

Fachbereich 60

Ausbau der De-Bilt-Allee Umgestaltung der Loburger Straße



23.06.2004

Protokoll

zur Einwohnerversammlung am 22.06.2004 von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr.

Teilnehmer:

lt. beiliegender Liste,

von der Stadt Coesfeld:

Uwe Manteuffel (Fachbereich 60)

Rita Focke (Fachbereich 60)

Holger Ludorf (Fachbereich 60)

Manfred Klöpfer (Fachbereich 70)

Uwe Manteuffel begrüßte die erschienenen Anwohner und eröffnete die Versammlung.

Anschließend präsentierte Holger Ludorf zunächst die Planung für den Ausbau der De-Bilt-Allee.

Im Wesentlichen wurden dabei die folgenden Punkte angesprochen:

- Bebauungsplan Nr. 75 „Stadterweiterung Nord-West –Hof Klute“ als Grundlage der Planung
- Zwei Abschnitte mit unterschiedlicher Ausweisung (Tempo 30-Zone/verkehrsberuhigter Bereich)
- Aufteilung des Straßenraumes
- Materialien
- Beleuchtung
- Bepflanzung: kegelförmiger Spitzahorn (in Ergänzung zu den Aussagen während der Veranstaltung: Höhe des Baumes 12 bis 15 Meter)
- Gestaltung der Einmündungsbereiche in zwei Varianten mit dem Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung

Die Vor- und Nachteile der beiden Gestaltungsvarianten für die Einmündungen wurden erläutert:

Einengung der Fahrbahn

- Geschwindigkeitsdämpfung durch tatsächliche und optische Einengung der Fahrbahn
- Verdeutlichung der Querungsstelle durch Bäume
- komfortabel auch für Radfahrer durch niveaugleichen Ausbau
- bessere Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern durch den in die Fahrbahn gezogenen Aufstellbereich für Fußgänger
- Geschwindigkeitsreduktion nur im Begegnungsfall

Aufpflasterung mit Rampe

- Geschwindigkeitsdämpfung durch Rampen mit einer Neigung von ca. 1:10

- Verdeutlichung der Querungsstelle durch Bäume
- Komforteinbußen für Radfahrer im Bereich der Rampe
- gegenüber der Einengungsvariante schlechtere Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern (parkende Fahrzeuge!)
- „garantierte“ Geschwindigkeitsreduktion durch entsprechende Gestaltung der Rampen

In der anschließenden Diskussion sprachen sich die Anlieger mit überwiegender Mehrheit für eine Kombination der beiden Varianten aus. Im Bereich des Kindergartens, des Spielplatzes sowie der Einmündung aus dem Tunnelbauwerk wird die Rampenlösung wegen der größeren geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung bevorzugt, an den übrigen Einmündungen sollte die Variante mit der Fahrbahnverengung realisiert werden.

Nach Ansicht der Anlieger ist die Größe der vorgesehenen Parkstände nicht ausreichend. Holger Ludorf erläuterte, dass die Länge von 5,75 m je Stellplatz den Vorgaben der entsprechenden Richtlinien bzw. Empfehlungen entspricht. Darüber hinaus hängt die Größe der Baumscheiben –die ja zwischen den Stellplätzen angeordnet sind- unmittelbar mit der Größe der Stellplätze zusammen. Die Verwaltung wird prüfen, inwieweit die Parkstände auf Kosten der Baumscheiben verkleinert werden können. Zusätzlich werden die Baumscheiben im verkehrsberuhigten Bereich zur Fahrbahn abgerundet, um ein komfortableres Einparken zu ermöglichen (Ergänzung: als Reaktion auf die Anregung der Anlieger werden die Baumscheiben in der endgültigen Planung in der Tempo 30-Zone um 0,30 m, im verkehrsberuhigten Bereich um 0,20 m gekürzt. Daraus ergibt sich eine generelle Länge der Baumscheiben von 3,45, unter Abzug der Bordanlagen einschließlich Rückenstütze von 2,85 m.)

Unabhängig von der Straßenausbauplanung wurden von den Anliegern die folgenden Anregungen gemacht. Diese Punkte wird die Verwaltung aufgreifen, sorgfältig prüfen und die Anlieger über die Ergebnisse der Prüfung informieren:

- Die Spielbereiche sowie der Kindergarten sollten deutlicher von der Fahrbahn getrennt werden. Ein Anlieger schlug das Pflanzen einer Buchenhecke als Abgrenzung der Spielbereiche vor. Dies wurde allerdings unter den Teilnehmern kontrovers diskutiert (Sichtverhältnisse). Uwe Manteuffel führte den hohen Pflegeaufwand an, den eine solche Hecke verursacht.
- Die Wege, die auf den Wall führen, sollten gegenüber der Straße gesichert werden. Diese Wege werden von Kindern und Jugendlichen genutzt, die dann mit hoher Geschwindigkeit auf die Fahrbahn der De-Bilt-Allee zufahren.
- Die Regenrückhaltebecken sollten gegenüber der Straße mit einem Sichtschutz versehen werden.
- Nach Angaben der Anlieger sind die Regenrückhaltebecken auf der Rückseite (Wallseite) nicht durch einen Zaun gesichert. Die Einzäunung soll an dieser Stelle ergänzt werden.

