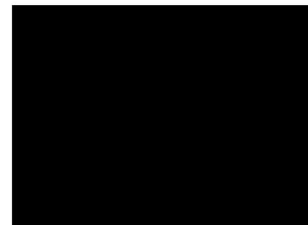


1. Provisor der Nachbarschaft
Am Roten Baum

2. Vorsitzender der Nachbarschaft
Meinertstraße-Eschstraße



φ an I

Stadt Coesfeld
Der Bürgermeister
Markt 8
48653 Coesfeld

Coesfeld, 23. Mai 2019

Bürgerantrag nach § 24 Gemeindeordnung NRW und § 6 der Hauptsatz der Stadt Coesfeld:
**Erhaltung der verkehrsberuhigten Bereiche Am Roten Baum, Eschstraße und
Meinertstraße**

Sehr geehrter Bürgermeister Heinz Öhmann!

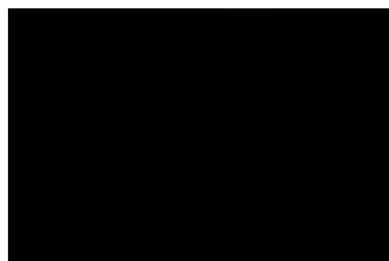
Die Stadtverwaltung plant eine schnelle Radwegeverbindung, die den Coesfelder Süden mit der Innenstadt verbinden soll. Diese Route soll unter anderem durch Wohngebiete geführt werden, in denen Schrittgeschwindigkeit gilt.

Unter Berufung auf § 24 der Gemeindeverordnung NRW und § 6 der Hauptsatzung der Stadt Coesfeld stellen die Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße-Eschstraße, vertreten durch die Provisor Hartmut Levermann und Michael Wewers, den nachfolgenden Antrag zur Beratung und Beschlussfassung durch den zuständigen Ausschuss und den Rat der Stadt Coesfeld.

Mit freundlichen Grüßen



Nachbarschaft Am Roten Baum



Nachbarschaft Meinertstraße-Eschstraße

Anlagen

Bürgerantrag der Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße-Eschstraße

Bürgerantrag nach § 24 GO-NRW und § 6 Hauptsatzung der Stadt Coesfeld

Coesfeld, 21. Mai 2019

Die Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum bitten die Ausschüsse und den Rat der Stadt Coesfeld über folgenden **Beschlussvorschlag** zu entscheiden:

Die verkehrsberuhigten Bereiche in der Meinertstraße, der Eschstraße und Am Roten Baum bleiben erhalten.

Begründung

Die Stadtverwaltung plant laut Beschlussvorlage 139/2018¹ die Errichtung einer Fahrradstraße, die parallel zur Dülmener Straße durch Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereich führen soll.²

Prinzipiell befürworten die Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum die Förderung der Mobilität mit dem Fahrrad, auch mit Blick auf die Steigerung der Attraktivität der Stadt Coesfeld und des Umweltschutzes/ des Klimaschutzes (CO₂-Bilanz).

Bis 1987 war das gesamte Wohnquartier in einem katastrophalen Verkehrszustand. Durch die Umgestaltung, die unter Kostenbeteiligung der Anwohner mitgetragen wurde, verbesserte sich die Lage nicht einfach. Die Stadtverwaltung schuf ein Vorzeigeobjekt für eine stadtnahe Siedlung mit hoher Aufenthaltsqualität. Die lokale Presse³ berichtete über den Verkehrszustand vor dem Umbau: „Die Fahrradfahrer haben es wegen der Enge der Fahrbahn und der zahlreichen geparkten Fahrzeuge nicht leicht. Bei Gegenverkehr müssen sie oftmals absteigen und auf den Gehweg ausweichen. Ein verkehrsberuhigter Ausbau würde diese Situation entschärfen.“

Die Anwohner der Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum rechnen durch den Bau einer Fahrradstraße mit einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität in ihrem Wohnquartier.

