

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
07.08.2020

Produkt:
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	20.08.2020	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	26.08.2020	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	03.09.2020	Entscheidung

Entwicklung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der Paßstiege

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Paßstiege entsprechend der als Anlage beigefügten Planung mit 4 Plateaufpflasterungen auszustatten.

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Finanzmittel in den Entwurf des Haushaltes für das Jahr 2021 einzustellen.

Sachverhalt:

1. Grundlage: Beschluss des Rates vom 25.06.2020:

„Es wird beschlossen, die Verwaltung wird beauftragt, geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Straße Paßstiege zu entwickeln und vorzustellen.“

2. Sachverhalt

Das Kapitel 6.2.1 der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) beschäftigt sich mit baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen. Zur Geschwindigkeitsdämpfung kommen demnach vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete Maßnahmen in Frage. Dies sind nach der RAST 06 Teilaufpflasterungen, Plateaufpflasterungen und Fahrgassenversätze.

2.1. Teilaufpflasterungen

Bei Teilaufpflasterungen wird der Fahrbahnbelag in ganzer Breite auf 8 bis 10 cm angehoben und mit Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 versehen. Flachere Rampenneigungen wirken nicht mehr fahrdynamisch, sondern nur noch optisch. Das Geschwindigkeitsniveau bei einer Rampenneigung von 1:20 liegt nach RAST 06 z.B. bei ca. 50 km/h. Teilaufpflasterungen kommen vor allem im Bereich von Kreuzungen/Einmündungen oder von Fußgängerquerungen zum Einsatz. Teilaufpflasterungen müssen von allen Fahrzeugen mit allen Achsen überfahren werden. Damit wirkt die Geschwindigkeitsdämpfung für alle Fahrzeugarten. Allerdings hat dies auch einen erhöhten Lärmpegel beim Befahren z.B. mit Lkw oder mit

landwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Folge. Zudem bringen Teilaufpflasterungen einen deutlichen Komfortverlust für Radfahrer mit sich.

2.2. Plateaufpflasterungen

Plateaufpflasterungen haben eine Höhe von 5 bis 8 cm und eine Breite von 1,70 m bei Linienbusverkehr. Ohne Linienbusverkehr können sie so breit ausgebildet werden, dass beidseitig eine befahrbare Breite von 0,80 bis 1,00 m für den Radverkehr verbleibt. Der Radverkehr fährt also nicht über die Aufpflasterung, sondern kann an dieser vorbeifahren. Dies erhöht den Komfort für Radfahrer gegenüber Teilaufpflasterungen deutlich. Pkw's und Lieferwagen fahren mit den Rädern mindestens einer Seite über die Aufpflasterung, so dass die Geschwindigkeitsdämpfung hier voll wirksam wird. Die Pkw-Geschwindigkeiten werden auf 25 km/h bis 30 km/h gedämpft. Breitere Fahrzeuge wie z.B. Traktoren können mit allen Rädern seitlich an der 1,7 m breiten Aufpflasterung vorbeifahren, so dass kein zusätzlicher Lärm durch das Überfahren entsteht. Plateaufpflasterungen haben in der Regel eine Rampenneigung von 1:7.

2.3. Versätze

Versätze sind fahrdynamisch wirksam, wenn ihre Tiefe der Fahrgassenbreite entspricht oder sie übertrifft. Die Breite der Fahrbahn in der Paßstiege beträgt einschließlich des westlichen Pflasterstreifens 6,25 m. Bei einer aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs notwendigen Fahrgassenbreite von 3,5 m lässt sich also ein Versatz mit einer ausreichenden Tiefe (mindestens 3,5 m) nicht realisieren. Um eine Befahrbarkeit mit langen landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen, müsste der Versatz außerdem so langgezogen sein, dass er auch aus diesem Grund fahrdynamisch unwirksam wäre und somit nicht für eine Geschwindigkeitsdämpfung sorgt.

3. Abwägung

Versätze bleiben als Elemente der Geschwindigkeitsdämpfung wirkungslos, wenn die Paßstiege weiterhin mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden soll. Da dies weiterhin zwingend erforderlich ist, scheiden Versätze als Lösungsmöglichkeit aus.

Aufpflasterungen insgesamt werden erst mit Rampenneigungen steiler als 1:10 fahrdynamisch wirksam und wirken nur dann geschwindigkeitsdämpfend. Teilaufpflasterungen wirken auf alle Verkehrsarten. Allerdings bringen sie auch einen erhöhten Lärmpegel mit sich und wirken sich negativ auf den Radverkehr aus. Diese beiden Nachteile lassen sich durch den Einsatz von Plateaufpflasterungen vermeiden. Allerdings muss in Kauf genommen werden, dass große Fahrzeuge durch Plateaufpflasterungen nicht gebremst werden. Teilaufpflasterungen sind deutlich teurer, da für sie der gesamte Fahrbahnquerschnitt einschließlich der westlich anschließenden Nebenflächen (Pflasterstreifen bzw. Grünscheibe) baulich umgestaltet werden muss.

Insgesamt weisen Plateaufpflasterungen im Fall der Paßstiege deutliche Vorteile gegenüber Teilaufpflasterungen auf (komfortablere Befahrbarkeit für Radfahrer, weniger Lärmentwicklung, geringerer baulicher Aufwand). Daher spricht sich die Verwaltung dafür aus, in der Paßstiege Plateaufpflasterungen mit einer Breite von ca. 1,85 m und einer fahrdynamisch wirksamen und damit nachhaltig geschwindigkeitsdämpfenden Rampenneigung von 1:7 bis 1:10 vorzusehen. Nach der RAS 06 soll der Abstand zwischen den einzelnen Aufpflasterungen 50 m nicht wesentlich überschreiten. Eine entsprechende Planung mit insgesamt 4 Aufpflasterungen ist als Anlage beigefügt. Diese nutzt für die Plateaufpflasterungen die vorhandenen Einengungen. Als weiteres geschwindigkeitsdämpfendes Element wurde dabei die Rechts-vor-Links-Regelung in der Einmündung Hasenleck berücksichtigt.

4. Abstimmungsverfahren

Es handelt sich um eine zwischen dem Fachbereich 50 (Straßenverkehrsbehörde), dem Fachbereich 60 (Verkehrsplanung), dem Fachbereich 70 (Straßenbaulastträger) und der Kreispolizeibehörde abgestimmte Planung. Bis zur Umsetzung kann temporär ein mobiles Geschwindigkeitsdisplay eingesetzt werden.

5. Kosten

Die Kosten für den Einbau von 4 Plateaufpflasterungen belaufen sich entsprechend der als Anlage eingefügten Kostenschätzung auf ca. 17.000 €.

Anlagen:

Lageplan „Verkehrsberuhigende Maßnahmen einschließlich Querschnitten 1 bis 4 und Detail „Plateaufpflasterung“

Kostenschätzung