



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 103/2007

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:
70 - Bauen und Umwelt
Produkt:

Datum:
09.03.2007

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	Entscheidung

Ausbau der Ladestraße, Anschluss an das bestehende Straßennetz mittels zweier Kreisverkehre sowie Umgestaltung des Park and Ride Parkplatzes im Bereich des Bahnhofsvorplatzes

Beschlussvorschlag:

Vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel entsprechend dem Haushaltsentwurf 2007 empfiehlt der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen / beschließt der Rat der Stadt Coesfeld:

Beschlussvorschlag 1

Die Ladestraße wird in den Teilbereichen 1 bis 3 entsprechend dem beigefügten Plan und der anliegenden Beschreibung ausgebaut. Die erstmalig endgültig hergestellte Verkehrsfläche der Ladestraße wird auf der Grundlage des Baugesetzbuches (BBauG) abgerechnet. Den Beitragspflichtigen wird die Ablösung des Erschließungsbeitrags angeboten.

Beschlussvorschlag 2

Die Kreisverkehre

- a) Sökelandstraße, Gartenstraße, Bahnhofstraße, Ladestraße
 - b) Ladestraße, Dülmener Straße, Grimpingstraße, Dülmener Straße
- werden entsprechend dem beigefügten Plan und der anliegenden Beschreibung ausgebaut. Für die Abwicklung der beiden Baumaßnahmen auf den Teilflächen die sich in Straßenbaulast des Kreises Coesfeld befinden, wird die Verwaltung beauftragt, eine Vereinbarung mit dem Kreis Coesfeld zu erarbeiten. Der Ausbaubeschluss zum Kreisverkehr Dülmener Straße steht unter dem Vorbehalt, dass der notwendige Grunderwerb getätigt werden kann.

Beschlussvorschlag 3

Der Park- and Ride Bereich am Bahnhofsvorplatz wird entsprechend dem beigefügten Plan und der anliegenden Beschreibung ausgebaut.

Sachverhalt:

Der Ausbau der Ladestraße und die damit zusammenhängende Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan, wurde in der Sitzungsvorlage 019/2007 bereits ausführlich berichtet. In dieser Sitzungsvorlage werden ergänzend die

- aktuelle Planung
- Besonderheiten der einzelnen Anlagenteile
- angedachte Verkehrsführung
- geplante Bauzeiten
- Kalkulation der Baukosten

vorge stellt.

Das mit der Planung beauftragte Ingenieurbüro p. Nelle, Münster wird die gesamte Planung im Detail in der Sitzung erläutern.

Das Gesamtprojekt – Umgestaltung der Verkehrsanlagen zur Entwicklung des Bahnhofsquartiers – ist planerisch in 6 Abschnitte unterteilt.

1. Umgestaltung der Nebenanlagen der Bahnhofstraße
2. Umgestaltung des Straßennetzes im Knotenpunkt Ladestraße/Sökelandstraße/Gartenstraße/Bahnhofstraße (Kreisverkehr Sökelandstraße)
3. Umgestaltung der Ladestraße im Teilbereich – Ausfahrt Busschleife bis Kreisverkehr Sökelandstraße –
4. Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
5. Ladestraße von Dülmener Straße bis Ausfahrt Busschleife
6. Umgestaltung des Straßennetzes im Knotenpunkt Ladestraße/Dülmener Straße/Grimpingstraße/Dülmener Straße (Kreisverkehr Dülmener Straße)

