

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
26.02.2015

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

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	12.03.2015	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	18.03.2015	Entscheidung

Am Haus Lette: Ausbauplanung - Sachstand

Beschlussvorschlag:

Die Planungen für den Ausbau der Straße Am Haus Lette sollen auf Grundlage der im Sachverhalt beschriebenen Empfehlungen der Verwaltung erarbeitet werden.

Die Regelfahrbahnbreite wird dabei auf 6,50 m festgesetzt. Auf das Markieren eines Schutzstreifens wird verzichtet.

Alternativ:

Die Regelfahrbahnbreite wird dabei auf 7,00 m einschließlich markierter Schutzstreifen für Radfahrer festgesetzt.

Sachverhalt:

Arbeitsgrundlage: Beschluss des Ausschusses für Umwelt Planen und Bauen vom 10.12.2014

Es wird beschlossen,

1. die Straße „Am Haus Lette“ auszubauen und mit einem Geh- und Radweg zu versehen und die bestehende Beleuchtung zu ergänzen,
2. die Planungskosten für 2015 in den Haushalt einzustellen,
3. die Ausbaurkosten anteilig für 2015 und 2016 in den Haushalt aufzunehmen und
4. anstelle der Alexanderstraße die Straße Am Haus Lette in die Prioritätenliste aufzunehmen.

Die Beschlüsse wurden bei der Aufstellung des Haushaltes für das Jahr 2015 berücksichtigt.

Bestandsaufnahme

- Regelbreite der vorhandenen Straßenparzelle: ca. 8,0 m.
- Regelbreite der heutigen Fahrbahn: ca. 5,0 m.
- Im Kurvenbereich westlich der Bahnhofsallee verringert sich die Breite der Straßenparzelle. An der engsten Stelle beträgt die Breite hier nur ca. 7,45 m.

- Eine Engstelle für die Planungen ergibt sich im Bereich der Brücke über den Bühlbach. Die Breite der insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche beträgt hier ca. 8,2 m, allerdings einschließlich Baumreihe. Eine Verbreiterung durch Inanspruchnahme benachbarter Flächen ist hier nicht möglich.
- Innerhalb der Straßenparzelle liegt auf der Westseite zwischen Bahngelände und Fahrbahnrand eine durchgehende Baumreihe. Der Abstand von der Grenze und vom Fahrbahnrand beträgt jeweils ca. 0,7 m. Die Baumreihe endet am Zugang zum Bahnsteig. Die Bäume schränken die nutzbare Breite der Straßenparzelle deutlich ein.
- Zwischen dem Parkplatz und der Einmündung in die Bruchstraße verläuft östlich der Straße Am Haus Lette ein wassergebundener Weg mit einer Breite von ca. 2,5 m. Straßenverkehrsrechtlich ist der Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen.
- Zwischen dem Geh-/Radweg und dem Fahrbahnrand liegt ein Grünstreifen mit Breiten zwischen ca. 4,5 und 8,5 m.
- Östlich der Fahrbahn wird ein geschotterter Streifen zum Parken genutzt.
- Abwasserkanäle im Bereich der Straßenparzelle existieren nur südlich des Parkplatzes.

Verkehrsbelastung

Als Grundlage der Planung hat die Verwaltung die maßgebende Verkehrsbelastung ermittelt. Zum einen wurde die Belastung unmittelbar auf der Straße Am Haus Lette mit Hilfe eines Verkehrszählgerätes erfasst. Dabei ergibt sich eine mittlere Belastung von 1.050 Kfz/24 h für die Werktage Montag bis Freitag. Dies entspricht einer Belastung in der Spitzenstunde von ca. 105 Kfz. Der Lkw-Anteil liegt bei 7%. Zusätzlich wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten erfasst. Die für die Beurteilung ausschlaggebende V_{85} -Geschwindigkeit (85% der Fahrzeuge fahren mit dieser Geschwindigkeit oder langsamer) liegt demnach bei 48 km/h. Zulässig sind an dieser Stelle 30 km/h.

Zum anderen wurde in einer Stichprobe am 19.02.2015 Uhr die gesamte Verkehrssituation rund um die Kardinal-von-Galen-Schule untersucht. Neben der Straße Am Haus Lette wurden die Fuß- und Radwegeverbindungen über den Philosophenweg und von der Straße zur Gräfte in Richtung Schule (Lage der Zählstellen siehe Anlage) in die Untersuchung einbezogen. Erfasst wurden hier alle Verkehrsströme einschließlich der Fußgänger und Radfahrer in der Zeit von 7:00 bis 15:00 Uhr. Die Lage der Zählstellen ist in der Anlage abgebildet.

