



Der Bürgermeister

# Öffentliche Beschlussvorlage 675/2005

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:  
06.09.2005

Produkt:  
60.01.01 Stadtentwicklungsplanung  
60.01.03 Verkehrsplanung  
60.05.02 Straßenverkehrliche Maßnahmen  
70.01.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	21.09.2005	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	29.09.2005	Entscheidung

## Verkehrsentwicklungsplan: Beschluss des Maßnahmenkataloges, Definition des Vorbehaltsnetzes

### Beschlussvorschlag:

1. Die Definition des Vorbehaltsnetzes erfolgt in der Form, wie dies in der Anlage zu der Berichtsvorlage 626/2005 (berichtet in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 24.08.2005) dargestellt ist.

Alternativ:

1. Die Reiningstraße wird nicht dem Vorbehaltsnetz zugeordnet. Im Rahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung wird sie entsprechend der bereits beschlossenen Prioritätenliste als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Darüber hinaus erfolgt die Definition des Vorbehaltsnetzes in der Form, wie dies in der Anlage zu der Berichtsvorlage 626/2005 (berichtet in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 24.08.2005) dargestellt ist. Der Maßnahmenkatalog wird um die Umgestaltung der Reiningstraße erweitert. Diese wird als „besonders empfohlene Maßnahme“ eingestuft.
2. Der Maßnahmenkatalog, der dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügt ist, wird als wesentlicher Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes beschlossen.
3. Die durch die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser besonders empfohlenen Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen.
4. Im Zuge der Haushaltsberatungen ist zu prüfen, ob ein jährliches Budget bereitgestellt werden kann, um die weiteren sinnvollen und wünschenswerten, aber nicht als besonders dringlich empfohlenen Maßnahmen umzusetzen.

### Sachverhalt zu Beschlussvorschlag 1

Die durch die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser erarbeitete und mit der Verwaltung abgestimmte Definition des Vorbehaltsnetzes wurde in der Augustsitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellt. Sowohl die Verwaltung als auch der Gutachter vertreten weiterhin die Auffassung, dass die Reiningstraße aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion und der baulichen Gestaltung dem Vorbehaltsnetz zuzuordnen ist. Als Hauptsammelstraße übernimmt

sie eine wichtige Verteilerfunktion für die westlich des Konrad-Adenauer-Ring gelegenen Wohngebiete, gleichzeitig dient sie in der heutigen Situation als Verbindungsstraße zwischen Borkener und Rekener Straße.

Das Argument, der unmittelbar benachbarte Konrad-Adenauer-Ring als Hauptverkehrsstraße könnte die wesentlichen Verkehrsfunktionen der Reiningstraße übernehmen, trifft nur auf die Funktion als Verbindungsstraße zwischen Borkener und Rekener Straße zu. Übrig bleibt in jedem Fall die Verteilerfunktion für die Wohngebiete. Aufgrund der Größe der Wohngebiete führt bereits dies zu einem starken Verkehrsaufkommen, welches die Aufnahme in das Vorbehaltsnetz rechtfertigt. Bei einer Rückstufung der Reiningstraße in Verbindung mit einem Rückbau ist darüber hinaus zu erwarten, dass ein Teil dieser Verteilerfunktion auf die Verbindung Wester Esch/Schlesienstraße verlagert wird, so dass sich die Verkehrsbelastung in diesen bereits als Tempo 30-Zone ausgewiesenen und entsprechend gestalteten Straßen weiter erhöhen würde. Daher schlägt die Verwaltung die Aufnahme der Reiningstraße in das Vorbehaltsnetz vor. Gleichzeitig kann das Geschwindigkeitsniveau durch geeignete Maßnahmen (Einengungen, Versatz, Aufpflasterung, punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h) in den besonders sensiblen Bereichen reduziert werden.

Wenn sich der Rat der Stadt Coesfeld entscheidet, die Reiningstraße aus dem Vorbehaltsnetz herauszunehmen, wäre diese im Rahmen der flächenhaften Verkehrsplanung als Tempo 30-Zone auszuweisen. Dies setzt allerdings eine Umgestaltung der Reiningstraße voraus. Nur dadurch wird es möglich, die geradlinige Verbindung zwischen Borkener und Rekener Straße unattraktiv zu gestalten und den Verkehr auf den Konrad-Adenauer-Ring zu verlagern. Ohne eine solche Umgestaltung hält die Verwaltung die Ausweisung einer Tempo 30-Zone in diesem Bereich für nicht mit den bestehenden Vorschriften vereinbar. Zusätzlich sind Ausschlussmerkmale, die in einer Tempo 30-Zone nicht zulässig sind (Fahrbahnrandmarkierungen in den Kreuzungsbereichen, Mittelmarkierungen, benutzungspflichtiger Radweg), zu entfernen bzw. aufzuheben. Daher wäre in diesem Fall die Umgestaltung der Reiningstraße in den Maßnahmenkatalog unter der Kategorie „besonders empfohlene Maßnahmen“ aufzunehmen.

