

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
01.09.2016

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

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	14.09.2016	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	29.09.2016	Entscheidung

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

Beschlussvorschlag:

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 nach Möglichkeit 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 deutlich für die Realisierung einer direkten Führung der Radfahrer im Einmündungsbereiches des Auffahrtsarms zur B 525 aus, um die Sicherheit der Radfahrer weiter zu verbessern.

Sachverhalt:

Am 24.08.2016 wurden die Planungen zur Umgestaltung der Dülmener Straße im Abschnitt zwischen dem Auffahrtsarm zur B 525 und der Baurat-Wolters-Straße in einer Bürgerversammlung vorgestellt. Das Protokoll der Bürgerversammlung ist als Anlage beigefügt.

Im Rahmen der Bürgerversammlung wurden die folgenden Fragen, Anregungen und Bedenken vorgebracht:

A1.

Bedenken: Dülmener Straße 148: bei der Planung der westlichen Bushaltestelle ist nach Ansicht der Anliegerin eine Grundstückszufahrt nicht berücksichtigt worden.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Grundstückszufahrt wurde bei der Planung berücksichtigt. Die Bushaltestelle liegt zwischen den beiden Zufahrten und schränkt deren Befahrung nicht ein.

Empfehlung der Verwaltung: /

A2.

Bedenken: Dülmener Straße 144: Der Anlieger erläuterte, dass er an der Dülmener Straße ein Gewerbe betreibt. Direkt vor Ort bietet er auch Schulungen an. Hieraus resultiere ein erhöhter Bedarf an Parkplätzen, so dass die 8 auf dem Grundstück vorhandenen Stellplätze nicht ausreichend seien. Er sei darauf angewiesen, dass im öffentlichen Verkehrsraum eine ausreichende Zahl an Stellplätzen bereitgestellt werde.

Stellungnahme der Verwaltung: Auf dem Grundstück Dülmener Straße 142/144 wurde ein Wohn- und Bürogebäude mit Lager und Doppelgarage errichtet. 1993 wurde der ehemals flachgeschossige Teil mit zwei höhengleichen Satteldächern ergänzt. Im Rahmen des Bauantrages wurden insgesamt 9 Stellplätze nachgewiesen (6 Stellplätze als Bestand aus der Baugenehmigung 1982 für 2 Wohneinheiten und eine Bürofläche von 35 m², 3 zusätzliche Stellplätze für die Flächenerweiterung: 35 m² Bürofläche und 90 m² Lagerfläche), die in der Baugenehmigung als ausreichend deklariert werden.

2010 erfolgte für die Dülmener Straße 144 eine teilweise Nutzungsänderung von Lager- und Büroflächen eines Heizungs- und Sanitärbetriebes zu einem Versicherungsbüro. Der Stellplatznachweis musste in diesem Fall nicht erneuert werden.

Die Ermittlung des Stellplatzbedarfs richtete sich alleine nach den Richtzahlen für Wohnen, Büro und Lager. Schulungsräume wurden für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs nicht berücksichtigt. Hierdurch entstünde ein deutlich höherer Bedarf. Unabhängig davon sind grundsätzlich alle für den Betrieb eines Gewerbes notwendigen Stellplätze unabhängig von den Richtzahlen auf dem Gewerbegrundstück nachzuweisen. Die Ordnungsbehörde kann Stellplätze nachfordern, wenn sich herausstellt, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf deutlich über den Richtzahlen liegt.

Im Ergebnis macht dies deutlich, dass der erhöhte Stellplatzbedarf des

Gewerbebetriebes an der Dülmener Straße 144 nicht im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt werden muss und somit kein Kriterium zur Beurteilung der Planung sein kann.

Empfehlung der Verwaltung: Siehe Anregung A3

A3.

Anregung: Insgesamt kritisch gesehen wird die Tatsache, dass sich die Zahl der Stellplätze deutlich reduziert. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, auf die Bäume im östlichen Parkstreifen zu verzichten oder die Anzahl zu reduzieren, um so zusätzlichen Parkraum anbieten zu können.