1. Umgestaltung der Nebenanlagen der Bahnhofstraße

Bei der Herrichtung der Nebenanlagen der Bahnhofstraße werden die nördliche Seite (Innenstadt zugewandte Seite) und die südliche Seite unterschieden. Wie bereits in der Vorlage 019/2007 geschildert, war bisher vorgesehen, im Schutzstreifenprogramm des Kreises Coesfeld entlang der Bahnhofstraße (K46) dem Radverkehr beidseitig durch Aufmarkieren eines Radfahrstreifens Schutzraum zu geben. Die aktuelle Planung sieht vor, auf der nördlichen Seite der Bahnhofstraße einen baulichen Radweg von der Dülmener Straße bis zum Kreisverkehr Sökelandstraße entgegen der bestehenden Einbahnstraße vorzusehen. Dieser Radweg soll neben dem 2 m breiten Gehweg in einer Breite von 1,25 m und einem zusätzlichen Schutzstreifen von 0,75 m zum Parkstreifen angelegt werden. Zwischenzeitlich konnte mit der Bezirksregierung und der Kreisverwaltung erreicht werden, dass die bestehende Fördermaßnahme in diesen Bereich der Bahnhofstraße geändert wird und anstatt des aufzumarkierenden Schutzstreifens auf der Fahrbahn, ein mit dem Fußweg höhengleicher Radweg in Förderung aufgenommen wird. Hierzu wurde zwischenzeitlich mit der Kreisverwaltung eine Vereinbarung getroffen. Die Kosten für diese Maßnahme werden, soweit sie förderfähig sind, von der Kreisverwaltung getragen. Die Stadt Coesfeld schreibt die Maßnahme aus und der Kreis Coesfeld die Maßnahme nach mangel freier Abnahme übernehmen.

Nördliche Seite der Bahnhofstraße

Durch die Anlegung dieses Radweges auf der nördlichen Seite entfällt zukünftig auf dem Abschnitt zwischen Clemensstraße und Dülmener Straße der heute vorhandene Parkstreifen.

Südliche Seite der Bahnhofstraße

Auf der südlichen Seite bleiben die heute vorhandenen Verkehrsanlagen – Gehweg und Parkstreifen – bestehen. Hier sind nach Fertigstellung des Hochbauprojektes allerdings eine Reihe von Anpassungsarbeiten erforderlich. Beispielhaft seien hier der Rückbau der Einmündung Heinrichstraße und der Rückbau der Firmenzufahrt Borgmann genannt. Die Arbeiten zur Mar-

kierung gem. Schutzstreifenprogramm auf der südlichen Seite werden gemeinsam mit den Arbeiten auf der nördlichen Seite ausgeschrieben. Der Fahrradfahrer erhält an der signalgesteuerten Kreuzung Bahnhofstraße/Dülmener Straße eine eigene Aufstellfläche. Hierzu ist es erforderlich die vorhandenen Kontaktschleifen entsprechend zu verlegen.

2. Umgestaltung des Straßennetzes im Knotenpunkt Ladestraße/Sökelandstraße/Gartenstraße/Bahnhofstraße (Kreisverkehr Sökelandstraße)

