

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

Datum:
21.11.2014

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	27.11.2014	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	10.12.2014	Vorberatung

Antrag der CDU-Fraktion auf Umsetzung von punktuellen Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt Lette

Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion:

Es wird beschlossen, für die Ortsdurchfahrt Lette innerhalb der nächsten drei Jahre,

1. Die Umsetzung von punktuellen Maßnahmen auf der Grundlage der im Oktober 2013 im Bezirksausschuss Lette und im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen vorgestellten Maßnahmen. Für 2015 sind neben den Mitteln für die Querungshilfe am Ortseingang (SPD-Antrag) weitere Mittel für die Querungshilfen am Mühlensch und am Ortsausgang in Richtung Dülmen in den Haushalt einzustellen (entsprechend Abschnitt 4 und 12 der Vorlage 284/2013, ca. 118.000 €).
2. In Abstimmung mit dem Kreis Coesfeld die Markierung des Radfahrstreifens Westseite der Coesfelder Straße durchzuführen. Hierfür sind für 2015 ca. 5.000 € im Haushalt vorzusehen,
3. Sollten für die Einplanungsgespräche in 2015 bei der Bezirksregierung in Münster für 2016 bzw. 2017 keine Fördermittel in Aussicht stellen, so sind für 2016 Mittel für die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Coesfelder Straße / Höltingsweg / Lindenstraße und der Coesfelder Straße in Richtung Dülmen (Abschnitt 10 und 11 der Vorlage 284/2013 ca. 120.000 €) vorzusehen.
4. Für 2017 sind die Mittel für die Umgestaltung der restlichen Abschnitte 3, 5, 6, 7, 8 und 9 der Ortsdurchfahrt in Höhe von ca. 333.000 € in den Haushalt aufzunehmen.

Sachverhalt | Stellungnahme der Verwaltung:

Allgemeines/Empfehlung der Verwaltung

Eine vorgezogene Realisierung von Kernbestandteilen der Fördermaßnahme mit einem größeren Finanzvolumen ist aus Sicht der Verwaltung zurzeit nicht zu empfehlen. Sie sollte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn auch langfristig eine Förderung definitiv ausgeschlossen werden kann.

Die Maßnahme war nach Einplanungsmittelteilung der Bezirksregierung vom 18.07.2012 bereits im mittelfristigen Programm für 2014 enthalten. Die Jahresprogramme der Länder zum kommunalen Straßenbau werden weitestgehend, in NRW seit 2012 sogar ausschließlich aus

Finanzhilfen des Bundes gespeist. Die deutliche Reduzierung der Bundesmittel seit dem Jahr 2013 (ca. 26 Mio. € statt wie bisher 130 Mio. €) hat dann zu einer Verschiebung der Maßnahme geführt. Daher konnte 2014 für 2015 keine positive Einplanungsmitteilung erteilt werden. Die Maßnahme dürfte aber aufgrund der bereits einmal erteilten Einplanungsmitteilung weiter mit hoher Priorität auf der Liste der Bezirksregierung stehen, sodass nach realistischer Einschätzung für die Folgejahre mit einem positiven Vorschlag an den Regionalrat gerechnet werden kann. Diese Einschätzung hat die Verwaltung bei Gesprächen mit der Bezirksregierung gewinnen können. Aus grundsätzlichen Erwägungen gibt die Bezirksregierung allerdings keine Einschätzung mehr zum Zeitpunkt der Förderung oder Einplanung. Eine Eigenfinanzierung von größeren Einzelmaßnahmen sollte daher erst dann in Betracht gezogen werden, wenn nach Auslaufen der jetzigen Förderkulisse nach dem Entflechtungsgesetz 2019 kein entsprechendes Anschlussprogramm aufgelegt wird. Nähere Erläuterungen zum Thema Förderung können der Beschlussvorlage 043/2014 entnommen werden, welche im März 2014 in den Gremien beraten wurde.