Gerade der verkehrsberuhigte Bereich hat für die Nachbarschaft eine große Aufenthaltsfunktion und ist der alltägliche Kommunikations- und Begegnungsraum. Diese Fläche geht durch die Fahrradstraße, bei der die Fahrbahn für Fußgänger nicht mehr genutzt werden darf, verloren.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht sich um 750 Prozent. Denn bisher gilt im verkehrsberuhigten Bereich für Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h). In einer Fahrradstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h – auch für den motorisierten Verkehr.

Im nördlichen Wohnbereich befindet sich ein beliebter und viel frequentierter Spielplatz, der von den Anliegern und nahegelegenen Kindergärten regelmäßig besucht wird. Es ergibt sich für die spielenden Kinder ein erhöhtes Risiko, wenn diese vom Spielplatz auf die Fahrradstraße laufen.

Fußgänger, Kinder, zu denen auch Radfahrende unter acht Jahren gehören, Senioren und Gehbehinderte werden aus dem Straßenraum in den sicherheitsproblematischen Randbereich zwischen und neben dem ruhenden Verkehr verbannt.⁴ Hier stellt sich zusätzlich die Frage nach der Gewährleistung der Barrierefreiheit.

Während der Öffnungszeit des Gastronomiebetriebs Keull herrscht reger Auto- und Fußgängerverkehr. Regelmäßig stehen Gäste auch auf dem Fahrbahnbereich, um sich unterhalten. Der rote Gehstreifen bietet dafür keinen Platz.

Sicherheitsbedenken

– Umsetzung, allgemeine Anforderungen, Sicherheit, Parkplatzsituation –

Laut dem Forschungsbericht der Versicherer GDV und der Stellungnahme zur Gestaltung von Fahrradstraßen des ADFC NRW und VCG sind Meinertstraße, Eschstraße und Am Roten Baum technisch nicht für die Nutzung als Fahrradstraße geeignet. Nicht jetzt und auch nicht in der geplanten Version.

Die von den Verkehrsexperten aufgestellten Anforderungsprofile und Empfehlungen im Forschungsbericht werden in zahlreichen Punkten nicht eingehalten:

1. Beschränkung von KFZ-Verkehr

[...] Hier ist sicher zu stellen, dass sich im Zuge der Fahrradstraße kein Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) entwickeln und der KFZ-Verkehr auf Anliegerverkehr beschränkt bleibt. Die Zufahrtserlaubnis für KFZ sollte grundsätzlich auf Anlieger beschränkt sein, um zusätzliche Probleme mit dem Kfz-Durchgangsverkehr zu vermeiden.⁵

2. Fahrgassenbreite

[...] Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen im Regelfall 4 Meter zzgl. der notwendigen Sicherheitsabstände von zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 Meter) betragen.⁶

[Anmerkung der Herausgeber: Das Nebeneinanderfahren ist auf Fahrradstraßen erlaubt.]

Der ADFC empfiehlt: Optimal ist eine Fahrgasse von 4,5m [...]⁷

Laut Planung liegt die Fahrbahnbreite in vielen Teilstücken weit darunter und beträgt stellenweise nur 2,75 Meter⁸. Die Gehwegbreite hat eine Breite von 0,8 Meter ohne bauliche Abgrenzung. Die Stellplätze sind an den Engstellen nur 1,6 oder 1,7 Meter breit. Die durchschnittliche Breite eines PKW beträgt ohne Spiegel etwa 1,8 Meter. Laut dem ADAC sind 70% der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Spiegel breiter als 2 Meter.⁹ Bei Längsparken sollte der Stellplatz mindestens 2 Meter breit sein. Demnach verschmälern die parkenden Fahrzeuge die Fahrbahn teilweise, aber in jedem Fall den „Gehstreifen“ um 20 bis 30 Zentimeter pro Seite. Faktisch bleibt ein „Gehstreifen“ von nur 50 bis 60 Zentimeter. Nach der Dimensionierung von Fußgängerverkehrsanlagen benötigt ein einzelner Fußgänger eine Breite von 80 Zentimeter.¹⁰

Des Weiteren ist bei so schmalen Fahrspuren eine Begegnung insbesondere bei 30 km/h kaum möglich. Kommt dem Radfahrer ein zwei Meter breites Auto entgegen, bleiben ihm 75 Zentimeter Platz. Wie soll dies sicher funktionieren? Ein ausweichen über den „Gehweg“, der ja keine bauliche Trennung besitzt, wird unausweichlich. Dies wäre aber verboten und für den Fußgänger höchst gefährlich.