Der Kreisverkehr im Netzknoten Sökelandstraße/Gartenstraße/Bahnhofstraße/Ladestraße wird mit einem Durchmesser von 28 m ausgebaut. Dadurch ergibt sich eine mittlere Kreisverkehrsfläche von 11 m. Die Anlegung von separaten Radfahrstreifen im Bereich des Kreisverkehrs höhengleich mit den umlaufenden Gehwegflächen kann hier aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht realisiert werden. Der Radverkehr wird im Bereich des Kreisverkehrs mit dem Fahrzeugverkehr geführt. Der Bau des Kreisverkehrs stellt alle Beteiligten vor eine besonders große Aufgabe, da es sich hier um einen zentralen Verkehrsknotenpunkt handelt. Zunächst wurde favorisiert, unter Vollsperrung den Kreisverkehr in möglichst kurzer Bauzeit (3 Monate) einschließlich der erforderlichen Kanalbauarbeiten herzustellen. Hierbei ergeben sich allerdings Probleme insbesondere im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit des Bahnhofes und der Verkehrsführung des öffentlichen Personennahverkehrs die keiner Lösung zugeführt werden konnten. In Abstimmung mit dem Regionalverkehr Münsterland, der Westfalenbus AG, der Kreispolizeibehörde, dem Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger, der Verkehrsbehörde der Stadt Coesfeld, dem Abwasserwerk und den Fachbereichen der Stadt Coesfeld wurde entschieden, den Kreisverkehr in zwei Teilen unter laufendem Verkehr zu bauen. Die Kreispolizeibehörde sowie die Verkehrsbehörde legen Wert darauf, eine Verkehrsführung möglichst für die gesamte Bauzeit im Bereich des Bahnhofsquartiers zu finden, damit der Verkehrsteilnehmer sich nicht mehrfach auf neue Verkehrsführungen einstellen muss. Zentrales Problem ist die Abführung des Busverkehrs aus der Busschleife, der über einen relativ großen Zeitraum nicht über die Ladestraße erfolgen kann. In Gesprächen mit der DB Station und Service AG wurde als Lösung erarbeitet, dass die an der Busspur am Gleis 1 abfahrenden Busse über eine Buswendeschleife direkt zurück auf die ursprüngliche Busspur geführt werden. Über den Einfahrtsbereich in Höhe des Steinmetzbetriebes Blanke wird der Busverkehr wieder auf die Sökelandstraße geführt. Die Fahrstrecke Sökelandstraße, Bahnhofstraße ist dann mit sehr geringem Fahrzeitverlust möglich. Für die Anlegung dieser Wendeschleife stellt die DB AG der Stadt Coesfeld den heute geschotterten Parkplatz in der Rückfront der ehemaligen Güterabfertigung zur Verfügung. Die Platzverhältnisse reichen für eine derartige Wendeschleife aus. Die Anlegung eines Ersatzparkplatzes ist nach Angaben der DB AG nicht notwendig. Es ist allerdings möglich, im Bereich des Bahnweges bei Nutzung des Tunnels entsprechende Parkflächen für Dauerparker zu nutzen. Die Finanzmittel für die Anlegung der Buswendeschleife sowie den späteren Rückbau sind bei den Kosten Kreisverkehr Sökelandstraße eingerechnet.

Im Rahmen der Bauablaufplanung ist vorgesehen, mit dem Bau des westlichen Teils des Kreisverkehrs (auf ca. 3/5 der Fläche) einschließlich der erforderlichen Kanalbauarbeiten zu beginnen. Die Dauer wird voraussichtlich 4 Monate betragen. Während dieser Zeit kann der Verkehr in Einbahnrichtung von der Sökelandstraße in die Bahnhofstraße abfließen. Eine Zufahrtsmöglichkeit zur Ladestraße/Bahnhof ist nicht gegeben. Der zweite Teil mit Anschluss Gartenstraße und Bahnhofstraße wird dann eine Bauzeit von ca. 3 Monaten erforderlich machen.

3. Umgestaltung der Bahnhofstraße im Teilbereich – Ausfahrt Busschleife bis Kreisverkehr Sökelandstraße –

Der heute bereits als ausgebaute Straße vorhandene Teilbereich der Ladestraße zwischen Ausfahrt Busschleife und Kreisverkehr Sökelandstraße wird umgestaltet. Zum einen wird durch die Anbindung der Ladestraße an den Kreisverkehr die heute für die Taxen unmittelbar vor dem Bahnhofsvorplatz als Aufstellflächen vorhandene Fläche zur Straßenfläche umgestaltet. Ein leichter Eingriff in die Fläche des Bahnhofsvorplatzes ist zur Optimierung des Einfahrwinkels ebenfalls erforderlich. Als Service für Bahnreisende ist es vorgesehen, hier in den heutigen Bahnhofsvorplatz, eine Fläche für drei Fahrzeuge herzurichten, auf der es möglich ist, für kurze Zeit anzuhalten („Kiss and Ride“). Des Weiteren ist beabsichtigt die beiden heutigen Einfahrten

zum Park and Ride Parkplatzes auf der linken Seite des Bahnhofsvorplatzes zurückzubauen. Hier wird der Radweg entlang der Ladestraße angelegt. In diesem Teilabschnitt wird das Abwasserwerk eine neue Kanalisation verlegen.

Im Rahmen der Bauausführung ist geplant, diesen Bereich komplett mit dem ersten Teil Kreisverkehr Sökelandstraße zu bauen. In der Berechnung der voraussichtlichen Bauzeit von 4 Monaten, wurde dieser Teilbereich mit berücksichtigt. Da es sich hier um einen bereits ausgebauten Abschnitt der Ladestraße handelt, ist eine Umlage der Kosten nach Baugesetzbuch oder nach dem Kommunalabgabengesetz nicht möglich.

