

Erläuterungsbericht

als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung | Förderrichtlinie Nahmobilität

Vorbemerkung

Die angemeldete Maßnahme ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes, welches als Ziel eine Aufwertung der Wegequalität im gesamten Abschnitt zwischen dem Coesfelder Stadtkern und dem nördlich des Bahnhofpunktes Lutum gelegenen Anschlusses an den auf der ehemaligen Bahntrasse geführten Wegeabschnitt und einen attraktiveren Anschluss des Billerbecker Stadtkernes an die RadBahn Münsterland hat. Maßnahmenträger für das Gesamtkonzept sind

- der Kreis Coesfeld,
- die Stadt Coesfeld,
- die Stadt Billerbeck und
- die Gemeinde Rosendahl

Für die Einzelmaßnahmen auf den drei Gemeindegebieten und die Maßnahmen im Zuge der Kreisstraße K 42 werden jeweils separate Programmanmeldungen eingereicht. Bestandteil dieses Antrages sind alleine die Maßnahmen auf Coesfelder Stadtgebiet.

Ausgangssituation

Die RadBahn Münsterland wurde im Jahr 2013 offiziell freigegeben. Zwischen Lutum und Rheine verläuft sie auf einem Teilstück der ehemaligen Bahnstrecke Bottrop-Dorsten-Coesfeld-Rheine-Quakenbrück. In Lutum stößt die RadBahn auf die in Betrieb befindliche Bahnstrecke Münster-Coesfeld, so dass hier eine alternative Wegführung festgelegt werden musste. Zwischen Lutum und der Coesfelder Innenstadt wird die RadBahn heute zunächst über bestehende Wirtschaftswege und im weiteren Verlauf über vorhandene straßenbegleitende Radwege parallel zur Osterwicker Straße geführt.

Aus unterschiedlichen Gründen fällt die Wegequalität in diesem Bereich deutlich gegenüber dem Abschnitt auf der ehemaligen Bahntrasse ab. Zu nennen sind hier insbesondere die schlechte Oberflächenbeschaffenheit im Bereich der Wirtschaftswege oder die fehlende Breite im Bereich des straßenbegleitenden Radweges. Insgesamt ergibt sich somit eine für Radfahrer, aber insbesondere auch für andere Nutzer wie z.B. Inline-Skater unbefriedigende Situation.

Voruntersuchung

Gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld und der Stadt Billerbeck hat die Stadt Coesfeld in der Vergangenheit nach einer Alternative für die unbefriedigende Wegführung zwischen Lutum und Coesfeld gesucht. In Betracht gezogen wurde dabei auch eine direktere Führung der RadBahn unmittelbar parallel zur bestehenden, in Betrieb befindlichen Bahntrasse südlich der Kreisstraße. Um hier zu einer belastbaren Aussage zu kommen, hat die Stadt Coesfeld ein Gutachten zur Verkehrssituation im Bereich des Bahnhofpunktes Lutum in Auftrag

gegeben. Die gutachterliche Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser aus Bochum fällt wie folgt aus:

Im Rahmen der Untersuchung waren zwei Varianten der Führung der RadBahn Münsterland zu

untersuchen und zu bewerten. Die Untersuchung kommt zu den folgenden Ergebnissen:

- *Die Variante 1 sieht eine Optimierung der heutigen Führung der RadBahn Münsterland unter Beibehaltung der heutigen Trassenführung vor.*

Die Untersuchung zeigt, dass diese Führung unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen vernünftig ist. Optimierungsbedarf besteht bei der Führung des Radverkehr auf der K 42 im Mischverkehr. Hier wird die Anlage eines Radweges parallel zur K 42 empfohlen.

Als unkomfortabel ist der Zustand der Fahrbahndecke in einigen Abschnitten der Wirtschaftswege anzusehen. Hier ist eine durchgehende Asphaltierung der Straßendecke wünschenswert.

- *Die Variante 2 sieht eine Verlegung der Radroute parallel zur Bahnlinie vor. Hierzu wird die Radroute weiter im Zuge der K 42 bis zur Bahnunterführung geführt. Westlich der Bahnunterführung schwenkt die Radroute auf einen neu anzulegenden Radweg ein, der parallel zur Bahnlinie verläuft. Dieser Radweg geht im weiteren Verlauf in einen bestehenden Wirtschaftsweg über.*

Auch diese Variante ist grundsätzlich realisierbar, macht jedoch insgesamt einen wesentlich höheren baulichen Aufwand erforderlich. Zum einen ist gegenüber der Variante 1 eine Verlängerung des Radwegs parallel zur K 42 bis zum Brückenbauwerk erforderlich. Zum anderen muss parallel zur Bahnlinie ein neuer Radweg angelegt werden.

