

**Stadt Warendorf
Der Bürgermeister
Lange Kesselstr. 4-6
48231 Warendorf**

Warendorf, 18. Februar 2025

Antrag der CDU-Fraktion zur Oberflächensanierung Altstadt Warendorf (TOP 12 der Ratssitzung)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Horstmann,

nach der Vorstellung des umfangreichen Verwaltungsvorschlages im Stadtentwicklungsausschuss am 06.02.2025 und den dort vorgebrachten Diskussionsbeiträgen, Bedenken, aber auch dem deutlich ersichtlichen Willen zur Beschleunigung des Bauablaufes, beantragt die CDU-Fraktion die Abstimmung über die nachfolgenden geänderten Beschlussempfehlungen im Rat.

Geänderter Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion:

1. Der Rat der Stadt Warendorf beschließt die Oberflächengestaltung gemäß der unter Anlage 1 beigefügten Gestaltungsplanung.
2. Der Ausbau des „Zentralbereiches“ bzw. des befahrbaren Bereichs der Straße erfolgt in gebundener Pflasterbauweise unter Verwendung eines schnell abbindenden Pflastermörtels.
3. Der Ausbau des befahrbaren Bereichs der Freckenhorster Straße zwischen Wallpromenade und Ostwall erfolgt gemäß Anlage 1 in Asphaltbauweise.
4. Der Ausbau der Freckenhorster Straße zwischen den Straßen Ostwall und In den Lampen erfolgt als Einbahnstraße gemäß der Gestaltungsplanung in Anlage 1.
5. Der Ausbau des Freckenhorster Tores erfolgt ohne Verlegung der Parkplatzzufahrt vor dem Gebäude 37.
6. Die Oberflächengestaltung am Freckenhorster Tor erfolgt grundsätzlich gemäß der Gestaltungsplanung nach Anlage 1. Die Radverkehrsführung wird überarbeitet und dem zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.
7. Über die skulpturale Gestaltung des Freckenhorster Tores wird separat zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.
8. Der „Volksbank-Plaza“ soll in die Gestaltungsplanung aufgenommen werden, sofern die Umsetzung der Maßnahme durch den Flächeneigentümer finanziell übernommen wird.
9. Ergänzend wird beschlossen, dass das „Münstertor“ gemäß dem Konzept in Anlage 5 und Erläuterung unter 3. beleuchtet werden soll. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der ISEK-Maßnahme.

Begründung:

Zu 1: Der zeitnahe Start der endgültigen Herstellung der Oberflächen nach Abschluss der archäologischen Untersuchungen, dem Abschluss der Kanalerneuerungen, der Erneuerung jeglicher Versorgungs- und Fernwärmeleitungen wird begrüßt.

Zu 2: Die Frage zur Erstellung der Oberflächen des zentralen Fahrbahnbereiches wurde bereits 2015 bei der Erstellung des Markplatzes erörtert. Im Protokoll der Sitzung des UPV vom 02.12.2025 zur Vorlage 2128/2015 wird dazu wie folgt auszugsweise berichtet:

„Herr Pesch erläutert, dass die Gesamtgüterabwägung zum Ende des Werkstattverfahrens zu dem Ergebnis geführt hat, die ungebundene Bauweise vorzuschlagen. Rein technisch gesehen ist

die gebundene Bauweise die haltbarere. Bei Aufbrüchen sind die Aufwendungen bei der Wiederherrichtung höher und es entsteht eine längere Bauzeit.

Bei der ungebundenen Bauweise ist es so, dass auf der gesamten Fläche dauerhaft Arbeiten durchgeführt werden müssen.

Wenn die Empfehlung des Ausschusses zur gebundenen Bauweise geht, bestehen technisch keine Bedenken.“

Zu den Folgekosten einer ungebundene Pflasterverlegung wird in der Vorlage wie folgt auszugsweise berichtet:

„Im Rahmen des notwendigen Nachschlämmens wird nach der ersten Fertigstellung der Marktplatzfläche der Platz drei bis vier Mal jährlich erneut abschnittsweise gesperrt werden müssen, um diese notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Die Reinigung der Flächen kann nicht mehr wie gewohnt mit den gewohnten Kehr-Saug-Maschinen erledigt werden. Die Reinigung kann nur langsamer, teilweise in Handarbeit und mit einem etwas gesenkten Reinigungsstandard durchgeführt werden. Der zusätzliche Kostenaufwand für die Unterhaltung der Fläche wird bei der ungebundenen Bauweise auf ca. 10.000 bis 15.000 € jährlich geschätzt.“

Nach 8 Jahren seit der Erstellung der Markplatzoberfläche 2017 hat sich die gebundene Variante als dauerhafte und zuverlässige Oberfläche bewiesen. Nach zahlreichen Veranstaltungen und sehr intensiver Nutzung haben sich auch die Vorteile der einfachen Reinigung gegenüber dem ursprünglichen Zustand deutlich gezeigt.

