



Der Bürgermeister

Öffentliche Beschlussvorlage 209/2008

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.01 Stadtplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

02.09.2008

Beratungsfolge:

Sitzungsdatum:

Bezirksausschuss

11.09.2008

Vorberatung

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

17.09.2008

Vorberatung

Lichtzeichenanlage in der Ortsdurchfahrt Lette: Kreuzung Coesfelder Straße / Höltings Weg / Lindenstraße (Antrag der SPD-Fraktion)

Beschlussvorschläge (entsprechend dem Antrag der SPD-Fraktion):

Beschlussvorschlag 1:

Der Rat beschließt, die Lichtzeichenanlage in der Ortsdurchfahrt Lette, im Kreuzungsbereich Coesfelder Straße/Höltings Weg/Lindenstraße, den veränderten Verkehrsbedingungen anzupassen. Die Ampelanlage soll im gesamten Kreuzungsbereich nur noch auf Anforderung durch Fußgänger bzw. Radfahrer wirksam werden.

Beschlussvorschlag 2:

Die Haushaltsmittel für diesen Umbau / diese Umgestaltung werden in den Haushalt des Jahres 2009 eingestellt.

Beschlussvorschlag 3:

Vorab sollen Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger in diese Planung einfließen. Zu diesem Zweck werden die Planungen durch die Verwaltung in einer Einwohnerversammlung vorgestellt.

Alternativer Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Rat beschließt, vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel im Jahr 2009 oder Folgejahren die Lichtzeichenanlage in der Ortsdurchfahrt Lette im Kreuzungsbereich Coesfelder Straße/Höltings Weg/Lindenstraße aufgrund der veränderten Verkehrsbedingungen abzustellen. Als Ersatz für die Lichtsignalanlage sind in der Coesfelder Straße Fußgängerüberwege mit Mittelinseln als Querungsanlage zu installieren. Die Kreuzung ist mit einfachen Mitteln an die geänderte Situation anzupassen.

Finanzierung:

Die Kosten für die Umrüstung auf eine einfache Fußgängersignalanlage an einer Querungsstelle (entweder südlich oder nördlich der Kreuzung) werden auf ca. 7.000 € geschätzt. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die vorhandenen Masten genutzt werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, erhöhen sich die Kosten auf voraussichtlich 10.000 €.

Die Kosten für zwei Querungsanlagen mit Fertigteilenelementen „Mobiplan“ einschließlich

notwendiger Markierungsarbeiten und baulicher Arbeiten an den Nebenanlagen (Hochbordabsenkungen) betragen ca. 5.000 €.

Begründung des Antrages:

Durch den Betrieb der Umgehungsstraße hat sich der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Lette so erheblich reduziert, als dass im genannten Kreuzungsbereich keine Ampelregelung für Kraftfahrzeuge mehr notwendig ist.

Die Sicherung für Fußgänger bzw. Radfahrer ist aber zu jeder Übergangsseite weiterhin unerlässlich. Der Wunsch nach diesem Umbau kam bereits bei einer früheren Einwohnerversammlung zum Thema „Ortsdurchfahrt“ zum Ausdruck. Eine Förderung des Rückbaues der Ortsdurchfahrt ist in der nächsten Zeit eher unwahrscheinlich. Daher ist die SPD-Fraktion der Ansicht, dass diese Maßnahme aus eigenen Haushaltsmitteln durchgeführt werden sollte.

Sachverhalt:

Die Verkehrsführung und -regelung in den Kreuzungsbereichen der Coesfelder Straße im Zuge der Ortsdurchfahrt Lette wurden bereits in der Vergangenheit mehrfach thematisiert. Zur Information noch einmal Auszüge aus den entsprechenden Niederschriften:

- Auszug aus dem Ergebnisprotokoll des 1. Planungsforums am 07.11.2003 zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette (Diskussionsergebnisse)

In der Diskussion wurden seitens der Anwesenden vielfältige, teilweise konträre Anregungen für die weiteren Planungen zur Umgestaltung der Coesfelder Straße gegeben, die im folgenden zusammenfassend dargestellt sind:

Gestaltung der Kreuzungspunkte Bruchstraße / Coesfelder Straße und Lindenstraße / Coesfelder Straße