Die Realisierung vollständig aus Eigenmitteln führt über 50 Jahre zu einer deutlichen Mehrbelastung, da neben den aktuell bereitzustellenden zusätzlichen Finanzmitteln in Höhe der ausfallenden Förderung auch die dauerhafte Auswirkung auf die Ergebnisrechnung zu berücksichtigen ist. Die Ergebnisrechnung ist entscheidend für den Haushaltsausgleich. Es kann bei der Maßnahme mit einer Förderung von ca. 60% gerechnet werden. In dieser Höhe wird im Falle der Förderung ein Sonderposten gebildet, der parallel zur Abschreibung der Investition (Abschreibung ist Aufwand in jedem Haushaltsjahr, bei Straßen Nutzungsdauer 50 Jahre, Abschreibung daher 2 %) aufgelöst wird und daher in dieser Höhe die Belastung des Ergebnisses durch die Abschreibung ausgleicht.

Daher empfiehlt die Verwaltung, sich zunächst mit dem Abschnitt zwischen dem Mühlensch und dem nördlichen Ende der Ortsdurchfahrt, der nicht Bestandteil der Fördermaßnahme ist, zu beschäftigen und hier eine Planung unter Berücksichtigung der von der CDU-Fraktion vorgeschlagenen Schutzstreifen zu entwickeln. Die entsprechenden Mittel für die Planung und ggf. die Umsetzung wären dann im Haushalt für das Jahr 2015 zu berücksichtigen. Ein entsprechender Beschlussvorschlag wäre dann anstelle des Beschlussvorschlages 2 der CDU-Fraktion zu ergänzen.

Zu Beschlussvorschlag 1:

Die Mittelinseln in der Coesfelder Straße in Höhe Mühlensch und am südlichen Ortsausgang Richtung Dülmen sind gemeinsam mit den Mittelinseln in Höhe Paßstiege und Alter Kirchplatz, den Mittelstreifen als linearer Querungshilfe, der Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer und einer gestalterischen Aufwertung durch das Anlegen von Baumstandorten wesentlicher Bestandteil der angestrebten Förderung. Insbesondere durch die Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger (Förderbereich Nahmobilität) begründet sich die Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme. Beide im Antrag angesprochenen Mittelinseln liegen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den übrigen Bausteinen der Gesamtmaßnahme. Darüber hinaus ist im Einplanungs- und auch im endgültigen Zuwendungsantrag die Finanzlage des Antragsstellers und damit die Notwendigkeit einer Förderung zu begründen. Wesentlicher Bestandteil der Begründung ist dabei, dass die Stadt Coesfeld aufgrund der angespannten Haushaltslage für die Durchführung der geplanten Maßnahme zwingend auf eine Landesförderung angewiesen ist und alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten nicht bestehen. Durch eine teilweise eigenständige Finanzierung von wesentlichen Bausteine wird diese Begründung unter Umständen ausgehebelt. Insofern ist zu befürchten,

- dass der vorgezogene Bau der Mittelinseln durch die Bezirksregierung als förderschädlicher Maßnahmenbeginn vor Erteilung eines Zuwendungsbescheides gewertet wird und somit die Förderung der Gesamtmaßnahme entzogen wird,
- die verbleibenden Einzelbausteine insgesamt nicht mehr als förderwürdig erachtet werden oder
- die Notwendigkeit einer Förderung nicht mehr plausibel dargelegt werden kann.

Verbindliche Aussagen hierzu können aber erst nach einer eingehenden Bewertung durch die Bezirksregierung getroffen werden.

Insbesondere für die Mittelinseln in Höhe Mühlensch sind umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich, da auch die gesamte Hochbordführung verändert werden muss. In welcher Form provisorische Anschlüsse an die vorhandenen Radverkehrsanlagen geschaffen werden können, müsste im weiteren Planverfahren geprüft werden. Zu beachten ist hier auch die zukünftige Führung des Radverkehrs zwischen dem Mühlensch und dem nördlichen Ortsausgang, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht endgültig festgelegt wurde und die in direktem Zusammenhang mit der zukünftigen Anordnung der Baumstandorte und des Parkangebotes steht (siehe Sachverhalt zu Beschlussvorschlag 2).

Sollte der Antrag der CDU-Fraktion angenommen werden, sind alle entstehenden Kosten für den Bau der Mittelinseln komplett durch die Stadt zu finanzieren. Zuvor sind Gespräche mit dem Kreis Coesfeld als dem verantwortlichen Straßenbaulastträger für die Mittelinsel in Höhe Mühlensch zu führen.

