

---

Erläuterungsbericht

als Anlage zum

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung | Förderrichtlinie Nahmobilität

### Ausgangssituation

Die Radwegeverbindungen aus den südlichen Stadtteilen und dem Ortsteil Lette in Richtung Stadtmitte und Bahnhof sind heute nicht optimal. Die Verbindung über die Dülmener Straße verläuft zwar nahezu geradlinig, weist für den Radfahrer aber deutliche Mängel auf. Hierzu gehören:

- Lücke im Radwegenetz (in südlicher Fahrtrichtung zwischen der Überführung der B 525 und der Baurat-Wolters-Straße)
- Schlechte bauliche Ausführung des Radweges mit Absenkungen im Bereich von Grundstückszufahrten auf einer Länge von 1 m, verbunden mit steilen Rampen
- Teilweise schmale Radwege mit einer Breite von 1,50 m mit bereits integriertem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn bzw. zu Parkstreifen
- Fahrzeitverluste durch viele Lichtsignalanlagen, die zudem für den Radfahrer nicht optimal geschaltet sind und teilweise nur auf Anforderung reagieren

Damit genügt das Radverkehrsnetz in diesem Bereich nicht den veränderten Anforderungen, die in Zukunft z.B. durch die weitere Verbreitung von Pedelecs an ein solches Netz gestellt werden.

### Maßnahmen

Um das Radwegenetz im Süden der Stadt deutlich zu verbessern, wurden zwei Bausteine entwickelt. Die Umsetzung der Bausteine soll stufenweise erfolgen. Zunächst ist die Umsetzung einer schnellen Radwegeverbindung parallel zur Dülmener Straße (Baustein 1) vorgesehen. Ziel ist eine Verlagerung der Radverkehre auf diese attraktive Verbindung und damit einer Entlastung der konfliktträchtigen Radwegeverbindung unmittelbar entlang der Dülmener Straße. In Abhängigkeit vom Erfolg des Bausteins 1, der finanziellen Situation der Stadt und der dann zur Verfügung stehenden Fördermittel soll anschließend der Baustein 2 umgesetzt werden.

#### Baustein 1:

Parallel zur Dülmener Straße existiert eine Verbindung in Richtung Innenstadt und Bahnhof, die bereits heute von zahlreichen Radfahrern genutzt wird. Diese wird im Wesentlichen über Wohnstraßen geführt, die innerhalb einer Tempo 30-Zone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches liegen. Diese Verbindung verläuft in einem Abstand zwischen 200 und 300 m östlich der Dülmener Straße. Sie soll im Rahmen der Maßnahme zu einer attraktiven Radwegeverbindung ausgebaut werden, um so den Radverkehr zu bündeln und von der konfliktträchtigen Dülmener Straße abzuziehen. Das Planungskonzept sieht die Bevorrechtigung dieser Verbindung gegenüber den meisten kreuzenden und einmündenden Straßen vor. Hierfür werden Umgestaltungen der Kreuzungsbereiche in unterschiedlichem Umfang erforderlich. In der Kreuzung mit dem stärker belasteten Druffels Weg soll ein

Minikreisverkehr für einen reibungslosen Verkehrsablauf sorgen. Vorgesehen ist die Ausweisung der Verbindung als Fahrradstraße. Aufgrund der Bedeutung der Straßen für die Erschließung der angrenzenden Wohnstraßen muss die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr frei gegeben werden.

Insgesamt wird mit der Maßnahme eine Radwegeverbindung geschaffen, die den zukünftigen Anforderungen in Bezug auf Platzbedarf, Linienführung, Trennung der Verkehrsarten, Sicherheit, Komfort und Geschwindigkeit gerecht wird.

### Baustein 2:

Auch nach der Freigabe der im Baustein 1 beschriebenen attraktiven und komfortablen Radwegeverbindung parallel zur Dülmener Straße kann die Dülmener Straße nicht komplett aus dem Radverkehrsnetz herausgenommen werden. Die Radfahrer, die die unmittelbar angrenzenden Ziele (Wohngebiete, Einzelhandelszentren, Gewerbegebiete) erreichen wollen, sind weiter auf die Radwege an der Dülmener Straße angewiesen.

In südlicher Fahrtrichtung zwischen der Überführung der B 525 und der Baurat-Wolters-Straße gibt es hier allerdings eine Lücke im Radwegenetz. Südlich der Überführung der B 525 wird der Radfahrer heute auf einer Länge von ca. 340 m auf einem 1,50 m breiten Gehweg geführt, der für den Radverkehr freigegeben ist.