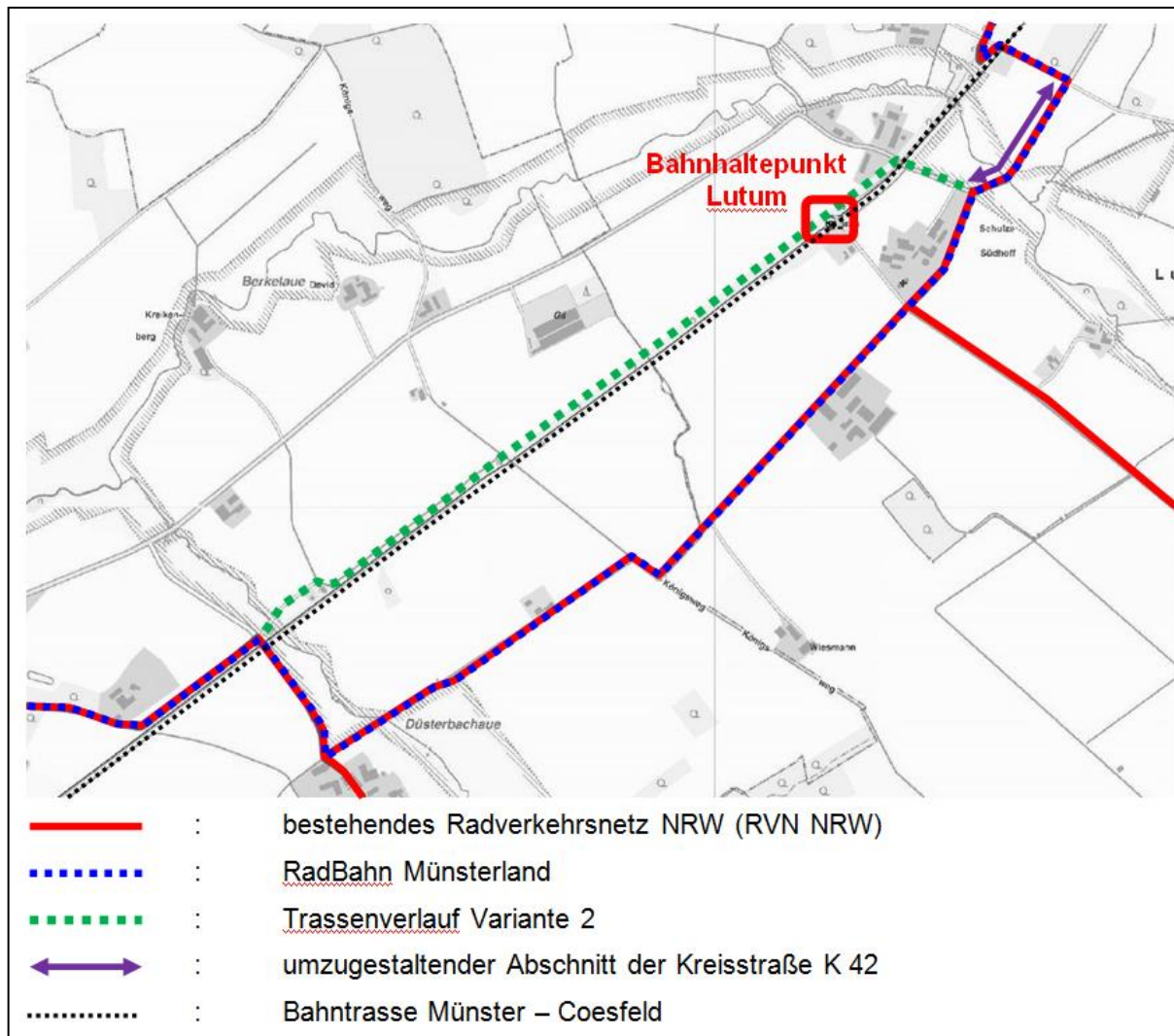
Die Durchquerung der Bahnunterführung ist aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse und des engen Fahrbahnquerschnitts insgesamt als problematisch anzusehen. Sofern die Variante 2 realisiert werden soll, ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Vorfeld sowie die Errichtung einer Engstellensignalisierung erforderlich.

- *In die Gesamtbeurteilung sind neben den verkehrstechnischen Aspekten auch die wirtschaftlichen Aspekte einzubeziehen. Eine belastbare Kostenschätzung zu den beiden Varianten ist erst auf der Grundlage einer Vorplanung möglich. Angesichts des mit der Variante 2 verbundenen Aufwandes durch*
 - *die Anlage eines Radwegs parallel zur K 42 auf einer Länge von etwa 450 m,*
 - *die Anlage eines neuen Radwegs parallel zur Bahnlinie auf einer Länge von etwa 1.500 m und*
 - *die Anlage einer Engstellensignalisierung im Bereich der Bahnunterführung ist jedoch bereits festzustellen, dass die Kosten deutlich über denen der Variante 1 mit den dafür erforderlichen Maßnahmen*
 - *Anlage eines Radwegs parallel zur K 42 auf einer Länge von etwa 310 m und*
 - *Ertüchtigung des Wirtschaftswegenetzes auf eine Länge von etwa 400 m*

liegen werden.

