

Vorlage Nr. 469/23

Betreff: **Antrag der Fraktion CDU: Anträge zur Verkehrssicherheit in Elte, Gellendorf, Eschendorf**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	23.11.2023	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 5301	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produktgruppe 32	Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Finanzielle Auswirkungen

- Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	€
Verminderung Eigenkapital	€

Investitionsplan

Einzahlungen	€
Auszahlungen	€
Eigenanteil	€

Finanzierung gesichert

- Ja Nein
durch
 Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
 sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung

der Antragstellerin:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt,

1. die Einrichtung einer Tempo-30-Zone am Schmidts-Kämpken 39, 48432 Rheine, im Umfeld der Wichtelgruppe „Räuberhöhle“.
2. dass die Verkehrssicherheit für Rad- und E-Scooter-Fahrer an der Elter Straße zwischen der Konradschule und dem Lidl deutlich verbessert wird. Hierzu soll umgehend, bestenfalls bis Ende Oktober 2023, am genannten Streckenabschnitt ein beidseitiges absolutes Park- und Halteverbot eingerichtet werden, um kurzfristig eine Entschärfung der gefährlichen Situation zu erreichen.
3. die Lücken im Radwegenetz entlang der Elter Straße dauerhaft zu schließen.
4. vor der Tagespflege „An der alten Ems“ an der Elter Straße 250 eine Tempo 30 Zone zu errichten, um die Tagespflegegäste besser zu schützen.

der Verwaltung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss,

1. empfiehlt der Straßenverkehrsbehörde die Einrichtung einer Tempo-30-Zone am Schmidts-Kämpken 39, 48432 Rheine, im Umfeld der Wichtelgruppe „Räuberhöhle“.
2. nimmt die Entwürfe zum Ausbau der Elter Straße, zwischen Sandhövelstraße und Dionysiusstraße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, zur Verbesserung des Radverkehrs die Planungen in der Variante 3 weiter auszuarbeiten und auf dieser Basis mit dem Straßenbaulastträger eine Vereinbarung zum Umbau abzuschließen. Die so abgestimmte Ausbauplanung wird dem Bau- und Mobilitätsausschuss in einer der folgenden Sitzungen zur Kenntnis gegeben.
3. empfiehlt der Straßenverkehrsbehörde vor der Tagespflege „An der alten Ems“ an der Elter Straße 250 eine Tempo 30 Zone zu errichten, um die Tagespflegegäste besser zu schützen.

Begründung

der Antragstellerin:

siehe Anlage.

der Verwaltung:

Zu Punkt 1, und Punkt 4, „Einrichtung von Tempo 30-Zonen“

Die Anordnung der Beschilderung nach der StVO erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde und kann daher vom Bau- und Mobilitätsausschuss lediglich empfohlen werden. Die Straßenverkehrsbehörde wird die Empfehlungen zur Einrichtung von Tempo-30-Bereichen überprüfen und ggf. anordnen.

Zu Punkt 2 und Punkt 3, „Radverkehr zwischen Sandhövelstr. und Dionysiusstr.“

Die Verbesserung des Radverkehrs entlang der Elter Straße ist Bestandteil der Maßnahmenliste aus dem Radverkehrskonzept. Hier sind zwei Abschnitte zum Umbau vorgesehen:

- von der Westfalenstraße bis Sandhövelstraße
- von der Sandhövelstraße bis Dionysiusstraße

Im ersten Abschnitt zur Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Elter Straße, von der Westfalenstraße bis zur Sandhövelstraße, werden die vorhandenen Mehrzweckstreifen zu Radfahrstreifen ummarkiert. Im Gehwegbereich werden zusätzlich Anpassungen zur Verbesserung des Fußverkehrs erfolgen. Diese Maßnahme befindet sich zurzeit in der Ausschreibung.

Für den zweiten Abschnitt, von der Sandhövelstraße bis Dionysiusstraße, sind die Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum weitreichender gelagert als im ersten Abschnitt, da hier auf Grund der angrenzenden Wohnbebauung und einem Lebensmittelmarkt neben verstärktem Radfahrer und Fußgängeraufkommen auch der ruhende Verkehr zu betrachten ist.

Der vorhandene Parkdruck, der sich in den Abendstunden durch verstärktes Parken auf dem beidseitigen Mehrzweckstreifen bemerkbar macht, erfordert eine Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs bei der Überplanung dieses Abschnittes.

Erste Gespräche, die mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW geführt worden sind, haben gezeigt, dass eine Umbauvariante ohne ein ausreichendes Angebot von Stellplätzen nicht die Zustimmung beim Straßenbaulastträger findet.

Auch ein, wie im Antrag der CDU gefordertes Halteverbot, würde die vollständige Verdrängung des ruhenden Verkehrs bedeuten, so dass zu befürchten ist, dass Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken werden. Diese wäre bei einer Straße mit dieser Verkehrsbedeutung und Klassifizierung als Landesstraße zu unterbinden.

Daher schlägt die Verwaltung vor, eine Umbauvariante zur Entscheidung zu bringen. Diese kann dann in die weitere Ausbauplanung gehen.

