

Fachbereich 60

Erläuterungsbericht



16.11.2020

Entwicklung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der Paßstiege

1. Organisatorisches

Am 25.06.2020 hat der Rat der Stadt Coesfeld die Verwaltung beauftragt, geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Paßstiege zu entwickeln. Die daraufhin aufgestellte Planung wurde am 20.08.2020 im Bezirksausschuss und am 26.08.2020 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellt. Dort wurde beschlossen, vor Umsetzung der Planung eine Anliegerversammlung durchzuführen. Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen Gefahren ist eine Anliegerversammlung im herkömmlichen Sinne aktuell nicht möglich. Daher werden die Unterlagen ab dem 23.11.2020 online unter <https://www.coesfeld.de/wirtschaft-bauen/planung.html> veröffentlicht.

Die Planung liegt als zusätzliches Informationsangebot auch in Papierform bei der Stadtverwaltung Coesfeld, Markt 8 aus. Aufgrund der aktuellen Coronaschutz-Verordnung und der damit verbundenen eingeschränkten Zugänglichkeit der Stadtverwaltung bitten wir um vorherige Terminabstimmung während der Dienststunden

montags bis donnerstags von 8.00 Uhr bis 16:00 Uhr und freitags von 08.00 Uhr bis 12:00 Uhr. Ansprechpartner ist Holger Ludorf, Telefon (02541) 939-1308, Mail holger.ludorf@coesfeld.de.

Vom 23.11. bis zum 21.12.2020 können die Anlieger direkt über das Kontaktformular Ihre Meinung zur Planung mitteilen und Anregungen oder auch Bedenken äußern. Alternativ kann dies auch per mail oder telefonisch erfolgen. Gemeinsam mit den Rückmeldungen wird die Verwaltung die Planung dann den politischen Gremien zur Entscheidung vorlegen.

2. Planung

Die Planung sieht die Ausstattung der Paßstiege mit vier so genannten Plateaufpflasterungen vor. Die Auswahl dieser Art der Verkehrsberuhigung erfolgte anhand der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06). Diese beschäftigen sich im Kapitel 6.2.1 mit baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen. Zur Geschwindigkeitsdämpfung kommen demnach vorwiegend die folgenden drei fahrdynamisch ausgebildeten Maßnahmen in Frage

2.1 Fahrgassenversätze

Fahrgassenversätze sind fahrdynamisch wirksam, wenn ihre Tiefe der Fahrgassenbreite entspricht oder sie übertrifft. Die Breite der Fahrbahn in der Paßstiege beträgt einschließlich des westlichen Pflasterstreifens 6,25 m. Bei einer aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs notwendigen Fahrgassenbreite von 3,5 m lässt sich also ein Versatz mit einer ausreichenden Tiefe (mindestens 3,5 m) nicht realisieren. Um eine Befahrbarkeit mit langen landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen, müsste der Versatz außerdem so langgezogen sein, dass er auch aus diesem Grunde fahrdynamisch unwirksam wäre.

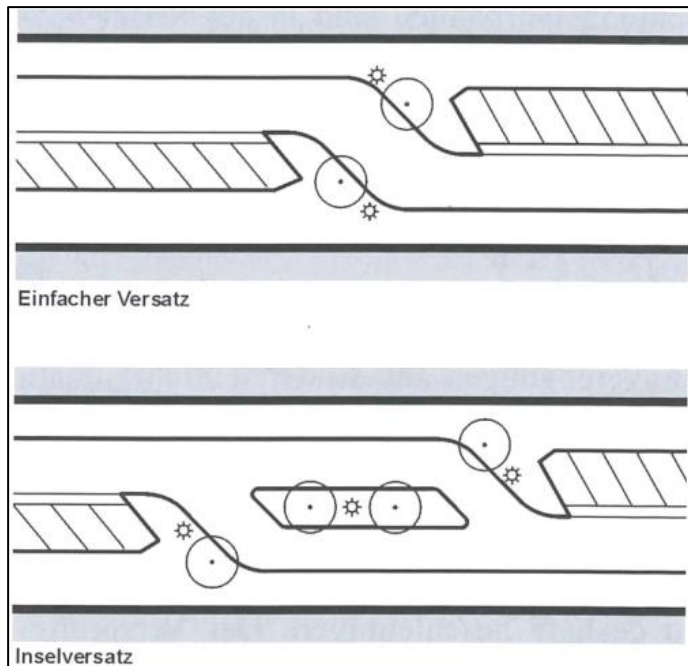


Bild 1: Beispiele für Fahrgassenversätze, Quelle: RAST 06

2.2 Teilaufpflasterungen

Bei Teilaufpflasterungen wird der Fahrbahnbelag in ganzer Breite auf 8 bis 10 cm angehoben und mit Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 versehen. Flachere Rampenneigungen wirken nicht mehr fahrdynamisch, sondern nur noch optisch. Das Geschwindigkeitsniveau bei einer Rampenneigung von 1:20 liegt nach RAST 06 z.B. immer noch bei ca. 50 km/h. Teilaufpflasterungen kommen vor allem im Bereich von Kreuzungen/Einmündungen oder von Fußgängerquerungen zum Einsatz. Teilaufpflasterungen müssen von allen Fahrzeugen mit allen Rädern überfahren werden. Damit wirkt die Geschwindigkeitsdämpfung für alle Fahrzeugarten. Allerdings kann dies auch einen erhöhten Lärmpegel beim Befahren z.B. mit Lkw oder mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Folge haben. In jedem Fall bringen Teilaufpflasterungen, die eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung entfalten sollen, einen deutlichen Komfortverlust für Radfahrer mit sich.



