

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung

Datum:
24.01.2021

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Planen und Bauen	04.02.2021	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	18.02.2021	Entscheidung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Prüfung von Entzerrungsmöglichkeiten für die Verkehrssituation für die Anwohner:innen der Laurentiusstraße

Beschlussvorschlag (Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen):

Es wird beschlossen, die Verwaltung möge prüfen, welche kurzfristigen Maßnahmen dazu beitragen könnten die angespannte Verkehrssituation für die Anwohner der Laurentiusstraße zu entschärfen.

Alternativer Beschlussvorschlag der Verwaltung

Es wird beschlossen, die in den Anlagen 4.1 und 4.2 dargestellten Maßnahmen (Einrichtung einer Halteverbotszone, Markieren von Stellplätzen, Aufstellen von Pollern) probeweise umzusetzen. Die Markierung der Parkplätze erfolgt entsprechend des als Anlage 5 beigefügten Detailplanes. Die Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau sind durch eine Vorher-/Nachheruntersuchung nachzuweisen. Nach einer angemessenen Probezeit und insofern die Entwicklung der Corona-Pandemie dies zulässt, ist gemeinsam mit den Anliegern über den Erfolg der Maßnahme und ggf. weitere ergänzende Maßnahmen zu diskutieren.

Sachverhalt:

Der Antrag wurde dem Rat der Stadt Coesfeld in seiner Sitzung am 17.12.2020 vorgelegt (gem. § 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Coesfeld). Der Rat fasste den Beschluss, die Angelegenheit an den Ausschuss für Planen und Bauen zu überweisen.:

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Anwohner der Laurentiusstraße beklagen nicht zum ersten Mal die stetig steigende, hohe Verkehrsbelastung ihrer Straße und des Umfeldes. Ganz aktuell wieder Thema in der örtlichen Presse am 20. November. Der Rat der Stadt Coesfeld hat die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für das Stadtgebiet beschlossen. Der gesamte Prozess, mit der Vergabe, der intensiven Bürgerbeteiligungen, den abschließenden Beschlüssen, wird wohl erst frühestens Ende 2021 abgeschlossen werden können. Nach Gesprächen mit

Anwohnern ist die Belastungssituation aber, bedingt durch den immer weiterwachsenden Verkehr, inzwischen fast unerträglich geworden.

Daher sieht die Grüne Fraktion es als dringlich geboten an, hier mit verkehrlichen Maßnahmen eine Abmilderung der aktuellen Belastungssituation zu schaffen.“

Der Antrag ist als Anlage 1 beigefügt.

Stellungnahme der Verwaltung

1. Festlegung der Straßenart/Straßenkategorie

Zunächst ist die Frage zu beantworten, welcher Straßenkategorie die Laurentius zuzuordnen ist. Zur Beantwortung kann die Definition der Straßenarten aus der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen herangezogen werden. Demnach sind Anliegerstraßen Straßen, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen. Haupterschließungsstraßen sind Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen sind.

Aufgrund ihrer Lage dient die Laurentiusstraße nicht alleine der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, sondern übernimmt auch eine wichtige Verbindungsfunktion. Demnach ist sie nicht als Anliegerstraße, sondern als Haupterschließungsstraße einzustufen. Für die weitere Beurteilung ist darüber hinaus eine Zuordnung zu den in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beschriebenen „Straßenkategorien“ erforderlich. Hier ist die Anliegerstraße mit einer Wohnstraße vergleichbar, die Haupterschließungsstraße mit einer Sammelstraße. Die Laurentiusstraße ist demnach als Sammelstraße zu klassifizieren.

2. Bewertung der Verkehrsbelastung

Aktuelle Verkehrszahlen als Grundlage einer Beurteilung liegen nicht vor. Letztmalig wurden Verkehrszahlen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe im Zuge des Innenstadtrings im Juni 2012 erhoben. Damals wurde eine Belastung von 208 Kfz für die Nachmittagsspitzenstunde ermittelt (Anlage 2.1). Damit lag die Verkehrsbelastung deutlich unter dem Maximalwert, der in den RAST 06 selbst für eine reine Wohnstraße genannt wird. Dieser liegt bei 400 Kfz je Stunde. Für Sammelstraßen wird eine Belastung von bis zu 800 Kfz je Stunde genannt.