- Auch unter ökologischen Aspekten ist die Variante 1 insgesamt günstiger zu bewerten, da die bei der Variante 2 erforderliche Versiegelung durch den Bau des neuen Radwegs auf eine Länge von etwa 1.500 m entfällt.

Abschließend wird die Realisierung der Variante 1 empfohlen. Sofern die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden stellt diese Variante eine für Radfahrer sichere und insgesamt wirtschaftliche Lösung dar. Zwar weicht die Führung über Wirtschaftswege vom Standard der Radbahn ab, doch ist die Führung über Wirtschaftswege ortsüblich. Die Anhöhe mit den damit verbundenen Ausblicken macht diese Route gerade für den Freizeitverkehr interessant. Die verkehrssichere Umsetzung der Variante 2 macht hingegen einen wesentlichen höheren finanziellen Aufwand erforderlich. Zwar gewährleistet sie insgesamt einen gegenüber der Variante 1 etwas höheren Komfort, doch rechtfertigen diese leichten Vorteile nicht den insgesamt erheblichen Mehraufwand.



Maßnahmen

Um den Abschnitt Coesfeld – Lutum auf einen vergleichbaren Standard wie im übrigen Abschnitt der RadBahn zu bringen, wird unter Beachtung der gutachterlichen Stellungnahme folgendes Maßnahmenbündel notwendig:

- Grundhafte Erneuerung der Wirtschaftswege auf Coesfelder Stadtgebiet

Maßnahmenträger: Stadt Coesfeld

- Verbreiterung des Radweges entlang der Osterwicker Straße
Maßnahmenträger: Stadt Coesfeld
- Sicherung von Querungsstellen sowie Verdeutlichung des Radweges im Bereich von Grundstückszufahrten im innerstädtischen Bereich der Osterwicker Straße
Maßnahmenträger: Stadt Coesfeld
- Bau eines Radweges entlang der Kreisstraße K 42
(nicht Bestandteil dieses Antrages, Maßnahmenträger: Kreis Coesfeld)
- Grundhafte Erneuerung der Wirtschaftswege auf Billerbecker Stadtgebiet
(nicht Bestandteil dieses Antrages, Maßnahmenträger: Stadt Billerbeck)

Ausbaustandard

Die Verbreiterung des straßenbegleitenden Radweges in den Abschnitten 3 bis 7b erfolgt entsprechend der RSTO - Richtlinien für den Straßenoberbau.

Der Neubau der Fahrradstraße/Wirtschaftsweg im Abschnitt 14 erfolgt ebenfalls entsprechend der RSTO - Richtlinien für den Straßenoberbau.

Die grundhafte Erneuerung der Wirtschaftswege 8 bis 13, 16 und 17 erfolgt in dem in den letzten 15 Jahren erprobten und bewährten Standard:

- Ausgleich der mit einer 3-4 cm starken Asphaltdeckschicht versehenen vorhandenen Deckschichten mit Tragschichtmaterial (Löcher, Fahrspuren etc.)
- 8 cm starke Tragschicht 0/22 mm
- 4 cm starke Deckschicht 0/8 mm
- Anarbeitung der Bankette, so die Wasserführung in die begleitenden Gräben langfristig gesichert ist

Eine Begründung zum gewählten Ausbaustandard durch den für den Straßenbau zuständigen Fachbereich 70 ist als Anlage beigefügt.

Beiträge gemäß Kommunalabgabengesetz KAG

Beiträge gemäß KAG können wegen des fehlenden Merkmals der Erneuerung des gesamten Oberbaus nicht erhoben werden.

Straßenverkehrsrechtliche Ausweisung

Die RadBahn Münsterland besitzt inzwischen eine herausragende Bedeutung insbesondere für den touristischen Radverkehr weit über das Münsterland hinaus. Ständig steigende Nutzerzahlen belegen die Beliebtheit sowohl bei der lokalen Bevölkerung als auch bei auswärtigen Gästen. Demgegenüber tritt die Bedeutung der Wegetrasse zwischen Coesfeld und Lutum für den landwirtschaftlichen Verkehr in den Hintergrund. Um den Rechnung zu tragen und insbesondere, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen ist vorgesehen, die heutigen Wirtschaftswege als Fahrradstraße (Zeichen 244/244a „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“) auszuweisen. In der Folge gelten die Bestimmungen der StVO zum Verkehrszeichen 244

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Da die Wege weiterhin zur Erschließung der Höfe und der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich bleiben, wird die Benutzung der Fahrradstraße für den landwirtschaftlichen Verkehr durch Zusatzzeichen zugelassen.