Bild 2: Beispiel einer Teilaufpflasterung (Adolph-Meyer-Straße/Kolpingstraße)

Hinweis: in diesem Beispiel ist die Rampe zu flach, um eine Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu entfalten.

2.3 Plateauaufpflasterungen

Plateaufpflasterungen haben eine Höhe von 5 bis 8 cm und eine Breite von 1,70 m bei Linienbusverkehr. Ohne Linienbusverkehr können sie so breit ausgebildet werden, dass beidseitig eine befahrbare Breite von 0,80 bis 1,00 m für den Radverkehr verbleibt. Der Radverkehr fährt also nicht über die Aufpflasterung, sondern kann an dieser vorbeifahren. Dies erhöht den Komfort für Radfahrer gegenüber Teilaufpflasterungen deutlich. Pkw's und Lieferwagen fahren mit den Rädern mindestens einer Seite über die Aufpflasterung, so dass die Geschwindigkeitsdämpfung hier voll wirksam wird. Die Pkw-Geschwindigkeiten werden auf 25 km/h bis 30 km/h gedämpft. Breitere Fahrzeuge wie z.B. Traktoren können mit allen Rädern seitlich an den Aufpflasterungen vorbeifahren, wenn diese maximal 1,7 m breit sind. Bei breiteren Aufpflasterungen müssen auch größere Fahrzeuge mindestens mit den Rädern einer Seite über die Aufpflasterung fahren. Breitere Aufpflasterungen sorgen somit für eine Geschwindigkeitsdrosselung bei allen Fahrzeugarten, bringen aber ggf. auch zusätzlichen Lärm beim Überfahren mit sich. Plateaufpflasterungen haben in der Regel eine Rampenneigung von 1:7.



Bild 3: Beispiel einer Plateaufpflasterung (Am Theater)

3. Erläuterung der Planung

Die Paßstiege muss weiterhin mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden. Die Realisierung von fahrdynamisch wirksamen Versätzen ist unter dieser Maßgabe nicht möglich. Versätze scheiden somit als Lösung für eine nachhaltige Verkehrsberuhigung aus.

Im Fall der Paßstiege weisen Plateaufpflasterungen deutliche Vorteile gegenüber einer Teilaufpflasterung auf. Insbesondere sind hier die deutlichen Vorteile in der Befahrbarkeit für Radfahrer zu nennen. Aber auch der bauliche Aufwand ist bei einer solchen Lösung deutlich geringer. Für Teilaufpflasterungen müsste der gesamte Fahrbahnquerschnitt einschließlich der westlich anschließenden Nebenflächen (Pflastersteifen bzw. Grünscheibe) baulich umgestaltet werden. Daher spricht sich die Verwaltung für eine Verkehrsberuhigung in der Paßstiege mittels Plateaufpflasterungen aus.

Nach der RAS 06 soll der Abstand zwischen den einzelnen Aufpflasterungen 50 m nicht wesentlich überschreiten, um ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau sicherzustellen. Dem entsprechend sieht die Planung insgesamt 4 Aufpflasterungen im Bereich vorhandener Fahrbahneinengungen vor. Als weiteres geschwindigkeitsdämpfendes Element wird die Rechtsvor-Links-Regelung in der Einmündung Hasenleck berücksichtigt.

Die Breite der Aufpflasterung muss in Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite festgelegt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass neben der Aufpflasterung eine Fläche mit einer Breite von 0,80 bis 1,00 m für den Radverkehr verbleibt. Die Planung, die dem Ausschuss vorgelegt wurde, sah Plateaufpflasterungen mit einer Breite von ca. 1,85 m vor. Mittels eines in der Fahrbahn aufgestellten Pfostens sollte die Fahrbahn in den Querschnitten 1, 2 und 4 soweit eingengt werden, dass Pkw's nicht an der Aufpflasterung vorbeifahren können. Im Querschnitt 3 erfolgt die Einengung mittels eines sogenannten „Freiburger Kegels“. Die Gehwege werden ebenfalls mit Pollern gegen ein Überfahren geschützt.



Bild 4: „Freiburger Kegel“ (Quelle: Allgemeine Zeitung online)

In den Ausschusssitzungen wurde der in der Fahrbahn stehende Pfosten sehr kritisch diskutiert und eher als Gefahrenpunkt angesehen. Daher hat die Verwaltung die Planung in diesem Punkt noch einmal überarbeitet. Die Breite der Aufpflasterung in den Querschnitten 1, 2 und 4 beträgt nun 2,16 m, so dass auf eine weitere Einengung der Fahrbahn verzichtet werden kann. Die Aufpflasterungen entsprechen damit in der Breite exakt dem Beispiel in der Straße Am Theater (Bild 2). In der Folge müssen auch größere Fahrzeuge zumindest mit den Rädern einer Seite über die Aufpflasterung fahren, so dass auch diese nachhaltig abgebremst werden.

4. Kosten

Die Kosten für den Einbau von 4 Plateaufpflasterungen belaufen sich auf ca. 17.000 €.