Es zeigen sich die folgenden Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde (i.d.R. 7:30 bis 8:30 Uhr):

Zählstelle	Kfz gesamt	Davon Schwerverkehr	Radfahrer	Fußgänger
1	124	5	72	3
2	87	3	6	4
3			21	60
4			41	22

Die Kfz-Belastung in der Spitzenstunde wird demnach für die weiteren Betrachtungen auf 124 Kfz/h festgesetzt. Des Weiteren lässt sich ablesen, dass der nördliche Abschnitt der Straße Am Haus Lette eine deutlich größere Verkehrsbedeutung für Kfz, insbesondere aber auch für Radfahrer hat als der südliche Abschnitt. Die Zahl der Radfahrer liegt hier sogar höher als an den beiden Zugängen vom Philosophenweg und der Gräfte zusammen.

Interessant für die weiteren Betrachtungen ist die Auswertung der Zählstelle 2 (südlicher Abschnitt Am Haus Lette) getrennt nach Fahrbahn (Fahrtrichtung 1+2) und Geh- und Radweg (Fahrtrichtung 3+4) Richtung Bahnhof. In der Zeit zwischen 7:00 und 15:00 Uhr nutzen 3 Fußgänger und 28 Radfahrer die Fahrbahn, den Geh-Radweg nutzen in dieser Zeit 23 Fußgänger und 30 Radfahrer. Abzulesen ist die völlig untergeordnete Bedeutung der direkten Verbindung über die Fahrbahn in Richtung Bahnhofsallee für Fußgänger. Das Ziel der meisten Fußgänger ist hier der Bahnhof, demgemäß nutzen sie auch den direkten Zugang über den Geh- und Radweg

Grunderwerb

Um noch einmal abschließend die Möglichkeit zu prüfen, Bahnflächen parallel zur Straße Am Haus Lette (Fläche des stillgelegten Gleises) zu erwerben, hat die Verwaltung erneut Kontakt mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft aufgenommen. Diese ist für die Vermarktung der Bahnflächen auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld verantwortlich. Von dort kam die Auskunft, dass die Entbehrlichkeit der Flächen im Zuge des Verfahrens zum Erwerb der Flächen am Haltepunkt Lette (Bike-and-Ride-Anlage) geprüft wurde. Demnach werden die Flächen derzeit zwingend für Bahnzwecke benötigt. Eine mittel- bis kurzfristige Freistellung kann durch die zuständige DB Netz AG nicht in Aussicht gestellt werden. Die Möglichkeit, einen Geh- und Radweg entlang der Straße Am Haus Lette auf der Fläche des stillgelegten Gleises zu bauen, muss somit zum jetzigen Zeitpunkt verworfen werden.

Darüber hinaus wurden Gespräche mit dem Eigentümer des Eckgrundstücks Am Haus Lette/Bahnhofsallee (Grundstück „Krampe“) über einen möglichen Grunderwerb geführt, um in dieser Engstelle zusätzliche Flächen für den Straßenausbau zu gewinnen. Zwischen dem Gebäude westlich der Bahnhofsallee und der Grenze der Straßenparzelle liegt ein Streifen mit Breiten zwischen 1,6 und 2,7 m, der z.B. für den Bau eines Gehweges genutzt werden könnte.

In den Gesprächen hat der Eigentümer allerdings klargemacht, dass ein Verkauf von Teilflächen an die Stadt im Bereich des Gebäudes nicht in Frage kommt, da dieser Streifen zwingend zum Parken und für die Anlieferung benötigt wird. Sehr wohl könne man aber über den Verkauf eines ca. 1 m breiten Grundstücksstreifens nördlich im Anschluss an das vorhandene Rolltor nachdenken.

Führung Radfahrer/Fußgänger

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA geben die Möglichkeit, anhand der Verkehrsbelastung eine Vorauswahl der angemessenen Radverkehrsführung zu treffen. Mit einer Belastung von ca. 124 Kfz/h (Zählstelle 1) liegen wir hier deutlich unterhalb der Belastungsfälle, für die die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen empfohlen wird. Empfohlen wird vielmehr der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn, der bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 400 Kfz/h als unproblematisch angesehen wird.