- *Kreisverkehre wären optisch keine gute Lösung für die zukünftige Gestaltung der Ortsdurchfahrt.*
- *Ein Rückbau der Kreuzungen wäre wünschenswert.*
- *Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist bei der Umgestaltung der Kreuzungspunkte zu beachten.*

Fuß- und Radverkehr

- *Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sollte zentraler Gegenstand der Planung sein.*
- *Flächen, die durch die Reduktion der Fahrbahn gewonnen werden, sollten für eine Verbesserung der Situation der Fußgänger und Radfahrer genutzt werden.*
- *Es sind ausreichend sichere Querungshilfen für Fußgänger insbesondere für Schulkinder vorzusehen.*
- *Der Radweg sollte getrennt von der Fahrbahn der PKW geführt werden.*

Im Hinblick auf die Gestaltung der Fuß- und Radwege wurden unterschiedliche Meinungen geäußert:

- *Fuß- und Radwege sollten im Ortskern-Bereich getrennt verlaufen, um die Attraktivität der Wege durch den Ort für Radfahrer zu erhöhen.*
- *Ein verbreiteter, kombinierter Fuß-/Radweg wäre eine Alternative zum vom Fußweg getrennten Radweg.*

- Auszug aus dem Ergebnisprotokoll der Bürgerversammlung zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld am 14. April 2005

Einen großen Raum in der anschließenden Diskussion nahm das Thema „Lichtsignalanlagen“ ein.

Im Wesentlichen einig waren sich die anwesenden Bürger bei der Forderung, die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen der Coesfelder Straße mit der Bruchstraße sowie der Lindenstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Lage im Bereich des Kindergartens,

der Kirche und des Pfarrzentrums nicht abzubauen. Dr. Bondzio führte noch einmal aus, dass die Anlage an der Lindenstraße –im Gegensatz zur Anlage Bruchstraße- unter Berücksichtigung der vorhandenen und für die Zukunft prognostizierten Verkehrsbelastung nicht notwendig ist. Auch ohne Regelung durch eine Lichtsignalanlage wird für die Kreuzung eine gute Verkehrsqualität erreicht. Darüber hinaus könne eine Lichtsignalanlage auch gerade zu einer Beschleunigung der Fahrzeuge beitragen, da die Fahrer noch in der laufenden Grünphase in die Kreuzung fahren wollen. Die Bürger begründeten ihre Forderung nach dem Erhalt der Anlage vor allem mit der Sicherheit für Kinder und schwächere Verkehrsteilnehmer, auch vor dem Hintergrund des benachbarten Kindergartens.

Des Weiteren wurde durch die Bürger die sofortige Anpassung der Signalzeiten an beiden Kreuzungen an die geänderten Verkehrsbelastungen nach Freigabe der Umgehungsstraße gefordert. In der jetzigen Situation käme es immer wieder vor, dass Kraftfahrer bei rotem Signal in die Kreuzung fahren, in dem Glauben, die Anlage sei defekt. Fußgänger querten die Coesfelder Straße nach Angabe der Anwesenden aufgrund der langen Rotphasen neben der Ampelanlage oder gingen ebenfalls bei rotem Signal. Die Verwaltung erläuterte, dass erst mit der Auswertung der Verkehrserhebungen durch Dr. Bondzio aktuelle Verkehrszahlen vorliegen, die als Grundlage für eine Berechnung der Signalzeiten dienen können. Natürlich wurden bereits im Vorfeld Gespräche mit dem Hersteller der Signalanlagen über die Möglichkeiten einer Umstellung geführt. Bereits im März wurden die Signalzeiten in dem Maße angepasst, wie es die installierten Schaltprogramme zulassen. Dabei wurde das Programm gewählt, welches die kürzesten Grünphasen für die Coesfelder Straße beinhaltet. Eine darüber hinaus gehende Anpassung erfordert ein komplett neues Signalzeitenprogramm. Die Kosten für die Installation eines solchen Programms belaufen sich nach Angaben des Herstellers auf ca. 2.500 bis 3.500 € zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer je Anlage. Herr Backes gab zu bedenken, dass die finanziellen Mittel für eine solche Anpassung im aktuellen Haushalt nicht vorgesehen sind. Die Verwaltung wird das Thema gemeinsam mit Dr. Bondzio sowie dem Anlagerhersteller weiter begutachten und einen entsprechenden Beschlussvorschlag für die nächste Sitzung des Bezirksausschusses vorbereiten.