## **Sachverhalt zu Beschlussvorschlag 2**

Der Maßnahmenkatalog wurde ebenfalls in der Augustsitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellt. In der Anlage zu diesem Beschlussvorschlag findet sich ein in wenigen Punkten überarbeiteter bzw. ergänzter Katalog. Die Änderungen im Einzelnen:

### **a. Maßnahmen MIV**

- Unter der Nummer M-11 wurde die Mittelinsel im Verlauf der Bergallee aufgenommen. Die Verkehrssituation in der Bergallee wird von den Anliegern bereits seit geraumer Zeit kritisiert. Im Januar dieses Jahres wurde auf Initiative der FDP-Fraktion gemeinsam mit den Anliegern ein Ortstermin durchgeführt. Eine Mittelinsel östlich der Einmündung Abt-Molitor-Straße wird als wesentliches Element zur Geschwindigkeitsreduzierung gesehen. Eine Querungshilfe ist nach Einschätzung des Gutachters an dieser Stelle aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich, dennoch kann die Mittelinsel natürlich auch so gestaltet werden, dass sie als Querungshilfe dienen kann.

### **b. Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr**

- Die Bemerkungen unter den Punkten FR-11 und FR-12 wurden ergänzt, gleichzeitig wurden die Punkte FR-15.1 und FR-15.2 neu aufgenommen. Bei den beiden letztgenannten Punkten handelt es sich mit der geänderten Führung der Radfahrer in den Knotenpunkten Daruper Straße/Alte Münsterstraße und Bahnhofstraße/Alte Münsterstraße um Maßnahmen des bestehenden Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1999. Die Verwaltung hält die kurzfristige Realisierung dieser beiden Maßnahmen im Rahmen der Fördermaßnahme K 46 - unabhängig von einer späteren Realisierung der beiden Kreisverkehre (Punkte FR-11 und FR-12)- weiterhin für sinnvoll. Sollte der Rat einen kurzfristigen Bau der Kreisverkehre beschließen, müsste hierüber neu nachgedacht werden.
- Unter den Punkten FR-25 bis FR-32 wurden Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ergänzt, die bisher noch nicht in den Maßnahmenkatalog übernommen wurden.

c. Umgesetzte Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes

- Unter Punkt R-10 wurde die Öffnung der Busstraße hinter dem Bahnhof für den Radverkehr neu aufgenommen. Dies wurde, soweit möglich, umgesetzt.
- Unter Punkt R-11 wurde die Öffnung des Marktplatzes für den Radverkehr neu aufgenommen. Dies wurde ebenfalls, soweit möglich, umgesetzt.

In einer gesonderten Rubrik sind Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1999 aufgeführt, deren Umsetzung nach einer neuerlichen Untersuchung des Gutachters nicht empfehlenswert ist. Somit wurde das Radverkehrskonzept vollständig in den Verkehrsentwicklungsplan überführt.

**Sachverhalt zu den Beschlussvorschlägen 3 und 4**

Zu den besonders empfohlenen Maßnahmen gehören Maßnahmen,

- die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an aktuellen oder in der Zukunft zu erwartenden Unfallschwerpunkten beitragen,
- die dazu gedacht sind, auch in Zukunft die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs in Coesfeld zu gewährleisten und
- die der besseren Verknüpfung der Verkehrssysteme (Park & Ride / Bike & Ride-Anlage, bessere Anbindung des Bahnhofs) dienen.

Nähere Angaben finden sich in den Erläuterungen zum Maßnahmenkatalog, die in der letzten Ausschusssitzung verteilt wurden.

Alle anderen Maßnahmen sind sowohl aus Sicht des Gutachters als auch der Verwaltung ebenfalls sinnvoll und wünschenswert, aber unter den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit und der Verknüpfung der Verkehrssysteme nicht als vorrangig anzusehen. Um auch diese Maßnahmen mittelfristig umsetzen zu können, wäre es erforderlich ein zusätzliches jährliches Budget im Bereich Gemeindestrassen zu bilden, mit dem die Realisierung finanziert werden kann. Eine Priorisierung der Maßnahmen kann über eine jährliche Vorschlagsliste erfolgen, die die Verwaltung jeweils zum Jahresende vorlegt. Die endgültige Entscheidung bleibt selbstverständlich der Politik vorbehalten. Aufgrund der sich ständig ändernden Anforderungen an die Verkehrssysteme (z.B. durch eine geänderte Siedlungsentwicklung oder durch geänderte rechtliche Anforderungen) rät die Verwaltung von einer weiteren Priorisierung zum jetzigen Zeitpunkt für den gesamten Prognosehorizont ab. Im Rahmen der Finanzplanung muss entschieden werden, ob ein solches Budget in Anbetracht der Haushaltslage (mindestens keine Neuverschuldung) und in Abwägung zu anderen städtischen Aufgaben eingerichtet werden soll.

**Anlagen:**

Überarbeiteter Maßnahmenkatalog