4. Umgestaltung Bahnhofsvorplatz

Der linke Bereich des Bahnhofsvorplatzes, der heute in zwei Park and Ride Bereiche (a) Kurzzeitparker, b) Dauerparker) eingeteilt ist, soll umgestaltet werden. Zukünftig wird auf der Ladestraße eine Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Fahrzeugen prognostiziert. Dies wird insbesondere bei Verlassen dieser beiden Park and Ride Bereiche in Richtung Innenstadt zu erheblichen Wartezeiten führen. Die Umplanung sieht daher vor, aus den beiden Park and Ride Bereichen einen Park and Ride Parkplatz mit Zufahrt von der Busspur gegenüber dem ehemaligen Gebäude der Güterabfertigung vor. Hierdurch ist die Zu- und Abfahrt auf eine Stelle reduziert und verkehrsgünstiger angeschlossen. Die durch die Umgestaltung der Ladestraße verdrängten 7 Stellplätze für Taxen sollen vor den linken Teil des Bahnhofsgebäudes platziert werden. Die Fahrzeuge können über eine Umfahrt zur Ladestraße abfahren. Die Entfernung zwischen den Taxen und dem Eingang des Bahnhofsgebäudes wird verkürzt.

Die heutige Fläche ist stark sanierungsbedürftig. Hier müssen ohnehin Finanzmittel aufgewendet, um auf Dauer einen verkehrssicheren Zustand zu erreichen. Die Anordnung der Bäume sowie die Gestaltung der Fläche werden in Anlehnung an den Bahnhofsvorplatz erfolgen. Der Gestaltungsbeirat wird sich in seiner Sitzung am 12.03.2007 mit den Planungen befassen. Die Stellungnahme des Gestaltungsbeirates wird in der Sitzung erläutert.

Während der Umgestaltung der Ladestraße im Teilbereich zwischen der Ausfahrt Busschleife und dem Kreisverkehr Sökelandstraße sowie dem Bau des ersten Teils Kreisverkehr Sökelandstraße, ist die Zufahrt zu dem Park and Ride Parkplatz nicht möglich. Somit ist die Bauausführung parallel zu den beiden vorgenannten Maßnahmen geplant. Nach einer Bauzeit von insgesamt 7 Monaten sollte der Bereich komplett fertig gestellt sein.

5. Ladestraße von Dülmener Straße bis Ausfahrt Busschleife

Die Ladestraße erhält eine Fahrbahnbreite von 6,50 m mit entsprechender Aufweitung und Linksabbiegerspur im Bereich der Zufahrt der Parkplatzanlage „Bahnhofsquartier“. Auf der dem Bahngelände zugewandten Seite entsteht ein durch Hochbordanlage höhenmäßig abgesetzter Einrichtungsradweg mit einer Breite von 1,25 m. Zur Fahrbahn ist dieser durch einen Schutzstreifen von 0,50 m zusätzlich gesichert. Die verbleibenden Randbereiche werden durch entsprechende Grünflächengestaltung und Baumpflanzung hergerichtet. Die dem Bahnhofsquartier zugewandte Seite erhält ebenfalls einen durch eine Hochbordanlage abgesetzten 1,25 m breiten Einrichtungsradweg sowie einen im Mittel 2 m breiten Gehweg. Auch an dieser Seite ist der Radweg durch einen 0,50 m breiten Schutzstreifen von der Fahrbahn abgesetzt. Die verbleibende durchschnittlich 2 m breite Fläche zwischen Gehweg und Grundstücksfläche wird durch einen Grünstreifen mit Baumanpflanzung gestaltet. Der Teil der Ladestraße zwischen Kreisverkehr Dülmener Straße und Ausfahrt Busfahrt wird erstmalig hergestellt. Aus Sicht der Beitragsgestaltung sind hier drei Teilbereiche zu betrachten. Die Ladestraße ist in drei selbstständige Erschließungsanlagen aufzuteilen.

