

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
25.11.2020

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Planen und Bauen	09.12.2020	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	17.12.2020	Entscheidung

Loddeallee/Mühlenplatz: Aufwertung im Sinne der Fußverkehrsstrategie

Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt, den Bereich rund um das Walkenbrückentor entsprechend der im Sachverhalt beschriebenen Variante 1 zu sanieren.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

Beschluss des Rates vom 27.02.2020 - TOP 4 „Bausteine für Fußverkehrsstrategien - Coesfeld als Modellstadt: Handlungsempfehlungen“ (Vorlage: 260/2019):

Beschluss 5: (Zum Maßnahmenvorschlag 7 „Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Loddeallee/Billerbecker Straße)

„Die Verwaltung wird beauftragt,

- *die Kosten für den Austausch des Pflasters zu ermitteln und in den Haushaltsentwurf 2020 einzustellen,*
- *die rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen für die Markierung von Fußgängerüberwegen in den freien Rechtsabbiegern neben den Dreiecksinseln gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und Kreispolizeibehörde und dem Straßenbaulastträger zu beurteilen und*
- *den Umbau der kompletten Kreuzung in die Diskussionen im Rahmen des Masterplanes Mobilität einzubringen.“*

Die aktuelle Vorlage bezieht sich auf den ersten Spiegelstrich des Beschlusses vom 27.02.2020. Grundlage waren die Ergebnisse des Fußverkehrschecks zum Bereich Walkenbrückentor:

„Das Walkenbrückentor weist drei relativ enge Durchgänge auf, wobei die beiden seitlichen, kleineren Durchgänge lediglich über eine Breite von 1,5 m verfügen. Diese Breiten sind für die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr ungeeignet, zumal ja ein Ausweichen innerhalb des Durchgangs nicht möglich ist. In der Praxis werden die seitlichen Durchgänge aber sehr häufig von Radfahrern benutzt.“

Östlich des Tors (Loddeallee) verfügt die Fahrbahn über glatten Asphaltbelag, die Gehwege sind hier gepflastert. Westlich des Tors (Mühlenplatz) ist der Vorplatz einheitlich grob gepflastert. Die Belagoberflächen sind somit für das Radfahren etwas komfortabler auf der Fahrbahn (mittleres Tor) – aus dem Belag lässt sich somit keine Erklärung ableiten, weshalb die seitlichen Tore bevorzugt werden. Diese Situation wurde durch die Teilnehmer des Checks sehr unterschiedlich wahrgenommen. Einstimmig wurde hingegen das grobe Straßenpflaster als schwierig für Rollstuhlfahrer und Rollator bewertet. Auch erkannten die meisten den Bedarf, das Parken auf dem Platz westlich vor dem Tor eindeutiger zu regeln. Insgesamt würde die Verkehrssituation im Alltag aber gut funktionieren, würden hier alle Verkehrsteilnehmer gegenseitig Rücksicht nehmen.

Um den Radverkehr eindeutig auf der Fahrbahn durch das mittlere Tor zu führen, sollten die seitlichen Durchgänge in beiden Richtungen entsprechend als Fußweg (Zeichen 239) ausgeschildert werden. Ergänzend könnte das Zeichen Radfahrer auf der Fahrbahn vor dem mittleren Tor markiert werden, wiederum für beide Fahrtrichtungen, also östlich und westlich vor der mittleren Tordurchfahrt.“

2. Erläuterungen:

Die Ausschilderung der seitlichen Durchgänge als Fußweg (Zeichen 239) wurden durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet und inzwischen umgesetzt. Die Markierung von Fahrradpiktogrammen außerhalb von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn ist nach den Bestimmungen der StVO nicht zulässig. Die aktuelle Vorlage beschäftigt sich mit dem Austausch des Pflasters zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Verdeutlichung der Wegeverläufe.

Die Kosten für den Austausch des Pflasters wurden in drei Varianten ermittelt. Das alleinige Verfugen des aktuellen Pflasterbelags bringt keine Verbesserung der Gesamtsituation, da es im Belag eine Vielzahl deutlicher Schadstellen gibt. Aus bautechnischer Sicht muss das vorhandene Pflaster zwingend aufgenommen werden und der Unterbau saniert werden, um eine nachhaltige Verbesserung zu erzielen. Daher wurden diese Arbeitsschritte in allen drei Varianten berücksichtigt:

Variante 1:

In den Flächen 1 bis 11: Ausbau des vorhandenen Pflasters, Sanierung des Unterbaus, Schneiden des Pflasters, Einbau des geschnittenen Pflasters in der gesamten Fläche.

