



Havixbeck, 16.09.2011

Fachbereich: **Fachbereich IV**

Aktenzeichen: IV

Bearbeiter/in: **Monika Böse**

Tel.: **33-160**

Vertraulich  ja  nein

Betreff: **Gestaltung der Anbindung des Baugebietes "Wohnpark Habichtsbach" an die Altenberger Straße**

	Beratungsfolge	Termin	Abstimmungsergebnis		
			Für (j)	Gegen (n)	Enth (E)
1	Bau- und Verkehrsausschuss	22.09.2011			
2	Haupt- und Finanzausschuss	05.10.2011			
3	Gemeinderat	13.10.2011			

in öffentlicher Sitzung.

Finanzielle Auswirkungen:  ja  nein

## 1. Beschlussvorschlag:

erfolgt nach Beratung im Bau- und Verkehrsausschuss

## 2. Begründung

### Sachverhalt und Stellungnahme

In den vergangenen Jahren ist verschiedentlich beraten worden, in welcher Form das Baugebiet „Wohnpark Habichtsbach“ an die Altenberger Straße angebunden wird. Aus verkehrstechnischen Gründen ist die Anbindung als T-Kreuzung möglich, zumal Erkenntnisse über ein erhöhtes Gefahrenpotential (wie z. B. ein Unfallhäufungspunkt) nicht vorliegen. Die Kosten einer derartigen Anbindung werden durch die Projektentwicklungsgesellschaft in Höhe von 70.000 € getragen und sind über Erschließungsbeiträge refinanziert.

Seitens der Anwohner des Baugebietes „Wohnpark Habichtsbach“ wird jedoch ganz überwiegend die Ausgestaltung dieses Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz gewünscht (s. anl. Protokoll der Anwohnerbeteiligung zu Verwaltungsvorlage Nr. 100/2011). Durch Anwohner aus dem Gebiet Flothfeld sowie aus den Reihen der Ratsmitglieder wurde auch schon in der Vergangenheit beklagt, dass eine Querung über die Altenberger Straße wegen der dort gefahrenen Geschwindigkeiten zu gefährlich ist. Insofern soll, insbesondere auch zur Sicherung des Schulweges, durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes eine Verbesserung der Verkehrssicherheit herbeigeführt werden.

Bei der ursprünglich vorgelegten Kreisverkehrsplatzvariante 1 sind die Breiten der an der Nordseite befindlichen gegenläufig befahrbaren Geh- und Radwege nicht den Richtlinien entsprechend und zu schmal. Diese Geh- und Radwege werden jedoch sehr stark in beiden Richtungen von Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt. Auf den Wegen entlang der Altenberger Straße ist ein sicheres Begegnen von Radfahrern in den Kurvenbereichen wegen der fehlenden Breiten nicht möglich. Darüber hinaus müssen Radfahrer zur Querung der Knotenpunkte über Zebrastreifen absteigen und das Rad schieben. Trotz der nicht überall ausreichenden Breiten der Geh- und Radwege würde der Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger dieser Lösung zustimmen.

Bei einer Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes mit den nötigen Breiten an der Nordseite wird eine Verschiebung der gesamten Anlage nach Süden erforderlich (Variante 2). Hierdurch entstehen Mehrkosten in Höhe von knapp 40.000 €. Bei dieser Variante ist es möglich, den Radfahrverkehr separat um die Fahrbahn im Kreis zu leiten. Nach den Vorschriften der StVO sind diese Geh- und Radwege gegenüber den Fahrbahnen, die in den Kreis münden, bevorrechtigt; d.h. Autofahrer, die z. B. von Havixbeck kommend in den Kreisverkehr einfahren, müssen querendem Radfahrverkehr Vorrang einräumen und können erst dann in den Kreis einfahren. Hierdurch kann eine für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger, sichere Nutzungsmöglichkeit geschaffen werden.

Der ebenfalls untersuchte Minikreis (Variante 3) führt zwar zu Einsparungen. Da jedoch die Mittelinsel hierbei überfahrbar ist, ist die gewünschte Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten nur in begrenztem Umfang zu erwarten. Zudem ist der separate Geh- und Radweg sicherheitstechnisch nicht optimal. Nach den Richtlinien für die Anlage von Minikreisen sollen zur besseren Erkennbarkeit, die Radfahrer in den Kreis geführt werden. Wegen der geringen Größe des Kreises ist es ansonsten für KFZ-Führer schwer, in der sehr kurzen Zeit der Durchfahrt, die Radfahrer auf separaten Wegen ausreichend zu erkennen.

Als Variante 4 ist die Verbesserung der Bushaltestellengestaltung untersucht worden. Durch die Schaffung von Mittelinseln wird die Querungsmöglichkeit zwar verbessert, der Effekt einer Verlangsamung des KFZ-Verkehrs tritt allerdings nur dann ein, wenn die Bushaltestelle gerade genutzt wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Anbindung ohne zusätzliche finanzielle Aufwendungen für die Gemeinde über den Bau einer T-Kreuzung möglich ist.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im Vergleich zu den übrigen untersuchten Möglichkeiten die Variante 2 als die beste Lösung anzusehen (s.o.).

Seitens des Bürgermeisters sind verschiedene Gespräche sowohl mit der Projektentwicklungsgesellschaft, der Sparkasse Westmünsterland sowie dem Landrat des Kreises Coesfeld geführt worden, mit dem Ziel, eine Beteiligung an den für die Kreisverkehrslösungen entstehenden Mehrkosten zu erzielen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage waren verbindliche Rückmeldungen noch nicht erreichbar. Sofern bis zu den Beratungen ergänzende Informationen vorliegen, werden diese mündlich vorgetragen.

Eine Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kommt ggfls. in Frage, wenn die Bagatellgrenze von 200.000 € zuwendungsfähiger Kosten überschritten wird. Letztlich kann erst eine detaillierte Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten unter Berücksichtigung der Einnahmen durch die Projektentwicklungsgesellschaft hier genaue Klarheit bringen. Sollte die Förderung in Betracht kommen, hat dies jedoch zur Folge, dass dann mit einer mehrjährigen Verzögerung der Realisierung gerechnet werden muss, weil die Maßnahme im Rahmen der Gesamtprioritäten für den Regierungsbezirk zu betrachten ist (vgl. zeitliche Rahmenbedingungen bei der Förderung der Münsterstraße).

### **3. Finanzielle Auswirkungen**

Je nach gewählter Anschlussart entstehen unterschiedlich hohe Kosten, die bei dem Produkt 1201 (Verkehrsflächen und –anlagen) zu veranschlagen sind.

Der Finanzhaushalt wird im Jahr der Herstellung mit dem Gesamtbetrag belastet.

Sollte es gelingen, mit dem Kreis Coesfeld, der aufgrund der Straßenbaulast für die Altenberger Straße wirtschaftlicher Eigentümer eines Kreisverkehrs wäre, eine Vereinbarung hinsichtlich der Unterhaltung und einer längerfristigen Zweckbindung zu treffen, könnte die Belastung des Ergebnishaushaltes evtl. gestreckt werden.

### **Anlagen**

Kostenübersicht gegliedert nach Planvarianten

Pläne der Varianten 0 - 4

Gromöller