Besonders heikle Situationen entstehen, wenn in der Woche vormittags die LKW der Müllabfuhr die Behälter entleert. In den Engstellen kommt der Verkehr zum Stillstand, da weder rechts noch links am Fahrzeug vorbeizukommen ist¹¹. Hier stellt sich zusätzlich die Frage, wo die Anlieger ihre Müllbehälter zukünftig platzieren sollen.

Ganze Schulklassen der Freiherr-vom-Stein-Realschule nutzen mehrmals die Woche den verkehrsberuhigten Bereich, um zum Sport- oder Schwimmunterricht zu laufen. Diese Schüler

müssten den schmalen Gehwegstreifen nutzen und sich an den parkenden Autos vorbeiquetschen. Die Wahrscheinlichkeit von Beschädigungen der Fahrzeuge dürfte ansteigen.

3. Parken

Auf Parkstände, die senkrecht zur Fahrtrichtung angeordnet sind, sollte nach Möglichkeit immer verzichtet werden. Der ADFC nimmt dazu wie folgt Stellung: „Beim Ausparken sind die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern besonders schlecht und die Unfallgefahr ist damit höher als beim Längsparkständen, so der Forschungsbericht. Sofern Senkrechtparken dennoch vorgesehen ist, wird ein Sicherheitstrenn- bzw. Überhangstreifen umso wichtiger. Dazu muss der Sicherheitstrennstreifen allerdings ausreichend breit sein. Empfehlenswert sind 3 Meter oder mehr (Regelbreite), mindestens jedoch 2 Meter (Mindestbreite).¹²

Faktisch ist das Senkrechtparken in den betroffenen Wohngebieten der Regelfall. Es gibt Am Roten Baum zehn öffentliche Parkplätze, elf private und elf Kundenparkplätze. Dazu acht weitere Kundenparkplätze an der Eschstraße. Demnach sind es insgesamt 40 Parkplätze, die quer zur Fahrbahn angeordnet sind. Zusätzlich sind zwei Garagenausfahrten unmittelbar an der Fahrbahn gelegen. Den geforderten Sicherheitstrennstreifen hat kein einziger Stellplatz. Alle grenzen unmittelbar an den „Gehstreifen“. Verschärft wird das Gefahrenpotenzial durch mehrere schlecht einsehbare Hinterhofausfahrten.

Nach Ansicht der Nachbarschaften suggeriert eine Fahrradstraße im Wohngebiet dem Radfahrer eine Sicherheit, die in den Teilbereichen Roter Baum, Esch- und Meinertstraße faktisch nicht hergestellt werden kann.

Nutzung der Verkehrswege

Die Spielstraßen werden von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern genutzt. Darunter auch Kinder – die beiden Nachbarschaften sind über die Anzahl von fast 50 Kinder glücklich – die regelmäßig die Straße als Zuwegung zu Spielgefährten und zum Spielplatz nutzen. Auch aus den umliegenden Kindergarteneinrichtungen wird der Spielplatz an der Ecke Am Roten Baum / Eschstraße als willkommenes Ausflugsziel anvisiert.

Hier fürchten die Anwohner die Zunahme eines deutlichen Risikos für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt, dass die Freiherr-vom-Stein-Realschule den verkehrsberuhigten Bereich als Fußweg zu Sportstätten verwendet. Mehrmals die Woche ziehen ganze Klassen von Lernenden über die Spielstraßen.

Welche Alternativen wurden geprüft? Begründung zu der Routenführung über diesen problematischen Bereich.