Zu den unterschiedlichen Bauzeiten führte die Verwaltung 2015 wie folgt aus:

Die ungebundene Bauweise ermöglicht die Reduzierung des notwendigen Aufbaus, ist kostengünstiger und ca. 1 Monat netto schneller als die gebundene Bauweise herzustellen.

In der aktuellen Vorlage schreibt die Verwaltung dazu wie folgt:

„Es hat sich herausgestellt, dass wenn der zentrale Bereich in gebundener Bauweise hergestellt würde, regelmäßig nach der Fertigstellung eines Straßenabschnitts Stillstandszeiten zu berücksichtigen sind. Diese bedeutet, dass zur Einhaltung der Gewährleistung des Auftragnehmers die fertigen Flächen des Zentralbereiches teils bis zu vier Wochen nicht befahren werden dürfte.“

Die gebundene Bauweise beim Marktplatz ist nach hiesigen Erkenntnissen unter Verwendung eines Pflastermörtels des Herstellers Tubag erstellt worden.

Derzeit bietet der Hersteller zwei unterschiedliche Mörtelvarianten an:

- TPM-D 4 mm Trass-Pflastermörtel drainfähig
- TPM-D 4 mm Trass-Pflastermörtel rapid drainfähig

Während der erstgenannte Pflastermörtel eine vollständige Verkehrs- und Druckbelastung erst nach 28 Tagen zulässt, ist eine vollständige Verkehrsfreigabe beim zweitgenannten Pflastermörtel bereits nach 7 Tagen zulässig.

Zusammenfassend ist die Verlegung der Oberflächen in gebundener Ausführungsvariante aufwändiger und mit erhöhten Kosten verbunden. Demgegenüber stehen aber erhebliche Vorteile in Bezug auf die Haltbarkeit und in Bezug auf reduzierte Pflegekosten. Zudem entfallen aufwändige Nachschlamm- und Reparaturarbeiten. Gerade die nun betroffenen Straßenzüge bieten sich für diese Variante an, da der Untergrund mit allen Leitungen gerade vollständig in Stand gesetzt wurde. Der zusätzliche Zeitaufwand im Bauablauf lässt sich durch eine Verwendung entsprechender Mörtelprodukte erheblich verkürzen.

Die Probleme der ungebundenen, klassischen Bauweise werden deutlich in den anderen Bereichen der Altstadt. Fotos dazu sind nachfolgend beigefügt.

Die leicht erhöhten Kosten können durch einen Verzicht auf eine Neugestaltung der „Volksbank-Plaza“ auf Kosten der Stadt sowie auf den Verzicht einer neuen Zufahrt zum Ärzteparkplatz am Freckenhorster Tor bzw. zu B64 kompensiert werden.

Zu 3: Dieser Beschluss dient nur zur Klarstellung nach Erläuterung der beabsichtigten Bauweise im Stadtentwicklungsausschuss.

Zu 4: Die Verwaltung schlägt in diesem Bereich eine Einbahnstraßenlösung vor, um den angrenzenden Fußwegbereich für Sondernutzungen zu erweitern. Durch diese Verkehrslösung kann der „Zentralbereich“ auf eine Fahrbahnbreite reduziert werden. Diese Lösung wird befürwortet und mit diesem Beschluss klargestellt.

Zu 5: Die Verwaltung schlägt eine Verlegung der Parkplatzzufahrt von der Freckenhorster Straße zur Wallpromenade vor. Eine Bezifferung der dadurch entstehenden Kosten, insbesondere durch die erforderlichen Tiefbaumaßnahmen im Bereich der Wallpromenade, ist bislang nicht ersichtlich und für eine Entscheidung zwingend erforderlich. Bereits bei der Vorstellung dieser Variante im Jahr 2024 wurde diese im Stadtentwicklungsausschuss als kritisch bewertet und mit vielen Fragen belegt. Der Vorlage der Verwaltung ist zu entnehmen, dass auch noch keine abschließenden Genehmigungen / Zustimmungen der beteiligten Behörden vorliegen.

Der derzeitige Entwurf sieht eine neue Zu- und Abfahrt auf den Parkplatz von der Wallpromenade aus Richtung Beelen vor. Im Gegensatz zur bisherigen Lösung ist somit keine Zufahrtsmöglichkeit mehr aus Richtung Freckenhorst oder Münster möglich. Gleichzeitig bietet sich für den Verkehr aus Beelen eine ungewollte Möglichkeit zur Umfahrung der Lichtzeichenanlage am Freckenhorster Tor durch Nutzung der Parkplatzzufahrt und Weiterfahrt in Richtung Ostwall an. Die gleiche Situation ergibt sich für Fahrzeuge auf dem Ostwall, die den Parkplatz und dessen neue Ausfahrt als Abkürzung auf die B64 nutzen können.

