



Der Bürgermeister

**Öffentliche
Beschlussvorlage
034/2013**

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
25.02.2013

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	07.03.2013	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	13.03.2013	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	21.03.2013	Entscheidung

Umgestaltungskonzept für die Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette

Beschlussvorschlag (Antrag der Fraktion Aktiv für Coesfeld) :

Die Verwaltung wird beauftragt, für die bevorstehende Umgestaltung der Coesfelder Straße in Lette auch das Konzept "Shared Space" zu prüfen und dieses Konzept in einer Bürgerversammlung den Einwohnern vorzustellen.

Beschlussvorschlag (Beschlussvorschlag der Verwaltung):

1. Das Konzept „Shared Space“ wird wegen der fehlenden rechtlichen Grundlage und der damit nicht gegeben Förderwürdigkeit nicht weiter verfolgt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Kosten auf Grundlage der vorgelegten Planung zu schätzen und die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zu prüfen. Das Ergebnis ist nach Vorberatung in den zuständigen Ausschüssen dem Rat zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorzulegen.

Sachverhalt:

Bisheriger Verfahrensverlauf

In seiner Sitzung am 29.11.2012 hat sich der Bezirksausschuss auf Antrag der Fraktion „Aktiv für Coesfeld“ mit dem Konzept „Shared Space“ für die Coesfelder Straße beschäftigt (Beschlussvorlage 254/2012). Insgesamt wurde in diesem Zusammenhang über die Eckpunkte der zukünftigen Gestaltung der Coesfelder Straße, den Umgang mit der Planung des Planungsbüros Wolters Partner aus dem Jahre 2005 und über mögliche weitere alternative Planungsvarianten diskutiert. Schlussendlich erhielt keiner der drei vorliegenden Beschlussvorschläge eine Mehrheit. Damit hat der Bezirksausschuss in der Angelegenheit keine Empfehlung ausgesprochen.

Prüfung des Antrages der Fraktion Aktiv für Coesfeld

Im Vorfeld der weiteren Arbeiten wurde noch einmal eingehend geprüft, ob das Gestaltungsprinzip „Shared Space“ eine Alternative für die Coesfelder Straße darstellen kann. Um die rechtliche Situation zu beurteilen, hat die Verwaltung den Kontakt mit der

Bezirksregierung Münster gesucht. In Übereinstimmung mit dem Verkehrsdezernat der Bezirksregierung kommen wir zu folgender Beurteilung:

Im deutschen Recht ist der Shared Space-Gedanke bisher nicht verankert. Shared-Space konnte daher bisher nur im Rahmen von Modellprojekten umgesetzt werden. Die bisher gemachten Erfahrungen sind bei weitem nicht so positiv wie erhofft. Insbesondere zeigt sich, dass Shared Space keinen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten kann. Die Landesregierung steht dem Shared Space-Gedanken daher sehr kritisch gegenüber und hat angekündigt, weitere Modellprojekte nicht zu fördern.

Auf der anderen Seite erfordert aber die Umsetzung des Shared-Space-Gedanken eine komplette Umgestaltung der Coesfelder Straße auf ganzer Breite und verursacht somit hohe Kosten. Diese werden noch deutlich über das Niveau hinaus gehen, welches seinerzeit für die Umsetzung der Planung Wolters ermittelt wurde, da nicht nur die Fußwege und der Parkstreifen umgebaut werden müssen sondern auch die komplette Fahrbahn. Die Kosten wären in vollem Umfang über KAG auf die Anlieger umzulegen. **Shared Space stellt vor dem geschilderten verkehrsrechtlichen und finanziellen Hintergrund keine zielführende Lösung für die Coesfelder Straße dar. Sie wäre aus finanziellen Gründen nur dann ernsthaft weiter zu verfolgen, wenn Aussicht auf eine umfassende Förderung in einem Modellvorhaben besteht. Dies ist nicht der Fall.**

nähere Erläuterung der verkehrsrechtlichen Gründe

Als Grundlage der Bewertung sei hier auch noch einmal auf die Empfehlungen des Arbeitskreises VII "Der Verkehrsraum der Zukunft" des 50. Deutschen Verkehrsgerichtstages (25. bis 27. Januar 2012 in Goslar) verwiesen, die in der Beschlussvorlage 254/2012 dargestellt sind.

