

Dülmener Straße zwischen dem Auffahrtsarm
zur B 525 und der Baurat-Wolters-Straße:

Schließen
09.11.2016

der

Radwegelücke

Protokoll der Bürgerversammlung vom 08. November 2016 in der Freiherr- vom-Stein-Realschule, Grimpingstraße 30

Teilnehmer:

für die Stadt Coesfeld:

Thomas Backes, Erster Beigeordneter
Alfred Richters, Fachbereich Bauen und Umwelt
Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr

Beginn: 18.30 Uhr

Verlauf / Ergebnisse

Vorstellung der Planung

Zunächst begrüßte Thomas Backes die Anwesenden und erläuterte, dass sich nach der Bürgerversammlung vom 24.08.2016 der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 14.09.2016 und der Rat der Stadt Coesfeld am 29.09.2016 mit der Umgestaltung der Dülmener Straße beschäftigt und Beschlüsse zur Planung und zum weiteren Verfahren gefasst haben. Die entsprechenden Beschlüsse erläuterte Holger Ludorf im Einzelnen:

1. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung zur Umgestaltung der Dülmener Straße auf Grundlage des in der Bürgerversammlung vorgestellten Planstandes weiter auszuarbeiten und die Umgestaltung auf dieser Grundlage umzusetzen.*

Als verbindliche Vorgaben werden dabei festgelegt:

- *Zum Schließen der Radwegelücke wird an der Dülmener Straße zwischen dem Auffahrtsarm zur B 525 und der Baurat-Wolters-Straße ein Radfahrstreifen angeordnet. In diesem Punkt wird die in der Bürgerversammlung vorgestellte Planung bestätigt. Die damit verbundene Reduzierung des Stellplatzangebotes wird in Kauf genommen. (Anregung A3)*
- *Die Zahl der Baumstandorte soll gegenüber der in der Bürgerversammlung vorgestellten Planung nicht wesentlich (max. 1 Baumstandort) reduziert werden. (Anregung A3)*
- *Als Regellösung wird am Einbau von Schrägborden festgehalten. Nur im Einzelfall, wenn die Regellösung nicht mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand umgesetzt werden kann, wird auf den Einbau von Schrägborden verzichtet und der Bordstein vor und hinter den Grundstückszufahrten auf einer Länge von 2 m abgesenkt. (Anregung A4)*
- *Die in der Planung vorgesehenen drei Mittelinseln bleiben als wesentliches Element zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Bestandteil der Maßnahme. (Anregung 6)*

2. *Die Verwaltung wird beauftragt, im weiteren Planverfahren die Lage und Ausgestaltung der Inseln so zu optimieren, dass die verkehrliche Erschließung der Grundstücke möglichst wenig eingeschränkt wird und die Grundstückszufahrten zumindest vorwärts aus beiden Richtungen angefahren und auch wieder vorwärts in beiden Richtungen verlassen werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass die Inseln weiterhin möglichst nah an der Einmündung liegen, damit sie für querende Radfahrer und Fußgänger attraktiv bleiben. Die Absenkung der inneren Inselköpfe kann als Lösungsmöglichkeit mit in Betracht gezogen werden. (Anregung A6)*
3. *Vor der Umsetzung ist die Planung, in der die Lage und Ausgestaltung der Mittelinseln optimiert wurde, mit den Anliegern im Rahmen einer erneuten Bürgerversammlung zu diskutieren.*
4. *Der Rat der Stadt Coesfeld spricht sich deutlich für die Realisierung einer direkten Führung der Radfahrer im Einmündungsbereich des Auffahrtsarms zur B 525 aus, um die Sicherheit der Radfahrer weiter zu verbessern.*

Im Zusammenhang mit Beschluss Nr. 4 wurde die geplante Führung der Radfahrer über den Auffahrtsarm eingehend vorgestellt. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass inzwischen das Ergebnis einer in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung vorliegt. Diese kommt zu dem Schluss, dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzung durch die veränderte Radverkehrsführung nicht wesentlich eingeschränkt wird. Auf dieser Grundlage wird die Verwaltung nunmehr ein Gespräch mit Strassen.NRW als dem zuständigen Baulastträger führen und nach einer einvernehmlichen Lösung suchen.

Anschließend ging Holger Ludorf auf zwei Punkte ein, die in der Versammlung vom 24.08.2016 angesprochen wurden:

- Gewerblich genutztes Grundstück Dülmener Straße 144: Stellplatzbedarf (Verpflichtung des Gewerbebetriebes, Stellplätze auf eigener Fläche anzubieten; ggf. Klärung durch die Bauaufsicht),
- Grundstück Dülmener Straße 144: Berücksichtigung der beiden Zufahrten bei der Planung der Bushaltestelle.

In diesem Zusammenhang erläuterte er, dass die Bushaltestellen gegenüber der Planung, die am 24.08.2016 vorgestellt wurde, um ca. 3 Meter in Richtung Norden verschoben wurden. Die Verschiebung erfolgte, da ein Baumstandort ursprünglich unmittelbar auf einer Hausanschlussleitung geplant worden war.

