



Öffentliche Beschlussvorlage

Vorlagen-Nr.:	443/2004
Dezernat II gez. Backes, 05.01.2005	
Federführung: 60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung	
Produkt: 60.01.03 Verkehrsplanung 60.05.02 Straßenverkehrliche Maßnahmen	
Datum: 14.12.2004	

26.01.2005	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	Entscheidung
Top:	Bemerkung:	

Betreff:

Antrag der Fraktion Pro Coesfeld auf Sicherungsmaßnahmen für Fußgänger und Radfahrer an der Rekener Straße zwischen Umgehungsstraße und Abzweig Freilichtbühne

Beschlussvorschlag 1a (Antrag Pro Coesfeld):

Der Rat möge beschließen, dass die Verwaltung der Stadt Coesfeld beauftragt wird, die Planung und den Bau eines rechtsseitigen kombinierten Fuß-/Radweges stadtauswärts zwischen Umgehungsstraße und Abzweig Freilichtbühne inkl. einer Querungshilfe auf Höhe des Abzweigs Freilichtbühne beim zuständigen Straßenbaulastträger aus Gründen der Verkehrs- und Schulwegsicherung zu beantragen.

Beschlussvorschlag 1b (alternativer Vorschlag der Verwaltung):

Die Verwaltung der Stadt Coesfeld wird beauftragt, die Umgestaltung der Rekener Straße zwischen Umgehungsstraße (B 525) und Abzweig Freilichtbühne beim zuständigen Straßenbaulastträger zu beantragen. Gegenstand der Umgestaltung ist zum einen die Umwandlung der vorhandenen Seitenstreifen in Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn bei gleichzeitiger Anlage eines Sicherheitsstreifens zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen, zum anderen der Einbau einer Querungshilfe auf Höhe des Abzweigs Freilichtbühne.

Beschlussvorschlag 2a (Antrag Pro Coesfeld):

Die Querungshilfe soll mit einer anforderungsgesteuerten Fußgängerampel versehen werden.

Beschlussvorschlag 2b (alternativer Vorschlag der Verwaltung):

Als Querungshilfen sollen Mittelinseln beiderseits der Einmündung im Bereich der Linksabbiegespur bzw. der Sperrflächen vorgesehen werden.

Beschlussvorschlag 3 (Antrag pro Coesfeld):

Das Tempolimit sollte 200 m vor dem Abzweig Freilichtbühne – stadteinwärts gesehen – auf 50 km/h bis zur Kreuzung Umgehungsstraße heruntersetzt werden. Das Tempolimit sollte in diesem Bereich natürlich auch stadtauswärts gelten.

Finanzielle Auswirkungen:

Über die genauen Kosten, die im Falle einer Umgestaltung auf die Stadt Coesfeld zukommen, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine zuverlässige Angabe gemacht werden.

Sachverhalt zu den Beschlussvorschlägen 1a und 1b:

In ersten Gesprächen hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger seine grundsätzliche Bereitschaft angedeutet, die Rekener Straße zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs umzugestalten. Eine Realisierung ist natürlich abhängig von der finanziellen Situation und der Festlegung einer entsprechenden Priorität durch den Regionalrat. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) sehen zwei Möglichkeiten für eine solche Umgestaltung (siehe Anlage 5) vor:

- Umwandlung der beidseitigen Seitenstreifen in einen einseitigen, gegenüber der Fahrbahn durch eine Schutzplanke oder einen Pflanzstreifen gesicherten Zweirichtungsrad(/geh)weg bei gleichzeitiger Verschiebung der Fahrbahn
- Umwandlung der Seitenstreifen in Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn bei gleichzeitiger Anlage eines Sicherheitsstreifens zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen

Nach den ERA 95 ist der einseitige gemeinsame Geh- und Radweg an Hauptverkehrsstraßen außerorts der Regelfall. Abweichend hiervon sollen Wege, um häufigere Überquerungen zu vermeiden, auf beiden Seiten angelegt werden

- im Bereich von Streusiedlungen
- bei dichter Folge von Ortsdurchfahrten
- gegebenenfalls zur Erschließung wichtiger Ziele im Außerortsbereich.

Neben dem Antrag von Pro Coesfeld liegen der Verwaltung Anträge der Anwohner, der Flamschener Mitbürgerinnen und -bürger sowie des Anna-Katharina-Emmerick-Vereines vor. In den Anträgen werden gleichlautend sichere Radwege auf beiden Seiten der Straße gefordert. Beidseitige von der Fahrbahn abgesetzte, eigenständige Radwege halten sowohl der Landesbetrieb Straßenbau als Baulastträger als auch die städtische Verwaltung weder für realisierbar noch für sinnvoll. Nach Auskunft des Landesbetriebes kann der Platz für eine sichere Führung der Radfahrer nur durch eine Neuaufteilung des Straßenquerschnittes geschaffen werden. Eine Verbreiterung des heutigen Verkehrsraumes kommt aus finanziellen Gründen nicht in Frage. Innerhalb dieses Verkehrsraumes können beidseitige Radwege nicht geschaffen werden. Aber auch die tatsächliche Zahl der Radfahrer, die die Rekener Straße in diesem Bereich nutzen, rechtfertigt nicht den erforderlichen hohen Aufwand. Darüber hinaus stehen andere Verbindungen zur Verfügung, die es den Radfahrern ermöglichen, die Schulen und andere Ziele in der Innenstadt sicher zu erreichen:

- Verlängerung des Grünen Weges östlich der Rekener Straße
- Verbindung über den Steveder Weg westlich der Rekener Straße. Siehe Anlage 6

