

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

02.04.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

11.04.2024

25.04.2024

Vorberatung

Entscheidung

Sanierung der Kupferstraße

Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Anlieger-Informationsveranstaltung vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken in Bezug auf das Thema „Wiederherstellung der Fahrbahn und der Gehwege“ wird gemäß der im Sachverhalt enthaltenen Abwägungstabelle beschlossen.

Beschlussvorschlag 2:

Die als Anlage 01 beigefügte Planung wird als Grundlage für die Sanierung der Kupferstraße bestätigt.

Sachverhalt:

1. Planung

Aktuell erneuern die Stadtwerke Leitungen und Kanäle in der Kupferstraße. Nach Abschluss der Arbeiten wird die Stadt die Straßenoberfläche sanieren. Der Fachbereich Bauen und Umwelt hat in den laufenden Haushalt 136.000 € für die Realisierung der Maßnahme eingestellt. In der Prioritätenliste 2024 für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wurde die Planung mit hoher Priorität berücksichtigt (Projektnummer V.2020.12).

Aus Kostengründen soll die Sanierung unter Beibehaltung des aktuellen Querschnitts erfolgen. Gleichzeitig soll die Einbahnstraße für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben werden. Bisher fuhr der Radfahrer auf dem stadtauswärts führenden Gehweg, der für Radfahrer freigegeben wurde. Aufgrund der geringen Breite des Weges, der Gebäudeein- und -ausgänge und der Zufahrt zum Parkplatz der VR Bank kam es hier immer wieder zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsgruppen. Für eine sichere Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße sind punktuelle Umbauarbeiten in den Kreuzungsbereichen erforderlich:

- Einfahrtschleuse im Knoten mit der Davidstraße zur sicheren Eingliederung des Radverkehrs in die Fahrbahn

- Ausfahrschleuse im Knoten mit dem Gerichtsring, um den Radverkehr in Richtung Ampelfurt zu führen.

Um die Ausfahrschleuse anlegen zu können, müssen zwei Stellplätze unmittelbar hinter der Einfahrt vom Gerichtsring aufgehoben werden. Die ursprüngliche Planung sah vor, den hinter dem Eingang zur VR Bank liegenden dritten Stellplatz um ca. 2,5 m zu verlängern und als Ladezone auszuweisen. Im Gegenzug sollte die bisher ausgewiesene Ladezone auf der gegenüberliegenden Seite entfernt werden, da der Gehweg hier deutlich schmaler ist und nicht die erforderliche Breite für eine Ladezone aufweist. Lieferfahrzeuge stehen während des Ladevorgangs auf der Fahrbahn, der fließende Verkehr weicht auf den gegenüberliegenden Gehweg aus. Der Gehweg kann an dieser Stelle nicht mittels Poller vor dem Befahren geschützt werden, weil er gleichzeitig als Zufahrt zum Parkplatz der VR Bank dient.

Der Knoten Gerichtsring/Kupferstraße/Wiesenstraße einschließlich der Fahrrad-Zufahrt aus der Kupferstraße hat sich zu einer Unfallhäufungsstelle entwickelt. In diesem Zusammenhang hat sich die Unfallkommission anlässlich eines Ortstermins auch mit dieser Planung beschäftigt. Die Kommission hat die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn auch unter Sicherheitsaspekten ausdrücklich befürwortet und auch die Planung insgesamt bestätigt.

Die Planung wurde im Rahmen der Anliegerinformationsveranstaltung am 21.02.2024 vorgestellt. Ein Ausschnitt aus der Planung ist als Anlage 2 beigefügt. Auf der Veranstaltung äußerten die Anlieger die dringende Bitte, die bestehende Ladezone beizubehalten, da sie auf der Seite der maßgeblichen Ladenlokale liegt und die Lieferwege von der Ladezone ansonsten zu lang würden. Die Verwaltung hat diese Anregung aufgegriffen, die überarbeitete Planung (Anlage 1) sieht den Erhalt der Ladezone vor. Die Ergebnis-Zusammenfassung der Anliegerinformationsveranstaltung vom 21.02.2024 ist als Anlage 4 beigefügt.

Mit der Maßnahme E1b: „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“ wird die Zielsetzung verfolgt, Stellplätze in innerstädtischen Straßenräumen nicht mehr zu benötigen.