Zu berücksichtigen ist allerdings die besondere Lage und damit in Verbindung stehend die besondere Funktion der Straße Am Haus Lette im Verkehrsnetz. Sie dient gleichzeitig als Schulweg und als Verbindung zum Gewerbegebiet südlich des Bahnhofes Lette. Insbesondere der nördliche Abschnitt hat eine große Bedeutung für den Radverkehr. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, die Radfahrer und Fußgänger zwischen Bruchstraße und Schule wie bisher auf einem baulich getrennten Weg zu führen. Eine separat angelegte Radverkehrsanlage (baulich angelegter Radweg oder markierter, durch Kfz nicht überfahrbarer Radfahrstreifen) hält die Verwaltung im weiteren Verlauf bis zur Bahnhofsallee nicht für erforderlich und aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit auch nicht für möglich. Denkbar ist hier allenfalls das Markieren von Schutzstreifen von Radfahrern, die im Bedarfsfall von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen und sich an anderer Stelle im Coesfelder Stadtgebiet bereits bewährt haben. Die Mindestbreite der Fahrbahn beträgt dann einschließlich Schutzstreifen 7,0 m.

Für Fußgänger sollte in jedem Fall eine baulich getrennte Anlage im gesamten Verlauf zwischen der Bruchstraße und der Bahnhofsallee geschaffen werden. Bei einer Entscheidung über die

Führung des Gehweges im südlichen Bereich einschließlich des Anschlusses an die Bahnhofsallee ist die Flächenverfügbarkeit zu berücksichtigen. Aufgrund der völlig untergeordneten Bedeutung der direkten Verbindung über die Fahrbahn ist gegebenenfalls eine Führung über die Zuwegung zum Bahnhof (entlang des Geländes der Eisenbahnfreunde) denkbar, eine Verbindung, die bereits heute die meisten Fußgänger in diesem Bereich nutzen.

Planungsgrundsätze

- Die Fahrbahnbreite einer Sammelstraße mit ÖPNV-Verkehr oder einer Gewerbestraße beträgt laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06):
 - 6,5 m
 - 7,5 m bei beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer (Fahrspur 4,5 m, Schutzstreifen jeweils 1,5 m).
- Die Fahrbahnmindestbreiten laut RASt 06 ergeben sich durch die Berücksichtigung der maximal zu ermöglichenden Begegnungsfälle:
 - für den Begegnungsfall Bus/Bus mit eingeschränkten Beweg.spielräumen: 5,90 m
 - für den Begegnungsfall Lkw/Lkw mit eingeschränkten Beweg.spielräumen: 5,90 m
 - für den Begegnungsfall Lkw/Pkw mit eingeschränkten Beweg.spielräumen: 5,00 m
- Regelbreiten eines Gehweges laut RASt 06:
 - 2,5 m einschließlich 0,50 m breitem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.
 - Liegt der Gehweg nicht direkt an der Fahrbahn, kann diese Breite ggf. auf 2,2 m reduziert werden.
 - Verläuft der Gehweg unmittelbar neben dem Radweg beträgt die Regelbreite 2,3 m.
- Regelbreiten von Radwegen laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA):
 - Einrichtungsradweg: 2,0 m (Mindestmaß bei geringem Radverkehr: 1,6 m).
 - Zweirichtungsradweg: 2,5 m bei beidseitiger und 3,0 m bei einseitiger Führung.
- Regelbreiten von gemeinsamen Geh- und Radwegen laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA):
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg bei geringer Nutzungsintensivität laut ERA: 2,5 m (Mindestmaß).
 - Gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg: In den Richtlinien/Empfehlungen gibt es für diesen Fall keine Angaben. Ein Anhaltspunkt kann sich ergeben, wenn die Breitendifferenz zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungsradweg (2,5 m – 1,6 m = 0,9 m) zur Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges (2,5 m) addiert wird. Somit würde sich ein Mindestmaß von 3,4 m ergeben.

Zu allen genannten Breiten ist ein 0,5 m breiter Trennstreifen zwischen Radweg bzw. Geh- und Radweg und Fahrbahn hinzuzurechnen, falls der Radweg unmittelbar am Fahrbahnrand verläuft.

Flächenverfügbarkeit

Zwischen der Bruchstraße und dem Bühlbach stehen städtische Flächen in ausreichender Breite für den Ausbau der Straße Am Haus Lette zur Verfügung. Voraussetzung ist allerdings, dass sowohl der an den östlichen Fahrbahnrand angrenzende Grünstreifen als auch der dahinter liegende Geh- und Radweg in die Überplanungen mit einbezogen werden. In der Folge muss der Bewuchs zunächst komplett entfernt und der Grünstreifen anschließend mit verringerter Breite neu gestaltet werden. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass der Fahrbahnrand auf der Bahnseite wahrscheinlich gegenüber der heutigen Situation weiter von der Baumreihe

abgerückt werden muss, um eine dauerhafte Entwicklung der Bäume zu ermöglichen, ohne dass die Baumwurzeln Schäden im Fahrbahnbereich verursachen. Nähere Aussagen können hierzu aber erst nach einer eingehenden Untersuchung der Wurzelsituation im weiteren Planungsverfahren getroffen werden.