Schließlich führte Holger Ludorf aus, dass die Lage der Mittelinseln so optimiert wurde, dass die verkehrliche Erschließung der Grundstücke möglichst wenig eingeschränkt wird und die Grundstückszufahrten zumindest vorwärts aus beiden Richtungen angefahren und auch wieder vorwärts in beiden Richtungen verlassen werden können. Die überarbeitete Planung wurde im Detail vorgestellt, dabei wurden für die südliche Insel zwei Varianten präsentiert. Die Befahrbarkeit wurde mit Hilfe von Fahrkurven nachgewiesen. Auf die Vorstellung der weiteren Planung, die gegenüber dem Stand vom 24.08.2016 unverändert blieb, wurde im Einvernehmen mit den Anwesenden verzichtet.

Die anschließende Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Führung der Radfahrer über den Auffahrtsarm zur B 525:
Diskutiert wurde, ob die geplante Führung im Kreuzungsbereich eine für Radfahrer sichere Lösung darstellt und ob die heutige Führung nicht das bessere Angebot ist. Insbesondere wurden Konflikte mit rechtsabbiegenden Lkw's befürchtet. Zusätzlich wurde bezweifelt, ob die Aufstellfläche für Radfahrer neben der Insel ausreichend dimensioniert ist, um zu verhindern, dass die wartenden Radfahrer bis in die Rechtsabbiegespur ragen. Grundsätzlich wurden Bedenken geäußert, ob der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen sicherer aufgehoben ist als auf einem hochbordgeführten Radweg. Dabei wurde hinter-

fragt, ob die Radfahrer gesichert vom bordsteingeführten Radweg auf den Radfahrstreifen geführt werden. Als Negativbeispiel wurde dabei der Lübbesmeyerweg benannt.

Vorgeschlagen wurde, den Radfahrstreifen nicht nur im Bereich der Furt (dort, wo die rechtsabbiegenden Kfz den Radfahrstreifen queren) rot einzufärben, sondern auf ganzer Länge zwischen der Überleitung vom Hochbord bis zur Dreiecksinsel. In der Diskussion wurde darüber hinaus angeregt, auch die Radwegefurt auf der Westseite rot einzufärben, da es hier immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und rechtsabbiegenden Kfz kommt.

Die Verwaltung vertrat die Auffassung, dass es sich bei der direkten Führung der Radfahrer über den Auffahrtsarm um eine regelkonforme, von den Richtlinien empfohlene und damit sichere Lösung handelt. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die Führung von Radfahrern auf einem Radfahrstreifen mindestens so sicher ist wie die Führung auf einem hochbordgeführten Radweg. Die länger gezogene Roteinfärbung kann ein Baustein für noch mehr Sicherheit sein. Die Verwaltung wird den übrigen beteiligten Behörden die Umsetzung vorschlagen und mit diesen eine Roteinfärbung der westlichen Furt diskutieren. Bestätigt wurde durch die Verwaltung, dass der Radfahrer durch einen Bordstein gesichert in den heutigen Mehrzweckstreifen geführt wird, so dass der Radfahrstreifen nicht ohne weiteres von Kfz überfahren werden kann. Die Aufstellfläche für Radfahrer hält die Verwaltung für ausreichend bemessen. Ein Rückstau auf die Rechtsabbiegespur ist nur im absoluten Ausnahmefall zu befürchten und selbst dann als unkritisch anzusehen, da die Radfahrer im Blickfeld der Autofahrer stehen. Die tatsächliche Größe der Aufstellfläche hängt im Endeffekt auch von der Art der Signalisierung ab. Erhalten die Radfahrer eine eigene Signalisierung, kann die Haltelinie für Radfahrer vorgezogen werden und die Aufstellfläche somit vergrößert werden. Die Verwaltung wird auch diesen Punkt mit den beteiligten Behörden diskutieren.

- Einmündungsbereich Am Ächterott/Ausgestaltung der Mittelinseln

Nach längerer Diskussion sprachen sich die Anwesenden dafür aus, für die Mittelinsel südlich der Einmündung Am Ächterott die Variante 1 mit einer Mittelinsel in kompakter Form ohne auseinander gezogenen Inselköpfen umzusetzen. Dabei wurde vereinbart, dass die Insel insgesamt um 0,50 m gekürzt wird (der nördliche Inselkopf bleibt unverändert, der südliche rückt 0,50 m in Richtung Innenstadt). Im Laufe der Diskussion sagte Thomas Backes zu, dass die beiden Inseln in der Einmündung Am Ächterott einheitlich gestaltet werden können. Demnach soll der südliche Inselkopf der nördlichen Insel ebenfalls um 0,50 m in Richtung Innenstadt verlagert werden. Zuvor hatte Holger Ludorf erläutert, dass die Planung eine Breite der Querungshilfe von 4 m vorsieht. Diese kann nicht beliebig reduziert werden, da für die Barrierefreiheit zwei nebeneinanderliegende Querungen angelegt werden müssen, zum einen für Blinde und Sehbehinderte mit einer fühlbaren Kante, zum anderen für Rollstuhlfahrer ohne behindernde Kanten.

