



ÖFFENTLICH

DN.: 2015/0287 vom 11.04.2016

Beratungsfolge	Termin	Beratungsstatus
Ausschuss für Planen und Bauen	19.04.2016	vorberatend
Stadtrat	23.06.2016	beschließend

Sichtvermerke

BM	EB	FB I	FB II

Beratungsgegenstand

Verkehrskonzept

hier: Behandlung der Stellungnahmen der Fraktionen und Beschluss über das weitere Vorgehen

Beschlussvorschlag:

- a) Kenntnisnahme des vorliegenden Konzeptes und Beschluss der Ziele und Leitlinien.
- b) Der Realisierung der Einzelmaßnahmen unter Berücksichtigung der zuvor gefassten Einzelbeschlüsse zu den dargestellten Einzelpunkten wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Vorarbeiten umzusetzen.
- c) Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Gutachter nach Vorlage der verkehrlichen Untersuchung zur Erweiterung des DOC das vorliegende Konzept zu aktualisieren.

Sachdarstellung:

Die folgende Sachdarstellung gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil werden der Kontext zur Aufstellung und die zeitliche Entwicklung dargestellt sowie die im Konzept formulierten Ziele und Leitlinien vorgestellt.

Der zweite Teil benennt die Fragestellungen und Anträge, die bisher zu dem Konzept vorliegen. Dazu sollte in der Sitzung eine Abwägung und eine Entscheidung erfolgen sowie eine mögliche Realisierung beschlossen werden.

I Kontext, Ziele und Leitlinien

Auf Anregung der Verwaltung wurde 2013 die Erstellung eines Verkehrskonzeptes im Hinblick auf die weitere Innenstadtentwicklung und daraus abgeleitete Strategien zur Verkehrsführung und –leitung im Fachausschuss beschlossen. Im Frühjahr und im Herbst 2013 sind dann umfangreiche Erhebungen/Bestandsanalysen zu den Fragestellungen des fließenden, des ruhenden Verkehrs und des Radverkehrs durch das beauftragte Büro GGR, Berlin, durchgeführt worden.

Die Ergebnisse und die gutachterlichen Empfehlungen wurden sowohl dem Fachausschuss als auch der Öffentlichkeit von Herrn Rümenapp vorgestellt. Die aktuelle Entwicklung zur Erweiterung des DOC ist in der vorliegenden Fassung nur insoweit berücksichtigt, als der Gutachter eine weitere Untersuchung bei einer erheblichen Zunahme der bestehenden Verkaufsfläche empfiehlt, da

dann mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen ist, der durch die vorhandene Infrastruktur nur schwer aufgenommen werden könne. Dieser Hinweis wurde seitens der Politik aufgegriffen und die Aktualisierung des vorliegenden Konzeptes nach Vorlage der detaillierten verkehrlichen Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 80 angeregt (s.a. Beschlussvorschlag).

Aus Sicht des Gutachters und der Verwaltung sind die im Konzept formulierten Ziele und Leitlinien auch vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterung des DOC und den weiteren Entwicklungen in der Altstadt nach wie vor maßgebend und aktuell und können als Grundlage für weitere Planungen dienen.

Ziele

- Förderung des Radverkehrs durch Verbesserung der Infrastruktur
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeiten der Innenstadt und des DOC
- Verbesserung der Führung und Abwicklung der Parksuchverkehre in der Innenstadt und am DOC
- Weiterentwicklung des Parkraumangebotes in der Innenstadt entsprechend der im Rahmenplan Innenstadt vorgesehenen neuen Nutzungen im nördlichen Innenstadtbereich
- Aufwertung der Wegeverbindung zwischen DOC und Innenstadt
- Aufwertung des nördlichen Innenstadtbereiches durch Reduktion und Beruhigung des Kfz-Verkehrs in der Berg- und Bültstraße

Leitlinien

Fließender Kfz-Verkehr

- Angemessene Erreichbarkeit sämtlicher Bereiche des Stadtgebiets für den Kfz-Verkehr sicherstellen.
- Durchgangsverkehre, soweit möglich, aus dem städtischen Netz (insbesondere Berg-/Bültstraße) verlagern.
- Durchgangsverkehre auf die vorhandenen innerörtlichen „Umgehungsstrecken“ (Brookstraße) verlagern.
- Die wesentlichen Binnen-, Quell- und Zielverkehre sowie die nicht verlagerbaren Durchgangsverkehre werden auf einem zu definierenden Hauptstraßennetz gebündelt.
- Die übrigen Bereiche des Stadtgebiets, d.h. das Neben- und Erschließungsstraßennetz, sind flächendeckend verkehrsberuhigt.

