

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
11.08.2020

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

Umgestaltung des Oldendorper Weges

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den weiteren Abstimmungs- und Planungsprozess mit Planungsträgern und den Anwohner*innen auf Grundlage der vorgelegten Planung mit den beiden Varianten durchzuführen.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

Im Haushalt 2020 ist das Projekt im Budget 70 wie folgt verbucht:

Nr. Bezeichnung	vorl.Erg. 2018	Ansatz 2019	Ansatz 2020 (Verpfl.- ermächt.)	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023	Bisher bereitg. (bis 2019) / Gesamt- Einz. u. Ausz.
70STR074 Oldendorper Weg: Ausbau südl. Gehweg 21 + Einzahlg. aus Beiträgen u.ä. Entgelten					102.000		102.000
25 - Auszahlg f. Baumaßnahmen				-146.200			-146.200
29 - Sonstige Investitionsauszahlungen				-14.400			-14.400

In der Prioritätenliste 2020 für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" ist die Planung zur Umgestaltung des Oldendorper Weges unter der Priorität V.4.5 gelistet.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 10.06.2020 stellte die Verwaltung im Zusammenhang mit der 1. Änderung der KAG-Satzung die Definition des Radverkehrsnetzes vor. Dort ist der Oldendorper Weg als Radroute der 1. Kategorie, also als Veloroute klassifiziert. Geplant ist dort die Ausweisung einer Fahrradstraße.

2. Sachverhalt

Wesentliches Ziel der Umgestaltung ist der weitestgehende Erhalt des wertvollen Baumbestandes. Bei Erhalt der Bäume ist die Nutzung der südlichen Nebenanlage als Gehweg ausgeschlossen. Demnach ist die Gehwegnutzung aufzuheben. Der nördliche Gehweg weist mit ca. 2,5 m eine ausreichende Breite für die Nutzung als alleiniger, einseitiger Gehweg auf. Bei der bestehenden Verkehrsbelastung hält die Verwaltung einen einseitigen Gehweg für vertretbar, zumal der vorhandene Gehweg mit einer wassergebundenen Oberfläche aufgrund der Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zumindest von mobilitätseingeschränkten Personen auch heute schon nicht genutzt werden kann. Eine Lösung mit beidseitigen Gehwegen bei gleichzeitigem Erhalt der Bäume ist - auch mit einem anderen Straßenquerschnitt - nicht umsetzbar.

Darüber hinaus muss die Umgestaltung des Oldendorper Weges entsprechend der Definition des Radverkehrsnetzes so erfolgen, dass die Straße den Kriterien einer Fahrradstraße entspricht. Gerade dies eröffnet aber die Möglichkeit, die Fahrbahnbreite gegenüber der heutigen Situation zu reduzieren und im Gegenzug die heute als Gehweg genutzte südliche Nebenanlage zu verbreitern. Dies ist zwingend erforderlich, um den Bäumen durch die Verbreiterung der Nebenanlage genügend Raum für eine gesunde Entwicklung geben zu können und einen Bordsteinverlauf ohne schädliche Einwirkungen durch Baumwurzeln sicherzustellen.

Mit diesen Vorgaben hat die Verwaltung eine Planungsskizze in zwei Varianten (siehe Anlage) mit den folgenden Eckpunkten entwickelt:

- Erhalt der Baumstandorte in der südlichen Nebenanlage
- Umgestaltung des Oldendorper Weges zu einer Fahrradstraße
- Aufgabe des südlichen Gehweges; weitestgehende Entsiegelung der südlichen Nebenanlage mit Ausnahme der Zugänge/Zufahrten und der Parkplätze
- Vereinzelte Parkplätze in der südlichen Nebenanlage

Unter den oben genannten Maßgaben ist ein größeres Parkraumangebot im Straßenraum nicht möglich. Um das Parkangebot im Bereich des Friedhofs nicht zu sehr einzuschränken, hat die Verwaltung 5 Stellplätze auf dem Friedhofsgrundstück vorgesehen. Diese Lösung ist im weiteren Verfahren mit dem Grundstückseigentümer zu diskutieren.

- Grundsätzliche Fahrbahnbreite von 4,50 m unter weitestgehender Beibehaltung des nördlichen Bordverlaufs

Die Fahrbahnbreite von 4,5 m entspricht den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) für eine Fahrradstraße und ermöglicht die Begegnung zweier Pkw's. Begegnungsfälle größerer Fahrzeuge erfordern das Ausweichen auf den Gehweg (bevorzugt im Bereich von Grundstückszufahrten). Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung hält die Verwaltung auch dies für vertretbar.

Fahrradstraßen sollten an Knotenpunkten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben. Die Verbindung Oldendorper Weg/Haugen Kamp (der ebenfalls als Veloroute mit Ausweisung als Fahrradstraße klassifiziert wurde) würde dementsprechend vorfahrtberechtigt über die Reiningstraße geführt. Im weiteren Planverfahren ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Minikreisverkehr sinnvoll sein kann. Ein entsprechendes Deckblatt zu diesem Knotenpunkt ist als Anlage beigefügt. Des Weiteren ist im weiteren Verfahren eine optimierte Anbindung des Oldendorper Weges an den Berkelradweg in Richtung Innenstadt zu prüfen. Denkbar ist hier gegebenenfalls die Freigabe des Radverkehrs entlang der Rekener Straße in beiden Richtungen mit einer entsprechenden Umgestaltung des Geh- bzw. Radweges.

Die beiden Planungsvarianten sind im westlichen Abschnitt (ca. bis Haus Nr. 11) identisch. Unterschiede ergeben sich für den östlichen Abschnitt. Die Variante 1 weist auch hier eine nahezu durchgehende Fahrbahnbreite von 4,5 m auf. In der Folge müssen die heute in der Fahrbahn positionierten Bäume komplett entfernt werden. Die Fahrbahn wird nur vor dem St. Laurentius-Stift eingeengt, um dort einen Baum auf Privatgrundstück erhalten zu können. In der Variante 2 werden im östlichen Abschnitt die 4 in der Fahrbahn positionierten Bäume erhalten.

Hierfür sind zusätzliche und deutlichere Fahrbahneinengungen erforderlich. In der Folge entstehen Fahrbahnversätze und mehrere Versätze in der südlichen Bordanlage. Nach der reinen Lehre sollte die Fahrbahn in Fahrradstraße zumindest eine durchgehende Breite von 4 m aufweisen, um Begegnungsfälle von Radfahrern komfortable abwickeln zu können. Dieses Kriterium kann in der Variante 2 nicht eingehalten werden. Diese Aspekte sind im weiteren Verfahren abzuwägen.

3. Finanzielle Auswirkungen

Beim Haushaltsansatz ist die Verwaltung von der Einstufung des Oldendorper Weges als Haupterschließungsstraße ausgegangen. Nach der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld gehören Hauptverkehrsstraßen des Radverkehrs (Velorouten) im Innenbereich zur Kategorie der Hauptverkehrsstraßen. Für reine Maßnahmen im Gehwegbereich hat die Einstufung keine Auswirkung auf die KAG-Beiträge, da für beide Kategorien ein Beitragssatz von 70% gilt. Sollten Maßnahmen an anderen Anlageteilen wie z.B. der Fahrbahn jedoch beitragsfähig sein, kann die Einstufung zu reduzierten Anliegerbeiträgen führen. Insgesamt ist die Beitragsfähigkeit der Maßnahme im weiteren Verfahren auf Grundlage einer konkretisierten Planung erneut zu bewerten.

Anlagen:

Planungsskizze Variante 1

Planungsskizze Variante 2

Deckblatt Reiningstraße