- Teil 1 (Kreisverkehr Dülmener Straße bis Beginn Bahngelände)
In diesem Teilbereich ist die Ladestraße beidseitig angebaut, sodass die anfallenden Erschließungskosten gem. Baugesetzbuch auf die erschlossenen Grundstücke auf beiden Seiten der Straße entfallen.

- Teil 2 (von Beginn Bahngelände bis Beginn Grundstück Güterabfertigung)
In diesem Teilbereich ist die Ladestraße einseitig erschlossen, weil das Bundesbahn/Schienengelände nicht in die Beitragsberechnung einfließt. Hier sind nur die Grundstücke auf der erschlossenen Seite in die Berechnung aufzunehmen. Allerdings hat der Gesetzgeber hierfür vorgesehen, dass eine Breitenreduzierung einzurechnen ist.
- Teil 3 (im Bereich der ehemaligen Güterabfertigung)
Hier gilt gleiches wie zu Teil 1. Der Eigentümer der Liegenschaft „Güterabfertigung ist aufgrund vertraglicher Regelung von der Beitragspflicht freigestellt.

6. Umgestaltung des Straßennetzes im Knotenpunkt Ladestraße/Sökelandstraße/Grimpingstraße/Dülmener Straße (Kreisverkehr Dülmener Straße)

Die Grundsatzentscheidung im Knotenpunkt Ladestraße/Dülmener Straße zukünftig einen Kreisverkehr zu installieren wurde in der Sitzung des Ausschusses Umwelt, Planen und Bauen am 17.01.2007 bzw. in der Sitzung des Rates am 22.02.2007 getroffen. (Sitzungsvorlagen 019/2007 und 020/2007) Zwischenzeitlich wurde eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erarbeitet, die die Errichtung einer Lichtsignalanlage der Herstellung eines Kreisverkehrs gegenüberstellt. Als Betrachtungszeitraum wurde die Lebensdauer des Kreisverkehrs nach NKF mit 40 Jahren zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung der Errichtungs-, Wartungs- und Stromkosten mit entsprechenden Kostensteigerungen sowie der Erneuerung der Lichtsignalanlage nach 20 Jahren ergibt sich für die Lösung „Lichtsignalanlage“ ein (negativer) Kapitalwert zum 01.01.2007 von – 630.886,00 €. Bei der Lösung „Kreisverkehr“ wurde neben den Baukosten der Betrag für den Grunderwerb berücksichtigt. Daraus ergibt sich ein (negativer) Kapitalwert zum 01.01.2007 von – 500.148,00 €. Die Lösung „Kreisverkehr“ ist daher deutlich wirtschaftlicher.

Für den Kreisverkehr fallen Unterhaltskosten im Bereich der Fahrbahn an, die ebenfalls bei einem Ausbau einer Lichtsignalanlage insbesondere im Bereich der Halteflächen anfallen. Insofern wurden entsprechende Unterhaltungskosten diesbezüglich bei beiden Varianten nicht angesetzt.

Der Kreisverkehr an der Dülmener Straße erhält einen Durchmesser von 30 m. Der separat geführte Radverkehr entlang der Dülmener Straße und der Ladestraße wird höhengleich mit den Gehwegenanlagen um den Kreisverkehr herumgeführt. Eine Führung des Radverkehrs mit dem Individualverkehr auf der Fahrbahn erfolgt nicht. Die im Mittelpunkt des Kreisverkehrplatzes entstehende Grünfläche hat einen Durchmesser von 14 m.

Der Kreisverkehr im Bereich der Dülmener Straße wird in zwei Teilbereiche erstellt. Zunächst wird der außerhalb der heutigen Verkehrsfläche liegende Bereich Grimpingstraße und ehemaligen Coesfelder Weberei umgestaltet. Diese Arbeiten können durchgeführt werden, ohne den Verkehrsfluss auf der Dülmener Straße zu beeinträchtigen. Der zweite Teilbereich mit Anschluss an die Ladestraße erfordert die Einrichtung einer Baustellenampel bei der es sich kaum vermeiden lässt, dass es bei starken Verkehrszeiten zu erheblichem Rückstau kommt. Selbstverständlich werden alle Maßnahmen ergriffen, um die Beeinträchtigung des Verkehrs so gering wie möglich zu halten. Dies wird allerdings beim direkten Anschluss der Verkehrsfläche an die Dülmener Straße nicht zu verhindern sein.

