Argentino, Rottweiler und Tosa Inu sowie entsprechende Kreuzungen.

Bereits seit dem Jahr 2001 steht auf der Nordseite der Esbecker Straße zum Grünen Winkel hin eine Freilaufzone für Hunde in einer Größe von 4.000 qm zur Verfügung. Weitere Freilaufzonen für Hunde wurden auf Grund fehlender geeigneter Flächen bisher nicht ausgewiesen. Dies wurde u.a. vom Bau- Umwelt- und Verkehrsausschuss in der Sitzung am 14.11.2018 entsprechend beschlossen.

Der Antrag der SPD-Fraktion schlägt nunmehr konkret die im anliegenden Lageplan dargestellte, ca. 15.000 qm große Fläche südlich des Westfriedhofs für die Anlegung einer Freilaufzone für Hunde vor.

Auf Grundlage des weiterhin rechtsverbindlichen Bebauungsplanes für den Bereich handelt es sich bei der Fläche um eine potentielle Erweiterungsfläche des Westfriedhofes. Die Erweiterungsfläche am Westfriedhof wird für Friedhofszwecke jedoch nicht benötigt, so dass eine Nutzung als Hundefreilauffläche grundsätzlich möglich wäre.

Darauf aufbauend hat die Verwaltung das anliegende Konzept für die Errichtung einer Freilaufzone für Hunde erstellt. Das Konzept sieht vor, dass der Zugang lediglich von der Straße "Auf dem Knappe" erfolgen soll. Eine Zugangsmöglichkeit vom Westfriedhof soll trotz des vorhandenen Tores bewusst nicht angeboten werden.

Das vorhandene Tor von der Straße Auf dem Knappe mit einer Breite von ca. 4 m soll lediglich für den Betrieb der Fläche genutzt werden, um eine Nutzung von privaten PKW zu unterbinden. Für eine Nutzung als Hundefreilaufzone ist daher der Einbau eines weiteren 1,25 m breiten Tores geplant.

Die Fläche ist insgesamt mit einem ca. 1,60 m hohen, gut erhaltenen Zaun eingezäunt, so dass eine Einzäunung des Geländes nicht mehr erfolgen muss. Lediglich auf der Westseite ist auf einer Länge von 60 m der vorhandene Zaun zum Westfriedhof zu versetzen.

Das Konzept sieht weiterhin vor, dass die Zuwegung der Fläche in einer Breite von 2,50 m gepflastert wird. Weiterhin sollten 2 Bänke, ein Mülleimer sowie ein Hundekotbeutelspender aufgestellt werden.

Die Fläche wurde seit einigen Jahren als extensive Wiesenfläche genutzt. Das vorliegende Konzept sieht vor, dass lediglich eine ca. 2.000 qm große Fläche intensiver gemäht werden müsste. Die restliche Fläche könnte auch zukünftig als extensive Wiesenfläche erhalten bleiben. Auch diese Fläche stünde den Hunden zum Auslauf jedoch grundsätzlich zur Verfügung.

Für die einmalige Anlegung der Freilaufzone wurden Kosten in Höhe von ca. 50.000 € kalkuliert. Die Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung, so dass die Mittel außerplanmäßig bereitgestellt werden müssen. Die Deckung soll in voller Höhe zunächst aus der Haushaltsposition 109021025 REGIONALE 2025 – NaturTalenteLippe gedeckt werden. Die Mittel sind in gleicher Höhe in die Haushaltsplanung der nächsten Jahre neu aufzunehmen.

Anlage 1

CDU Fraktion Lippstadt – Lange Str. 14 – 59555 Lippstadt

An
Bürgermeister
Herrn Arne Moritz

Peter Cosack
Fraktionsvorsitzender

23. Januar 2024

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Moritz,

bitte setzen Sie folgenden Antrag der CDU-Fraktion auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des zuständigen Fachausschusses:

Einrichtung einer umzäunten Hunde-Freilauffläche im Stadtgebiet von Lippstadt

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wo im Stadtgebiet eine Hunde-Freilauffläche auf einem umzäunten Gebiet zur Verfügung gestellt werden kann. Über das Ergebnis möge die Verwaltung im zuständigen Fachausschuss berichten.