Stellungnahme der Verwaltung: Grundsätzlich muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass die deutliche Verringerung des Stellplatzangebotes eine unabdingbare Folge der Markierung des Radfahrstreifens ist. Dadurch kann in Zukunft nur noch auf der Ostseite der Dülmener Straße geparkt werden. Varianten mit beidseitigem Parken wurden im Rahmen der Planung geprüft, können aber aufgrund der eingeschränkten Straßenbreite nicht realisiert werden. Mit dem Radfahrstreifen wird eine Lücke im Radwegenetz geschlossen. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt, der im Jahr 2005 aufgestellt wurde, wurde dies als Maßnahme mit hoher Priorität definiert. Im Nutzungskonflikt stehen die Belange des Radverkehrs an dieser Stelle deutlich über den Belangen des ruhenden Verkehrs. Dies wurde auch im Rahmen der Bürgerversammlung unterstrichen, in der die Ausweisung des Radfahrstreifens auf der Westseite von einem Großteil der Anwesenden grundsätzlich befürwortet wurde.

Dies vorangesetzt führen die geplanten Baumstandorte zu einer weiteren Reduzierung der Stellplatzanzahl. Dabei ist eine Reduzierung der Baumstandorte zugunsten des ruhenden Verkehrs aus Sicht der Verwaltung aus den folgenden Gründen allerdings nicht zielführend:

Unmittelbar vor und hinter den Querungsstellen im Bereich der Einmündung Am Ächterrott wurden Baumstandorte vorgesehen. Diese sind wichtige Elemente zur Verdeutlichung der Querungsstellen. Aus Sicht der Verwaltung sind die Bäume daher unverzichtbar, solange an den Mittelinseln als Querungshilfe festgehalten wird. Nördlich der Einmündung Am Ächterrott haben die Bäume einen Abstand von ca. 30 bzw. 45 m. Insgesamt können in diesem Bereich in Zukunft 17 Stellplätze angeboten werden. Demgegenüber kann der Parkdruck in diesem Abschnitt eher als gering angesehen werden. Der Verzicht auf Bäume in diesem Bereich ist weder erforderlich noch sinnvoll.

Südlich der Einmündung Am Ächterrott haben die Bäume einen Abstand von ca. 27 bzw. 38 m. Zur Einfassung der Bushaltestellen wurden beidseitig jeweils 2 Baumstandorte vorgesehen, die ca. 22 m auseinanderliegen. Im gesamten Abschnitt südlich der Einmündung Am Ächterrott können in Zukunft 13 Stellplätze angeboten werden. Bei einem Verzicht auf die fünf Baumstandorte zwischen Mittelinsel und Bushaltestelle können fünf zusätzliche Stellplätze angeboten werden.

Aus Sicht der Verwaltung sind die Bäume zur gestalterischen Aufwertung der Dülmener Straße als wichtiger Ortszufahrt unverzichtbar. Eine Reduzierung der Anzahl an Baumstandorten und die damit verbundene Vergrößerung der Abstände zwischen den Bäumen ist nicht möglich, wenn der Eindruck einer geschlossenen Baumreihe erhalten bleiben soll.

Auf der anderen Seite ist die Anzahl der in Zukunft vorhandenen Stellplätze aus Sicht der Verwaltung aber auch weiterhin ausreichend. Im öffentlichen

Raum müssen alleine Besucherstellplätze bereitgestellt werden. Im Vorfeld hatte die Verwaltung anhand der Anzahl der gemeldeten Einwohner einen Bedarf von insgesamt 13 Besucherstellplätzen ermittelt. Nach Umsetzung der Planung stehen 20 Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Auf Empfehlung des „Anliegers Dülmener Straße 144“ hat die Verwaltung den ruhenden Verkehr an einem „Schulungstag“ erfasst, auch wenn dies -wie unter der Anregung A2 erläutert- nicht Grundlage einer Beurteilung sein kann. An einem solchen Tag wurden im gesamten Abschnitt 21 parkende Fahrzeuge erfasst. Damit liegt die Nachfrage an einem solchen Tag nur knapp über dem zukünftigen Angebot. Weitere Parkmöglichkeiten stehen aber auch in der Straße Am Ächterrott zur Verfügung.

Empfehlung der Verwaltung: Die Ausweisung des Radfahrstreifens ist der wesentliche Bestandteil zur Aufwertung des Radverkehrsnetzes. Hierauf ist die Gesamtmaßnahme ausgerichtet. Daher muss an der Ausweisung des Radfahrstreifens festgehalten werden.

