

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

Datum:
24.11.2017

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	06.12.2017	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	14.12.2017	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	21.12.2017	Entscheidung

Umgestaltung der Hinterstraße

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Hinterstraße im Zusammenhang mit der Erneuerung der Kanalisation zur Gemeinschaftsstraße im Sinne des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt (InHK) umzugestalten.

Sachverhalt:

Das Abwasserwerk der Stadt Coesfeld (AWW) beabsichtigt die Erneuerung der Kanalisation in der Letter Straße und der Hinterstraße. Ursprünglich geplant war die Maßnahme für das laufende Jahr. Aufgrund der unten näher beschriebenen Überlegungen der Stadt wurde die Erneuerung der Kanalisation in das Jahr 2018 verschoben. Die Anzeige der Änderung der Kanalisation gemäß § 57 (1) Landeswassergesetz - LWG NRW bei der Bezirksregierung Münster als Obere Wasserbehörde ist bereits erfolgt. Eine nochmalige Verschiebung ist nicht möglich.

Die Hinterstraße liegt im Geltungsbereich des InHK. Unter dem Handlungsfeld „Durchlässige Innenstadt“ benennt das InHK die Maßnahme „Instandsetzung und Aufwertung der Nebenstraßen“ mit den folgenden Eckpunkten:

- Entwicklung eines Planungskonzeptes zur Neustrukturierung der Straßenräume mit Prioritäten- und Umsetzungsfahrplan
- Neustrukturierung der Straßenräume als Gemeinschaftsstraße: Prüfung, ob Konzept der Gemeinschaftsstraße umsetzbar ist, ähnlich wie die Gartenstraße mit dem Ziel, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zugunsten des Fußgängers und der Aufenthaltsqualität zurückzunehmen.
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Begrünung der Straßenräume durch Fassadenbegrünung und Anlegung von Baum- und Beetbereichen

Der Begriff Gemeinschaftsstraße wird dabei wie folgt definiert:

- *Unter Gemeinschaftsstraßen werden alle Straßen verstanden, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer fördert und den langsamen*

Verkehrsteilnehmern ein gewisser Vorrang eingeräumt wird. In Abhängigkeit der Funktion und Belastung der Straße erfolgt die Konzeption.

Vor dem Hintergrund der geplanten Kanalsanierung hat die Verwaltung geprüft, ob das Konzept der Gemeinschaftsstraße in der Hinterstraße grundsätzlich umsetzbar ist und ob es daher sinnvoll sein kann, die notwendige Umgestaltung des Straßenraumes und die Maßnahme des AWW in einer gemeinsamen Maßnahme durchzuführen. Dabei war auch zu prüfen, ob eine Umgestaltung des Straßenraumes negative Auswirkungen auf die Entwässerungssituation (Retentionsvolumen bei Starkregen) hat. Als Grundlage erfolgte eine vereinfachte Bestandserfassung durch ein Vermessungsbüro.

Frage 1: Tempo 30-Zone verkehrsberuhigter Bereich?

Das InHk lässt die Frage offen, ob die Gemeinschaftsstraße als Tempo 30-Zone (bzw. als Zone mit einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit, dem sogenannten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich) oder als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“ mit Schrittgeschwindigkeit) ausgestaltet wird. Die Festlegung soll in Abhängigkeit der Funktion und der Belastung der Straße erfolgen. Die Verwaltung kommt zu dem Schluss, dass die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches aus den folgenden Gründen ausscheidet:

- Die Hinterstraße kann nur über den Jakobiring verlassen werden. Zusammen haben diese beiden Straßen eine Länge von über 350 m. Ein verkehrsberuhigter Bereich ist nur zulässig bis zu einer Länge von 300 m.
- In die Hinterstraße mündet die Pfauengasse. Über diese Verbindung ist ein Abfluss vom Parkplatz Pfauengasse möglich. Damit fährt gebietsfremder Verkehr über die Hinterstraße und den Jakobiring.
- Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. In der heutigen Situation übernimmt das Parken am Fahrbahnrand eine wesentliche Funktion. Von einer überwiegenden Aufenthaltsfunktion kann daher nicht gesprochen werden. Verkehrsberuhigte Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung. Eine solche Gestaltung ist ohne Verdrängung des ruhenden Verkehrs nicht möglich. Auch stellt sich die Frage, ob es sich beim ruhenden Verkehr nicht hauptsächlich um gebietsfremden Verkehr handelt, da die Parkplätze insbesondere auch dem Kundenverkehr der Innenstadt dienen.

Dementsprechend sollte die Hinterstraße zukünftig weiterhin als Tempo 30-Zone ausgewiesen bleiben. Die Merkmale der Gemeinschaftsstraße können dann mit einer möglichst weichen Separation zwischen Fahrbahn und Gehwegen erreicht werden.

Frage 2: kann die Dominanz des Kfz-Verkehrs zugunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsqualität abgebaut werden?

Die Ausgangslage wird geprägt durch den sehr engen Straßenraum der Hinterstraße. Zwischen den Gebäuden verbleibt eine Gesamtbreite von ca. 7,5 m. Diese teilt sich auf eine 5 m breite Fahrbahn und beidseitige Gehwege mit einer Breite von jeweils 1,25 m auf. Die Fahrbahn wird einseitig nahezu durchgängig zum Parken genutzt. Auch nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes wird es in der Innenstadt über das notwendige Maß hinaus keine Stellplatzreserven geben. Daher kann das Parkraumangebot in der Hinterstraße nicht deutlich reduziert werden. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen sieht die Verwaltung Lösungsmöglichkeiten, um die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Straßenraumes deutlich zu verbessern. Aufbauend auf den vorherigen Überlegungen hat die Verwaltung einen Lageplan und Querschnitte als Planskizzen für eine mögliche zukünftige Gestaltung der Hinterstraße entwickelt. Die Planung enthält dabei die folgenden Eckpunkte:

- Fahrbahnbreite einschließlich Rinne 3,0 m.
- Fahrbahn mit einseitiger Neigung, Entwässerung über eine Muldenrinne.
- Auch weiterhin werden Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeboten.

- Einschränkung der Fahrbahnbreite im Bereich der Stellplätze auf 2,5 m. Diese Fahrbahnbreite reicht für das Befahren mit Pkw aus. Lkw müssen im Einzelfall den Gehweg mitbenutzen. Aufgrund des sehr geringen Lkw-Anteils sieht die Verwaltung dies als unproblematisch an.
- Dadurch wird eine Verbreiterung der heute nur 1,25 m breiten Gehwege möglich. Ziel war es ursprünglich, den nördlichen Gehweg auf 1,75 m zu verbreitern. Die genaue Aufteilung des Straßenraumes kann erst im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen, da die heute vorhandenen Schieberkappen über der Wasserleitung unmittelbar in der Linie des zukünftigen Hochbordes liegen. Alternativ sind zwei 1,5 m breite Gehwege denkbar.
- Durch Vorziehen des Bordsteins entstehen zwischen den Stellplätzen 2,75 m breite Bewegungs- und Aufenthaltsräume. Durch den Verzicht auf zwei Stellplätze können diese in regelmäßigen Abständen angeboten werden. Die Zahl der Stellplätze reduziert sich so von 16 auf 14.
- Anlage von drei Baumstandorten.
- Weiche Separation durch einen Rundbordstein mit einem gegenüber der heutigen Situation deutlich reduziertem Auftritt.