Begründung:

Wie in jeder Stadt gibt es auch in Lippstadt zahlreiche Hundehalterinnen und -halter, die täglich Gassi mit ihren Hunden gehen. Meist werden hierzu die Grünanlagen in der nahen Umgebung aufgesucht. Allerdings müssen Hunde auch mal die Gelegenheit haben, sich ohne Leine so richtig austoben zu können. Hundehalterinnen und -halter, die keinen eigenen Garten haben, stehen daher regelmäßig vor der Frage, wo sie ihrem Hund diesen Auslauf bieten können. Wenngleich es außerhalb der Brut- und Setzzeit Freilaufflächen in Lippstadt wie den Grünen Winkel oder auch Wege entlang der Glenne gibt, haben alle Flächen gemein, dass sie nicht umzäunt sind und auch nicht ausschließlich von Hundehalterinnen und -halter genutzt werden. Dies hindert viele Hundebesitzer daran, die Hunde auf diesen Flächen von der Leine zu lassen, um mögliche Interessenkonflikte zu vermeiden.

Eine umzäunte Freifläche würde hier Abhilfe schaffen. Hundebesitzer hätten so ganzjährig die Möglichkeit, ihren Hunden ausreichend Freilauf zu ermöglichen. Die Hunde blieben auf einer umzäunten Wiese zudem im direkten Einflussbereich ihrer Besitzerinnen und Besitzer, wodurch sich etwaige Konflikte mit Spaziergängen, Joggen, Reitern oder Radfahrer von vornherein ausschließen ließen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Cosack

Lange Str. 14
59555 Lippstadt
Telefon: 02941 96 88 509
Fax: 02941 968 528

E-Mail: info@cdu-lippstadt.de
Homepage: www.cdu-lippstadt.de
Facebook: facebook.com/CDU.LP/
Instagram: [cdu_lippstadt](https://instagram.com/cdu_lippstadt)

23. Januar 2024

Anlage 2

SPD Fraktion Lippstadt Rathaus Postfach 25 70 59553 Lippstadt
HERRN

KLAUS FÜRSTENBERG

VORSITZENDER DES UMWELT-, BAU- UND MOBILITÄTAUSSCHUSSES

Herrn

Arne Moritz

Bürgermeister für die Verwaltung der Stadt Lippstadt

**Antrag für den Fachausschuss „Umwelt, Bau und Mobilität“ am
06.03.2024**

Beschlussantrag:

1. Die Stadt Lippstadt wird beauftragt, geeignete Flächen zum freien Auslauf für Hunde sogenannte Hundewiesen – im Stadtgebiet verteilt auszuweisen und sukzessive aufzubauen.
2. In einem ersten Schritt wird im Süden der Stadt eine Hundewiese auf dem Flurstück 73 (lt. Geoinformation der Stadt) im zweiten Quartal 2024 hergerichtet und zur Verfügung gestellt. Dabei werden Erfahrungen interessierter Hundebesitzer und Hundebesitzerinnen bei der Gestaltung mit aufgenommen, insbesondere hinsichtlich möglicher Trennung von kleinen und größeren Hunden oder einer Anlein- und Ableinzone im Bereich des Eingangs.

Begründung:

In Lippstadt gibt es eine Anleinplicht für Hunde. Dadurch können allerdings weder notwendige soziale Kontakte der Hunde untereinander gefördert noch ihr Bewegungsdrang ausreichend an der Leine ausgelebt werden. Diese Situation ist für die vielen Hundebesitzer und Hundebesitzerinnen unbefriedigend.

Die seitens der Stadt ausgewiesene Freilauffläche für Hunde im grünen Winkel ist nach Meinung u.a. auch von Fachleuten nicht geeignet und belästigt zum Teil andere Nutzer und Nutzerinnen. So ist die Fläche besonders uneben, wird häufiger überflutet und ist – wohl das wichtigste Argument – nicht eingezäunt. Von daher gibt es de facto keine Hundewiese.

Die Lage des Flurstückes südlich und angrenzend an den Westfriedhof und an zwei Seiten umschlossen von der Straße „Auf dem Knappe“ ist bereits eingezäunt. Es gibt einen separaten Zugang an der Ostseite der Straße. Parkplätze stehen ausreichend am Westfriedhof zur Verfügung. Der Abstand zur Wohnbebauung ist nach allen Seiten ausreichend. In einem ersten Schritt wäre lediglich die Errichtung einer Anlein- bzw. Ableinzone erforderlich.

Eine Initiative von Hundebesitzern und Hundebesitzerinnen wäre bereit, diese Arbeiten mit zu unterstützen.