Verkehrszählung

In der Beschlussvorlage erwähnt die Stadt Coesfeld eine Verkehrszählung. Diese keinesfalls repräsentative Verkehrszählung wurde am Donnerstag, 11.05.2017, in der Zeit von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr durchgeführt. Die Zählung kann doch kein Nachweis für die Einhaltung der Verwaltungsvorschrift sein! Es fehlen Alternativmessungen auf Parallelstrecken, und es wird nicht deutlich, ab welchem Verkehrsaufkommen die Verwaltung vom Radverkehr als die vorherrschende Verkehrsart ausgeht. Die Fußgänger blieben in der Zählung völlig unberücksichtigt.

Die Nachbarschaft fordert die Prüfung und Vorlage von Alternativen der Streckenführung!

Falls eine Alternative nicht begründbar möglich ist, soll die Streckenführung beibehalten werden. Jedoch bleibt stadteinwärts ab der Einmündung zum Roten Baum die verkehrsberuhigte Zone erhalten. Da sich hier für ALLE Verkehrsteilnehmer bereits jetzt eine gute und verträgliche Situation darstellt. Im Übrigen endet laut Plan¹³ die Fahrradstraße an Ecke Meinertstraße/Eschstraße.

Barrierefreiheit

Die Nachbarschaften zweifeln die Barrierefreiheit des Projektes an und verlangen eine Stellungnahme eines Behindertenbeauftragten, der die Belange der Geh- und Sehbehinderten berücksichtigt.

Wie bereits oben erwähnt, geht die Bevorzugung der Radfahrer in dem Wohnbereich Am Roten Baum, Eschstraße und Meinertstraße zu Lasten schwächerer Verkehrsteilnehmer. Darunter auch Menschen, die auf Gehhilfen und Gehunterstützungen angewiesen sind.

Zunahme der Unfallwahrscheinlichkeit / Verkehrsunfallstatistik 2018

Die Nachbarschaft sorgt sich um die Sicherheit älterer Radfahrer, besonders bei Nutzern von Fahrrädern mit Elektromotor.

2018 verunglückten 16.725 Radfahrer in Nordrhein-Westfalen. Dies sind rund 1.700 Verkehrsunfälle mehr als im Vorjahr und bedeutet ein Plus von über 11 Prozent.

Hierzu äußerte sich Herbert Reul, Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen, zur steigenden Nachfrage nach Fahrrädern mit Elektromotoren wie folgt: „Das Problem wird in Zukunft angesichts steigender Verkäufe eher größer als kleiner. [...]“¹⁴

Über die Unfallzahlen unter Beteiligung von Pedelec informiert eine Pressemeldung des Nordrhein-Westfälischen Innenministeriums¹⁵: Die Zahl der Schwerverletzten stieg im Jahr 2018 um 61 Prozent von 346 auf 557. 1538 verletzten sich leicht. Im Vorjahr (2017) waren es 1024.

Die Anzahl der insgesamt im Straßenverkehr zu Tode gekommenen Radfahrer stieg im Jahr 2018 um zehn Prozent auf 55 Prozent.

Im jetzigen verkehrsberuhigten Bereich werten Baumscheiben nicht nur den Charakter der Wohngebiete auf, sie wirken auch als optische Einengung. Bei einer Fahrradstraße, in der Tempo 30 erlaubt ist, steigt gerade durch diese baulichen Elemente das Gefahrenpotenzial. Hinzu kommen abgestellte Fahrzeuge und Mülltonnen. Bei einem Ausweichmanöver eines Pedelec-Fahrers können an diesen Stellen schwere Unfälle passieren.

Klimaschutz

Fahrradfahren ist klimafreundlich, das bezweifeln die Nachbarschaften nicht. Aber durch die Schaffung einer Fahrradstraße, die für den Autoverkehr freigegeben werden muss, rechnen die Anwohner mit der Erhöhung des motorisierten Kraftverkehrs. Insbesondere mit einem Blick auf die Verkehrsregelung zum zukünftigen Standort der Martin-Luther-Schule in der Franz-Darpe-Straße¹⁶. Das korreliert mit einem Anstieg der Abgas- und Lärmbelastigung und kann nicht im Sinne des Klimaschutzes sein.