Diskutiert wurde noch einmal die Frage, ob die Inselköpfe nicht abgesenkt und überfahrbar gestaltet werden können. Die Verwaltung erläuterte, dass dies nur für die inneren Köpfe denkbar sei. Die äußeren Köpfe sind zum Schutz der querenden Radfahrer und Fußgänger unverzichtbar. Diese müssen aber ohnehin mit einem Schild versehen werden und sind somit nicht überfahrbar. Aufgrund der nachgewiesenen Fahrkurven sei eine Absenkung der Inselköpfe aber nicht erforderlich.

Geäußert wurden Befürchtungen, dass linksabbiegende Fahrzeuge insbesondere im Bereich der Einmündung am Ächterott und der Mittelinseln für einen gefährlichen Rückstau sorgen. Die Verwaltung erläuterte, dass die Fläche zwischen den Inseln für das Abbiegen mitgenutzt werden kann. Insgesamt steht somit eine Fläche in einer Breite von 5,10 m für den wartenden Linksabbieger und für ein Fahrzeug, welches am wartenden Fahrzeug vorbeifahren möchte, zur Verfügung. Dies reicht aus, damit ein Lkw an einem wartenden Pkw vorbeifahren kann. Die Länge der zur Verfügung stehenden Fläche beträgt ca. 30 m. Dies reicht für 5 abbiegende Fahrzeuge (Pkw). Im Übrigen würde es die Verwaltung auch als unkritisch ansehen, wenn ein linksabbiegender Fahrzeug für kurze Zeit eine komplette Fahrspur verstellt und es somit zu einem kurzen Rückstau kommt. Dies ist ein Re-

gelfall auf allen Hauptverkehrsstraßen, die z.B. eine Breite von 7 m haben und auf beiden Seiten durch einen Hochbord eingefasst sind.

Geäußert wurde auch die Befürchtung, dass die Sicherheit der Radfahrer durch die eingeschränkte Breite des Radfahrstreifens im Bereich der Einmündung Am Ächterott gefährdet sei. Die Breite des Radfahrstreifens beträgt hier 1,85 m. Dies entspricht dem Regelmaß entsprechend der einschlägigen Richtlinien. Die Fahrspur neben einem Radfahrstreifen sollte demnach mindestens 2,75 m breit sein, das Regelmaß beträgt hier 3,25 m. Die geplante Fahrbahn neben dem Radfahrstreifen hat eine Breite von ebenfalls 3,25 m. Die Planung ist also Richtlinienkonform und somit grundsätzlich als sichere Lösung anzusehen.

Diskutiert wurde noch einmal, ob die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten unzumutbar eingeschränkt wird. Vorgebracht wurde, dass nach Umsetzung der Planung und insbesondere mit Realisierung der Mittelinseln nicht mehr alle Fahrmanöver möglich seien, die heute praktiziert würden. Die Verwaltung vertritt die Auffassung, dass mit Umsetzung der Planung ein Zustand geschaffen wird, wie er auf anderen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet völlig üblich ist und auch nicht mit einem übermäßigen Konfliktpotenzial behaftet ist. Natürlich wird die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten gegenüber der heutigen Situation eingeschränkt. Dies ist aber abzuwägen gegenüber den Vorteilen, die die Planung für die Allgemeinheit und hier insbesondere für die Radfahrer und Fußgänger mit sich bringt.

- Einbau von Schrägborden/Anpassung der privaten Grundstückszufahrten

Im Laufe der Diskussion erläuterte die Verwaltung, dass die Gestaltung der Gehwegüberfahrten im Zuge von Grundstückszufahrten mit der folgenden Priorität erfolgt:

1. Einbau eines Schrägbordes am Fahrbahnrand, unveränderte Höhenlage an der Hinterkante des Gehweges; wenn das nicht möglich ist:
2. Einbau eines Schrägbordes am Fahrbahnrand, Anpassung der Höhenlage an der Hinterkante des Gehweges, Anpassung der privaten Grundstückszufahrt im erforderlichen Umfang; wenn das nicht möglich ist:
3. Verzicht auf einen Schrägbord, Absenkung des Hochbordes auf einer Länge auf 2 m.

Welche der drei Varianten zum Einsatz kommt, kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft und entschieden werden. Die Anpassung der privaten Grundstückszufahrten erfolgt im Rahmen der Gesamtmaßnahme auf Kosten der Stadt, da die Straße bereits heute endgültig ausgebaut und die städtische Maßnahme der Auslöser der notwendigen Veränderungen auf Privatgrund ist.

Realisierung der Maßnahme

Abschließend informierte Alfred Richters darüber, dass die Maßnahme in Abhängigkeit der Vorgaben des Fördergebers voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2017 umgesetzt wird.

gez. Holger Ludorf

Anlage:

Präsentation