Der Vorschlag der Verwaltung sieht einen Erhalt der Alleebäume vor. Allerdings muss dadurch Zu- und Abfahrt zweigeteilt in einem schrägen Winkel zur B64 gebaut werden. Auf der entstehenden Mittelinsel befindet sich dann ein Baum, der ein Sichthindernis bietet. Die wartenden, ausfahrenden PKW sind durch den schrägen Winkel und die eingeschränkte Sicht behindert, welches sind voraussichtlich negativ auf die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer auf dem Promenadenring auswirkt.

Die neue Zu- und Abfahrt befindet sich im Bereich der dreigeteilten Fahrbahn in Fahrtrichtung Münster mit dem Stop- and Go-Verkehr vor der Lichtzeichenanlage. Die zusätzliche Zu- und Abfahrt erhöht die Gefahr von spontanen Bremsungen, gerade im Zusammenspiel mit den beschriebenen Sichthindernissen.

Unter Abwägung mit der Schaffung einer Aufenthaltsqualität am Freckenhorster Tor sprechen diese Faktoren gegen eine Änderung der Zufahrtsmöglichkeiten. Insofern wird der Verwaltungsvorschlag abgelehnt.

Zu 6: Das Freckenhorster Tor wird insbesondere im Bereich vor der Buchhandlung von verschiedenen Richtungen des Radverkehrs gekreuzt:

- Radverkehr aus der Innenstadt in Richtung Freckenhorst
- Radverkehr aus der Innenstadt in Richtung Münster entlang der B64 auf dem Geh-Radweg
- Radverkehr aus der Innenstadt in Richtung Wilhelmsplatz über die Promenade
- Radverkehr aus der Innenstadt in Richtung Beelen auf die B64
- Radverkehr aus Richtung Freckenhorst in Richtung Münster entlang der B64 auf dem Geh-Radweg
- Radverkehr aus Richtung Freckenhorst in Richtung Wilhelmsplatz über die Promenade
- Radverkehr aus Richtung Freckenhorst in Richtung Innenstadt

- Radverkehr aus Richtung Wilhelmsplatz über die Promenade in Richtung Freckenhorst
- Radverkehr aus Richtung Wilhelmsplatz über die Promenade in Richtung Innenstadt
- Radverkehr aus Richtung Beelen entlang der B64 auf dem Geh-Radweg in Richtung Münster
- Radverkehr aus Richtung Beelen entlang der B64 auf dem Geh-Radweg auf die Promenade in Richtung Wilhelmsplatz
- Radverkehr aus Richtung Beelen entlang der B64 auf dem Geh-Radweg in Richtung Innenstadt

Der Verwaltungsvorlage ist ein Lösungsvorschlag für den Radverkehr aus Richtung Innenstadt in Richtung Freckenhorst durch Schaffung einer Radaufstellfläche auf der Fahrbahn zu entnehmen. Dieser Vorschlag wird begrüßt.

Lösungen für die anderen Radverkehrsrichtungen sind der Vorlage nicht zu entnehmen. Daher ist in diesem Bereich die Vorlage zu überarbeiten. Da an dieser Stelle voraussichtlich mit den gleichen Oberflächen wie vorgeschlagen gearbeitet werden kann, erscheint eine weitere Befassung im Stadtentwicklungsausschuss entbehrlich. Insbesondere verkehrliche Varianten sind hier zu prüfen und zu beschließen. Insofern sollte eine Beschlussfassung im Umwelt- und Mobilitätsausschuss erfolgen.

Zu 7: Dieser Beschluss wurde im Stadtentwicklungsausschuss einstimmig gefasst, da zahlreiche Varianten und Verbesserungsvorschläge zur Gestaltung genannt wurden. Zudem besteht keine zeitliche Dringlichkeit, da dennoch die Oberflächen erstellt werden können.

Zu 8: Die Gestaltung der „Volksbank-Plaza“ wird mit einem „optischen“ Bruch in der Verwaltungsvorlage begründet. Aus Sicht der CDU ist diese Argumentation nachvollziehbar. Allerdings ist eine Kostenbeteiligung oder Kostenübernahme derzeit nicht geklärt. Zudem entstehen möglicherweise durch die gebundene Bauweise erhöht Kosten. Insofern erscheint daher der „optische Bruch“ als hinnehmbar, um die Gesamtkosten zu reduzieren. Zudem könnte im weiteren Verlauf des Bauablaufes die Fläche noch mit einem separaten Beschluss hinzugenommen werden. Sofern der Grundstückseigentümer die Kosten übernimmt, kann hingegen eine Aufnahme in die Gesamtgestaltung erfolgen.

Zu 9: Dem Verwaltungsvorschlag wird wie begründet gefolgt.

Mit freundlichen Grüßen

Frederik Büscher
-Fraktionsvorsitzender-

Dirk Schellhammer
-stellv. Fraktionsvorsitzender-

Fotos aus der Altstadt mit klassischer Bauweise:

a) In den Lampen, Fahrbahnbereich



b) Marienplatz, Marienplatz,



c) Fahrbahnsenkung

