



Der Bürgermeister

**Öffentliche
Beschlussvorlage
065/2013**

Dezernat II, gez. Thomas Backes

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

15.05.2013

23.05.2013

Vorberatung

Entscheidung

Kalksbecker Weg: Umgestaltung zwischen Grimpingstraße und Druffels Weg

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Beratungen für den Haushalt des kommenden Jahres die Planungen für die Umgestaltung des Kalksbecker Weges zwischen Grimpingstraße und Druffelsweg in die Prioritätenliste für den Produktbereich Verkehrsplanung einzustellen. Bei den Planungen ist von einer Aufhebung des Radweges und einer alleinigen Nutzung der Nebenanlagen als Gehweg auszugehen.

Sachverhalt:

Ausgangssituation

Die Bäume stehen am Kalksbecker Weg in viel zu kleinen Baumscheiben im Radweg. Aufgrund des verdichteten Untergrundes können die Baumwurzeln weder in die Breite noch in die Tiefe wachsen. Insgesamt können sich die Bäume daher nicht vernünftig entwickeln und weisen eine entsprechende Vorschädigung aus. Einzelne Bäume sind in der Vergangenheit bereits abgestorben und mussten durch den Bauhof entfernt werden. Zusätzlich beginnen die Wurzeln einiger Bäume bereits Schäden an den Bordanlagen und in der Pflasterfläche zu verursachen. Eine zukunftsfähige Sanierung der Baumstandorte bei gleichzeitigem Erhalt der Bäume ist nicht möglich, zumal eine grundlegende Verbesserung aufgrund der Anpflanzung der Bäume unmittelbar hinter dem Bordstein nur durch eine Ausweitung der Baumscheiben in die Fahrbahn erreicht werden könnte. Dies wäre mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand verbunden. Auf Dauer werden daher alle Bäume entfernt werden müssen. Eine Ersatzanpflanzung in den bestehenden Baumscheiben ist aufgrund der beschriebenen Problematik nicht möglich.

Der Kalksbecker Weg wird geprägt durch Einzelhäuser mit großen, im Wesentlichen wenig gestalteten Vorgärten. Bäume sind daher aus städtebaulichen Gründen zur Straßenraumgestaltung erforderlich. Das ersatzlose Entfernen der Bäume stellt somit aus Sicht der Verwaltung keine Lösung dar. Insofern wird eine verkehrsfunktionale und gestalterische Überplanung des Bereiches erforderlich.

Straßenraum

Die Verkehrsfläche hat insgesamt eine Breite von 11,90 m. Die Breite der Fahrbahn beträgt 5,50 m. Beiderseits der Fahrbahn verläuft, getrennt durch einen Hochbord, ein Radweg mit einer

Breite von 1,65 m. An diesen schließt sich ein Gehweg mit einer Breite von 1,40 m an. Geh- und Radweg werden durch eine Entwässerungsrinne (Breite: 0,15 m) getrennt. Die Baumscheiben liegen im Radweg unmittelbar hinter dem Bordstein. Einschließlich der Bordsteine weisen sie eine Breite von 0,95 m auf, die Länge beträgt 1,50 m. Hinter den Baumscheiben verbleibt somit ein Radweg in einer Breite von 0,70 m.

Radverkehrsführung

Der Kalksbecker Weg ist im Abschnitt zwischen der Grimpingstraße und dem Druffels Weg als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Benutzungspflichtige Radwege sind nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich unzulässig. Der vorhandene Radweg wird heute als so genannter anderer, nicht benutzungspflichtiger Radweg betrieben. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind an diesen im Grundsatz die gleichen Anforderungen wie an einen benutzungspflichtigen Radweg zu stellen. Bei regelmäßigen Einengungen auf eine Breite von 0,70 m muss davon ausgegangen werden, dass die Anforderungen nicht eingehalten werden.

In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung lässt sich mit Hilfe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010 (Bild 7) die empfohlene Radverkehrsführung ableiten. Bei Fahrbahnbreiten bis zu 6 m ist Mischverkehr bis zu einer Krafffahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz je Stunde verträglich und grundsätzlich als empfohlene Radverkehrsführung anzusehen. Gleichzeitig handelt es sich, wenn die Kriterien wie im Falle des Kalksbecker Weges eingehalten werden, um die sicherste Führungsform.

Der Parkdruck ist im betroffenen Straßenabschnitt sehr gering. Grundsätzlich spricht das Vorhandensein parkender Fahrzeuge auf der Fahrbahn aber auch nicht automatisch gegen die Führung der Radfahrer im Mischverkehr, zumal die auf der Fahrbahn abgestellten Fahrzeuge innerhalb der Tempo 30-Zone als verkehrsberuhigende Elemente dienen.

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass die Führung der Radfahrer im Mischverkehr für die vorliegende Verkehrssituation die geeignete und damit sichere Führungsform ist. Diese Auffassung wird durch die Kreispolizeibehörde und die Straßenverkehrsbehörde geteilt.

Die Verwaltung schlägt daher vor, den Radweg entlang des Kalksbecker Weges zwischen Grimpingstraße und Druffels Weg insgesamt aufzuheben und nur noch einen reinen Gehweg anzubieten. Die vorhandenen Rad- und Gehwege erreichen zusammen die Regelbreite für Gehwege nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS06, so dass auch hier in Zukunft von einer komfortablen Nutzung ausgegangen werden kann. Radfahrende Kinder bis zum Alter von 10 Jahren können den Gehweg weiterhin benutzen.

Da der Kalksbecker Weg als wichtiger Schulweg dient, wurden die Leiter der im Einzugsbereich des Kalksbecker Weges liegenden Schulen (Maria-Frieden-Schule, Fröbelschule, Kreuzschule und Freiherr-vom-Stein-Schule) unter Beteiligung der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde über die Planungsabsichten informiert. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die geplante Aufhebung der Radwege von allen Beteiligten mitgetragen wird. Der Gesprächsvermerk ist der Beschlussvorlage als Anlage beigefügt.

Lösungsansatz

Die Radfahrer werden im Mischverkehr gemeinsam mit den Krafffahrzeugen auf der Fahrbahn geführt. Der bisher nicht benutzungspflichtige Radweg wird aufgehoben, der ursprüngliche getrennte Geh- und Radweg wird in Zukunft nur noch als Gehweg genutzt. Die frei werdenden Flächen werden für vergrößerte Baumstandorte genutzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die sehr komplexe Situation der Ver- und Entsorgungsleitungen die Anpflanzung einer beidseitigen Baumreihe unter Umständen nicht in allen Bereichen ermöglicht.

Die folgenden im Gespräch mit den Schulleitungen angesprochenen Punkte werden in der Planung berücksichtigt:

- Die Übergangsbereiche, in denen der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet wird, sind deutlich umzugestalten. Insbesondere muss in diesen Bereichen erkennbar sein, dass die Nebenanlagen alleine als Gehweg dienen und der Radfahrer die Fahrbahn nutzen muss. Neben den Kreuzungsbereichen mit der Grimpingstraße und dem Druffelsweg gilt dies auch

für die Querung des Hornebachweges. In den übrigen, dazwischen liegenden Abschnitten ist das rote Betonsteinpflaster nicht zwingend auszutauschen.

- Die sichere Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn ist zu gewährleisten.
- Die Radwege in unmittelbarer Nachbarschaft der Freiherr-vom-Stein-Schule bleiben als nicht benutzungspflichtige Radwege bestehen.

Anlagen:

Gesprächsvermerk vom 18.03.2013