Ruhender Kfz-Verkehr

- Erreichbarkeit der Innenstadt durch ein quantitativ ausreichendes und qualitativ attraktives Stellplatzangebot sichern.
- Wegweisung zu den Stellplätzen in der Innenstadt und am DOC optimieren.
- Direkte, leicht verständliche und ausreichend leistungsfähige Zu- und Abfahrtsstrecken zu den Parkplätzen schaffen bzw. ausweisen.
- Parkplätze am Fahrbahnrand sind ggf. zugunsten einer verbesserten Straßenraum- und Freiraumgestaltung sowie anderer Nutzungen, die die Innenstadt aufwerten, aufzugeben.
- Durch neue Nutzungen wegfallende Stellplätze in der Innenstadt sind zu ersetzen.
- Bei neuen, publikumsintensiven Nutzungen sind (mind. nach den Vorgaben der Bauordnung) durch den Bauherrn zusätzliche Stellplätze zu schaffen.
- Bei Neubaumaßnahmen in der Innenstadt sind keine Stellplätze abzulösen. Die vorhandene Stellplatzsatzung sollte dementsprechend überarbeitet werden.

Radverkehr

- Es werden möglichst direkte Verbindungen der wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs geschaffen.

- Soweit möglich, werden Radverkehrsrouten im Nebenstraßennetz geführt.
- Radwege (auch ohne Benutzungspflicht) sind entsprechend den technischen Regelwerken zu unterhalten bzw. herzustellen.
- Radwege werden nur in Ausnahmefällen für den Zweirichtungsverkehr freigegeben.
- Übergänge zwischen unterschiedlichen Führungsformen sind aktiv zu gestalten, d.h., dass diese sicher, komfortabel und befahrbar sind.
- Der Radverkehr wird an Knotenpunkten und Zufahrten geradlinig und fahrbahnnah geführt.
- An Hauptverkehrsstraßen mit höheren Kfz-Belastungen wird das Trennungsprinzip mit Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen verfolgt.
- An Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr (Tempo 30) oder an Hauptverkehrsstraßen mit geringer Kfz-Belastung wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- In Tempo 30 Zonen wird der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen unter Berücksichtigung der o.g. Ziele und Leitlinien ist nur nach Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt, Straßenverkehrsamt, möglich.

II Fragestellungen, Anträge und Einzelbeschlüsse

Im Folgenden werden die einzelnen Fragestellungen/Anträge benannt. Dazu sollen in der Sitzung eine Abwägung und eine Entscheidung erfolgen sowie eine mögliche Realisierung beschlossen werden.

Fließender Verkehr

Einrichtung einer Einbahnstraße im Bereich der Berg-/Bültstraße

Die Ausweisung einer Einbahnstraße in diesem Straßenabschnitt ist nur nach Abstimmung und auf Anordnung des Kreises Steinfurt, Straßenverkehrsamt, realisierbar. Eine verlässliche Aussage zu den Vor- und Nachteilen, insbesondere zu Lärmbelastungen, kann erst nach Fertigstellung des Kreisverkehrs Gronauer/Bentheimer Straße erfolgen.

Vorteile:

Aus Sicht des Gutachters führt eine Einbahnstraßenregelung zu einem etwas „einfacheren“ Verkehrsablauf an den Kreuzungen/Kreisverkehren Gronauer Straße/Bentheimer Straße/Bergstraße und Bültstraße/Poststraße/Laurenzstraße/Dränke. Unter Umständen würden sich Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes ergeben.

Nachteile:

Sofern auch bei einer Einbahnstraßenregelung weiterhin der Busverkehr in beiden Richtungen möglich sein soll, besteht aus Sicht des Gutachters keine Möglichkeit, noch mehr Parkplätze als schon beim heutigen Straßenquerschnitt bereits möglich anzulegen. Für den Begegnungsfall von 2 Bussen ist bei reduzierter Geschwindigkeit eine Mindestfahrbreite von 6,0 m erforderlich.

Bei einer Einbahnstraßenregelung müssten aus Sicht des Gutachters ggf. aber auch Einbahnstraßenregelungen in der Parkstraße und Dränke angeordnet werden, was wiederum die Erreichbarkeit der nördlich angrenzenden Siedlungsbereiche verschlechtert und zu zusätzlichen Umwegfahrten führt.