Die Coesfelder Straße im gesamten Abschnitt der Ortsdurchfahrt ist Bestandteil des so genannten Vorbehaltsnetzes, im Abschnitt nördlich der Bruchstraße als Kreisstraße K 48, im Abschnitt südlich der Bruchstraße als Gemeindestraße. Sie übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen, der Bruchstraße mit den anliegenden Gewerbebetrieben und der Bundesstraße B 474. Der Verkehrsgerichtstag empfiehlt, die vorhandenen Instrumente auszuschöpfen und zum Beispiel den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als Lösung einzusetzen, der durch eine weiche Separierung zwischen den Kfz- und Fußgängerverkehrsflächen und einem Geschwindigkeitsniveau von 10 bis 20 km/h gekennzeichnet ist. Als Beispiel sei hier die Gestaltung der Gartenstraße und der Letter Straße genannt. Ein solcher Geschäftsbereich ist aber nur außerhalb des Vorbehaltsnetzes zulässig. Voraussetzung wäre also, die Coesfelder Straße oder einzelne Abschnitte aus dem Vorbehaltsnetz zu nehmen. Dies ist aber nur dann zulässig, wenn gleichwertige Ersatzverbindungen angeboten werden können, die dann dem Vorbehaltsnetz zugeordnet werden müssen und die bisherigen Verkehre aufnehmen können. Solche Ersatzverbindung sind in Lette nicht vorhanden. Die Umgehungsstraße kann diese Verbindung nicht übernehmen, da auch andere wichtige Verkehrsbeziehungen abgewickelt werden müssen. Auch eine Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer weichen Separierung scheidet demnach aus rechtlichen Gründen als Lösungsmöglichkeit aus.

Neben den rechtlichen und finanziellen Gesichtspunkten sprechen auch die sonstigen Rahmenbedingungen gegen eine Umgestaltung im Sinne des Shared Space-Gedanken. Insbesondere sind hier die folgenden Gründe zu nennen:

- *Der Staat schuldet sichere Verkehrsräume. Shared Space leistet keinen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ein Vortrittsrecht für Fußgänger ist nur in Bereichen möglich, in denen sich die Fahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit bewegen. Ein derart niedriges Geschwindigkeitsniveau ist Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion vorbehalten. Dies erfordert eine entsprechend wirksame bauliche Gestaltung des Straßenraumes sowie eine flankierende Öffentlichkeitsarbeit. (a)*
 - Eine überwiegende Aufenthaltsfunktion liegt im Falle der Coesfelder Straße nicht vor. Sie übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen, der Bruchstraße

mit den anliegenden Gewerbebetrieben und der Bundesstraße B 474. Auch die vorhandenen Randnutzungen sprechen aktuell gegen eine Aufenthaltsfunktion.

- Eine Akzeptanz für das gleichberechtigte Nebeneinander und die Vermischung der Verkehrsteilnehmer auf der gesamten Verkehrsfläche kann nur dann erzielt werden, wenn die Straße auch von einer hohen Zahl an schwächeren Verkehrsteilnehmer in voller Breite genutzt wird. Die erforderlichen Zahlen werden in Lette nicht annäherungsweise erreicht.
- Shared Space ist nicht verträglich mit Parkständen, die in Längsrichtung am Fahrbahnrand angeordnet sind, da diese bereits eine Trennfunktion zwischen den Nebenanlagen und der Fahrbahn darstellen, den linearen Verlauf und damit die Verkehrsfunktion der Straße unterstreichen und schließlich die unbedingt erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern einschränken. Voraussetzung wäre also die Aufhebung der Längsparkplätze. Stattdessen müssten zentrale „Sammelplätze“ angeboten werden. Zum einen fehlt hierfür der Platz, zum anderen war die Beibehaltung der Parkplätze eine wesentliche Forderung im Rahmen der Bürgerbeteiligung in den Jahren 2003 und 2004.
- *Der Verkehrsraum der Zukunft muss insbesondere die demografische Entwicklung berücksichtigen. Es muss künftig verstärkt auf die Belange der ungeschützten Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden. Insgesamt ist die Sicherheit und Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer angemessen zu gewährleisten. Die unreglementierte Durchmischung der Verkehre bietet dazu keine Lösung. (a)*
 - Der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist ein wesentlicher Faktor der Coesfelder Verkehrspolitik und wird in Zukunft durch den demografischen Wandel weiter an Bedeutung gewinnen. Insbesondere schwächere Teilnehmer haben Probleme, sich in einem nach dem Shared-Space-Gedanken gestalteten Verkehrsraum sicher zu bewegen.

