



Der Bürgermeister

# Öffentliche Berichtsvorlage 190/2013

Dezernat II, gez. Backes

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

Datum:  
09.09.2013

Beratungsfolge:  
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:  
18.09.2013  
Kenntnisnahme

## Radschnellweg zwischen Isselburg und Coesfeld "Regio.Velo.01"

### Sachverhalt:

Im Mai wurde im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen und im Rat über die interkommunalen Abstimmungen zu einem möglichen und von der Bezirksregierung Münster stark unterstützten Regionale 2016-Projekt Regio.Velo.01 – Radschnellweg Isselburg-Coesfeld sowie über die angestrebte Teilnahme dieses Radschnellwegeprojekts beim vom Verkehrsministerium NRW ausgelobten „Planungswettbewerb Radschnellweg NRW“ berichtet.

Dieses Projekt konkretisiert sich nun. Am 03.07.2013 wurde von den 7 Trägerstädten und 2 Trägerkreisen eine Kooperationsvereinbarung zur Projektidee „Regio.Velo.01“ im Rahmen der Regionale 2016 unterzeichnet. Kooperationspartner sind die Städte Bocholt, Borken, Coesfeld, Gescher, Isselburg, Rhede und Velen sowie die Kreise Borken und Coesfeld. Die Projektleitung obliegt den Bürgermeistern der Projektstädte, den Landräten der Projektkreise und der Geschäftsführerin der Regionale 2016 Agentur GmbH. Das Projektmanagement erfolgt federführend durch die Regionale 2016 Agentur GmbH.

Zur Fortführung der weiteren Qualifizierung im Rahmen des Regionale-Prozesses wurden zunächst drei Schwerpunktbausteine festgelegt:

1. Erstellung der Wettbewerbsunterlagen zur Teilnahme am Planungswettbewerb „Radschnellwege in NRW“
2. Erarbeitung der Projektstudie für die Regionale 2016
3. Beauftragung eines externen Fachbüros zur Unterstützung der Arbeiten gem. Ziffer 1) und 2)

Auf dieser Grundlage hat die Stadt Rhede in Abstimmung mit den Projektpartnern eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus dem Planerbüro Südstadt und der AB Stadtverkehr mit der Erstellung der erforderlichen Planungsunterlagen beauftragt. Das Auftragsvolumen insgesamt beträgt brutto 66.100 €. Die Finanzierung erfolgt durch die 9 Kooperationspartner zu gleichen Teilen. Die Unterlagen wurden fristgerecht fertiggestellt und für den Landeswettbewerb eingereicht.

Auf Coesfelder Stadtgebiet ist in weiten Teilen die Führung als straßenbegleitender Radschnellweg entlang der Landesstraße L 581 (aus südlicher Richtung kommend bis zur Kreuzung mit der B 525) geplant. Im weiteren Verlauf sieht der erste Planungsansatz die Führung des Radschnellweges auf der Fahrbahn der Rekener Straße und der Friedhofsallee (Führung der Radfahrer im Mischverkehr) vor. Als begleitende Maßnahme wäre in diesem Abschnitt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Darüber hinaus würden einige Anpassungsarbeiten im Straßenraum erforderlich. In vielen innerstädtischen Lagen ist eine Beleuchtung neu mit eingeplant und kostenmäßig berücksichtigt worden. Für den Tras-

senabschnitt Rhede (siehe Visualisierung) und alle Außerortsstrecken sieht das Konzept eine Beleuchtung vor, bei schwacher Nachfragerelation, z.B. in den Nachtzeiten, gegebenenfalls auch in dynamischer Form.

Detaillierte Informationen können den beigefügten Unterlagen entnommen werden. Aufgrund des engen Zeitplanes war eine detaillierte Abstimmung der Wettbewerbsunterlagen mit den Kommunen nicht möglich. Diese erfolgt im Rahmen der weiteren Planungsschritte. Abstimmungsbedarf sieht die Verwaltung insbesondere in Bezug auf den gewählten Querschnitt RQ 7 für den straßenbegleitenden Radschnellweg im Bereich der Landesstraße L 581. Bei einer veränderten Aufteilung der Verkehrsfläche könnte gegebenenfalls auf die in der Planung vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn verzichtet werden. Die endgültige Festlegung kann nur gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgen, der ebenfalls im weiteren Verfahren zu beteiligen ist.