Selbst bei einer als unrealistisch anzusehenden Steigerung der Verkehrsbelastung um 50% würden diese Werte nicht annähernd erreicht. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus die örtliche Situation. Die Verkehrsfläche der Laurentiusstraße hat eine Breite von 12 m, die Gebäude grenzen zumeist unmittelbar an den Gehweg. Der schmalste, von der RAST 06 für eine Sammelstraße, die nicht vom ÖPNV genutzt wird, empfohlene Querschnitt geht von einer Straßenraumbreite von 11,5 m aus. Auch in diesem Querschnitt grenzen die Gebäude unmittelbar an den Gehweg. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,5 m, die Gehwege sind auf beiden Seiten 3 m breit (Querschnitt 3.1, Anlage 2.5). Mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und beidseitigen Nebenanlagen mit Breiten von ebenfalls ca. 3 m sind die Verhältnisse in der Laurentiusstraße vergleichbar.

Demnach ist davon auszugehen, dass die für eine Sammelstraße genannten Verkehrsbelastungen in der Laurentius auch unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse verträglich abgewickelt werden können.

3. Reduzierung der Verkehrsbelastungen

Die Ausführungen in den Abschnitten 1 und 2 belegen, dass eine Reduzierung der Verkehrsbelastung grundsätzlich nicht notwendig ist. Soll diese dennoch erreicht werden, muss die Laurentiusstraße von ihrer Verbindungsfunktion entbunden werden. Hierfür muss die Durchfahrbarkeit mit baulichen Mitteln unterbunden werden. Denkbar ist z.B. eine Diagonalsperre in der Kreuzung mit der Karlstraße (siehe Anlage 3). Eine solche Maßnahme

hat aber immer eine Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen zur Folge. Die Verdrängung des „Verbindungsverkehrs“ auf Hauptstraßen wäre dabei grundsätzlich positiv. Allerdings ist z.B. die Kreuzung Dülmener Straße/Bahnhofstraße, die zusätzlichen Verkehr aufnehmen müsste, bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt. Darüber hinaus würden auch unmittelbar benachbarte Wohnstraßen aufgrund der unterbrochenen Fahrbeziehungen zusätzlich belastet.

Um all diese Auswirkungen beurteilen zu können, ist eine Verkehrsuntersuchung auf Grundlage aktuell erfasster Verkehrszahlen notwendig. Auch für eine ggf. sinnvolle Vorher- / Nachher-Untersuchung ist eine solche Verkehrszählung unerlässlich. Zusätzlich hält es die Verwaltung für sinnvoll, die Problematik nicht losgelöst als Einzelfall zu betrachten, sondern im Gesamtzusammenhang mit vergleichbaren Straßenzügen in Coesfeld. Die Möglichkeit hierfür bietet der Masterplan Mobilität. In jedem Fall ist eine solche Untersuchung erst nach Normalisierung der Verkehrsverhältnisse nach Abklingen der COVID 19 Pandemie möglich. Alle jetzt erhobenen Daten wären nicht realistisch.

4. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Ein wesentliches Problem in der Laurentiusstraße sind die auf der Fahrbahn unsortiert abgestellten Fahrzeuge. Die verbleibende Fahrbahnbreite reicht für die Begegnung zweier Fahrzeuge nicht aus, so dass ein stetiger Verkehrsfluss nicht möglich ist. Ziel müsste also ein veränderter Querschnitt sein, der zu einer stetigen, angepassten Fahrweise führt. Hierzu muss die Fahrbahn den Begegnungsfall Pkw/Pkw ermöglichen. Sie darf aber auch nicht zu breit sein, um weiter für ein geringes Geschwindigkeitsniveau zu sorgen. Gleichzeitig müssen Flächen für den ruhenden Verkehr vorgehalten werden. Der in der RAST 06 aufgeführte Querschnitt 2.4 (Anlage 2.4) bietet hier einen vielversprechenden Ansatzpunkt. Dieser wird zwar für Wohnstraßen empfohlen. Allerdings haben die Kapitel 1 und 2 gezeigt, dass die Laurentiusstraße zwar die Funktion einer Haupterschließungsstraße oder Sammelstraße übernimmt, die Verkehrsbelastung aber innerhalb der Grenzen für eine Wohnstraße liegt. Also kann der Verkehr auch auf den für Wohnstraßen vorgesehenen Querschnitten verträglich abgewickelt werden. Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 4,75 m lässt die Begegnung zweier Pkw auch neben einem abgestellten Fahrzeug zu.