„Voraussetzung für die Umsetzbarkeit ist, dass eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen möglich ist. Das heißt konkret, dass die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen in zumutbarer Entfernung ausreichend sind. Dabei sind immer wieder Veränderungen im Mobilitätssektor zu berücksichtigen, die sich z.B. auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit oder die Verkehrsmittelwahl auswirken können. Sind die Kapazitäten ausreichend, kann die Verlagerung starten und die Straßenräume neugestaltet werden. Können die Stellplätze nicht vollständig umverteilt werden, müssen für diesen Bereich erst neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden, bevor die Straßenraumstellplätze umverteilt werden können. Zusätzlich gilt als Voraussetzung, dass die Vorteile einer Parkraumreduzierung im Straßenraum in erkennbarem zeitlichem Zusammenhang nutzbar werden. Das heißt, dass die Stellplatzverlagerungen und insbesondere räumliche Auswahl in Abhängigkeit von verkehrsrechtlichen Umwidmungen (bspw. zur Fahrradstraße), baulichen Umgestaltungen (z.B. Gemeinschaftsstraße) oder vergleichbaren Maßnahmen steht.“ (Auszug aus dem Maßnahmensteckbrief E1b).

Demnach müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein, bevor Stellplätze im Straßenraum aufgehoben werden. Zum einen müssen ausreichende Stellplatzkapazitäten in zumutbarer Entfernung nachgewiesen werden, zum anderen darf die Entfernung der Stellplätze kein Selbstzweck sein, sondern muss zum Erreichen der im Masterplan definierten Ziele dienen.

Die heute vorhandenen drei Stellplätze sind der Nutzergruppe der Kunden und Besucher der Innenstadt zuzuordnen. Die Tiefgarage unter der Kupferpassage liegt in einer Entfernung von ca. 190 m (Einfahrt von der Davidstraße) bzw. 235 m (Eingang in der Kupferpassage). Um die Zumutbarkeit zu beurteilen, kann die Stellplatzverordnung NRW herangezogen werden. Dort heißt es im § 5:

„Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern.“

Somit sind die vorliegenden Entfernungen als zumutbar anzusehen. Die Bäder- und Parkhausgesellschaft hat die Belegung der Tiefgarage unter Kupferpassage in den Zeiträumen 15.01. bis 20.01. 2024 (vor Sperrung der Kupferpassage) und 12.02. bis 17.02.2024 (während der Sperrung der Kupferpassage) ausgewertet. Die Spitzenbelegung in der Januarwoche liegt bei 67 Fahrzeugen, in der Februarwoche bei 63 Fahrzeugen. Bei einer Gesamtkapazität von 99 Stellplätzen für Kurzzeitparker verbleibt also eine Kapazität von 32 bzw. 36 Fahrzeugen. Im Ergebnis kann also festgehalten werden, dass in der Kupferpassage zu allen Zeiten genügend freie Kapazitäten vorhanden sind, um die Aufhebung der drei Stellplätze zu kompensieren.

Ohne das Entfernen der beiden Stellplätze ist eine Überführung der Radfahrer auf den gemeinsamen Geh- und Radweg nicht möglich. Bei der aktuellen Kreuzungsgestaltung und der heutigen Lichtsignalanlage ist eine direkte Führung der Radfahrer über die Kreuzung in direkter Verlängerung der Kupferstraße nicht möglich. Damit könnte die gegenläufige Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn und damit die durch die Unfallkommission favorisierte Lösung nicht realisiert werden.

Das Entfernen der Stellplätze, welches auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zu begrüßen ist, dient also unmittelbar dem Erreichen der folgenden im Masterplan definierten Zielen:

- Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet. Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet priorisiert gemäß nachfolgendem Schaubild (hier nicht beigefügt).
- Aufgrund der überragenden Bedeutung des Radverkehrs für eine Verkehrswende soll Coesfeld als Fahrradstadt weiterentwickelt werden.
- Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.
- Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zufußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.
- Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmende zu gewährleisten. Dabei genießen die schwachen Verkehrsteilnehmenden einen besonderen Schutz.

Die drei Stellplätze wurden bisher über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Nach der im Masterplan Mobilität definierten Systematik, nach der alle Stellplätze innerhalb der Wallanlage (Parkzone 1) gebührenpflichtig sein sollen, müsste der verbleibende dritte Stellplatz über einen Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden. Weitere Stellplätze, die über den gleichen Automaten bewirtschaftet werden könnten, befinden sich nicht in der Nähe. Das Aufstellen eines Automaten für einen Stellplatz ist aber wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Verwaltung schlägt daher vor, zusätzlich zur vorhandenen Ladezone auch die in der ursprünglichen Planung vorgesehene Ladezone zu realisieren.

2. Beteiligung des Stadtmarketingvereins

Nach den Ratsbeschlüssen zum Masterplan Mobilität vom 21.06.2023 soll bei allen unter die Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt fallenden Maßnahmen vorab die Stellungnahme des Stadtmarketingvereins eingeholt werden, sodass diese in die Beratung miteinbezogen werden kann.