Mehrere Nachbarkommunen haben gute Erfahrungen mit der Errichtung sogenannter Hundewiesen gemacht zur Zufriedenheit aller.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Jens Behrens". Below the signature, the name "Jens Behrens" is printed in a bold, black, sans-serif font.

Vorsitzender

Marianne Schobert

Geschäftsführerin

An die
Stadt Lippstadt
Bürgermeister Arne Moritz
Ostwall 1
59555 Lippstadt
per E-Mail an sitzungsdienst@lippstadt.de



Ratsfraktion Lippstadt

% Michael Bruns
Nußbaumallee 45
59557 Lippstadt
fraktion@die-linke-lippstadt.de

Hundewiesen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!
Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Fürstenberg!

Die Fraktion DIE LINKE beantragt das Thema Hundewiesen erneut auf die Tagesordnung des Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschusses am 06.03.2024 zu nehmen. Zuletzt beschäftigte sich der Ausschuss im November 2018 auf Antrag der LINKEN fruchtlos und abschlägig mit dem Thema. **Die Fraktion DIE LINKE beantragt erneut, dass die Verwaltung die Einrichtung von öffentlichen, eingezäunten Hundewiesen prüfen soll.** Es sollten zeitnah Hundewiesen eingerichtet werden. Wo sind geeignete Flächen? (Wir hatten damals u. a. beim Sport- und Freizeitpark Wohnpark Süd vorgeschlagen.)

Es gilt eine Anleinpflcht für Hunde auf öffentlichen Verkehrsflächen und in Anlagen. Hundehalter*innen sollten jedoch die Möglichkeit haben, ihren Tieren artgerechte Bewegungsmöglichkeiten zu bieten, ohne andere zu gefährden.

Die einzige städtische Hundewiese im Grünen Winkel an der Esbecker Straße ist je nach Jahreszeit wegen Überschwemmung oder Vereisung nicht als Hundewiese nutzbar. Sie ist auch nicht eingefriedet, so besteht für den Verkehr auf den angrenzenden Wegen im Grünen Winkel und auf der Esbecker Straße eine Gefährdung durch frei laufende Hunde. Hundehalter*innen können deshalb ihre Tiere nicht unbeschwert von der Leine lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Lippstadt, 23.01.2024

Michael Bruns,
Fraktionsvorsitzender DIE LINKE
Telefon 0170 7545045



Anlage 4

Einflügeliges Eingangstor
Breite 1,25 m

Pflasterfläche
ca. 210 m²

Mobiliar
(Bänke/ Mülleimer/
Hundekotbeutelspender)

Westfriedhof

Umsetzung des vorh. Zaun
ca. 60 m

Kurz gemähte Hundewiese
ca. 2.000m²

 STADTLIPPSTADT Fachdienst Grünflächen	
BAUVORHABEN Erweiterungsfäche Westfriedhof gepl. Hundewiese	
PLANINHALT Vorentwurf	DATUM 26.02.2024
ANMERKUNG	SACHBEARBEITER FD 67/ MR
DATEI C:\bau\sch\planung\all\bauplan\... nr 2\wpd	GEZEICHNET FD 67/ Lie MR
	MASSSTAB 1:1000

STADT **LIPPSTADT****Vorlage Nr. 081/2024**

öffentlich

FB 6 / FD Stadtplanung und Umweltschutz

Auskunft erteilt: Frau Hövel

Telefon: 02941/980-441

Beratungsfolge**Sitzungstermin**

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP**Sachstandsbericht zur Einrichtung von Fahrradstraßen****Inhalt der Mitteilung**

Der Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss hat sich in vergangenen Sitzungen bereits mehrmals mit dem Thema Fahrradstraßen befasst. Nach negativer Beurteilung der Ausweisung von Fahrradstraßen in der Altstadt ist die Verwaltung weiterhin damit befasst, weitere Straßen auf ihre Eignung als Fahrradstraße hin zu überprüfen.

Am Weinberg

In der Zwischenzeit konnte die Straße Am Weinberg mit ihrer hohen Netzbedeutung im städtischen Radverkehrsnetz als wichtige Ost-West-Verbindung als zukünftige Fahrradstraße ermittelt werden. Im Rahmen der geplanten grundlegenden Erneuerung wurde die Möglichkeit genutzt, die zukünftige Straßengestaltung an die Erfordernisse einer komfortablen Fahrradstraße anzupassen. Der entsprechende Beschluss wurde in der Sitzung des UBMA am 24.01.2024 gefasst (Vorlage Nr. 015/2024).