Die Zahl der Baumstandorte sollte gegenüber der in der Bürgerversammlung vorgestellten Planung nicht reduziert werden.

A4.

Bedenken: Durch den Einbau von Schrägborden ändert sich die Höhenlage des Gehweges. Es wurde die Frage gestellt, ob die Anlieger ihre Grundstückszufahrten auf eigenen Kosten an die veränderte Höhensituation anpassen müssen.

Stellungnahme der Verwaltung: Bei 5 von insgesamt 12 Zufahrts- bzw. Eingangsbereichen liegt die Hinterkante des gemeinsamen Geh- und Radweges und damit die privaten Grundstückszufahrten so niedrig, dass bei Einbau eines Schrägbordes mit einer Höhe von 10 cm kein ausreichendes Quergefälle in Richtung Fahrbahn sichergestellt werden. In diesem Fall müsste die Hinterkante des Weges angehoben werden, was Anpassungsarbeiten auf den privaten Grundstücken zur Folge hätte. In Einzelfällen kann ggf. auch der Schrägbord mit einer geringeren Höhe eingebaut werden, so dass die Hinterkante des Weges unverändert bleiben kann. Alternativ könnte eine gesonderte Entwässerungseinrichtung an der Grundstücksgrenze vorgesehen werden. Die ggf. erforderlichen Anpassungsarbeiten auf den Privatgrundstücken führen genauso zu einem zusätzlichen finanziellen Aufwand wie eine gesonderte Entwässerungsrinne. Dieser Zusatzaufwand könnte vermieden werden, wenn auf Schrägborde verzichtet wird und stattdessen die Bordsteine vor und hinter den Grundstückszufahrten auf einer Länge von 2 m abgesenkt werden. Allerdings bringen Schrägborde mit einer einheitlichen, ebenen Wegeoberfläche einen deutlichen Komfortgewinn gegenüber einer solchen Lösung mit sich. Daher möchte die Verwaltung an einer Lösung mit Schrägborden festhalten, wenn diese mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand umgesetzt werden kann. Nur wenn dies nicht der Fall ist, sollte alternativ der Bordstein im Bereich der Grundstückszufahrt auf einer Länge von 2 m abgesenkt werden. Wo welche Variante eingesetzt werden kann, lässt sich erst im Rahmen der Ausbaumaßnahme festlegen.

Empfehlung der Verwaltung: Als Regellösung sollte am Einbau von Schrägborden festgehalten werden. Nur im Einzelfall, wenn die Regellösung nicht mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand umgesetzt werden kann, sollte auf den Einbau von Schrägborden verzichtet und der Bordstein auf einer Länge von 2 m abgesenkt werden.

A5.

Anregung: Mehrfach angesprochen wurde das hohe Verkehrsaufkommen auf der Dülmener Straße. Hier wurde angeregt, die Straße für den Schwerverkehr zu

sperrten, da dieser die Umgehungsstraße nutzen könne.

Stellungnahme der Verwaltung: Auszug aus dem Protokoll der Bürgerversammlung:
„Herr Backes führte hierzu aus, dass die Dülmener Straße als Kreisstraße dazu bestimmt sei, den Verkehr mit allen Verkehrsarten aufzunehmen. Hierzu gehöre auch der Schwerverkehr. Eine Sperrung sei alleine aus rechtlichen Gründen nicht möglich.“

Empfehlung der Verwaltung:

A6.

Anregung: Ein Großteil der Anwesenden sprach sich dafür aus, auf die Mittelinseln zu verzichten. Sollte der Rat dem nicht folgen, sollte aber mindestens deren Lage und Ausgestaltung deutlich verändert werden. Dabei wurden die folgenden Argumente vorgebracht:

- Die Mittelinseln liegen teilweise vor privaten Grundstückszufahrten. Diese können dann nicht mehr in beiden Richtungen verlassen werden.
- Heute fahren die Anlieger teilweise rückwärts auf ihre Grundstücke oder rückwärts von ihren Grundstücken auf die Dülmener Straße. Hierzu nutzen sie den heutigen Mehrzweckstreifen. Durch den Wegfall des Mehrzweckstreifens auf der Westseite (Ersatz durch Radfahrstreifen) wird dieses Fahrverhalten in Zukunft deutlich erschwert. Durch die vorgelagerten Mittelinseln wird das Problem weiter verschärft. Insgesamt führt dies aus Sicht der Anlieger zu einem deutlich gestiegenen Gefahrenpotenzial.
- Auch die Poller, die ein Überfahren des Radfahrstreifens verhindern sollen, beeinträchtigen die Zufahrt zu den Grundstücken.
- In Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung wird durch die Mittelinseln ein Unfallschwerpunkt produziert. Als Beispiel wurde der Linksabbieger in den Ächterrott genannt. Durch die Mittelinseln wird ein Rückstau in der Dülmener Straße verursacht. In der Folge würden Autofahrer über den Radfahrstreifen an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den Radfahrer gefährden. Als Einzelmeinung wurde die Auffassung vertreten, dass sich auch die Situation der querenden Fußgänger und Radfahrer durch die Mittelinsel verschlechtert.
- Aufgrund der geringen Anzahl an querenden Fußgängern und Radfahrern sind die Mittelinseln überflüssig.
- Durch die Mittelinseln wird die Fahrbahn insgesamt enger. Die Belange der Feuerwehr und der Rettungsfahrzeuge müssen berücksichtigt werden.

Als negatives Beispiel wurde die Mittelinsel in der Dülmener Straße in Höhe Wietholt angesprochen. Vereinzelt Wortmeldungen unterstrichen die Notwendigkeit der Mittelinseln zur Sicherung der Radfahrer und Fußgänger. Neben dem völligen Verzicht auf die Mittelinseln wurden folgende Änderungsvorschläge vorgebracht:

- Verzicht auf eine der beiden Mittelinseln in der Einmündung Ächterrott, wobei man sich nicht auf eine der beiden Inseln einigen konnte.
- Verlagerung der Inseln, so dass diese nicht mehr vor den Grundstückszufahrten liegen und die Zufahrt zu den Grundstücken möglichst wenig beeinträchtigt wird.
- Absenken der Inselköpfe, so dass diese überfahren werden können und

somit die Zufahrt zu den Grundstücken nur unwesentlich einschränken.

Stellungnahme der Verwaltung: Die bereits im Rahmen der Versammlung vertretene Meinung der Verwaltung wurde im Protokoll wie folgt zusammengefasst:

- *Die Mittelinseln bringen einen deutlichen Sicherheitsgewinn für querende Fußgänger und Radfahrer. Auch wenn deren Anzahl eher gering ist, sind die Mittelinseln aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sinnvoll.*
- *Im Schatten der Mittelinseln entsteht eine geschützte Aufstellfläche für Pkw, die links in den Ächterrott abbiegen wollen. Daneben bleibt noch genügend Platz für einen weiteren Pkw, der an einem wartenden Linksabbieger vorbeifahren möchte. Zusätzliche Sicherheit bringen die in der Planung vorgesehenen Poller, die ein Überfahren des Radfahrstreifens verhindern sollen. Natürlich kann das Überfahren des Radfahrstreifens im weiteren Verlauf zwischen den Inseln nicht verhindert werden. Dies ist aber ein generelles Problem des lediglich markierten Radfahrstreifens, der sich dennoch als sichere Radverkehrsführung bewährt hat.*
- *Unter rein rechtlichen Aspekten muss die Zufahrt zu einem Grundstück nur in eine Richtung gewährleistet werden. Entsprechendes gilt für die Abfahrt vom Grundstück. Natürlich ist sich die Verwaltung darüber im Klaren, dass dies für die Anlieger keine befriedigende Lösung darstellt. Im Zweifelsfall müssen hier die unterschiedlichen Belange gegeneinander abgewogen werden. Insgesamt wird sich die Verwaltung nacheinem entsprechend Grundsatzbeschluss des Rates pro Mittelinseln aber bemühen, die Planung dahingehend zu optimieren, dass die Zu- und Abfahrt zu und von den Grundstücken durch die Mittelinseln in möglichst geringem Umfang beeinträchtigt wird.*
- *Das Befahren einer Kreisstraße mit einem relativ hohen Verkehrsaufkommen im Rückwärtsgang ist immer kritisch zu sehen. Durch die Mehrzweckstreifen werden allerdings Fahrmanöver möglich, die auf anderen Hauptverkehrsstraßen unmöglich und teilweise auch verboten sind. Diese Manöver können nicht Grundlage einer Beurteilung der Planung sein. Dies wird dadurch unterstrichen, dass einige Anlieger bereits ein Verwarnungs- bzw. Bußgeld bezahlen mussten.*
- *Zumindest die äußeren Inselköpfe sind aus Sicht der Verwaltung als abweisendes Element zur Sicherung der Fußgänger und Radfahrer unverzichtbar. Diese können daher nicht überfahrbar ausgestaltet werden. Für die inneren Köpfe ist dies durchaus denkbar.*