Nach der Kostenschätzung des Ingenieurbüros IngPlan vom August 2014 schlägt der Bau der beiden Mittelinseln mit den folgenden Kosten zu Buche:

- Abschnitt 4 Mittelinsel Mühlensch
Baukosten: 105.000 €
zzgl. Planungskosten (15% der Baukosten) 15.750 €
- Abschnitt 12 Mittelinsel Ortsausgang Richtung Dülmen
Baukosten 59.000 €
zzgl. Planungskosten (15% der Baukosten) 8.850 €

Die genannten Baukosten liegen oberhalb der im Antrag genannten und seinerzeit in der Vorlage 284/2013 für die Einzelabschnitte aufgeführten Summen. Die in der damaligen Kostenschätzung genannten Kosten für die Einzelabschnitte enthielten keine Kosten für eine abschnittsweise Deckenerneuerung, die aufgrund der Veränderungen des Querschnitts, der damit verbundenen Verlagerung der Straßenachse und der veränderten Straßenmarkierungen zwingend erforderlich wird. Diese wurden in der Kostenschätzung als optionale Position im Anschluss an die Zusammenstellung für die Einzelabschnitte aufgeführt (173.000 €), in der Vorlage ausdrücklich angesprochen und sind nunmehr in den oben genannten Kosten enthalten.

Zu Beschlussvorschlag 2:

Unter Bezugnahme auf Gespräche, die mit der CDU Fraktion geführt wurden, geht die Verwaltung davon aus, dass es sich um Maßnahmen im Abschnitt zwischen der nördlichen Ortseinfahrt und dem Mühlensch handelt. Dieser Abschnitt ist nicht Bestandteil der Maßnahme, für die ein Einplanungsantrag bei der Bezirksregierung Münster eingereicht wurde. Auf beiden Seiten der Coesfelder Straße gibt es hier heute bereits Radwege, insofern konnte für diesen Abschnitt keine Förderung in Aussicht gestellt werden. Allerdings entsprechen die Radwege mit ihrer Breite von 1,50 m nicht den aktuellen Regelwerken (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA). Diese fordern für einen in einer Richtung befahrbaren Radweg eine Breite von 1,60 m zuzügliches eines Trennstreifens zwischen Radweg und Fahrbahnrand mit einer Breite von 0,50 m bzw. zwischen Radweg und parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung mit einer Breite von 0,75 m. Auf der Ostseite schränken Baumscheiben die Nutzbarkeit des hinter dem Radweg liegenden Gehweges deutlich ein. Zudem verhindern die zu kleinen Baumscheiben (Breite: 1,15 m) eine gesunde Entwicklung der Bäume, was zwangsläufig zu einer Schädigung der Wegeoberfläche durch Baumwurzeln führt.

Die Verkehrsbelastung auf der Coesfelder Straße nördlich der Bruchstraße beträgt ca. 800 Kfz je Stunde. Damit liegt die Coesfelder Straße im Belastungsfall II, für den die ERA keine Trennung von Kfz- und Radverkehr vorsieht. Vielmehr empfiehlt sie die folgenden Radverkehrsführungen:

- Schutzstreifen

- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Folgerichtig wurde die Benutzungspflicht der Radwege im vergangenen Jahr aufgehoben, so dass der Radfahrer wahlweise den Radweg oder die Fahrbahn nutzen kann.

Ganz entscheidend für die zukünftige Aufteilung des Straßenraumes ist die Frage, wie und an welcher Stelle zukunftsfähige Baumstandorte geschaffen werden können. Der Erhalt oder die Neuanlage zumindest einer einseitigen Baumreihe ist bei der Breite der Ortseinfahrt städtebaulich von hoher Bedeutung. Die heutigen zu kleinen Standorte sind aber nicht zukunftsfähig, eine Vergrößerung der Baumscheiben unter Erhalt der Bäume ist aufgrund der Lage zwischen Rad- und Gehweg nicht möglich. Zudem schränken die vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen in den Geh- und Radwegen auf beiden Seiten der Fahrbahn und Berücksichtigung der Erfordernisse der Firma Scholz (Schwertransporte) die Möglichkeiten zur Schaffung von Baumstandorten deutlich ein.