Die Straße Am Weinberg wird künftig wie folgt als Fahrradstraße markiert: die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr erfolgt in Form einer unterbrochenen Breitstrichmarkierung (0,25 m) im Verhältnis 0,5/0,5. Piktogrammketten mit dem Symbol Fahrrad werden in beiden Fahrtrichtungen markiert. Zu Beginn und nach Einmündungen erfolgt die Bodenmarkierung des Zeichens 244 StVO (Fahrradstraße).

Esbecker Straße / Salzkottener Straße

Nach dieser Markierungsvorlage soll auch die bestehende Fahrradstraße Esbecker Straße/Salzkottener Straße markiert werden. Im Zuge der Neubaumaßnahme der Lippe- und Lippeumflutbrücke der B55 war die Fahrradstraße aufgrund des massiven Baustellenverkehrs aufgehoben worden. Nach Abschluss der Bauarbeiten konnte die Fahrradstraße auf dem Abschnitt Lüningsstraße bis Am Mondschein Anfang Dezember 2023 wieder eingerichtet werden. Bisher wurde die Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen 244 StVO verdeutlicht. Nun soll folgende Markierung zusätzlich aufgebracht

Beratungsergebnis

Unterschrift

Ergänzungsblatt

werden: Bodenmarkierung des Zeichens 244 StVO zu Beginn der Fahrradstraße östlich der Einmündung Lüningsstraße sowie westlich der Einmündung Am Mondschein. Gleichzeitig sollen Piktogrammketten mit dem Symbol Fahrrad in beiden Fahrtrichtungen den Verlauf der Fahrradstraße verdeutlichen.

Kastanienweg / Im grünen Winkel

Auch die bestehende Fahrradstraße Kastanienweg und Im grünen Winkel sollen zum jeweiligen Beginn die Bodenmarkierung des Zeichens 244 StVO erhalten und mit Piktogrammketten mit dem Symbol Fahrrad in beiden Fahrtrichtungen den Verlauf der Fahrradstraße verdeutlichen. Die Straße Im grünen Winkel erhält ggf. zusätzlich die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr in Form einer unterbrochenen Breitstrichmarkierung (0,25 m) im Verhältnis 0,5/0,5, weil dort mit häufigen Parkwechsellvorgängen zu rechnen ist.

Goethestraße / Bruchbäumer Weg

Aktuell erfolgte die Überprüfung der Goethestraße sowie des südlichen Abschnitts des Bruchbäumer Weges im Hinblick auf die Geeignetheit als Fahrradstraße. Gemeinsame Begehungen beider Straßen durch die Fachdienste 32 und 61 sind erfolgt. Hierbei wurden u.a. mögliche Gestaltungselemente (Markierung Sicherheitstrennstreifen, Kennzeichnung der Einmündungen/Kreuzungen etc.) erörtert. Eine Prüfung der konkreten und genauen Breiten stand zu diesem Zeitpunkt noch aus.

Darüber hinaus wurden jeweils die folgenden Anordnungsvoraussetzungen geprüft:

- Erforderlichkeit der Anordnung (§ 45 Abs. 1 S. 1 und Abs. 9 Satz 1 StVO)
- Netzbedeutung für den Radverkehr
- Erforderlichkeit der Kfz-Freigabe / alternative Verkehrsführung
- Kfz-Belastung
- Querschnitt / Fahrgassenbreiten (gem. RAST und Leitfäden).

Dabei ist wichtig zu berücksichtigen, dass die konkrete Ausgestaltung einer Fahrradstraße bisher nicht in der StVO enthalten ist. Zahlreiche Leitfäden verschiedener Forschungs-institute oder Interessensgruppen existieren mittlerweile in der Praxis, die vor allem das Ziel verfolgen, einheitliche Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen zu etablieren. Neben Hinweisen zur Gestaltung enthalten die Leitfäden aber auch Empfehlungen entsprechender Querschnitte. Für NRW wurde der AGFS-Leitfaden zur Vereinheitlichung der Gestaltung von Fahrradstraßen durch das MUNV empfohlen. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass die in den Leitfäden enthaltenen – zum Teil nicht StVO-konformen – Maßnahmen bislang noch nicht in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufgenommen wurden.