Die Planung wurde dem Stadtmarketingverein zur Stellungnahme vorgelegt. Mit Mail vom 26.03.2024 äußerte sich der Stadtmarketingverein wie folgt:

„Als Stadtmarketingverein konnten wir die geplanten Maßnahmen im Rahmen unserer Vorstandssitzung am 20. März 2024 eingehend diskutieren und haben uns im Rahmen eines Vorstandsbeschlusses mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Maßnahme mitzutragen.“

3. Abwägungstabelle

Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
<p>Es wird angeregt, die Ladezone im Bereich vor Hausnummer 20 zu platzieren. Wird die Ladezone im Randbereich angelegt, so wird befürchtet, dass Lieferfahrzeuge und Post die Ladezone bei zu weiten Fußwegen nicht nutzen und den fließenden Verkehr behindern werden.</p>	<p>Vor dem Haus Kupferstraße 20 bestand bereits früher eine Ladezone. Diese wurde am 14.01.2020 aufgrund einer Gefahrenlage entfernt. Der Beschluss darüber erfolgte am 28.08.2019 in der örtlichen Verkehrsschau unter Beteiligung der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde des Kreises. In der Begründung hieß es damals: „Der Querschnitt der Straße ist zudem sehr gering. Breitere (Liefer-) Fahrzeuge stehen oftmals soweit in den Gehweg hinein, dass dieser versperrt wird. Das Ganze stellt dann eine Gefahrensituation - insbesondere für Radfahrer - dar, die die parkenden Autos dann umkurven müssen.“</p> <p>Das Haus Kupferstraße 20 liegt stadteinwärts in Fahrtrichtung links. Mit der jetzigen Überplanung der Kupferstraße soll die Situation für den Radfahrer verbessert werden. Mit einer Ladezone an dieser Stelle würde dem gegenläufigen Radverkehr die Lieferfahrzeuge stadtauswärts praktisch als Barriere in den Weg gestellt. Die ehemals bestehende Gefahrenlage würde also nicht nur wiederhergestellt, sondern sogar verschärft. Daher muss eine Ladezone an dieser Stelle seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt werden. Eine Abwägung über die Ladezone vor Hausnummer 20 durch den Rat ist daher nicht möglich.</p> <p>-----</p> <p>-</p> <p>Um die Möglichkeiten zur Anlieferung der Geschäfte zu verbessern, schlägt die Verwaltung vor, neben der neu einzurichtenden Ladezone vor der VR Bank die bestehende Ladezone vor dem Haus Kupferstraße 31 beizubehalten.</p>	<p>Die Anregung wird dahingehend aufgegriffen, dass neben der neu einzurichtenden Ladezone vor der VR Bank die heute bestehende Ladezone vor dem Haus Kupferstraße 31 beibehalten wird.</p>

	Die Planung (Anlage 1) wurde entsprechend überarbeitet und sieht nunmehr den Erhalt der bestehenden Ladezone vor.	
Die Anlieferung muss für die Geschäftstreibenden unbedingt gewährleistet sein. Bei der Planung sollten auch Fahrzeuge mit großen Kurvenradien (Gespanne) berücksichtigt werden. Dies gilt auch bei der Platzierung von Leuchten, Pollern u.ä..	Die Planung sieht zunächst keine Veränderungen in der Lage der Einbauten wie Laternen, Poller etc. vor. Die Unfallkommission hatte vorgeschlagen, die Poller um ein geringes Maß nach außen zu setzen, um die tatsächlich nutzbare Fahrbahn zu verbreitern. Auf diesen Vorschlag würde die Verwaltung nur dann zurückkommen, wenn die jetzigen Poller zum großen Teil der Baumaßnahme zum Opfer fallen. Ansonsten bleibt die Lage der Poller unverändert. In keinem Fall wird sich die nutzbare Verkehrsfläche verkleinern.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, sie wird in der als Anlage 1 beigefügten Planung bereits berücksichtigt.
Die anwesenden Geschäftsleute machen deutlich, dass die bislang vorhandenen PKW-Stellplätze für die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte erforderlich sind. Aus Sicht der VR-Bank ist dies ein sicherheitsrelevanter Aspekt für Geld einzahlende Personen.	Wie im Sachverhalt ausführlich erläutert ist der Verzicht auf die beiden westlichen Stellplätze zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der unter Sicherheitsaspekten eindeutig zu favorisierenden Radverkehrsführung. Die Sicherheit der Radfahrer geht vor dem Wunsch nach Stellplätzen. Wie ebenfalls im Sachverhalt erläutert, liegen die im Masterplan Mobilität definierten Voraussetzungen für das Entfernen der Stellplätze vor. Der dritte Stellplatz soll zu einer zusätzlichen Ladezone umfunktioniert werden. Damit steht er z.B. auch für die von der VR-Bank beschriebenen Einzahlungsvorgänge zur Verfügung.	In Bezug auf den Umgang mit den heute vorhandenen Stellplätzen (Aufhebung von zwei Stellplätzen, Umfunktionieren von einem Stellplatz zu einer Ladezone) wird die Planung bestätigt.
Es wird angeregt zu überdenken, ob die Poller auf der Straßenseite mit den geraden Hausnummern notwendig sind. Verwiesen wird auf die Bernhard-von-Galen-Straße, wo keine Poller aufgestellt wurden.	Im Zusammenhang mit einem Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ wurden die Poller in der	Die Anregung, auf die Poller auf der Nordseite zu verzichten, wird nicht gefolgt.