Empfehlung:

Aus Sicht der Verwaltung sollte diese Anregung/Frage zurückgestellt werden, bis das Gutachten zur Erweiterung des DOC und ggf. das aktualisierte Verkehrskonzept vorliegen.

Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (T 20) für die Berg-/Bültstraße

Die Ausweisung für diesen Straßenabschnitt ist nur nach Abstimmung und Anordnung des Kreises Steinfurt, Straßenverkehrsamt, realisierbar. Die Stellungnahme des Fördergeldgebers zum Bereich des Lambertikirchplatzes steht noch aus (s.a. Pottbäckerplatz; wird in der Sitzung vorgestellt).

Vorteil:

Erhöht die Aufenthaltsqualität im Rahmen einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes.

Nachteil:

Überprüfbarkeit, sonst keine Nachteile.

Empfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt und der Bezirksregierung durchzuführen.

Ablehnung einer innerstädtischen Entlastungsstraße über Jückweg/Winkelstraße

Der Entwurf des Verkehrskonzeptes stellt die Vor- und Nachteile einer innerstädtischen Entlastungsstraße dar. Aus Sicht des Gutachters überwiegen die Nachteile (s.a. S. 60, Abb. 45).

Vorteile:

Kürzere Streckenlänge
Nutzung vorhandener Straßen

Nachteile:

Größere Zahl Betroffener (Jückweg, Winkelstraße)
Maßgebende Änderung der Verkehrsfunktion des Jückweges und der Winkelstraße – Anspruch auf Lärmschutz
Rückbau Verkehrsberuhigung Jückweg
Umbau Kreuzungsbereich Bentheimer Straße/Jückweg sowie Jückweg/Parkstraße/Winkelstraße, Winkelstraße/Alte Maate
Trennung zwischen Stadtgebiet und Stadtpark

Empfehlung:

Aufgrund der genannten Vor- und Nachteile sollte die Vorlage des Gutachtens zur Erweiterung des DOC und mögliche Aussagen dazu und ggf. das aktualisierte Verkehrskonzept abgewartet und eine Entscheidung zurückgestellt werden.

Prüfung der Umgestaltung Kreuzung Gronauer Straße/Rüenberger Straße/Gausebrink z.B. mit einer abknickenden Vorfahrt in Richtung Gausebrink

Aus Sicht des Gutachters ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Gronauer Straße nur in einzelnen Abschnitten möglich, da es sich um eine Landesstraße handelt und somit gewichtigere Gründe (Verkehrssicherheit, Lärmschutz) für eine Geschwindigkeitsreduzierung vorliegen und nachgewiesen werden müssen. Die Forderung nach einer „abknickenden Vorfahrt“ ist als reine Vorfahrtsänderung ebenfalls wenig sinnvoll, da die Kreuzung ja durch eine Ampel geregelt wird. Sinnvoll wäre hingegen eine Anpassung des Signalprogramms, im besten Fall in Verbindung mit einer Änderung der Kreuzungsgeometrien, so dass die abknickende Vorzugsrichtung sowohl bei den Grünzeiten bevorzugt, als auch gestalterisch sichtbar wäre. Weitere Entlastung der Berg-/Bültstraße könnte an Spitzentagen ein temporäres Durchfahrtsverbot (mit Anlieger frei) durch die Gronauer Straße in Richtung Altstadt sowie eine veränderte Abflussregelung vom DOC bringen.

Vorteile:

Eine Umfahrung der Innenstadt aus westlicher Richtung über Gausebrink/Brookstraße (aktuell ausgewiesene Wegweisung Richtung DOC) würde deutlicher herausgestellt.
Entlastung der Berg-/Bültstraße.

Nachteil:

Die Altstadt wird von auswärtigen Verkehrsteilnehmern nicht mehr wahrgenommen.

Empfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den zuständigen Fachbehörden Kontakt aufzunehmen und die verschiedenen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Realisierung abzustimmen.

Optimierung der Beschilderung DOC an A 31

Aktuell werden Gespräche zu einer entsprechenden Beschilderung in Düsseldorf bei der Landesregierung geführt. Eine Beschilderung an der A 31 wird vom Gutachter befürwortet.