Ergebnisse Goethestraße*Erforderlichkeit der Anordnung*

Hohe Netzbedeutung im Radverkehrsnetz bei aktuell fehlender komfortabler Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt zwischen Altstadt und den nördlichen Wohnquartieren (Neubaugebiete Auf dem Rode und Von-Are-Straße).

Ergänzungsblatt*Netzbedeutung*

Die grundsätzliche Eignung im Hinblick auf die Netzbedeutung der Goethestraße für den Radverkehr wurde in einem gemeinsamen Abstimmungsgespräch unter Teilnahme der Fachdienste 32, 61, 66 und 67 bestätigt. Obwohl die Straße am östlichen Rand der Neubaugebiete Auf dem Rode und Von-Are-Straße liegt, stellt sie eine durchgängige und grundsätzlich attraktive Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Verbindung zur Innenstadt dar (s.o.).

Erforderlichkeit Kfz-Freigabe / alternative Verkehrsführung

Die Freigabe für den Kfz-(Anlieger-)Verkehr ist zwingend erforderlich, da sowohl Anwohnerparken als auch Parken durch Mitarbeiter des Ev. Krankenhauses in der Goethestraße stattfinden. Durchgangsverkehre sind nach Einschätzung des FD 32 von nur sehr geringer Bedeutung. Für den Kfz-(Durchgangs-)Verkehr steht mit der Wiedenbrücker Straße (K 75) eine adäquate Alternativverbindung zur Verfügung.

Kfz-Belastung

Die RAST sieht die Einrichtung von Fahrradstraßen bis zu einer Verkehrsstärke von etwa 400 Kraftfahrzeugen in einer Stunde vor. Eine durchgeführte Seitenradarmessung im August 2023 bzw. Januar 2024 brachte folgendes Ergebnis:

Abschnitt südl. Barbarossastraße: Spitzenstunde ca. 130 Kfz/h

Abschnitt nördl. Barbarossastraße: Spitzenstunde ca. 165 Kfz/h

Querschnitt / Breiten der Fahrgassen

Laut einer Entscheidung des VG Hannover ist bei zugelassenen Kraftfahrzeugen in einer Fahrradstraße besonders auf die Breiten der Fahrgasse zu achten. Mit der Fahrgasse ist die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite nach Abzug von Parkflächen gemeint.

Der AGFS-Leitfaden sieht für Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr und Parken eine Mindestfahrgassenbreite von 4,00 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz vor. Auch der Difu-Leitfaden nennt eine Regelbreite von 4,00 m, um den Begegnungsfall Rad + Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße zu gewährleisten. Allerdings sollen „unter beengten Verhältnissen oder bei geringen Verkehrsstärken auch schmalere Fahrgassen“ in Betracht kommen können. Diese gehen aber in der Regel „mit einem Komfortverlust für den Radverkehr einher“. Beschrieben werden mögliche Mindestbreiten von 3,5 m für die Fahrgasse und jeweils 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Die Anwendung dieser Mindestbreiten sollte aus Sicht des FD 32 aber nur in kurzen Abschnitten bzw. im Bereich von Engstellen in Betracht gezogen werden.

Im Abschnitt zwischen Am Nordbahnhof und Barbarossastraße (Abschnittslänge ca. 430 m) werden auf ca. $\frac{3}{4}$ der gesamten Länge (315 m) maximal die Mindestbreiten von 3,50 m erreicht, in mehreren Abschnitten werden diese jedoch sogar geringfügig unterschritten. Die Fahrgassenbreiten variieren bei beidseitigem Parken und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zwischen 3,41 m - 3,52 m. Auch nördlich der Barbarossastraße bis zur Einmündung Bastertweg kann in keinem Abschnitt das Regelmaß von 4,00 m gewährleistet werden. Die Fahrgassenbreiten variieren hier zwischen nur 3,43 m – 3,64 m. Erst nördlich des Bastertweges belaufen sich die Fahrgassenbreiten auf > 4,87 m.

Die verfügbaren Fahrgassenbreiten könnten mithilfe von einseitigen Parkverboten deutlich vergrößert werden, sodass dann die notwendigen Breiten für eine Fahrradstraße

Ergänzungsblatt

zur Verfügung stehen würden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Verdrängungseffekte in die ohnehin bereits ebenfalls stark durch Parken belasteten Nebenstraßen zur Folge hätte.