(a) Auszug aus den Empfehlungen des Arbeitskreises VII "Der Verkehrsraum der Zukunft" des 50. Deutschen Verkehrsgerichtstages (25. bis 27. Januar 2012 in Goslar)

Alternative Planungsüberlegungen

In seiner Sitzung am 12.12.2013 hat der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen die Prioritätenliste für den Fachbereich 60 – Produktbereich Verkehrsplanung festgelegt. Mit der Priorität 6 wurde hier die Erstellung von Umgestaltungskonzepten für die Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette in die Liste aufgenommen.

Die Umgestaltung der Coesfelder Straße in Lette vom Knoten K 48/Bruchstraße/Bergstraße bis zur Kreuzstraße/Zur Stegge (Gemeindestraße) und zwischen dem Knoten K 48/Bruchstraße/Bergstraße bis zum Mühlensch (Kreisstraße) ist im mittelfristigen Straßenbauförderprogramm mit dem Beginnjahr 2014 enthalten. Grundlage der Umgestaltung ist die Planung des Büros Wolters Partner aus dem Jahr 2005.

Mit dem Ziel, das Kostenvolumen bei gleichbleibender Funktionalität und zufriedenstellender Gestaltqualität zu reduzieren, sind alternative Umgestaltungsmöglichkeiten für die Coesfelder Straße zu prüfen. Die Ergebnisse werden den politischen Gremien zur Entscheidung über die Vorzugsvarianten vorgelegt. In Abhängigkeit von den Prüfungsergebnissen ist die Entwurfsplanung zu erarbeiten und gegebenenfalls ein Zuwendungsantrag zu stellen.

V. 6.1: Prüfung von alternativen Umgestaltungsmöglichkeiten

V. 6.2: Entwurfsplanung

Umgestaltungskonzepte für die Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette			
Priorität	Kategorie	Ziel	Beteiligte des FB 60

V. 6.1	B	03.2013	Vpl, Se
V. 6.2	C	offen	Vpl, Se

(Auszug aus der Prioritätenliste für den FB 60 - Produktbereich Verkehrsplanung)

Um keine weitere Zeit zu verlieren hat die Verwaltung daher einen alternativen Umgestaltungsentwurf entwickelt, der darauf abzielt, das Kostenvolumen bei gleichbleibender Funktionalität und zufriedenstellender Gestaltqualität zu reduzieren. Grundidee des vorgelegten Entwurfes ist es, die bestehende Hochbordführung in weiten Teilen unverändert beizubehalten. Dies verspricht ein deutliches Einsparpotenzial, da die Rinnenführung und damit die gesamte Entwässerung nicht angefasst werden muss.