Aus Sicht der Verwaltung kann mit dieser Planung - trotz eines nahezu unveränderten Angebotes an Stellplätzen - die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückgenommen werden. Die Fahrbahnfläche wird reduziert, die Gehwegflächen werden deutlich größer. Hauptelement sind hier neben der allgemeinen Verbreiterung der Gehwege die zwischen den Stellplätzen in den Straßenraum vorgezogenen Gehwegflächen. In Verbindung mit den Baumstandorten kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Durch eine Fassadenbegrünung könnte diese weiter optimiert werden. Auch die weichere Separation, die das Queren der Fahrbahn erleichtert, mehr Rücksichtnahme erfordert und so für die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus sorgt, spielt eine wesentliche Rolle.

Frage 3: Hat die Planung negative Auswirkungen auf die Entwässerungssituation?

Auf Grundlage der Bestandserfassung des Vermessungsbüros wurde untersucht, wieviel Kubikmeter Wasser sich im Straßenraum aufstauen können, bevor es zu einer Flutung der Keller über die zahlreichen nicht rückbaubaren Lichtschächte kommt. Vergleichsweise wurde dieser Wert für die beschriebene Planung ermittelt. Im Ergebnis zeigt sich, dass sich durch die Planung die Rückstauemenge nur unwesentlich verändert (83 m³ gegenüber 89 m³).

Das Längsgefälle in der Hinterstraße insgesamt ist sehr gering. Das Gelände fällt zur Letter Straße, westlich der Letter Straße erreicht die Längsneigung ein Minimum. Im Zuge der Umgestaltung könnte hier gegebenenfalls durch eine entsprechende Ausgestaltung der Rinne eine Verbesserung erreicht und mit den besonders betroffenen Gebäudeeigentümern nach Sonderlösungen gesucht werden.

Frage 4: Welche finanziellen Auswirkungen hat eine gemeinsame Maßnahme mit dem AWW?

Die Summe der Herstellungskosten für die Gesamtmaßnahme des AWW, welche sich von der Letter Straße (Höhe Restaurant Kochlöffel) über die Hinterstraße ausdehnt (siehe Anlage: Lageplan Mischwasserkanal), betragen nach einer Kostenberechnung des durch das AWW beauftragten Planungsbüro Hahm 910.000 € brutto einschließlich der Baunebenkosten. Hierin enthalten sind 494.000 € für den Straßenbau, u.a. für die Wiederherstellung der Straßenoberfläche in der Hinterstraße im Bereich der Kanalgräben.

Die Kosten für die Umgestaltung der Hinterstraße entsprechend der beigefügten Planung betragen insgesamt 300.000 €. Erfolgt die Umgestaltung im Zusammenhang mit der Kanalsanierung, beteiligt sich das AWW mit 75.000 € an diesen Kosten. Der städtische Anteil reduziert sich demnach auf 225.000 €.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs lag noch keine konkrete Planung vor. Insoweit erfolgte keine Anmeldung zum Haushalt 2018. Der Fachbereich 70 hat im Rahmen der

Änderungsnachweisung zum Haushalt 2018 für die Umgestaltung der Hinterstraße die entsprechenden Beträge eingestellt.

Die Maßnahme wäre in dieser Ausbauf orm wahrscheinlich beitragsfähig nach KAG. Eine definitive Aussage ist erst nach Erstellung einer Entwurfsplanung möglich.

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Grundlage der Untersuchung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die Umgestaltung der Hinterstraße zu einer Gemeinschaftsstraße im Sinne des InHK trotz der schwierigen Rahmenbedingungen möglich ist. Dabei sollte die Umgestaltung innerhalb der für eine Tempo 30-Zone geltenden Kriterien erfolgen. Die Umgestaltung hat keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Entwässerungssituation. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Kanalisation muss ein Teil der Fahrbahn ohnehin erneuert werden. Daher empfiehlt die Verwaltung, die Chance zu nutzen und die Hinterstraße im Zusammenhang mit der Kanalerneuerung entsprechend der Vorgaben des InHK umzugestalten.

Anlagen:

Auszug aus dem InHK

Planskizze - Lageplan

Planskizze - Querschnitte

Lageplan Mischwasserkanal