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht ist aufgrund der Fahrgassenbreiten und vor dem aktuellen Hintergrund der unklaren Rechtslage (s. Ausführungen oben) von der Anordnung einer Fahrradstraße für die Goethestraße abzusehen.

Ergebnisse Bruchbäumer Weg

Die Prüfung erfolgte ausschließlich für den südlichen Abschnitt des Bruchbäumer Weges. Der nördlich der Barbarossastraße gelegene Teil der Straße ist als verkehrsberuhigter Wohnbereich durch Zeichen 325 StVO ausgewiesen. Hier gilt für alle Verkehrsteilnehmer grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit. Die Anordnung einer Fahrradstraße hätte hier eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Folge; eine Akzeptanz auf Seiten der Anwohner wäre fraglich. Die hier vorgestellten Ergebnisse beziehen sich also auf den Abschnitt südlich der Barbarossastraße.

Erforderlichkeit der Anordnung

Hohe Netzbedeutung im Radverkehrsnetz bei aktuell fehlender komfortabler Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt zwischen Altstadt und den nördlichen Wohnquartieren (Neubaugebiete Auf dem Rode und Von-Are-Straße).

Netzbedeutung für den Radverkehr

Die grundsätzliche Eignung im Hinblick auf die Netzbedeutung des südlichen Bruchbäumer Weges für den Radverkehr wurde in einem gemeinsamen Abstimmungsgespräch unter Teilnahme der Fachdienste 32, 61, 66 und 67 bestätigt. Obwohl die Straße am östlichen Rand des Neubaugebietes Auf dem Rode liegt, stellt sie eine durchgängige und grundsätzlich attraktive Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Verbindung zur Innenstadt dar (s.o.).

Erforderlichkeit der Kfz-Freigabe / alternative Verkehrsführung

Die Kfz-Freigabe ist aufgrund der Wohnbebauung insbesondere für Anwohner/Anlieger erforderlich.

Kfz-Belastung

Eine durchgeführte Seitenradarmessung im August 2023 zeigte im Ergebnis eine spitzenstündliche Verkehrsstärke von ca. 150 Kfz/h.

Querschnitt / Breiten der Fahrgassen

Die Fahrgassenbreiten liegen mit Maßen zwischen 2,86 m – 2,94 m neben dem beidseitigen Parken weit unter dem geforderten Mindestmaß. Auch hier könnten die verfügbaren Fahrgassenbreiten mithilfe von einseitigen Parkverböten deutlich vergrößert werden. Es ist ebenfalls davon auszugehen, dass das Verdrängungseffekte in die ohnehin bereits ebenfalls stark durch Parken belasteten Nebenstraßen zur Folge hätte.

Die Anordnung einer Fahrradstraße für den südlichen Abschnitt des Bruchbäumer Weges scheidet aktuell aufgrund der verfügbaren Fahrgassenbreiten aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht ebenfalls aus.

Ergänzungsblatt

Friedrichstraße

In weiterer Prüfung befindet sich aktuell die Friedrichstraße, für die gleichzeitig ein neuer Straßenentwurf entwickelt wird. Hintergrund ist die geplante Umgestaltung der Grünflächen nach dem Tornado-Ereignis sowie die erforderliche grundhafte Sanierung des Straßenbaus. Sobald die Entwurfsplanung abgeschlossen ist, wird die Friedrichstraße inkl. der Fahrradstraßen-Thematik in den Fachausschüssen beraten werden.



STADTLIPPSTADT

Vorlage Nr. 078/2024

öffentlich

FB 6 / Stadtentwicklung und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Fachbereichsleiter Horstmann

Telefon: 02941 980-425

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss

06.03.2024

TOP

Entwicklung Quartier Südliche Altstadt

Inhalt der Mitteilung

In dieser Vorlage soll über den aktuellen Stand der Maßnahmen des **Quartiers Südliche Altstadt** informiert werden.

REGIONALE Südwestfalen 2025

Das Projekt „Quartier Südliche Altstadt (QSA)_Impulse, die verbinden“ ist von der Südwestfalen Agentur im Rahmen der REGIONALE Südwestfalen 2025 mit dem dritten und somit letzten Stern ausgezeichnet worden. Die Sterne stehen symbolisch für den Qualifizierungsprozess, den die REGIONALE-Projekte durchlaufen. Mit dieser Vergabe wurde die Realisierungsfähigkeit der vier REGIONALE-Projekte Stadthausneubau, Mobilitäts-Hub, Quartiersplatz und „Ergänzender Stadtbaustein“ von der Region bestätigt. Der Qualifizierungsprozess konnte damit erfolgreich abgeschlossen werden. Für das Projekt „Ergänzender Stadtbaustein“ auf den städtischen Flächen westlich des Depots soll in diesem Jahr das Werkstattverfahren anlaufen. In diesem Verfahren sollen die Nutzungen und das Bauprogramm für diese Flächen definiert werden.