Kontrovers wurde darüber diskutiert, ob die Anlagen zu einem früheren Zeitpunkt ausgeschaltet (Nachabschaltung) werden sollten. Als Gründe wurden hier auf der einen Seite die geringe Verkehrsbelastung, auf der anderen Seite der Sicherheitsverlust angeführt. Die Bürger konnten sich auf keine einheitliche Linie einigen.

- In der Sitzung des Bezirksausschusses am 16.06.2005 hat die Verwaltung ausführlich über das Thema „Signalanlagen im Zuge der Coesfelder Straße im Ortsteil Lette“ berichtet. Die Beschlussvorlage ist als Anlage beigefügt, an dieser Stelle nur ein kurzer Auszug:

..... beträgt die Umlaufzeit bei beiden Kreuzungen 60 Sekunden, die Grünphase in der Coesfelder Straße hat eine Länge von 23 Sekunden, die Länge der Grünphase in den Nebenästen beträgt 13 bzw. 12 Sekunden. Die maximale Wartezeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Coesfelder Straße beträgt demzufolge 37 Sekunden, in den Nebenästen 47 bzw. 48 Sekunden. Für Fußgänger ergeben sich maximale Wartezeiten in allen Ästen von 45 bzw. 46 Sekunden.

Damit entsprechen die Signalprogramme – auch nach Einschätzung der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser – voll und ganz der aktuellen Verkehrsnachfrage. Die Umlaufzeit von 60 Sekunden ist ausreichend für eine vernünftige Abwicklung des Verkehrs, ermöglicht auf der anderen Seite aber auch kurze Wartezeiten. In keinem der Äste kommt es im Regelfall zu Rückstaus, die nicht innerhalb einer Ampelphase abgebaut werden können. Lediglich in der Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße wäre aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung in der Bruchstraße eine andere Verteilung der Grünzeiten zugunsten der Bruchstraße denkbar. Unter Berücksichtigung der sehr geringen Belastung in den übrigen Nebenästen sprechen sich aber sowohl Dr. Bondzio als auch die Verwaltung für die Beibehaltung der oben genannten Schaltzeiten aus. Dies gilt auch deshalb, weil eine Änderung des Signalprogramms in nur einer Kreuzung gleichzeitig die Aufgabe der Grünen Welle in der Coesfelder Straße bedeutet.

- Im September 2005 hat das Büro Brilon, Bondzio, Weiser die Qualität des Verkehrsablaufs an den Kreuzungen der Ortsdurchfahrt im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung ermittelt. Die Ergebnisse wurden wie folgt zusammengefasst und bewertet:

Durch den Bau der B 474n (Ortsumgehung Lette) ist die bestehende Ortsdurchfahrt Lette (Coesfelder Straße) erheblich vom Verkehr entlastet worden. Aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsbelastungen wird von der Stadt Coesfeld die Umgestaltung der Coesfelder Straße zwischen den Knotenpunkten Bruchstraße und dem südlichen Ortseingang Lette in Erwägung gezogen.

Das Büro Wolters Partner hat im Auftrag der Stadt Coesfeld eine Planung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette erarbeitet. Das Planungskonzept sieht am Knotenpunkt Coesfelder Straße / Bruchstraße eine signalisierte Kreuzung vor. Am Knotenpunkt Coesfelder Straße / Lindenstraße soll die Lichtsignalanlage hingegen abgebaut werden. Der Knotenpunkt soll künftig vorfahrtgeregelt betrieben werden.