Führung des Radverkehrs

Die Coesfelder Straße im gesamten Abschnitt der Ortsdurchfahrt ist Bestandteil des so genannten Vorbehaltsnetzes, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auch nach einer Umgestaltung bei 50 km/h liegen. Nach der verkehrstechnischen Untersuchung für die Ortsdurchfahrt Lette der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser vom September 2005 ergeben sich für das Jahr 2020 die folgenden Verkehrsbelastungen in der Nachmittagsspitze:

- Abschnitt nördlich der Bruchstraße: ca. 800 Kfz pro Stunde
- Abschnitt zwischen Bruchstraße und Lindenstraße: ca. 650 Kfz pro Stunde
- Abschnitt südlich der Lindenstraße: ca. 500 Kfz pro Stunde

In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung lässt sich mit Hilfe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010 (Bild 7) die empfohlene Radverkehrsführung ableiten. Es zeigt sich, dass alle drei Abschnitte im Belastungsbereich II liegen, in dem der Schutzstreifen die Regellösung darstellt (siehe Anlage). Der Schutzstreifen hat sich in den vergangenen Jahren als sichere Führungsform für Radfahrer und in Coesfeld auf zahlreichen Straßenabschnitten als Standardlösung etabliert. Als Beispiele seien an dieser Stelle die Daruper und die Billerbecker Straße genannt.

Der Bau von hochbordgeführten, benutzungspflichtigen Radwegen, wie sie in der Planung des Planungsbüros Wolters Partner aus dem Jahre 2005 vorgesehen waren, scheidet - nach heutigen Erkenntnissen und anzuwendenden Regeln – für die Coesfelder Straße aus. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung, die durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vom 18. November 2010 (BVerwG 3 C 42.09) bestätigt wurden, nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt. Dies kann für die Coesfelder Straße nicht angenommen werden, da die ERA eine andere Radverkehrsführung empfehlen. Ob Fördermittel für den Bau von nicht benutzungspflichtigen Radwegen zur Verfügung gestellt würden, ist sehr fraglich. Demzufolge wird der Schutzstreifen als das der Verkehrssituation angemessene Element der Radverkehrsführung in die Planung aufgenommen. Zusätzliche Erläuterungen zur Anordnung der Benutzungspflicht für Radwege finden sich in der Beschlussvorlage 241/2012, über die am 07.11.2013 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen und am 08.11.2012 im Rat beraten wurde.

Planungsparameter Regelquerschnitt

Unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 und der ERA wird für den gesamten Abschnitt zwischen der Einmündung Mühlensch und der südlichen Grenze der Ortsdurchfahrt in Höhe der Einmündung Zur Stegge der folgende Regelquerschnitt festgelegt, mit dem eine sichere Abwicklung aller Verkehre gewährleistet werden kann:

- Vor den vorhandenen Bordsteinen beidseitiger Parkstreifen mit Breiten zwischen 2,00 und 2,50 Metern

Südlich der Lindenstraße: auf der westlichen Fahrbahnseite vor den vorhandenen Bordsteinen einseitiger Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 Metern

- Innerhalb der Parkstreifen Baumscheiben als wesentliches Gestaltungselement. Die Baumscheiben liegen vor der vorhandenen Rinne und werden durch einen Rinnenstein oder durch einen niedrigen Rundbord eingefasst. Eine Veränderung der Hochbord- und Rinnenführung, die den Bau zusätzlicher Straßenabläufe zur Folge hätte, wird nicht erforderlich.
- Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens mit einer Breite von 1,5 m
- In jeder Fahrtrichtung eine Fahrspur mit einer Breite von 3,75 m einschließlich Schutzstreifen
- Die verbleibende Fläche in der Fahrbahnmitte steht für eine multifunktionale Nutzung zur Verfügung. In der Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße dient sie als Abbiegespur, in den übrigen Bereichen als Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer, um eine gefahrlose Querung zu ermöglichen und die Trennwirkung der Coesfeld Straße zu minimieren. Die Gestaltung dieser Aufstellflächen ist im weiteren Verfahren näher festzulegen.