Infos unter:

https://www.regionale-suedwestfalen.com/projekt/quartier-suedliche-altstadt-qa_impulse-die-verbinden/

Bodenmanagement Bau der Baustraße (Jakob-Koenen-Straße)

Aufgrund der historischen Nutzung des Areals ehem. Güterbahnhof war es notwendig, Bodenverunreinigungen zu beseitigen und die für die ursprüngliche Nutzung notwendige Boden-Aufhöhung des Geländes abzutragen. Dazu wurden in den letzten Monaten große Mengen Boden abgefahren. An vier sogenannten Hotspots wurde der verunreinigte Boden entsorgt.

Beratungsergebnis

 Unterschrift

Ergänzungsblatt

Das Bodenmanagement ist mittlerweile weitgehend abgeschlossen. Letzte Bodenmassen werden abgefahren, wenn die Tiefbauarbeiten der Stadtentwässerung und der Stadtwerke in der Klosterstraße beendet worden sind und dadurch eine ungehinderte Abfahrt Richtung Westen gewährleistet wird.

Die Maßnahme zum Bodenmanagement wurde zu 80 % durch den AAV Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung bezuschusst. Der Rat der Stadt hatte hierzu zwei Verträgen zwischen dem Verband AAV und der Stadt Lippstadt zugestimmt.

Weiter wurden im rückwärtigen Bereich der Hospitalstraße einige Gebäudeteile (u.a. der hintere Teil des ehemaligen Wohnheims) zurückgebaut. Diese Flächen werden für die Zeit des Stadthausneubaus u.a. für die Baustellencontainer genutzt. Später kann auf diesen Flächen der „Ergänzende Stadtbaustein“ entstehen.

Ergänzender Stadtbaustein

Westlich an das neue städtische Museumsdepot anschließend befinden sich die weiteren, noch nicht aufbereiteten und teilweise abgängigen Teile des städtischen Gebäudeensembles an der Hospitalstraße, welches sich durch seine kultur- und industrie-geschichtliche Bedeutung auszeichnet, andererseits aber durch einen starken Rückseitencharakter sowie durch alte und verfallene Schuppen charakterisiert ist. Im Zuge der städtebaulichen Planung des Quartiers soll auch hier zukünftig ein Impuls der Aufwertung gegeben werden. Der alte Produktionsstandort im QSA soll vis-a-vis zum Stadthausneubau mit Anbindung an den Quartiersplatz durch die Etablierung eines ergänzenden Stadtbausteins nachgenutzt werden. Dabei soll die Nutzung durch ein Werkstattverfahren entwickelt werden. In diesem Verfahren gilt es auch, die kulturgeschichtliche Bedeutung dieses Standortes zu thematisieren.

Cappelstraße Süd

Die Entwürfe für die Erschließungsmaßnahmen im Bereich des “Quartiers Südliche Altstadt” (u.a. Ausbau der Jakob-Koenen-Straße, Stadthausplatz und Dr.-Barbara-Christ-Straße) wurden in den Sitzungen des UBMA am 16.02.2023 und 24.05.2023 beraten und beschlossen.

Aufbauend auf diesen Beschlüssen erfolgen zurzeit am südlichen Ende der Cappelstraße (Kreuzungspunkt Hospitalstraße / Bahnhofstraße) die ersten Straßenausbau-maßnahmen. Diese Arbeiten werden im März abgeschlossen.

Dazu wurden Ende 2023 durch die Stadtentwässerung Lippstadt AöR und die Stadtwerke Lippstadt GmbH verschiedene Kanalarbeiten und Leitungsarbeiten durchgeführt und der Straßenverlauf der neuen Linienführung angepasst. Mit einem Verschwenk über den ehemaligen Parkplatz im Kreuzungsbereich Cappelstraße / Hospitalstraße wird zukünftig die Verbindung in Richtung Süden mit Anschluss an die künftige Jakob-Koenen-Straße geschaffen.

