



Der Bürgermeister

Öffentliche Berichtsvorlage 019/2007

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:	60 - Planung, Bauordnung, Verkehr	Datum:	08.01.2007
Produkt:	30.11 Straßenverkehrliche Maßnahmen		
	60.03 Verkehrsplanung		
	70.01 Verkehrsanlagen		

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	17.01.2007	Kenntnisnahme
Rat der Stadt Coesfeld	25.01.2007	Kenntnisnahme

Ausbau der Ladestraße: Anschluss an das bestehende Straßennetz

Sachverhalt:

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsquartiers soll die Ladestraße als besonders empfohlene Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplanes in den Jahren 2007 und 2008 ausgebaut werden. Eine herausragende Bedeutung besitzt hierbei die Anbindung an das bestehende Straßennetz in den Knotenpunkten Sökelandstraße/Bahnhofstraße und Dülmener Straße/Grimpingstraße. Der Verkehrsentwicklungsplan empfiehlt für beide Knotenpunkte die Anlage von Kreisverkehren, alternativ kommt auch die Anlage von Kreuzungen mit Lichtsignalanlage in Betracht.

Im Knotenpunkt Sökelandstraße/Bahnhofstraße lässt sich ein sogenannter „Kleiner Kreisverkehr“ mit einem Durchmesser von 28 m ohne weiteren Grunderwerb problemlos realisieren. Da er an dieser Stelle sowohl verkehrlich als auch städtebaulich die bessere Alternative darstellt, wurde auf eine nähere Untersuchung der lichtsignalgeregelten Kreuzung verzichtet. Der Ausbau der Ladestraße und die daraus resultierende Entlastung des Knotens Dülmener Straße/Bahnhofstraße eröffnet die Möglichkeit, die Bahnhofstraße so umzugestalten, dass eine Radwegeverbindung von der östlichen Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof geschaffen werden kann. Gleichzeitig wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladestraße eine geänderte Verkehrsführung in der Sökelandstraße erforderlich. Diese muss zwischen Ladestraße und Wiesenstraße für den Zweirichtungsverkehr geöffnet werden, um den Abfluss des Verkehrs aus der Ladestraße in nördlicher Richtung zu gewährleisten. Die genannten Maßnahmen haben Auswirkungen auf das Schutzstreifenprogramm entlang der K 46, welches in diesem Jahr durch den Kreis Coesfeld realisiert werden soll. Zum einen entfällt die Möglichkeit, die heute vorhandene Busspur in der Sökelandstraße durch den Radverkehr zu nutzen. In der Folge wird auch in nördlicher Richtung ein Schutzstreifen erforderlich. Zum anderen besteht durch die Öffnung der Bahnhofstraße in westlicher Richtung die Notwendigkeit, in der Bahnhofstraße zwischen Dülmener Straße und Cronestraße beidseitige Schutzstreifen zu markieren. Das ursprüngliche Konzept sah vor, den Radverkehr über die Verbindung Bahnhofstraße-Cronestraße-Mittelstraße-Wiesenstraße-Gartenstraße zum Bahnhof zu leiten. In der Folge sollte im Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Cronestraße und Dülmener Straße aufgrund der Enge des Verkehrsraumes auf die Markierung des nördlichen Schutzstreifens verzichtet werden.

Der Knoten Ladestraße/Dülmener Straße bietet aufgrund der versetzten Lage von Ladestraße und Grimpingstraße ungünstige Voraussetzungen für die Straßenplanung. Unter städtebaulichen, insbesondere aber unter verkehrlichen Gesichtspunkten ist ein Kreisverkehr auch an dieser Stelle die bessere Lösung. Diese lässt sich allerdings nicht ohne einen relativ umfangreichen Grunderwerb realisieren. Da im Verlauf der Planung die Machbarkeit des Grunderwerbs nicht abschließend geklärt werden konnte und da auch die Kosten der Alternativen abzuwägen sind, wurde die Entwurfsplanung zunächst in zwei Varianten betrieben:

- Variante 1: Kreisverkehrsplatz
- Variante 2: Lichtsignalgeregelter Kreuzung

Die Variante 2 kommt allerdings nur dann ohne zusätzlichen Grunderwerb auf dem Grundstück der Weberei aus, wenn der Versatz der beiden Einmündungen beibehalten wird. Unter dieser Voraussetzung zeigte sich bereits in den ersten Einschätzungen, dass ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit einer Lichtsignalgeregelter Kreuzung nur möglich ist, wenn einzelne Fahrbeziehungen in die bzw. aus der Grimpingstraße beschränkt werden. Daher wurde die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser (BBW) beauftragt, Maßnahmen zur geänderten Verkehrsführung in der Grimpingstraße zu entwickeln sowie deren Auswirkungen auf die Kapazität des Verkehrsablaufs und das benachbarte Straßennetz zu untersuchen. Innerhalb der Untersuchung ergaben sich vier realistische Konzepte:

- Konzept 1: komplette Abbindung der Grimpingstraße
- Konzept 2: mit Ausnahme des Rechtsabbiegens von der Dülmener Straße in die Grimpingstraße keine weiteren Fahrbeziehungen in die bzw. aus der Grimpingstraße
- Konzept 3: mit Ausnahme des Rechtsabbiegens von der Grimpingstraße in die Dülmener Straße keine weiteren Fahrbeziehungen in die bzw. aus der Grimpingstraße
- Minikreisverkehr

Das Konzept 1 führt naturgemäß zu den größten Verlagerungen in die benachbarten Anliegerstraßen. Das Konzept 2 besitzt gegenüber dem Konzept 1 keine wesentlich negativeren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Demgegenüber ist die Leistungsfähigkeit im Konzept 3 wesentlich beeinträchtigt. Um den Kraftfahrern aus der Grimpingstraße das Einbiegen zu ermöglichen, muss die Haltelinie in diesem Fall in der Dülmener Straße in Richtung Süden verschoben werden mit entsprechenden Auswirkungen auf die Räumzeiten. Gleichzeitig wird dadurch eine gesicherte Radwegführung von der Ladestraße in die Grimpingstraße nahezu unmöglich. Aus diesen Gründen ist das Konzept 2 klar zu favorisieren. Kontrovers wurde die Anbindung mit einem Minikreisverkehr mit überfahrbarer Kreisinsel (entsprechend der Kreuzung Loburger Straße/De-Bilt-Allee) diskutiert. Dieser läge mittig in der Dülmener Straße südlich der Ladestraße. Die Grimpingstraße bliebe wie heute über eine normale Einmündung, die südlich des Kreisverkehrs liegt, vollwertig an die Dülmener Straße angebunden. Grunderwerb wird nach einer Einschätzung von BBW nicht erforderlich. Die Untersuchung zeigte, dass ein Minikreisverkehr in der Lage ist, den Verkehr in zufriedenstellender Qualität abzuwickeln. Genannt wurden Beispiele unter anderem in Versmold mit noch höheren Verkehrsbelastungen, in denen ein Minikreisverkehr einwandfrei funktioniert. Das Ingenieurbüro Nelle, welches für die Straßenausbauplanung verantwortlich ist, äußerte aber Bedenken, ob sich in der Praxis ein vernünftiger und sicherer Verkehrsablauf einstellen wird. Einig waren sich aber alle Experten, dass ein normaler „Kleiner Kreisverkehr“ mit einem Durchmesser von ca. 30 m und nicht überfahrbarer Kreisinsel die insgesamt beste Lösung darstellt. Daher wurde vereinbart, die Konzepte 2 und 4 nur dann weiter zu verfolgen, wenn die Grunderwerbsverhandlungen nicht erfolgreich verlaufen.

Aufgrund des sehr engen Terminplanes soll die Straßenplanung in der Sitzung des UPB und des Rates zum Beschluss im März vorgelegt werden.

Die Kosten für die unterschiedlichen Varianten 1 und 2 wurden inzwischen ermittelt. Für einen Minikreisverkehr wurde keine Kostenermittlung durchgeführt. Neben den Grunderwerbskosten und

Baukosten sind für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit auch Betriebskosten, Kosten der Ersatzbeschaffung während des betrachteten Zeitraums und Finanzierungskosten zu berücksichtigen. Für Bau- und Grunderwerbskosten liegen Berechnungen vor. Die Betriebskosten für eine Lichtzeichenanlage können anhand vergleichbarer Anlagen ebenfalls relativ genau angegeben werden. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung wird zur Zeit erstellt. Die Ergebnisse werden in der Sitzung dargestellt.

Die Bau- und Grunderwerbskosten und die Betriebskosten betragen:

Variante 1 Kreisverkehrsplatz

Bau- und Grunderwerbskosten: rd. 545.000 €

Variante 2 Lichtzeichenanlage

Bau- und Grunderwerbskosten: rd. 365.000 €

Betriebskosten: rd. 4.000 €/Jahr

Anlagen:

1. Ausschnitt aus der Vorentwurfsplanung: Kreisverkehr Ladestraße/Bahnhofstraße
2. Ausschnitt aus der Vorentwurfsplanung: Kreisverkehr Ladestraße/Dülmener Straße
3. Ausschnitt aus der Vorentwurfsplanung: lichtsignalgeregelte Kreuzung
Ladestraße Dülmener Straße