Bruttokosten: 285.000 €

Variante 2:

In den Flächen 1 bis 11: Ausbau des vorhandenen Pflasters, Sanierung des Unterbaus, Einbau von hochwertigem Betonsteinpflaster, welches der besonderen Situation gerecht wird.

Bruttokosten: 173.000 €

Variante 3:

In den Flächen 1 bis 11: Ausbau des vorhandenen Pflasters, Sanierung des Unterbaus; in den Flächen 8 bis 11: Schneiden des Pflasters, Einbau des geschnittenen Pflasters; in den Flächen 1 bis 7: Einbau des ursprünglichen Pflasters.

Bruttokosten: 116.000 €

In den Varianten 1 und 2 wird durch den Austausch des Pflasters in der gesamten Fläche nicht nur die Begehbarkeit und Berollbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren verbessert, sondern auch die Befahrbarkeit für Radfahrer. Dies wäre ein weiterer Baustein, um die Radfahrer zum Fahren auf der Fahrbahn zu motivieren. Heute nutzen diese häufig die schmalen Tordurchgänge (weil hier ebeneres Pflaster liegt) und bleiben dann bis zur Ampelanlage auf dem Gehweg. Erklärtes Ziel zur Vermeidung von Unfällen ist die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn. Bei der Variante 2 ist zu berücksichtigen, dass zu dieser

Variante zunächst eine negative Stellungnahme des Referats Praktische Denkmalpflege des LWL vorliegt:

„Meiner Einschätzung nach müsste das historische Pflaster im Zusammenhang mit der Toranlage erhalten bleiben. Denn es gehört zur unmittelbaren Umgebung und ist in seiner Art prägend, auch wenn es nicht im Eintragungstext erwähnt ist.

Die Qualität des Kopfsteinpflasters kann oft durch ein Verfüllen der tiefen und breiten Fugen verbessert werden. Eine Barrierefreiheit für Fußgänger muss in der Regel nicht flächendeckend, sondern nur in ausgewählten Teil-Bereichen hergestellt werden.“

Für eine denkmalrechtliche Erlaubnis ist das Benehmen des LWL erforderlich. Insofern müssten bei einer Entscheidung für die Variante 2 zunächst weitere Abstimmungsgespräche mit dem LWL geführt werden. Die Variante 3 sieht geschnittenes Pflaster mit einer glatten Oberfläche nur im Verlauf der Fußgängerwegebeziehungen vor. Für den Radverkehr bringt diese Lösung keine Vorteile, allerdings ist sie deutlich kostengünstiger.

3. Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung spricht sich für die Umsetzung der Variante 1 mit einer komplett glatten Oberfläche aus geschnittenem Natursteinpflaster aus. Den Argumenten der Denkmalpflege wird gefolgt. Bei dem Bereich rund um das Walkenbrückentor handelt es sich um das wichtigste, erhaltene Altstadtquartier Coesfelds. Insofern scheidet der Einbau von Betonsteinpflaster an dieser Stelle aus. Der Straßenzug Loddeallee/Mühlenstraße bildet eine wichtige Radwegeverbindung (innerörtliche Fortführung einer Veloroute aus dem Radverkehrsnetz des Kreises). Neben der Förderung des Fußverkehrs sollte daher hier auch der Förderung des Radverkehrs ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt werden. Nur die Variante 1 wird den Aspekten des Denkmalschutzes und der Nahmobilitätsförderung gerecht. Weitere Straßenzüge mit vergleichbarer Bedeutung für den Denkmalschutz und die Nahmobilität gibt es in Coesfeld nicht. Insofern wird mit einer Entscheidung für Variante 1 kein Präzedenzfall geschaffen, der automatisch auf andere Bereiche übertragen werden müsste. Bezogen auf eine Lebensdauer von 40 Jahren hält die Verwaltung die resultierenden Mehrkosten für vertretbar. Die Maßnahme sollte im nächsten Jahr umgesetzt werden, um die Bauarbeiten an den Immobilien „Valkenhof“ und „Hotel zur Mühle“ nicht zu behindern und den Betrieb nach einem Umbau dieser Immobilien nicht direkt durch eine Straßenbaustelle zu behindern.

Anlagen:

Lageplan „Flächen“