Die Kreisverkehre an der Dülmener Straße und an der Sökelandstraße werden von der Stadt Coesfeld auf Flächen des Kreises Coesfeld als zuständigem Straßenbaulastträger errichtet. Hierzu ist eine detaillierte Vereinbarung zu treffen, in der die zukünftigen Grundstücksverhältnisse, die spätere Zuständigkeit bei der Unterhaltung der Verkehrsanlagen, die Pflege der entstehenden Grünanlagen sowie der Winterdienst geregelt werden. Der Bau des Kreisverkehrs Dülmener Straße ist abhängig von der Realisierung des Grunderwerbs.

Bauzeitenplan

- 15.05.-01.07.2007 Umgestaltung der nördlichen Nebenanlagen der Bahnhofstraße
- 01.07.-01.11.2007 Fertigstellung des Kanalbaus im Bereich zwischen der Ausfahrt der Busspur/Ladestraße bis zum Anschluss des Kanals in der Bahnhofstraße, Umgestaltung der Ladestraße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Park and Ride Anlage bis zum Beginn der Ausfahrt Busspur, Umgestaltung der Park- and Ride Anlage im linken Bereich des Bahnhofsvorplatzes, Fertigstellung des 1. Teilabschnittes Kreisverkehr Sökelandstraße (westliche Seite)
- 01.11.2007-01.02.2008 Fertigstellung des 2. Abschnittes Kreisverkehr Sökelandstraße (östliche Seite)
- 01.02.-01.05.2008 Fertigstellung des Kanalbaus im Bereich der Ladestraße in den Teilbereichen 1 bis 3, Erstellung der Baustraße in der Ladestraße sowie Fertigstellung der Nebenanlagen der Ladestraße im westlichen Teil (bahnungsgewandte Seite)
- 01.02.-01.08.2008 Bau des Kreisverkehrs Dülmener Straße
- 01.06.-01.08.2008 Fertigstellung der östlichen Nebenanlagen der Ladestraße/Fertigstellung des Straßenbaus der Ladestraße in den Teilbereichen 1 bis 3
- 01.08.-15.09.2008 Teilraum für die Fertigstellung von Restarbeiten im Bereich der Fassade der neuerstellten Hochbauten und als Zeitpuffer für witterungsbedingte Verzögerung

Baukosten

	Baukosten	Ingenieurkosten	Straßenentwässerungskosten	Gesamtkosten	2007	2008	Verpflichtungsermächtigungen
Nebenanlagen Bahnhofstraße Nordseite	87.000,00 €	10.000,00 €		97.000,00 €	Kreis 55.000,00 € Stadt 42.000,00 €		
Nebenanlagen Bahnhofstraße Südseite	36.000,00 €	2.500,00 €		38.500,00 €		38.500,00 €	
Kreisverkehr Ladestraße/Sökelandstraße	178.000,00 €	10.000,00 €		188.000,00 €	160.000,00 €	28.000,00 €	25.000,00 €
Kreisverkehr Ladestraße/Dülmener Str.	355.000,00 €	22.000,00 €		377.000,00 €	10.000,00 €	367.000,00 €	364.000,00 €
Ladestraße	671.000,00 €	50.500,00 €	54.500,00 €	776.000,00 €	138.000,00 €	638.000,00 €	577.500,00 €
Bahnhofsvorplatz	178.000,00 €	10.000,00 €		188.000,00 €	150.000,00 €	38.000,00 €	35.000,00 €

Eine Bürgerinformationsveranstaltung bzgl. des Bahnhofsquartiers wurde am 07. Februar 2007 durchgeführt. Die Ausbaupläne Ladestraße, Bahnhofstraße und der Kreisverkehre wurden vorgestellt.

Anlagen:

- Gesamtlageplan
- Ausbauquerschnitt Ladestraße