Um diesen Querschnitt auf die Laurentiusstraße übertragen zu können, muss der ruhende Verkehr teilweise auf die Nebenanlagen verlagert werden. Dies setzt voraus, dass der Radverkehr nicht mehr auf den Nebenanlagen, sondern im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die Laurentiusstraße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen, hier ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Regelfall. Zu prüfen ist, ob diese Führungsform bei der vorliegenden Verkehrsbelastung verträglich ist. Mit dem Bild 7 bietet die RAST 06 hierzu eine Möglichkeit. Mit Hilfe der Spitzenstundenbelastung und der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr lässt sich die empfohlene Radverkehrsführung ermitteln. Selbst wenn man von einer im Vergleich zu 2012 um 50% erhöhten Verkehrsbelastung und einer Geschwindigkeit von 40 km/h ausgeht, liegt man deutlich im Belastungsbereich 1 (siehe Anlage 4). In diesem Bereich wird alleine die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn als mögliche Führungsform genannt. Die Fahrbahnbreite von 4,75 m neben den Stellplätzen lässt selbst die Begegnung eines Radfahrers mit einem Lkw zu, so dass parkende Fahrzeuge im Regelfall keine Ausweichmanöver der Radfahrer erfordern. Damit ist sichergestellt, dass der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden kann.

Eine auf Grundlage des in der RAST 06 aufgeführten Querschnitts 2.4 (Anlage 2.4) erstellte Planung ist als Anlage 4 beigefügt. Hier wurden zusätzlich Poller am Rand des Gehweges vorgesehen, um das Befahren der Gehwege zu unterbinden.

Empfehlung der Verwaltung

Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung sind ohne vorherige Beratung im Rahmen des Masterplanes Mobilität und ohne Erfassung der aktuellen Verkehrsbelastungen nicht sinnvoll. Die in der Anlage 4 dargestellte Neuordnung des ruhenden Verkehrs lässt sich hingegen durch einfache Fahrbahnmarkierungen und das Aufstellen von Pollern ohne großen

Aufwand umsetzen. Zusätzlich sollte die Laurentiusstraße als Halteverbotszone ausgewiesen werden, um sicherzustellen, dass nicht außerhalb der markierten Stellplätze geparkt wird. Hierzu sind drei Verkehrszeichen 290 „Haltverbot für eine Zone“ aufzustellen. Um die Fahrbahn weiter optisch einzuengen und so positiv auf das Geschwindigkeitsniveau einzuwirken, sollten die Parkplätze wie im als Anlage 5 beigefügten Detailplan markiert werden.

Der insgesamt geringe Aufwand eröffnet die Möglichkeit, die Maßnahmen probeweise umzusetzen. Um beurteilen zu können, ob die Maßnahme eine negative Wirkung auf die gefahrenen Geschwindigkeiten hat, sollte das Geschwindigkeitsniveau vor Realisierung der Maßnahme und im Laufe der Erprobungsphase gemessen werden. Sollte sich zeigen, dass das Geschwindigkeitsniveau angestiegen ist, können ggf. weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z.B. temporärer Einsatz des Geschwindigkeitsanzeigergerätes, Plateauaufpflasterungen) ergänzend eingesetzt werden.

Nach Ablauf einer angemessenen Erprobungsphase und sofern die Entwicklung der Corona-Pandemie dies zulässt, kann dann gemeinsam mit den Anliegern über den Erfolg der Maßnahme und ggf. weitere ergänzende Maßnahmen diskutiert werden.

Anlagen:

1. Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 30.11.2020
- 2.1. Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe im Zuge des Innenstadtrings in Coesfeld – Stadt Coesfeld (Auszug)
- 2.2. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Seite 19, Bild 7
- 2.3. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Seite 18, Tabelle 8
- 2.4. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Seite 39, Bild 26
- 2.5. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Seite 41, Bild 27
3. Lageplan „Kreuzung Laurentiusstraße/Karlstraße“
- 4.1 Lageplan Nord
- 4.2 Lageplan Süd
- 5 Detailplan Parkplatzmarkierungen