Gleichwohl liegen im angesprochenen Bereich Ziele, die über die Rekener Straße erreicht werden können und eine sichere, verbesserte Führung des Radverkehrs rechtfertigen. Diese Ziele liegen sowohl westlich als auch östlich der Rekener Straße. Zu nennen sind hier insbesondere das Gebiet Flamschen und die Freilichtbühne auf der Ostseite, das Emmerick-Haus und die Reitanlage auf der Westseite. Die Anlage eines Zweirichtungsweges, wie von Pro Coesfeld beantragt, bevorzugt die Ziele auf der Ostseite einseitig. Die westlichen Ziele wären ohne Querung der Rekener Straße nicht mehr zu erreichen. Dies bedeutet eine Verschlechterung der Situation und insbesondere einen Sicherheitsverlust, da Gefahrensituationen insbesondere bei der Querung von Straßen und nicht im Längsverkehr auftreten. Querungsanlagen (Lichtsignalanlagen, Mittelinseln) sind in diesem Fall nur möglich, wenn auf der dem einseitigen Geh- und Radweg gegenüber liegenden Seite ein Auffangweg geschaffen wird, der die Fußgänger und Radfahrer

sicher bis zur eigentlichen Einmündung führt. Darüber hinaus wird nach Auskunft des Landesbetriebes durch die komplette Neuaufteilung des Querschnittes und den dadurch bedingten Fräs- und Markierungsarbeiten ein Deckenüberzug für den gesamten Bereich erforderlich. Die zuvor genannten Punkte erhöhen den erforderlichen Aufwand weiter.

Aus diesen Gründen befürwortet die Verwaltung die Umwandlung der Seitenstreifen in Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn bei gleichzeitiger Schaffung von Querungshilfen im Bereich der Einmündung „Freilichtbühne“. Der Radverkehr wird durch einen Sicherheitsstreifen wirkungsvoll gegenüber dem Kfz-Verkehr geschützt, der erforderliche Aufwand minimiert.

Im Übrigen halten sowohl der Landesbetrieb als auch die städtische Verwaltung – unter der Voraussetzung, dass ein einseitiger, abgesetzter Zweirichtungsweg geschaffen werden soll - die Anlage eines solchen Weges aufgrund der Lage der wesentlichen Ziele (Flamschen, Freilichtbühne) auf der östlichen – und nicht wie von Pro Coesfeld vorgeschlagen auf der westlichen – Seite für sinnvoll.

Sachverhalt zu den Beschlussvorschlägen 2a und 2b:

Unter Beachtung des tatsächlich vorhandenen Querungsbedarfes, der Kfz-Verkehrsstärken (Verkehrszählung vom November 2003: 6.700 Fahrzeuge/24h), der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (70 km/h) und der beteiligten Verkehrsteilnehmer halten sowohl der Landesbetrieb Straßenbau als auch die städtische Verwaltung Mittelinseln für die geeignete Querungsanlage. Mittelinseln bieten den Fußgängern eine sichere, komfortable Möglichkeit, die Straße zu queren, da der Verkehr nur in jeweils eine Richtung beobachtet werden muss. Auf der anderen Seite behindern sie den fließenden Kraftfahrzeugverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr nur unwesentlich, was gerade für Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten aufgrund der funktionalen Bedeutung unerlässlich ist. Die heute markierten Sperrflächen (eventuell unter teilweiser Einbeziehung der Linksabbiegespuren) bieten ausreichenden Platz zum Einbau solcher Mittelinseln. Fußgänger-Lichtsignalanlagen bringen gegenüber Mittelinseln in der Regel keinen wesentlichen Sicherheitsgewinn, erzeugen aber wesentlich höhere Kosten. Neben den Kosten für die erstmalige Anschaffung sind hier die Folgekosten (Wartung, Pflege, Reparatur) nicht zu vernachlässigen. Alles in allem ist eine Fußgängerlichtsignalanlage an dieser Stelle aus Sicht der Verwaltung eine unverhältnismäßige Lösung, die in der heutigen Zeit nicht finanzierbar ist. Sie ist aus genannten Gründen auch gegenüber dem Straßenbaulastträger nicht durchsetzbar.

Sachverhalt zu Beschlussvorschlag 3:

Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lehnt sowohl der Straßenbaulastträger als auch die Straßenverkehrsbehörde ab. Der betroffene Straßenabschnitt liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Die Geschwindigkeit wurde bereits auf 70 km/h reduziert. Eine weitere Reduzierung widerspricht der funktionalen Bedeutung der Rekener Straße als Landesstraße. Hier darf der fließende Kraftfahrzeugverkehr nicht übermäßig behindert werden, die „Leichtigkeit“ des Verkehrs ist zu gewährleisten. Eine zu starke Reglementierung des Verkehrs führt dazu, dass die Streckenverbote bzw. -gebote durch den Verkehrsteilnehmer nicht mehr akzeptiert werden. Diese Meinung wird im Übrigen auch immer wieder von den Teilnehmern der zweijährlich stattfindenden Verkehrsschau für klassifizierte Straßen vertreten.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der Fraktion Pro Coesfeld vom 25.11.2004

Anlage 2: Antrag der Anwohner vom 28.11.2004

Anlage 3: Antrag der Flamschener Mitbürgerinnen und -bürger

Anlage 4: Antrag des Anna-Katharina-Emmerick-Vereins vom 14.12.2004

Anlage 5: Auszug aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Anlage 6: Auszug aus dem Stadtplan