Forderungen der Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum

1. Überprüfung und Begründung der dargestellten Streckenführung insgesamt.
2. Bei Beibehaltung der Streckenführung fordern wir das Ende der Fahrradstraße in der Querung an der Freiherr-vom-Stein-Schule/Einmündung Am Roten Baum unter Beibehaltung des dort geltenden verkehrsberuhigten Bereiches. Ein solcher Kompromiss ist nach der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover¹⁷ legitim.
3. Prüfung der Gewährleistung der Barrierefreiheit durch Anhörung des Behindertenbeauftragten.

Anhänge

Broschüre „Leben im Wohnquartier“ von den Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum.

¹ Stadt Coesfeld [Hrsg.]: Öffentliche Beschlussvorlage 139/2018. Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd: Beteiligung der Öffentlichkeit. Coesfeld, 29.08.2018.

² Stadt Coesfeld [Hrsg.]: Übersichtsplan der geplanten Fahrradstraße. Bearb. Holger Ludorf. Coesfeld 16.04.2019.

³ Norbert Klein [1987]: Roter Kugelhorn wird Straßennamen gerecht. Allgemeine Zeitung, Coesfeld, 1987.

⁴ Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum [Hrsg.]: Imagebroschüre „Leben im Wohnquartier“. Seite 4. Coesfeld, 2019.

⁵ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. [Hrsg.]: Forschungsbericht 41. Sicherheitsbewertung von Fahrradstraße und der Öffnung von Einbahnstraßen. 3.7 Empfehlungen für Fahrradstraßen. Beschränkung von Kfz-Verkehr. Seite 101. Berlin, 2016.

⁶ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. [Hrsg.]: Forschungsbericht 41. Sicherheitsbewertung von Fahrradstraße und der Öffnung von Einbahnstraßen. 3.7 Empfehlungen für Fahrradstraßen. Fahrgassenbreiten. Seite 101. Berlin, 2016.

⁷ Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) Aachen e. V. und Verkehrsclub Deutschland (VCD): Stellungnahme zur Gestaltung von Fahrradstraße. Breite der Fahrradstraße. Seite 3. Aachen, 2018.

⁸ Stadt Coesfeld [Hrsg.]: Öffentliche Beschlussvorlage 139/2018. Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd. Am Roten Baum. Unterlage 5, Blatt 12. Vorabzug vom 26.06.2018.

⁹ <https://www.adac.de/verkehr/verkehrsvorschriften-verkehrssicherheit/verhalten-strassenverkehr/autobreiten-in-der-baustelle/>

¹⁰ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58074/>

¹¹ Nachbarschaften Meinertstraße-Eschstraße und Am Roten Baum [Hrsg.]: Imagebroschüre „Leben im Wohnquartier“. Seite 4. Coesfeld, 2019.

¹² Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) Aachen e. V. und Verkehrsclub Deutschland (VCD): Stellungnahme zur Gestaltung von Fahrradstraße. Breite der Fahrradstraße. Seite 4. Aachen, 2018.

¹³ Stadt Coesfeld [Hrsg.]: Schnelle Radwegeverbindung. Unterlage 5, Blatt 13, Vorabzug, Stand 26.06.2018. Anhang zur öffentlichen Beschlussvorlage 139/2018.

¹⁴ Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen [Hrsg.]: Presseinformation zur Verkehrsunfallstatistik 2018. Düsseldorf, 27.02.2019.

¹⁵ Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen: Verkehrsunfallstatistik: Zweiradfahrer im Stadtverkehr besonders gefährdet. Pressemeldung vom 27.02.2019.

<https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/56636/4204432>

¹⁶ Stadt Coesfeld: Ratsitzung vom 11.04.2019. Öffentliche Niederschrift.

https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/si0050.php?__ksinr=8357

¹⁷ Metropolregion Hannover – Braunschweig - Göttingen – Wolfsburg [Hrsg.]: Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen. Bericht zum Projekt Nr. 0947. Gestaltungsprinzipien, Standardmaßnahmen und Lösungsansätze für typische Problemsituationen. Lösungen bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit. Seite 45. Hannover 2011.