Im Bereich der Brücke über den Bühlbach ergibt sich eine deutliche Engstelle. Die Breite zwischen dem Bahngrundstück und der Brückeneinfassung beträgt ca. 8,2 m. Hierin enthalten ist die vorhandene Baumreihe, so dass die tatsächlich zur Verfügung stehende Fläche deutlich schmaler ist. Die Breite zwischen dem heutigen westlichen Fahrbahnrand und der Brückenbrüstung beträgt ca. 7,2 m.

Im weiteren Verlauf bis zur Einmündung in die Bahnhofsallee hat die Straßenparzelle eine Regelbreite von ca. 8 m, diese verringert sich im Bereich der Kurve auf bis zu 7,45 m. Durch die Inanspruchnahme der angrenzenden städtischen Flächen (z.B. Fläche des Eisenbahnmuseums, Zugang zum Bahnsteig und zur Bike-and-Ride-Anlage) bzw. durch Ankauf des oben näher beschriebenen Grundstücksteils (Grundstück Krampe) kann die für den Ausbau zur Verfügung stehende Fläche ggf. insgesamt verbreitert werden. Bis zum Anschluss an die südliche Bebauung (Bahnhofsallee 45/45a) ließe sich somit voraussichtlich ein Ausbau mit einer durchgängigen Breite von 9 m realisieren. Als Fixpunkt verbleibt aber in jedem Fall die Engstelle im Kurvenbereich mit einer Breite von ca. 7,45 m, die nicht verbreitert werden kann.

Schlussfolgerung/Empfehlung der Verwaltung

Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ist der Bau einer Fahrbahn mit angrenzenden durchgehenden getrennten oder auch gemeinsamen Geh- und Radwegen in Regelbreiten nicht möglich. Als Grundlage für die weiteren Planungen schlägt die Verwaltung daher zunächst den folgenden Ausbaustandard vor:

- Fahrbahn mit Schutzstreifen für Radfahrer, Breite: 7 m
Alternativ: Fahrbahn ohne Schutzstreifen, Breite 6,5 m
- Parkstreifen in Teilbereichen östlich der eigentlichen Fahrbahn mit einer Breite von ca. 2,0 bis 2,5 m
- Gehweg mit einer ungefähren Breite von 3 m zwischen der Bruchstraße und dem Parkplatz/Buswendeplatz, in beiden Richtungen freigegeben für Radfahrer (alternativ, falls keine Schutzstreifen markiert werden: benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg in beiden Richtungen freigegeben für Radfahrer)
- Gehweg mit einer Regelbreite von 2 m vom Parkplatz/Buswendeplatz bis zur Einmündung in die Bahnhofsallee
- Im Bereich der Engstellen Verringerung der Gehwegbreite auf 1,5 m. Darüber hinaus wird in den Engstellen eine Verringerung der Fahrbahnbreite erforderlich. Das Begegnen von zwei Bussen bzw. Lkw's ist dann nicht mehr möglich. Auch auf das Markieren der Schutzstreifen für Radfahrer muss in diesem Fall im Bereich der Engstellen verzichtet werden.

Alternativ: Bau des Gehweges nur bis auf Höhe des Zugangs zum Bahnsteig. Im weiteren Verlauf bis zur Bahnhofsallee wird entlang der Straße Am Haus Lette dann auf den Bau eines Gehweges verzichtet. Die Fußgänger werden über den Zugang zum Bahnsteig zur Bahnhofsallee geführt. In der Folge kann die Fahrbahn im weiteren Verlauf voraussichtlich durchgängig mit einer Breite von 7 m und aufmarkierten Schutzstreifen ausgebaut werden.

Zu berücksichtigen ist in beiden Fällen gegebenenfalls noch ein mindestens 0,50 m breiter Trennstreifen („Schrammbord“), der als Abgrenzung der Fahrbahn gegenüber der südlichen Bebauung (Bahnhofsallee 45/45a) erforderlich wird.

Ob diese Breiten durchgängig realisiert werden können, ist in den weiteren Planungsschritten näher zu untersuchen. Über die übliche Planungsaufgabe hinaus sollte das zu beauftragende

Planungsbüro im Rahmen der weiteren Planungen Möglichkeiten aufzeigen, das Geschwindigkeitsniveau zu senken.

Anlagen:

Übersichtsplan Analyse

Übersichtsplan Lage der Zählstellen