**Auszug aus dem Erläuterungsbericht:**

### 5) Routenführung und Ausgestaltung

#### *Allgemeine Führungs- und Gestaltungsprinzipien*

- *Weitgehende Nutzung der alten Bahntrasse im Planungsraum sofern möglich und zielführend; Verlassen prinzipiell nutzbarer Bahntrassenabschnitte, falls deutlich zieldirekttere Routenführungen zwischen den Orten und Ortsteilen möglich sind;*
- *Selbstständig geführter RSW als Hauptführungselement; Regelbreite 4,0m (netto), bei Vorliegen der räumlichen Voraussetzungen insbesondere bei sehr hohen zu erwartenden Radverkehrsbelastungen 5,0m;*
- *Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg als weiteres Führungselement; Regelbreite 4,0m unter Beibehaltung eines ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn hin,*
- *Fahrradstraßen als weiteres wichtiges Führungselement; Einsatz nur auf schwach vom Kraftfahrzeugverkehr frequentierten Straßen; Regelbreite 4,0m; weitere Entlastung dieser Straßen vom Kraftfahrzeugverkehr durch netzstrukturelle Maßnahmen (z.B. Durchfahrsperrungen);*
- *Anwendung beidseitiger Einrichtungsführungen (z.B. auf Radfahrstreifen) wie auch von Mischverkehrsführungen auf der Fahrbahn in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (ohne Fahrradstraßenregelung) nur im Ausnahmefall;*
- *Separate Anlage von Fußwegen parallel zum RSW in allen Bereichen mit regelmäßigem Fußverkehr;*
- *Anlage des RSW unter strikter Beachtung der Naturschutzbelange; insbesondere ist die Schonung des Baumbestandes ein wesentlicher Aspekt; dies führt häufig zu einer Beschränkung der RSW-Breite auf 4,0m anstelle eines 5,0m breiten Weges;*
- *Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge des RSW an allen Kreuzungsstellen mit Anliegerstraßen; Ausgestaltung dieser Kreuzungsstellen mit Anrampungen und unterstützenden markierungstechnischen Maßnahmen;*
- *Einrichtung von Unterführungen und Überführungen an neuralgischen Kreuzungsstellen (z.B. hohe Belastungen und/oder hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, schlechte Sichtverhältnisse)*
- *Kreisverkehre als wichtiges Verknüpfungselement zwischen dem RSW und einer Verkehrsstraße; Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr (rechtwinklige Kreuzung des RSW durch eine Verkehrsstraße; Anbindung RSW als fünfter Zufahrtsast; RSW bevorrechtigt mit Sicherung durch Anrampung über einen Zufahrtsast des Kreisverkehrs); hoher Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und jahr-*

zehntelanger intensiver Einsatz von Kreisverkehren in der Region begünstigen den Einsatz dieses Elementes;

- Lichtsignalgeregelte Querungs-/ Kreuzungsstellen als wichtiges Element zur zügigen und sicheren Querung stärker vom Kraftfahrzeugverkehr belasteter Straßen; Dauerfreigabe für den Radverkehr und Freigabeanforderung für den Kraftfahrzeugverkehr bei schwächer von Kraftfahrzeugen frequentierten Straßen; bei höheren Kfz-Belastungen: ausgewogene Bemessung der Freigabezeiten mit frühzeitiger Freigabeanforderung durch den Radverkehr (etwa 100 – 120m vor der Querungsstelle) zur Ermöglichung des Querens ohne Halt;

### Routenführung Coesfeld

Auf der Außerortsverbindung zwischen der Kreisgrenze Borken / Coesfeld und Coesfeld-Flamschen wird der auf Gescherer Gemeindegebiet vorhandene Querschnitt fortgesetzt. Wie bereits für Gescher beschrieben wird eine zweistufige Realisierung des RSW angestrebt. Stufe 1 beinhaltet die Umgestaltung im Bestand (Ummarkierung und Sicherung mittels Schutzplanke) – Kernfahrbahn von 7,00 m, beidseitige 0,50 m breite Sicherheitsstreifen, einen Sicherheitsraum (Schutzplanke) von 0,50 m Breite und eine Bruttofahrbahnbreite von 3,50 m für den RSW. Die vorhandenen vorfahrtgeregelten Knotenpunkte / Grundstückszufahrten sind ebenso markierungstechnisch und in Einzelfällen baulich mit geringem Aufwand umzubauen. In Stufe 2 wird eine Verbreiterung des RSW auf 5,00 m geplant. Hierzu ist auf einem Großteil der Strecke Grunderwerb zu tätigen.

Auf dem folgenden Streckenabschnitt zwischen Coesfeld-Flamschen und der B525 werden Fuß- und Radverkehr im Seitenraum gemeinsam auf markierten Rad-/ Gehwegen geführt. Das Konzept sieht auch hier einen einseitigen baulich getrennten Radweg – Fußgänger frei vor. Die vorhandenen vorfahrtgeregelten Knotenpunkte / Grundstückszufahrten sind markierungstechnisch mit geringem Aufwand umzubauen.

Am Knoten Rekener Straße (L581) / B525 findet der Wechsel von einseitiger Führung des RSW zu einer beidseitigen Führung statt. Dies soll durch das Einrichten einer eigenen Signalisierung (Signalgeber, Grünphase) für den Radverkehr ermöglicht werden. Der Radverkehr mit Fahrtrichtung Westen soll damit auf dem RSW diagonal über den Knoten geführt werden. Eine fahrradfreundliche Signalisierung mit frühzeitiger Detektion des Radverkehrs im Zuge des RSW wird angestrebt.