Im Rahmen eines verkehrstechnischen Gutachtens wurden die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs der Hauptknotenpunkte im Zuge der Ortsdurchfahrt Lette berechnet. Die Berechnungen wurden für die nachmittägliche Spitzenstunde der heutigen Verkehrssituation (Analyse 2005) sowie der künftigen zu erwartenden Verkehrssituation (Prognose 2020) durchgeführt. Die heutigen Verkehrsbelastungen entstammen einer Zählung des Gutachters vom 10.03.2005. Die Prognose wurde aus dem Verkehrsmodell der Stadt Coesfeld übernommen. Die Berechnungen kommen zu den folgenden Ergebnissen:

Knotenpunkt B 474n / Coesfelder Straße Nord

Die heutige vorfahrtgeregelt Einmündung ist rein rechnerisch bereits heute überlastet (QSV F). Bereits in der heutigen Situation wird daher die Signalisierung des Knotenpunktes empfohlen. Angesichts weiterer künftiger Verkehrssteigerungen ist eine Signalisierung künftig zwingend erforderlich.

Knotenpunkt Coesfelder Straße / Bruchstraße

Dieser Knotenpunkt soll auch künftig als Kreuzung mit Lichtsignalanlage betrieben werden. Sowohl bei den heutigen Verkehrsstärken als auch bei den Prognoseverkehrsstärken wird sich jeweils eine gute Qualität des Verkehrsablaufs der Stufe B einstellen.

Knotenpunkt Coesfelder Straße / Lindenstraße

Dieser Knotenpunkt soll künftig vorfahrtgeregelt betrieben werden. Dabei wird sich bei den heutigen Verkehrsbelastungen eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (QSV A) und bei den prognostizierten Verkehrsstärken eine gute Qualität des Verkehrsablaufs (QSV B) einstellen.

Knotenpunkt B 474n / Coesfelder Straße Süd

Dieser Knotenpunkt kann weiterhin vorfahrtgeregelt betrieben werden. Sowohl bei den heutigen Verkehrsbelastungen als auch bei den künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen ist jeweils eine gute Qualität des Verkehrsablaufs der Stufe B zu erwarten.

Die folgende Tabelle fasst die zu erwartenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an den einzelnen Knotenpunkten zusammen.

Knotenpunkt	Betriebsform	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	
		Analyse 2005	Prognose 2020
<i>B 474n / Coesfelder Straße Nord</i>	<i>Vorfahrtgeregelt Einmündung</i>	<i>F</i>	<i>F</i>
<i>Coesfelder Straße / Bruchstraße</i>	<i>Kreuzung mit Lichtsignalanlage</i>	<i>B</i>	<i>B</i>
<i>Coesfelder Straße / Lindenstraße</i>	<i>Vorfahrtgeregelt Kreuzung</i>	<i>A</i>	<i>B</i>
<i>B 474n / Coesfelder Straße Süd</i>	<i>Vorfahrtgeregelt Einmündung</i>	<i>B</i>	<i>B</i>

Zur Beurteilung des Antrages der SPD-Fraktion fand am 10.07.2008 ein Ortstermin statt, an dem Vertreter der Kreispolizeibehörde und der Stadt Coesfeld (Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplanung) teilgenommen haben. Der von der SPD-Fraktion geforderte Umbau der Lichtsignalanlage zu einer Fußgängersignalanlage wurde von den Teilnehmern nicht befürwortet. Vielmehr wurde eine Lösung mit Mittelinseln als Querungshilfen in der Coesfelder Straße favorisiert. Die Niederschrift über den Ortstermin ist als Anlage beigefügt.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bieten eine Planungshilfe, die für eine bestimmte Situation sinnvolle Querungsanlage abzuleiten. Eingangsparemeter sind die Kfz-Belastung in der Spitzenstunde, die Zahl der querenden Fußgänger (und Radfahrer) in der Spitzenstunde sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die Zahl der querenden Fußgänger und Radfahrer wurde in einer stichprobenartigen Verkehrszählung am 02.09.2008 ermittelt. Demnach queren in der Spitzenstunde zwischen 7:15 Uhr und 8:15 Uhr 83 Fußgänger und Radfahrer die Coesfelder Straße in Höhe der Kreuzung mit dem Höltings Weg/der Lindenstraße. Geht man zusätzlich davon aus, dass ein Teil der Fahrschüler (Schüler, die morgens mit dem Bus nach Cosfeld gefahren werden: insgesamt ca. 380 Schüler) die Straße kurz vor diesem Zeitraum queren, kann man die Gesamtzahl der Querungen auf ca. 200 festlegen. Die Kfz-Belastung für die Nachmittagsspitze wurde von Brilon, Bondzio, Weiser im Rahmen der oben genannten Verkehrsuntersuchung ermittelt. Diese beträgt für den südlichen Ast der Coesfelder Straße 377 Kfz/h, für den nördlichen Ast 474 Kfz/h. Die Belastung in der Morgenspitze liegt in jedem Fall unterhalb dieser Werte. Die Kombination der Fußgänger(vormittags)spitze mit der Kfz(nachmittags)spitze im nördlichen Ast stellt somit eine Worst-Case-Betrachtung dar. In Verbindung mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h lassen sich aus dem Bild 77 der RASt 06 folgende Empfehlungen für eine Querungsanlage ableiten:

1. Priorität: Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
2. Priorität: baulich ohne Vorrang – Plateau-/Teilaufpflasterung
3. Priorität: Mitteltrennung (Insel oder Streifen):

Eine Darstellung der Kfz-Belastungen sowie die grafische Ableitung der Empfehlung finden sich in der Anlage. Darüber hinaus sind Querungsanlagen nach der RASt 06 unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist. Dabei wird aber keine Querungsanlage priorisiert. Hieraus leitet die Verwaltung folgende Empfehlung für eine Querungsanlage ab: die sinnvolle Querungsanlage für die vorliegende Verkehrssituation alleine unter Beachtung der Verkehrsbelastungen ist der Fußgängerüberweg. Vor Rückbau der Coesfelder Straße sollte dieser aufgrund der sehr breiten Verkehrsfläche und unter Berücksichtigung des hohen Anteils von Kindern und auch älteren Menschen (Nähe der Seniorenheime) mit einer Mittelinsel kombiniert werden. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass Vertreter der Kreispolizeibehörde den Einsatz von Fußgängerüberwegen grundsätzlich kritisch sehen. Die Verwaltung teilt diese Sichtweise nicht. Die Empfehlungen in den einschlägigen Richtlinien (z.B. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen des Landes NRW) sind eindeutig. Dennoch müsste eine solche Maßnahme zunächst mit der Polizei im Detail abgestimmt werden.

Zusammenfassung/Empfehlung der Verwaltung:

Zusammenfassend lässt sich zur Gesamtsituation in Lette nach Freigabe der Umgehungsstraße Folgendes sagen:

- Die Lichtsignalanlage in der Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße kann ohne gleichwertigen Ersatz (Kreisverkehr, Mini-Kreisverkehr) nicht aufgegeben werden.
- In der Kreuzung Coesfelder Straße/Höltings Weg/Lindenstraße ist eine Lichtsignalanlage nicht erforderlich. Aufgrund der Belastungszahlen ist auch eine Querungsanlage nicht erforderlich, sie ist wegen der höheren Anzahl schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer jedoch sinnvoll. Die Verwaltung schlägt Fußgängerüberwege in Verbindung mit einer Mittelinsel (als Provisorium) vor.

- Die Lichtsignalanlagen wurden im Rahmen der derzeit bestehenden Möglichkeiten bereits auf die neue Verkehrssituation eingestellt. Damit entsprechen die Signalprogramme – auch nach Einschätzung der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser – voll und ganz der aktuellen Verkehrsnachfrage.
- Zu entscheiden ist, ob die Kreuzung dennoch bereits vorab, unabhängig von der Umgestaltung der Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette, mit einem relativ hohen Mitteleinsatz umgebaut werden soll. Die Umgestaltung selber ist für das Jahr 2013 vorgesehen, eine entsprechende Anmeldung zum Förderprogramm liegt der Bezirksregierung Münster vor. Die Verwaltung hält eine vorgezogene Umgestaltung aus den genannten Gründen für nicht notwendig. Sollte sich der Ausschuss dennoch für eine Umgestaltung entscheiden, favorisiert die Verwaltung eine Lösung mit Fußgängerüberwegen in Verbindung mit einer Mittelinsel.

Anlagen:

- Antrag der SPD-Fraktion vom 10.07.08
- Vermerk des Fachbereiches 30
- Berichtsvorlage für die Sitzung des Bezirksausschusses am 16.06.2005
- Verkehrszahlen
- Ableitung der sinnvollen Überquerungsanlage
- Information Verkehrselemente „Mobiplan“