Ergänzend sollte angemerkt werden, dass die Mittelinseln ein wesentliches Element der Gesamtmaßnahme sind. Sie dienen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insgesamt. Dies ist Voraussetzung für die Auszahlung von Fördermitteln.

Empfehlung der Verwaltung: Die Mittelinsel südlich der Baurat-Wolters-Straße dient nicht nur als Querungshilfe, sondern auch zur Kennzeichnung des Beginns der eigentlichen Ortsdurchfahrt. Sie wurde in der Versammlung nicht weiter thematisiert und sollte unverändert in der Planung verbleiben.

Auf die Mittelinseln im Bereich der Einmündung Am Ächterrott als wesentliches Element zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sollte nicht verzichtet werden. Im weiteren Planverfahren sollte die Lage und Ausgestaltung der Inseln so optimiert werden, dass die Grundstückszufahrten zumindest vorwärts aus beiden Richtungen angefahren und auch wieder vorwärts in beiden Richtungen verlassen werden können. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die Inseln

weiterhin möglichst nah an der Einmündung liegen, damit sie für querende Radfahrer und Fußgänger attraktiv bleibt. Zielführend hierbei kann auch die Absenkung der inneren Inselköpfe sein.

Ebenfalls vorgestellt in der Bürgerversammlung wurde die geplante Führung des Radfahrers im Bereich des Auffahrtsarmes zur B 525. Heute wird der Radfahrer indirekt über die Dreiecksinsel und die Mittelinsel geführt. Sogenannte freie Rechtsabbieger (Dreiecksinsel mit Rechtsabbiegefahrbahn) bringen ein hohes Konfliktpotenzial zwischen abbiegenden Kfz und dem Radverkehr mit sich. Ihre Neuanlage sollte nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA dort, wo Fußgänger- und Radverkehr zu berücksichtigen ist, vermieden werden. Zur anzustrebenden Führung des Radverkehrs bei vorhandenen freien Rechtsabbiegern heißt es in den ERA: *„Führt der Radverkehr vor dem Knotenpunkt ... oder auf Radfahrstreifen, so wird der geradeaus fahrende Radverkehr grundsätzlich auf oder neben den Fahrstreifen des geradeausfahrenden Kraftfahrzeugverkehrs über den Beginn bzw. das Ende nicht signalisierter Rechtsabbiegefahrbahnen geführt.“*

Die Planung sieht daher die frühzeitige Überleitung des Radverkehrs auf einen Radfahrstreifen und die direkte Führung der Radfahrer über eine Radwegefurt parallel zum Kfz-Verkehr im Bereich der Einmündung vor. Hierdurch entfällt die separate Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständiger Straßenbaulastträger kann einer solchen Radverkehrsführung nur zustimmen, wenn die Leistungsfähigkeit der Einmündung trotz Rücknahme der Rechtsabbiegespur weiterhin gewährleistet werden kann. Die Verwaltung wird eine entsprechende Untersuchung beauftragen. Sollte das gewünschte Ergebnis nicht erzielt werden, müsste dieser Punkt noch einmal mit dem Landesbetrieb diskutiert werden, da die Sicherheit hier für die Verwaltung die oberste Priorität besitzt. Dies wird bekräftigt durch die entsprechende Formulierung in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung. Hier heißt es zu den §§ 39 bis 43: *„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“*

Anlagen:

Protokoll der Bürgerversammlung vom 24. August 2016

Lageplan Blatt 1 bis 3 (Stand der Bürgerversammlung)