	<p>Kupferstraße noch einmal eingehend bewertet. Die Kupferstraße ist weder mit der Bernhard-von-Galen-Straße noch mit der Davidstraße vergleichbar. Beide zuletzt genannten Straßen wurden in Bezug auf Fahrbahn- und Gehwegbreiten entsprechend der aktuellen Richtlinien ausgebaut. Die Fahrbahn der Kupferstraße ist deutlich schmaler, sie weist ein Mindestmaß für die Freigabe einer Einbahnstraße für Radfahrer in beide Richtungen aus. Darüber hinaus ist die Kupferstraße durch einen dichten Geschäftsbesatz geprägt. Die Herausnahme der Poller würde deutlich häufiger als in den beiden anderen Straßen dazu führen, dass die Gehwege zum Halten und Parken genutzt würden. In Verbindung mit den geringen Breiten bringt dies unweigerlich ein deutlich erhöhtes Gefahrenpotenzial insbesondere für den Radverkehr mit sich. Diese müssten ständig in den Gegenverkehr ausweichen, falls ein Kfz auf der Nordseite abgestellt wird. Aus Gründen der Sicherheit kann die Anregung daher nicht weiterverfolgt werden. Die Poller bleiben grundsätzlich unverändert an den jetzigen Standorten. Im Einfahrtsbereich von der Davidstraße werden sie nach außen versetzt, um die Einfahrtschleuse für die Radfahrer zu ermöglichen. Um die Sicherheit zu erhöhen, werden die Poller mit einer reflektierenden Banderole versehen.</p>	
<p>Anregung vom 22.03.2024, der Beschlussvorlage beigefügt als Anlage 5</p>	<p><u>Zum Erhalt der Stellplätze:</u> Wie im Sachverhalt ausführlich erläutert ist der Verzicht auf die beiden westlichen Stellplätze zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der unter Sicherheitsaspekten eindeutig</p>	<p>In Bezug auf den Umgang mit den heute vorhandenen Stellplätzen (Aufhebung von zwei Stellplätzen, Umfunktionieren von einem Stellplatz zu einer</p>

	<p>zu favorisierenden Radverkehrsführung. Die Sicherheit der Radfahrer geht vor dem Wunsch nach Stellplätzen. Wie ebenfalls im Sachverhalt erläutert, liegen die im Masterplan Mobilität definierten Voraussetzungen für das Entfernen der Stellplätze vor. Der dritte Stellplatz soll zu einer zusätzlichen Ladezone umfunktioniert werden. Damit steht er z.B. auch für die von der VR-Bank beschriebenen Einzahlungsvorgänge zur Verfügung. Das ungeordnete, verkehrsbehindernde Abstellen wird durch das Einrichten der beiden Ladezonen und durch die weiterhin bestehenden Pollerreihen unterbunden.</p> <p><u>Zum Umgang mit den Ladezonen:</u></p> <p>Siehe hierzu die Stellungnahme zur ersten Anregung ganz oben in der Tabelle.</p>	<p>Ladezone) wird die Planung bestätigt.</p> <p>Die Anregung, die „Ladezonen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten in der Kupferstraße wieder anzulegen und zwar möglichst wie es in der ursprünglichen Ausbauphase war“, wird dahingehend aufgegriffen, dass neben der neu einzurichtenden Ladezone vor der VR Bank die heute bestehende Ladezone vor dem Haus Kupferstraße 31 beibehalten wird.</p>
--	--	---

Anlagen:

- 01 - Lageplan, überarbeitet (Grundlage der Beschlussfassung)
- 02 - Ausschnitt aus dem Lageplan, der am 21.02.2024 auf der Anliegerinformation vorgestellt wurde
- 03 - Stellplatzbelegung Tiefgarage Kupferpassage
- 04 - Ergebnis-Zusammenfassung der Anliegerinformationsveranstaltung vom 21.02.2024
- 05 - Anregung vom 22.03.2024