Der letzte Abschnitt des RSW führt innerorts über die Rekener Straße (L581) und Friedhofsallee – zwei Hauptverkehrsstraßen mit beidseitiger Führung des Radverkehrs auf benutzungspflichtigen baulichen Radwegen. Die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, abschnittsweise 30 km/h (Kindergarten). Beide Straßen bilden eine der Haupteinfahrtsstraßen ins Coesfelder Zentrum. Aus diesem Grund wird zur Umsetzung des RSW-Standards ein zweistufiges System angestrebt. In der ersten Stufe wird die zul. Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt auf 30 km/h gesenkt. Der Straßenraumcharakter gibt dies durchaus her. Die Benutzungspflicht der Radwege wird gleichzeitig aufgehoben, und die Radwegführung in den Einmündungsbereichen über eine Länge von ca. 20,0 m rückgebaut mit Anpassung der Bordanlage und Ersatz des Radwegpflasters (rot) durch Gehwegpflaster (grau). Die zweite Stufe beinhaltet die Umwandlung der bevorrechtigten Tempo 30-Straßen, Rekener Straße (L581) und Friedhofsallee, in Fahrradstraßen – Kfz frei, sollte sich der Radverkehrsanteil maßgeblich auf diesem Streckenzug durch die Anlage des RSW erhöht haben.

Für die Streckenführung des RSW auf Coesfelder Gemeindegebiet stehen zwei Alternativen zur Verfügung. Alternative 1 führt ab dem Knoten Rekener Straße (L581) / Zufahrt Golfplatz / Rekener Straße 23a über Wirtschaftswege nördlich der Rekener Straße (L581) und kreuzt die B525 planfrei. Anschließend verläuft der RSW über Sammel- und Wohnstraßen bis zur Friedhofsallee. Der Konrad-Adenauer-Ring wird in diesem Zuge ebenfalls planfrei gequert. Aufgrund der höheren Streckenlänge (ca. 400m) und der nicht gegebenen sozialen Sicherheit im Außerortsbereich wurde diese Variante nicht für die weitere Bearbeitung herangezogen.

Variante 2 beginnt am Knotenpunkt Rekener Straße (L581) / Rekener Straße 10 und quert ebenfalls über Wirtschaftswege die B525 planfrei. Anschließend führt sie über den Grüner Weg bis zur Rekener Straße. Auch hier wurde aufgrund der nicht vorhandenen sozialen Sicherheit im

*Außerortsbereich die direkte Führung über die Rekener Straße (L581) u.a. auch aus Kontinuitätsgründen weiter verfolgt.*

#### 10) Zeitplan für die Realisierung

*Die Planung erfolgt parallel zur weiteren Qualifizierung in der Regionale 2016. Das heißt, vertiefende Machbarkeitsuntersuchungen/ Vorentwurf/ Entwurf/ Politik- und Bürgermitwirkung werden im Verlauf des nächsten Jahres (2014) stattfinden; die Ausführungsplanung bis Mitte 2015. Die Realisierung kann ab Anfang 2016 starten, wobei einzelne Bauabschnitte (Umbau Bahntrasse) deutlich vorgezogen werden können.*

#### Kosten auf Coesfelder Stadtgebiet inklusiv Planungskosten in der Stufe 1

- für die Strecke: 2.300.000 €
- für die Knotenpunkte: 655.000 €
- gesamt: 2.955.000 €
- € je km: 314.000 €

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um ein erstes grundlegendes Konzept handelt, dass auf Fachebene „Verkehrsplanung“ als Wettbewerbsbeitrag in sehr kurzer Zeit erstellt werden musste. Abstimmungen mit Behörden oder eine Bürgerbeteiligung waren daher nicht möglich. Das ist der kurzen Zeitspanne zwischen Auslobung des Wettbewerbs und Abgabe des Beitrags geschuldet. Der konkrete Vorschlag im Bereich der Stadt Coesfeld ist daher ein erster Planungsansatz, keine konkrete Planung, die so auch in jedem Fall umgesetzt würde. Bekommt das Projekt einen Zuschlag, muss intensiv über die Planung in Bürgerschaft und Rat und mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und Behörden gesprochen werden.

#### **Anlagen:**

Erläuterungsbericht, Kurzfassung

Erläuterungsbericht, ausführliche Fassung

Projektsteckbrief

Streckenverlauf auf Coesfelder Stadtgebiet

Führungsformen auf Coesfelder Stadtgebiet

Regelquerschnitt RQ 7

#### Anmerkung:

Aufgrund des Umfangs wird der ausführliche Erläuterungsbericht nur in digitaler Form im Ratsinformationssystem bereitgestellt. Bei Bedarf kann er ebenso wie die vollständigen Wettbewerbsunterlagen im Rathaus nach vorheriger Terminabsprache eingesehen werden. Ansprechpartner: Holger Ludorf, Tel. 02541/939-1306, [holger.ludorf@coesfeld.de](mailto:holger.ludorf@coesfeld.de)