

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
23.02.2021

Produkt:
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	04.03.2021	Vorberatung
Umweltausschuss	10.03.2021	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	11.03.2021	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	25.03.2021	Entscheidung

Sichere Gestaltung der Querung über die Straße Zur Stegge in Höhe Breykamp/Nikolaus-Groß-Straße

Beschlussvorschlag:

Die Querung über die Straße Zur Stegge in Höhe Breykamp/Nikolaus-Groß-Straße wird entsprechend des als Anlage beigefügten Lageplans „Zur Stegge: Querung Breykamp - Sichere Gestaltung der Querung“, Variante 4 umgestaltet. Dafür ist der im Plan mit einem gelben X versehene Baum zu entfernen und durch eine Neuanpflanzung ca. 6 m weiter nordöstlich zu ersetzen.

Sachverhalt:

Im DIEK-Projekt 5.1 „Verkehrssicherheit und Ausbau Philosophenweg sowie andere Beispiele (Projektfamilie 5. Lette – sicher.mobil) wurde eine Verbesserung der Querung über die Straße Zur Stegge in Höhe der Nikolaus-Groß-Straße und des Breykamps unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit angeregt.

1. Problemstellung:

Die Wegeverbindung zwischen Nikolaus-Groß-Straße und Breykamp dient als Schulweg. Die Querung der Straße Zur Stegge wird daher von vielen Schulkindern genutzt. Der heutige Weg endet ca. 5 m nördlich der eigentlichen Querung. Von dort laufen die Kinder parallel zur Straße bis zur eigentlichen Querungsstelle. Dabei nutzen sie eine Fläche, die auch als Ausweichfläche genutzt wird, wenn sich z.B. zwei größere landwirtschaftliche Fahrzeuge begegnen. Daher kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen. Dazu tragen auch die nicht optimalen Sichtbeziehungen bei.

2. Lösungsmöglichkeit

Die örtliche Situation wurde unter Beteiligung der DIEK-Projektpaten, der Kreispolizeibehörde und der Fachbereiche 50 (hier: Straßenverkehrsbehörde), 60 (hier: Verkehrsplanung) und 70 (hier: Straßenbaulastträger) eingehend untersucht und bewertet.

Eine Verbesserung der Situation ist nur dadurch möglich, dass der Weg außerhalb der Ausweichfläche auf die Querungsstelle zugeführt wird. Aufgrund des unmittelbar angrenzenden Stadtwerkegebäudes und der notwendigen Anbindung auf der gegenüberliegenden Seite ist der Spielraum für die Lage der Querungsstelle deutlich eingeschränkt. Um zu verhindern, dass die Kinder zu schnell und zu unachtsam auf die Straße fahren, sollte wieder eine Umlaufsperrung vorgesehen werden. Diese soll entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA so ausgestaltet werden, dass sie auch mit Fahrradanhängern oder Lastenrädern befahren werden kann.

3. Planungs- und Abstimmungsprozess | Variantenuntersuchung:

Im Juni 2020 wurde die Planung in den Varianten 1 und 2 entwickelt. Ziel der Planung ist es, Fußgänger und Radfahrer, die die Fahrbahn queren wollen, nicht im Bereich der Ausweichfläche in Richtung Querungsstelle zu führen, sondern südlich davon. Beide Varianten erfordern die Entfernung eines vorhandenen Baumes, um die Wegeführung zu ermöglichen. In der Variante 2 sorgt eine Umlaufsperrung für eine sichere Führung der Radfahrer. In der Variante 1 wurde auf eine Umlaufsperrung verzichtet, weil die Wegeführung im 90°-Winkel bereits eine Bremswirkung erzielt.

Im Rahmen eines Ortstermins wurden die beiden Varianten mit der Kreispolizei- und der Straßenverkehrsbehörde diskutiert. Schließlich legte man sich aus den folgenden Gründen auf die Variante 2 als Vorzugsvariante fest:

- Die Lösung mit Umlaufsperrung nach ERA wird insgesamt als die bessere und sicherste Lösung angesehen.
- In Variante 1 müsste wegen der rechtwinkligen Streckenführung im Bereich des Versatzes eine Beleuchtung oder zusätzliche reflektierende Elemente vorgesehen werden.
- Die Variante 2 bietet die Möglichkeit, einen Ersatzbaum zu pflanzen. Aufgrund der Nähe zum Stadtwerkegebäude und der vorhandenen Leitungen wäre dies in der Variante 1 nicht möglich.
- In der Variante 1 würde die Breite der Ausweichfläche eingeschränkt.