Der benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg auf der Ostseite der Dülmener Straße weist deutliche bauliche Mängel auf. Die im Bereich der Grundstückszufahrten auf einer Länge von 1 m abgesenkten Bordsteine führen zu einer deutlichen Einschränkung der Befahrbarkeit dieses Weges.

Das Planungskonzept sieht vor, durch eine veränderte Aufteilung der Verkehrsfläche unter Verzicht auf den westlichen Parkstreifen Platz für einen Radfahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung zu schaffen. Die heutige Hochbordführung bleibt dabei unverändert. Die zu kurzen Absenkungen im östlichen gemeinsamen Geh- und Radweg sollen auf 2 m verlängert werden, wie dies in den einschlägigen Richtlinien vorgesehen ist. Darüber hinaus sollen Baumscheiben im östlichen Parkstreifen für eine ansprechende Gestaltung dienen, gleichzeitig dienen sie als vertikale Elemente der Gliederung des Verkehrsraumes und damit der Verkehrsberuhigung. In der Einmündung der Straße Am Ächterrott sorgen zwei Mittelinseln für verbesserte Querungsmöglichkeiten sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger.

Aufgrund einer ersten Einschätzung der Bezirksregierung wird nur die Teilmaßnahme 1 als förderfähig eingestuft. Aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungsansätze und unterschiedlicher Baulastträgerschaften wurde die Maßnahme in 4 Teilmaßnahmen gesplittet:

<b>Teilmaßnahme</b>	<b>Baulastträger</b>	<b>Förderung</b>
1. Ausgestaltung des Radfahrstreifens und Bau der Querungshilfen	Kreis Coesfeld	Förderrichtlinie Nahmobilität
2. Neugestaltung des östlichen gemeinsamen Rad-/ Gehweges im Bereich der Grundstückszufahrten	Kreis Coesfeld	Förderrichtlinie Nahmobilität
3. Umgestaltung von zwei Busbuchten zu Buskaps einschließlich der barrierefreien Ausgestaltung	Stadt Coesfeld	§ 12 ÖPNVG NRW
4. Einbau von Baumscheiben im östlichen Parkstreifen	Stadt Coesfeld	keine

Ob die Teilmaßnahme 2 förderfähig ist wird von der Bezirksregierung zunächst kritisch gesehen. Eine endgültige Entscheidung kann hier erst das Einplanungsgespräch bringen. Bestandteil der vorliegenden Programmanmeldung ist daher in jedem Fall die Teilmaßnahme 1 „Ausgestaltung des Radfahrstreifens und Bau der Querungshilfen“, Bei der Ermittlung der

förderfähigen Kosten und der Höhe der Zuwendung wurden die entsprechenden Werte bei Berücksichtigung der Teilmaßnahmen 1 und 2 in Klammern gesetzt. Über die Finanzierung der Teilmaßnahme 3 „Umgestaltung von zwei Busbuchten zu Buskaps einschließlich der barrierefreien Ausgestaltung“ laufen derzeit Gespräche mit dem NWL über eine parallele Förderung.

### Kostensituation

#### Baustein 1

<b>Maßnahme</b>	<b>Baukosten gesamt</b>
Gesamtmaßnahme	210.000 €

#### Baustein 2

<b>Teilmaßnahme</b>	<b>Baukosten gesamt</b>
1. Ausgestaltung des Radfahrstreifens und Bau der Querungshilfen	57.358 €
2. Neugestaltung des östlichen gemeinsamen Rad- und Gehweges	
⇒ Variante 1 ①	18.326 €
⇒ Variante 2 ①	8.330 €
3. Umgestaltung von zwei Busbuchten zu Buskaps einschließlich der barrierefreien Ausgestaltung	37.842 €
4. Einbau von Baumscheiben im östlichen Parkstreifen	15.946 €
<hr/>	
Baukosten gesamt:	129.472 €
Davon förderfähig	57.358 € (75.684 €)

### Erläuterung

zu ①

Die Kostenschätzung für diese Teilmaßnahme erfolgte in zwei Varianten:

⇒ Variante 1: Neugestaltung der Gehwegabsenkungen mit Schrägborden

⇒ Variante 2: Neugestaltung der Gehwegabsenkungen durch Absenkungen der Bordsteine auf einer Länge von 2 m

Berücksichtigung bei der Ermittlung der Baukosten gesamt fand die Variante 1