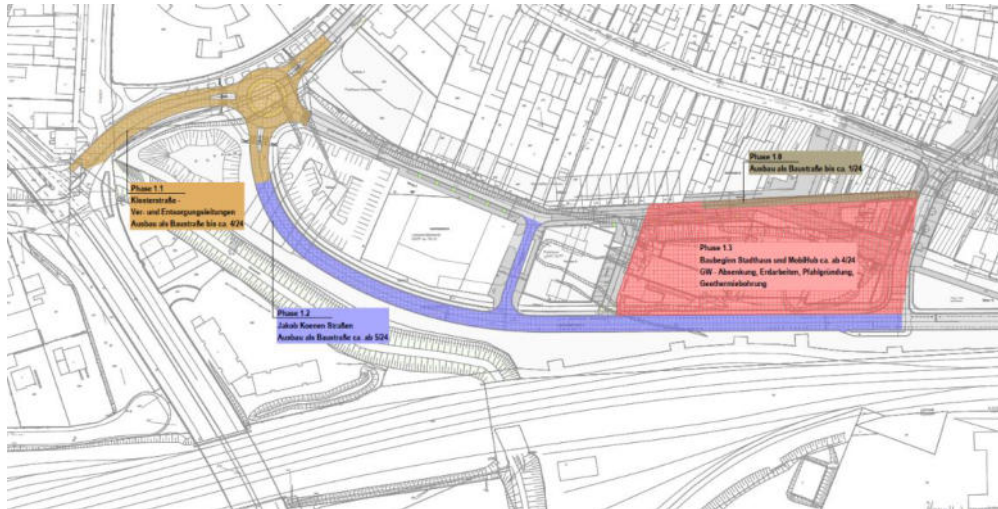
Klosterstraße

Zur technischen Erschließung des “Quartiers Südliche Altstadt” (Ver- und Entsorgung) ist es notwendig, die entsprechenden Leitungen und Kanäle in der Klosterstraße anzupassen und in das Gebiet des ehem. Güterbahnhofs zu führen. Die Ver- und Entsorger stellen damit die Erschließung des Quartiers sicher. Dazu wurde Ende Januar der östliche Teil der Klosterstraße bis zur Einmündung Stirper Straße gesperrt. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende März andauern.

Ergänzungsblatt

Als nächster Schritt wird von der Klosterstraße entlang der Bahnlinie bis zum Baufeld des künftigen Stadthauses eine Baustraße hergerichtet. Diese Baustraße ist die erste Grundlage für den späteren Ausbau der Jakob-Koenen-Straße. Die Fortführung der Baustraße Richtung Osten erfolgt, sobald durch das Baufeld des Stadthausneubaus die Trasse der Jakob-Koenen-Straße nicht mehr belegt wird.

Phasen-Plan



Bau eines Seniorenheims an der Bahnhofstraße

Ein privater Investor hat hier mit der Errichtung eines Seniorenheims begonnen. Die Rohbauarbeiten laufen, was ein weiterer positiver Baustein zur Entwicklung des QSA darstellt.

Bau des Stadthauses mit Parkhaus und Mobilitäts-Hub

Die Baugenehmigungen für die drei Projekte Stadthaus, Parkhaus und Mobilitäts-Hub liegen vor. Ausschreibungen, wie für die Errichtung der Geothermie, die Wasserhaltung und für den Tiefbau des Stadthauses sind vollzogen. Die Ausschreibungsergebnisse sind sehr zufriedenstellend. Mit den ersten Arbeiten (Wasserhaltung und Tiefbau) sollen im Mai 2024 mit einem "ersten Spatenstich" begonnen werden. Insgesamt müssen lt. aktueller Planung 36 Gewerke, zum großen Teil europaweit, ausgeschrieben werden. Der derzeitige Zeitplan sieht einen Abschluss der Bauarbeiten für Ende 2027 vor. Es ist geplant, das Parkhaus, im Gegensatz zum Stadthaus, als funktionale Ausschreibung für einen Generalunternehmer auszuschreiben.

Der weitere Bauzeitenplan beinhaltet folgende Schritte:

- Tiefbauarbeiten März 2024 bis Oktober 2024
- Rohbau August 2024 bis Anfang 2026
- Innenausbau Anfang 2026 bis 2027
- Fertigstellung Ende 2027.

Die Stadthauskommission wird weiterhin über die Planungs- und Bauprozesse informiert.