Im weiteren Abstimmungsprozess mit den Projektpartnern kritisierte ein unmittelbarer Anlieger, dass mit beiden Varianten das bereits heute bestehende Problem der unzureichenden Sichtverhältnisse weiter verschärft werde. Dadurch, dass Radfahrer und Fußgänger weiter im Süden auf die Querungsstelle geführt werden, sei die Sicht auf die aus Richtung Süden kommenden Kfz durch die vorhandene Grundstückshecke noch mehr eingeschränkt. Dieses Problem wurde durch den Anlieger aus der täglichen Beobachtung heraus als größer angesehen als die Tatsache, dass die Radfahrer und Fußgänger in der heutigen Situation direkt auf die Ausweichfläche geführt werden. Vorgeschlagen wurde, die heutige Fahrbahneinengung in Richtung Norden zu verlängern, damit die Fahrbahn weiter im Norden gequert werden kann und dadurch die Sichtbeziehungen verbessert werden.

Mit dieser Vorgabe wurde die Planungsvariante 3 entwickelt. Diese weist aber einige, ebenfalls gravierende Nachteile auf:

- Aufgrund der vorhandenen Zufahrten muss der Bordstein auf einer Länge von ca. 25 m komplett abgesenkt werden.
- Die heute vorhandene Warnbake im nördlichen Bereich der Fahrbahneinengung müsste entfernt werden, damit der Gehweg in diesem Bereich genutzt werden kann. Aufgrund der Zufahrten kann erst am nördlichen Ende der geplanten Einengung eine Bake aufgestellt werden. Damit könnte der Bereich in der kompletten Länge von ca. 25 m von Kfz zum Ausweichen genutzt werden. Damit wäre ein weiterer Konfliktpunkt vorprogrammiert.
- Um gesichert zur Querungsstelle oder von dort zur Nikolaus-Groß-Straße zu kommen, müssten auch Radfahrer den neu geschaffenen Weg in beiden Richtungen nutzen.

Straßenverkehrsrechtlich kann eine solche Nutzung aber nicht offiziell freigegeben werden, weil der Weg hierfür viel zu schmal ist.

- Zusätzlich wird der bereits heute bestehende Konflikt auf der Ausweichfläche zwischen Fußgängern/Radfahrern und Kfz nicht beseitigt.

Da die bisherigen Planungsvarianten somit zu keinem insgesamt befriedigenden Ergebnis führen, wurde schließlich eine Variante 4 entwickelt. Diese übernimmt die Wegführung aus dem Gebiet Breykamp aus der ursprünglich befürworteten Variante 2. Dies setzt die Entfernung des vorhandenen Baumes voraus. Die heutige Einengung auf der Ostseite wird zurückgebaut. Stattdessen wird die Fahrbahn auf der Westseite eingeengt. Dies greift auch die Kritik, die im Rahmen des DIEK-Prozesses geäußert wurde, auf, dass die heutige Fahrbahneinengung auf der falschen Seite liegt. Insgesamt wird mit der Variante 4 der Konfliktpunkt auf der Ausweichfläche beseitigt und gleichzeitig die Sichtbeziehungen verbessert.

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen gegen diese Variante keine Bedenken (Stellungnahme vom 08.02.2021). Die Straßenverkehrsbehörde nimmt mit Mail vom 29.01.2021 zur Variante 4 wie folgt Stellung:

- *Meines Erachtens ist dieses (Anmerkung des Verfassers: die Variante 4) die einzig denkbare Variante. Ich sehe es mittlerweile ebenfalls wie der Anlieger, dass durch das Verschwenken des Geh- und Radwegs aus dem Breykamp die Sichtbeeinträchtigung durch die Hecke größer wäre als der Vorteil, dass Radfahrer und Fußgänger dann nicht mehr direkt auf die Ausweichfläche geführt werden. Die Maßnahme, dass die Einengung von der Ost- auf die Westseite verlagert wird, würde dann allerdings die Lage deutlich verbessern, da der Fußgänger dann im Sichtfeld vor der Hecke steht. Einen dringenden Handlungsbedarf für die Umbaumaßnahme sehe ich allerdings nicht. Aktuell ist der Bereich hinsichtlich Unfälle völlig unauffällig. Daher muss man die Verbesserung der Verkehrssicherheit sicherlich in Relation zu den Umbaukosten sehen.*

Fazit: *Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wäre die Variante 4 eine Verbesserung zum heutigen Stand.*

Die Abwägung, ob die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die anfallenden Kosten in einem vernünftigen Verhältnis stehen, bleibt letztendlich dem Rat vorbehalten.

4. Finanzierung:

Der Fachbereich Bauen und Umwelt schätzt die Kosten für die Umgestaltungsmaßnahme auf 14.000 € einschließlich Mehrwertsteuer. Die Maßnahme kann aus Unterhaltungsmitteln (Sachkonto: 522101 | Kostenstelle: 70010101 | Kostenträger: 120101) finanziert werden.

Anlagen:

Lageplan „Zur Stegge: Übergang Breykamp/Nikolaus-Groß Str.“ in den Varianten 1 bis 4