Vorteil:

Entlastung der Berg-/Bültstraße/Bentheimer Straße

Nachteil:

Die Altstadt wird von auswärtigen Verkehrsteilnehmern nicht wahrgenommen.

Empfehlung:

Die Gespräche sind fortzusetzen und die Ergebnisse abzuwarten.

Prüfung eines Kreisverkehrs Metelener Straße/Brookstraße/Bahnhofstraße/Gausebrink

Aus Sicht des Gutachters ist eine Realisierung nicht vorrangig. Da es sich teilweise um Landesstraßen handelt, ist eine Abstimmung mit Straßen NRW erforderlich.

Vorteil:

Bei geringem Verkehrsaufkommen können die Wartezeiten reduziert werden.

Nachteile:

Hohe Kosten

Ähnliche Wartezeiten wie bei einer Ampelschaltung bei hohem Verkehrsaufkommen.

Empfehlung:

Die Realisierung wird zurückgestellt.

Ruhender Verkehr:

Aufteilung des Valverde-del-Camino-Platzes in einen Bereich zum Verweilen und Spielen und einen Bereich, in dem zusätzliche Stellplätze geschaffen werden

Aus Sicht des Gutachters als Ergebnis der Parkraumerhebungen ist eine Erhöhung der Stellplatzanzahl aktuell nicht notwendig. Eine Reduzierung sollte aber an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Vorteile:

Zusätzliches Angebot von Stellplätzen

Deutliche Trennung von Freiraum und Verkehrsraum

Nachteile:

Die beabsichtigte Aufwertung der Wallanlage u.U. als durchgängige Grünanlage könnte gefährdet werden.

Aufenthaltsqualität kontra Verkehrsraum

Empfehlung:

Im Rahmen der Aufwertung Wallanlagen sollte dieser Bereich auch im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Verweildauer genauer untersucht werden. Eine Entscheidung wird zurückgestellt.

Prüfung weiterer Parkmöglichkeiten im Bereich der Berg-/Bültstraße bei den Planungen zur Umgestaltung

Vorteil:

Schaffung von Kurzzeitparkplätzen schafft kurze Wege zu den bestehenden Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten.

Nachteile:

Behinderungen des fließenden Verkehrs während der Ein- und Ausparkmanöver.
Regelgerechte Realisierung aufgrund des begrenzten Raumes problematisch (Gehwegbreiten)

Empfehlung:

Der Hinweis soll in die weitere Planung aufgenommen werden, wenngleich der Straßenraum sehr begrenzt ist. (Im Rahmen der Umgestaltung des Kirchplatzes werden in der Bergstraße zwei Parktaschen mit insgesamt 3 Stellplätzen angelegt.)

Optimierung der Ausschilderung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt

Der Gutachter befürwortet eine bessere Führung (Wegweiser) für Ortsunkundige. Eine bessere Übersicht über Parkmöglichkeiten ist aus seiner Sicht nicht erforderlich.

Vorteil:

Eine Optimierung der bestehenden Beschilderung führt zu einer besseren Orientierung und gleichmäßigerer Auslastung der Stellplatzflächen.

Nachteile:

Keine
Zusätzliche Kosten

Empfehlung:

Die Maßnahme sollte bis zur Fertigstellung der Kreisverkehre Gronauer Straße und Gellenbeckstraße zurückgestellt werden. Die Vorlage des Gutachtens zur Erweiterung des DOC und ggf. das aktualisierte Verkehrskonzept sollten abgewartet werden.

Fahrradinfrastruktur

Entschärfung und Optimierung der Abzweigung Niedereschstraße an der Bentheimer Straße; Planung einer möglichen konkreten Umgestaltung zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer

Aus Sicht des Gutachters ist eine Optimierung der angesprochenen Kreuzung im Hinblick auf eine bauliche Umgestaltung zu prüfen.

Vorteil:

Eine Umgestaltung könnte den Einmündungsbereich im Hinblick auf eine bessere Übersichtlichkeit verbessern.

Nachteile:

Kosten

Empfehlung:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine bauliche Ausgestaltung zu prüfen und im Fachausschuss vorzustellen.

Abbau des Fahrradweges rechts und links der Bahnhofstraße zwischen Abfahrt Kurze Straße und Kreuzung Gausebrink/Metelener Straße

Eine Änderung der Beschilderung ist nur auf Anordnung des Kreises Steinfurt, Straßenverkehrsamt, möglich. Aktuell hat der Kreis Steinfurt auf Anfrage mitgeteilt, dass im Rahmen einer Verkehrsschau, die sich speziell mit der Ausschilderung benutzungspflichtiger Radwege befasst, vor Ort entschieden wird. Der Hinweis wird aufgenommen und weitergeleitet.