Kreuzungen / Querungen / Bushaltstellen

Darüber hinaus beinhaltet die Planung die folgenden Eckpunkte:

- Vorgezogene Seitenräume in allen Kreuzungen und Einmündungen zur optischen Einengung der Fahrbahn. In diesen Bereichen ergeben sich neue Hochbordführungen.
- Mittelinsel südlich der Einmündung Mühlensch als Auftakt für den umgestalteten Bereich
- Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße:
 - Beibehalten der Lichtsignalanlage
 - Erhalt von separaten Linksabbiegespuren in der Coesfelder Straße (Richtung Bruchstraße) und in der Bruchstraße. Im nördlichen Ast der Coesfelder Straße und in der Bergstraße wird die Fahrbahn ohne Markierung von zwei separaten Spuren derart aufgeweitet, dass sich zwei Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können.
 - Ausbildung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen, um das sichere direkte Abbiegen der Radfahrer zu ermöglichen.
 - Neuführung/Einengung Radien – ggf. neue Signalanlage vom Kreis
- Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastrifen“) als Querungshilfe in der Coesfelder Straße im Bereich des Alten Kirchplatzes und der Einmündung Geer
- Rückbau der vorhandenen Mitteleinbauten im Bereich des Alten Kirchplatzes und der Einmündung Geer zu einer „Multifunktionsfläche“
- Umbau der vorhandenen Busbuchten zu Buskaps (Bus verbleibt auf der Fahrbahn)
- Kreuzung Coesfelder Straße/Lindenstraße:
 - Abbau der Lichtsignalanlage, Ersatz durch Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastrifen“). Die bereits weiter oben angesprochene verkehrstechnische Untersuchung hat gezeigt, dass der Verkehr an dieser Stelle ohne Lichtsignalanlage mit guter Qualität abgewickelt werden kann.

Zitate aus den Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen des Landesministeriums:

... belegen neuere Forschungsergebnisse, dass „Zebrastrifen“ komfortable und sichere Alternativen zu Lichtsignalanlagen und Querungshilfen ohne Fußgängervorrang sind. Sie können durchaus in Bezug auf Sicherheit, Akzeptanz, Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf mit anderen Querungsanlagen des Fußgängerverkehrs konkurrieren ...

... FGÜ sind mindestens so sicher wie Fußgänger-Lichtsignalanlagen ...

... FGÜ können Fußgänger-Lichtsignalanlagen ersetzen ...

- Deutliche Einengung der Fahrbahn in den Ausfahrten der Lindenstraße und des Höltings Weges
- Mittelinsel südlich der Einmündung Zur Stegge als Auftakt der Ortsdurchfahrt mit gleichzeitiger Überleitung der beidseitigen Radverkehrsführung in der Ortsdurchfahrt auf den einseitigen, außerhalb gelegenen Radweg

Sonstige Anforderungen

Der Entwurf berücksichtigt bereits die Lage der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die abschnittsweise das Anlegen von Baumscheiben im Parkstreifen verhindern. Ebenfalls berücksichtigt sind die von der Firma Scholz formulierten Anforderungen an den Straßenquerschnitt.

Weitere Verfahrensschritte

Sollte der Vorentwurf die Zustimmung des Rates finden, wäre im nächsten Schritt die Finanzierung zu prüfen. Zum einen sind die Kosten zu ermitteln, zum anderen sind die Fördermöglichkeiten zu prüfen. Eine Förderung der Gesamtmaßnahme wird nicht möglich sein. Denkbar ist aber eine Förderung von Teilmaßnahmen wie z.B. der Bau der Buskaps oder auch der Bau von Mittelinseln als Querungshilfe.

Nach Erarbeitung dieser Unterlagen wäre nach erneuter Vorstellung in den Ausschüssen eine Bürgerbeteiligung durchzuführen. Zum jetzigen Zeitpunkt macht diese noch keinen Sinn, da die Kosten nicht bekannt sind.

Dieser Vorlage ist ein Ausschnitt des bisherigen Entwurfsstandes beigefügt, die vollständigen Plandarstellungen zum Umbau werden in der Sitzung vorgestellt.

Anlagen:

Antrag der Fraktion „Aktiv für Coesfeld“ vom 25.10.2012

Vorauswahl der geeigneten Radverkehrsführung: Bild 7 und Tabelle 8 der ERA

Planausschnitt, Blatt 1+2