Die gleichzeitige Anordnung von Parkständen in Längsaufstellung (Breite 2 m) und beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer (absolutes Mindestmaß: 1,25 m, neben parkenden Fahrzeugen: 1,50 m) innerhalb der heutigen, 8,50 m breiten Fahrbahn ist nicht möglich, da dann die Mindestbreite von 4,50 m für den zwischen den Schutzstreifen liegenden Teil der Fahrbahn nicht eingehalten wird. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um absolute Mindestwerte handelt, eine Aneinanderreihung von Mindestwerten nach den Empfehlungen aber ohnehin zu vermeiden ist.

In einem kurzfristig einberaumten Abstimmungsgespräch konnte eine Einigung mit den Stadtwerken Coesfeld und dem Abwasserwerk über die zukünftige Lage von Baumstandorten erzielt werden. Trotz der zahlreich vorhandenen Leitungen und Abwasserkanäle könnten demnach Bäume im Bereich der heutigen Radwege gepflanzt werden. Eine Bepflanzung der heutigen Gehwege kommt aufgrund der dort liegenden Versorgungsleitungen nicht in Frage, Baumscheiben in der Fahrbahn scheiden wegen der vertraglich vereinbarten Durchfahrsmöglichkeiten der Firma Scholz aus. Die unmittelbare Nachbarschaft zu den Leitungen ist entweder durch eine entsprechende Auswahl der Bäume und/oder durch den Einbau von Leitungsschutz zu berücksichtigen.

Um den Antrag der CDU-Fraktion auf Markierung eines Schutzstreifens beurteilen zu können, wurden in der Kürze der Zeit mögliche zukünftige Querschnittsaufteilungen entwickelt und bewertet. Dabei zeigt sich, dass die Markierung eines Schutzstreifens unmittelbare Auswirkungen auf die dann noch mögliche Aufteilung der Nebenanlagen und der Fahrbahn insgesamt hat. Darüber hinaus kann die Markierung von Schutzstreifen in Abhängigkeit von der Lage der Schutzstreifen die gleichzeitige Schaffung von Stellplätzen erforderlich machen. Die alleinige Markierung eines Schutzstreifens ist aus Sicht der Verwaltung daher nicht zielführend. Zuvor ist vielmehr der zukünftige Querschnitt zu entwickeln und mit den politischen Gremien und den Bürgern abzustimmen. An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass der Kreis Coesfeld als der für diesen Abschnitt zuständige Straßenbaulastträger in Vorgesprächen signalisiert hatte, dass er zunächst an einer Führung der Radfahrer auf den vorhandenen baulich angelegten Radwegen festhalten möchte. Insofern sind hier vor einer Entscheidung für Schutzstreifen ausführliche Gespräche mit dem Kreis erforderlich.

Daher schlägt die Verwaltung vor, für den Haushalt 2015 Mittel für die Überplanung des gesamten Bereiches zwischen dem Mühlensch und dem nördlichen Ende der Ortsdurchfahrt einzustellen und die Planung mit hoher Priorität in den ersten Monaten des kommenden Jahres zu erstellen und abzustimmen. Hier sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass keine aufwändige Umgestaltung in Verbindung mit großen Baumaßnahmen vorgeschlagen wird, sondern eine Umgestaltung mit einfachen Mitteln. Wesentliche Elemente wären dabei Schutzstreifen für Radfahrer (vergleichbar mit der Daruper Straße) und die Verlagerung der Baumstandorte an eine zukunftsfähige Stelle im Straßenquerschnitt. Darüber hinaus könnte ein Betrag im Haushalt 2015 für die Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen werden, dessen Höhe derzeit aufgrund der fehlenden Planungseckpunkte nur grob geschätzt werden könnte.

Zu den Beschlussvorschlägen 3 und 4:

Bei einer vorgezogenen Umsetzung der Abschnitte 10 und 11 zusätzlich zu den im Beschlussvorschlag 1 beschriebenen Maßnahmen gilt das weiter oben zu den Auswirkungen auf die Förderfähigkeit geschriebene in besonderem Maße.

Die Erläuterungen zu den Kosten (siehe Sachverhalt zu Beschlussvorschlag 1 – Kosten der Deckenerneuerung) gelten insgesamt auch für die übrigen Bauabschnitte. Für die jeweiligen Haushaltsberatungen wird die Verwaltung die aktuellen Kostenansätze bereitstellen.