Vorteil:

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn führt zu einer deutlich höheren Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Der Gehwegbereich kann komfortabler ausgebaut werden.

Nachteil:

Die Aufhebung sollt durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden (Gestaltung Gehweg), das führt zu entsprechenden Kosten.

Empfehlung:

Der Hinweis wird aufgenommen und anlässlich der Verkehrsschau weitergeleitet.

Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen, wann eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht vorgeschrieben ist und wann Wahlfreiheit besteht. Bei letzterer Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht an der Gronauer Straße

Eine Änderung der Beschilderung ist nur auf Anordnung des Kreises Steinfurt, Straßenverkehrsamt, möglich. Die übergeordnete Fachbehörde wird im Rahmen einer Verkehrsschau die rechtlichen Vorgaben für und gegen eine Radwegebenutzungspflicht in den verschiedenen Bereichen prüfen und entsprechende Anordnungen erteilen. Der Hinweis wird aufgenommen und weitergeleitet.

Eine „Wahlfreiheit“ besteht in keinem Fall. Die Radwegebenutzungspflicht stellt rechtlich grundsätzlich eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar, die nur unter bestimmten, durch das Bundesverwaltungsgericht relativ eng gefassten, Voraussetzungen angeordnet werden darf. Es gibt lediglich einen gewissen Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde. Diese Abwägung kann dann wiederum gerichtlich geprüft werden.

Empfehlung:

Der Hinweis wird aufgenommen und anlässlich der Verkehrsschau weitergeleitet.

Darstellung der Auswirkungen der Definition einer Straße als Fahrradstraße und Prüfung der Umwidmung der Kard.-von-Galen-Straße

„Fahrradstraße

Durch das Verkehrszeichen 244(Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) kann eine Fahrbahn angeordnet werden:

Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen, abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschilder zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.

Was eine mäßige Geschwindigkeit ist, wird teils unterschiedlich beantwortet; überwiegend versteht man darunter eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 25/30 km/h.“

Empfehlung:

Soweit eine Entscheidung zur Einrichtung einer Fahrradstraße erfolgt, wird mit dem Kreis Steinfurt, Straßenverkehrsamt, ein Abstimmungsgespräch zu einer möglichen Anordnung geführt.

Schaffung eines Schutzstreifens an der Südseite der Laurenzstraße und Verbreiterung des Fußweges, außerdem Beibehaltung der Bäume

Die Ausweisung eines Schutzstreifens auf der Südseite ist aufgrund der erforderlichen Querschnittsbreite des Straßenprofils nicht möglich. Über die Aufgabe der Radwegebenutzungspflicht entscheidet der Kreis Steinfurt, Straßenverkehrsamt, s.o.. Bei Aufhebung und Beseitigung des südlichen Radweges wird eine Nutzung der Fahrbahn für Radfahrer erforderlich

Vorteil:

Bei Aufgabe des südlichen Radweges ist eine gestalterische Aufwertung und Attraktivierung des Straßenraumes für Fußgänger möglich.

Nachteil:

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straßen können Behinderungen im Verkehrsfluss nicht ausgeschlossen werden.

Empfehlung:

Der Hinweis wird aufgenommen und anlässlich der Verkehrsschau weitergeleitet.

Umweltrelevanz:

Eine Optimierung und gleichzeitige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung (Lärm, Feinstaub) durch Verkehr. Das in Rede stehende Gutachten zeigt entsprechende Strategien zu den oben genannten Aspekten auf.

Haushaltsrechtliche Beurteilung:

Durch die Beratung des vorliegenden Verkehrskonzeptes entstehen keine unmittelbaren Kosten.

Generationengerechtigkeit:

Nur durch eine nachhaltige Weiterentwicklung lassen sich die Attraktivität der Innenstadt und der Handelsstandort Ochtrup auch im Hinblick auf den demografischen Wandel für künftige Generationen aufrechterhalten und steigern. Die Optimierung des motorisierten Verkehrs sowie die Untersuchung zu den begleitenden Aspekten und deren Realisierung tragen wesentlich zur Attraktivitätssteigerung unserer Stadt bei.

Im Auftrage:

Korten