Varianten zur Ausbauplanung

Folgende Ausbauvarianten sind von der Verwaltung ausgearbeitet worden (siehe Anlagen 1, 2, 3):

1. Variante 1 „Ummarkierung der Mehrzweckstreifen zu Radfahrstreifen“
2. Variante 2 „Vollständiger Umbau des Querschnittes mit gemeinsamen bordgeführten Geh-Radwegen, Parkstreifen mit Begrünung, und einer Fahrbahn“
3. Variante 3 „Ummarkierung im Zuge einer Fahrbahn-Deckenerneuerung mit Schutzstreifen für Radfahrer, Parkstreifen mit Begrünung und einer Fahrbahn“

Zu Variante 1:

In dieser Variante wird lediglich der vorhandene Mehrzweckstreifen demarkiert und beidseitig ein neuer Radfahrstreifen in ausreichender Breite markiert. Die restliche Fahrbahn und der

Gehweg sind von der Maßnahme nicht betroffen. Hier würden lediglich kleine Anpassungen erfolgen.

Vorteile:

- Gute und sichere Radverkehrsführung
- Separater Gehweg bleibt erhalten
- Kurzfristige und zeitnahe Umsetzung in 2024/2025 möglich
- Relativ geringe Kosten (ca. 260.000 €)

Nachteile:

- Ruhender Verkehr nicht gelöst
- Umsetzung erfordert mittelfristige Einplanung und Priorisierung beim Straßenbaulastträger
- Ohne Angebote im ruhenden Verkehr keine Zustimmung vom Straßenbaulastträger

Zu Variante 2:

Hier sieht die Planung den vollständigen Umbau des Querschnittes vor, so dass beidseitig gemeinsame Geh-Radwege, ein einseitiger Längsparkstreifen mit Begrünung und eine schmalere Fahrbahn entstehen.

Vorteile:

- Gute und sichere Radverkehrsführung
- Ruhender Verkehr gelöst
- Begrünung des Straßenabschnittes
- Innerstädtischer Charakter des Straßenausbaus
- Zustimmung vom Straßenbaulastträger

Nachteile:

- Hohe Kosten bei den Beteiligten Stadt und Straßenbaulastträger (rd. 1,3 Mio. €)
- Umsetzung erfordert langfristige Einplanung und Priorisierung beim Straßenbaulastträger
- Gemeinsamer Geh-Radweg für Fußgänger nachteilig
- Umsetzung erst ab 2028 denkbar

Zu Variante 3:

In der dritten Variante werden die Gehwege in der Form belassen. Der Umbau erstreckt sich lediglich auf eine Ummarkierung der Asphaltfläche im Zusammenhang mit einer Deckenerneuerung der Fläche. So können unter Beibehaltung der Tragschichten der Fahrbahn beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr und ein einseitiger Längsparkstreifen angelegt werden. Zusätzlich werden Grünbeete im Bereich des Parkstreifens vorgesehen.

Vorteile:

- Eher geringe Kosten (ca. 380.000 €)
- Angebot für den Radfahrer auf der Fahrbahn
- Ruhender Verkehr gelöst
- Separater Gehweg bleibt erhalten
- Innerstädtischer Charakter des Straßenausbaus
- Zustimmung vom Straßenbaulastträger
- Umsetzung ab 2025 denkbar

Nachteile:

- Keine separate Führung des Radverkehrs
- Geringe Breiten für den Radverkehr
- Umsetzung erfordert mittelfristige Einplanung und Priorisierung beim Straßenbaulastträger

Fazit

Da seit vielen Jahren bereits der Wunsch und die Notwendigkeit besteht, in diesem Abschnitt die Radverkehrsführung zu verbessern, sollte aus Sicht der Verwaltung eine zeitnahe Umsetzung des Lückenschlusses im Radwegenetz an dieser Stelle erfolgen.

Bei der Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der dargestellten Varianten kann mit Umsetzung der Variante 3 eine zügige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahme umgesetzt werden, die in der Summe viele Vorteile mit sich bringt. Auch wenn mit der Variante 3 für den Radverkehr nicht die beste Lösung erzielt werden kann, so ist doch in der Abwägung der Gesamtgemengelage die Möglichkeit zur Verbesserung des Radverkehrs gegeben.

Daher schlägt die Verwaltung vor, dass mit dem Straßenbaulastträger zu dieser Variante eine Vereinbarung zum Umbau ausgearbeitet werden soll.

Finanzierung / Weiteres Vorgehen

Im Zuge der weiteren Ausarbeitung der Planunterlagen zum Entwurf in der Variante 3 wird mit dem Straßenbaulastträger eine Vereinbarung zum Ausbau dieses Straßenabschnittes ausgearbeitet. Hier wird auch die Aufteilung der Herstellungskosten zwischen den Beteiligten Stadt und Straßen NRW erfolgen. Die so abgestimmte Ausbauplanung wird dem Bau- und Mobilitätsausschuss in einer der folgenden Sitzungen zur Kenntnis gegeben.

Die erforderlichen städtischen Mittel sollen dann in den Haushaltsplänen entsprechend aufgenommen werden.

Anlagen:

Anlage 1. Variante 1, Querschnitt

Anlage 2: Variante 2, Querschnitt

Anlage 3: Variante 3, Querschnitt

Anlage 4: Antrag Fraktion CDU