Die folgenden Fragen konnten nicht unmittelbar von den anwesenden Verwaltungsmitarbeitern beantwortet werden. Sie werden in den nächsten Tagen verwaltungsintern geklärt. Die Anlieger werden über die Ergebnisse informiert.

- Der Bebauungsplan sieht eine Überführung über den Konrad-Adenauer-Ring vor. Wird diese Überführung gebaut? Wenn ja, wann?
- Der Bebauungsplan sieht eine Absicherung des Wiedauer Weges gegenüber dem Bahngelände durch einen Zaun vor. Wann wird dieser Zaun gebaut?

Schließlich erläuterte Manfred Klöpfer, dass der Ausbau voraussichtlich im April 2005 beginnen wird. Die Bauzeit wird etwa ein Jahr betragen. Während der Bauphase soll der Verkehr zeitweise über die Eleonore-Pollmeyer-Straße und den Wiedauer Weg geleitet werden. Klärende Gespräche mit einem Teil der betroffenen Eigentümer wurden bereits geführt und werden kurzfristig weitergeführt.

Einige Anlieger waren der Meinung, dass der Ausbau bereits in diesem Jahr erfolgen müsste, da bereits über 80% der Grundstücke an der De-Bilt-Allee bebaut wären. Uwe Manteuffel erläuterte

terte, dass im ursprünglichen Finanzplan der Stadtentwicklungsgesellschaft ein späterer Ausbau vorgesehen sei.

Ergänzend hierzu kann nach einer Rücksprache mit dem verantwortlichen Fachbereichsleiter Uwe Dickmanns folgendes gesagt werden: Im 1997 erstellten Bauprogramm für die Gesamterschließung des Baugebietes "Nord - West" war der Straßenfertigstellungstermin der De-Bilt-Allee in 2010 vorgesehen. Auf Grund der alleinigen Erschließungsfunktion der De-Bilt-Allee musste diese als erste Straße im Baugebiet hergerichtet und als letzte für den Straßenendausbau vorgesehen werden. Wegen der 80 % -Regelung wurden in den Jahren 2002 und 2003 jeweils 2 Erschließungsstraßen - die auf die De-Bilt-Allee münden - vor dem vorgesehenen Ausbautermin endausgebaut. In wenigen Wochen werden alle Erschließungsstraßen, die auf die De-Bilt-Allee münden, fertiggestellt sein. Ein Straßenendausbau der De-Bilt-Allee ist straßenbautechnisch nur sinnvoll, wenn alle Erschließungsstraßen fertig sind. Die De-Bilt-Allee wird 2005 5Jahre früher als 1997 geplant ausgebaut.

Als weiteren Punkt der Tagesordnung stellte Holger Ludorf die Planung für die Umgestaltung der Loburger Straße vor:

Der Bebauungsplan Nr. 75 sieht den Umbau der Loburger Straße zwischen dem Konrad-Adenauer-Ring und der De-Bilt-Allee sowie den Anbau der Einmündungsbereiche der De-Bilt-Allee und der Kiebitzweide an die Fahrbahn der Loburger Straße vor. Der Querschnitt der Loburger Straße zwischen Konrad-Adenauer-Ring und De-Bilt-Allee soll unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet werden.

Die vorgestellte Planung sieht entgegen der Darstellungen des Bebauungsplanes in der Einmündung der De-Bilt-Allee in die Loburger Straße einen so genannten Minikreisverkehr vor.

Der Ausbau des Einmündungsbereichs mit einem Kreisverkehr ist bereits vor einigen Jahren von Bürgern angeregt worden. Zum damaligen Zeitpunkt waren so genannte Minikreisverkehrsplätze noch nicht zulässig. Ein herkömmlicher Kreisverkehr war aber aufgrund des vorhandenen Baumbestandes nicht möglich. Der Vorschlag wird jetzt mit dem Minikreisverkehr aufgegriffen. Dieser weist gegenüber einer herkömmlichen Kreuzungssituation die folgenden Vorteile auf:

- Der über die Loburger Straße stadteinwärts fahrende Verkehr wird zu Beginn der Ortsdurchfahrt abgebremst, da er wartepflichtig (Vorfahrtsregelung) gegenüber dem bereits im Kreisverkehr befindlichen Verkehr ist.
- Der stadteinwärts fahrende Radfahrer, der den Radweg parallel zur Loburger Straße fährt, wird im Zuge des Kreisverkehrs komfortabel und sicher auf die Fahrbahn geleitet, auf der er im weiteren Verlauf bis zum Konrad-Adenauer-Ring fährt.
- Die aufgrund der Baumallee schwierigen Sichtverhältnisse werden entschärft, da der Verkehr aus der De-Bilt-Allee gegenüber dem stadteinwärts fahrenden Verkehr auf der Loburger Straße im Zuge des Kreisverkehrs vorfahrtberechtigt ist.

Der Fahrbahnrand der Loburger Straße gegenüber dem Bushalteplatz und der Kiebitzweide wird mittels einer Pflasterfläche klar dargestellt. Außerhalb der Ortsdurchfahrt hat die Loburger Straße eine Breite von ca. 5,0 m. Diese Breite bleibt über die Einmündung hinweg konstant, erst hinter der Fußgängerquerungsstelle östlich der Einmündung wird die Fahrbahn um 1,0 m aufgeweitet. So erhalten die Fußgänger die Möglichkeit, die Fahrbahn an einer relativ schmalen Stelle zu queren. Im weiteren Verlauf behält die Fahrbahn bis zu den Häusern 63 bzw. 70 eine Breite von 6,0 m. Dadurch wird es möglich, die vorhandenen Baumscheiben bzw. Grünstreifen auf ein Maß von 2,0 m zu verbreitern und den Bäumen eine vernünftige Entwicklungsmöglichkeit zu geben. Erst dann wird die Fahrbahn aufgeweitet, um zusätzlichen Platz für Radfahrer und linksabbiegende Fahrzeuge zu schaffen. Die Radfahrer werden über einen überfahrbaren

Schutzstreifen an die Kreuzung herangeführt, hinter der Kreuzung können sie sich über einen Auffangradfahrstreifen und einen anschließenden Schutzstreifen in den fließenden Verkehr einordnen. Dies gilt für die Loburger Straße auf beiden Seiten des Konrad-Adenauer-Ringes. Zur Verdeutlichung werden die Radfahrstreifen rot eingefärbt. Das führt insbesondere dort zu einem Sicherheitsgewinn, wo die Radfahrer den vom Konrad-Adenauer-Ring rechts abbiegenden Verkehr kreuzen. Eine Einfärbung der Schutzstreifen ist rechtlich nicht möglich.

Die Loburger Straße ist eine der Hauptfußwegeverbindungen aus dem Baugebiet Nord-West in die Innenstadt. Der Großteil der Fußgänger läuft dabei über den nördlichen Gehweg. Probleme ergeben sich bei der Querung des Konrad-Adenauer-Ringes. Aufgrund der heutigen Bepflanzung ist eine Sichtbeziehung zwischen Fußgängern, die vom Gehweg auf die Dreiecksinsel queren wollen, und Kraftfahrern, die rechts in die Loburger Straße fahren, erst sehr spät möglich. Dies führt immer wieder zu Konflikten. Aufgrund der an dieser Stelle geplanten Lärmschutzwand ist eine unmittelbare Verbesserung der Sichtbeziehungen nicht möglich. In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW wird vorgeschlagen, die Rechtsabbiegespur vom Konrad-Adenauer-Ring (aus Richtung Norden) als Sperrfläche zu markieren und mittels Leitpfosten abzusperren. Die Rechtsabbieger fahren gemeinsam mit den geradeausfahrenden Fahrzeugen auf einer Fahrspur und biegen erst unmittelbar vor der Kreuzung über einen Ausfahrkeil in die Loburger Straße ein. Nach Auskunft des Verkehrsgutachters Dr. Bondzio (Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser) führt dies zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Verkehrsqualität. Die Sichtbeziehungen zu den Fußgängern werden dadurch jedoch wesentlich verbessert, da der Verkehr länger in der Fahrbahnmitte verbleibt und somit die wartenden Fußgänger eher wahrnehmen kann. Sollte es wieder Erwartungen zu Problemen im Verkehrsablauf kommen, kann der alte Zustand wiederhergestellt werden. Nach Ablauf einer ausreichend langen Testphase ist schließlich der komplette Rückbau der Abbiegespur vorgesehen.

Für die Loburger Straße zwischen Bushalteplatz und Konrad-Adenauer-Ring ist ein Tempolimit von 30 km/h vorgesehen.

Entlang des Konrad-Adenauer-Ringes bis in die Loburger Straße hinein ist eine Lärmschutzwand vorgesehen, wie dies bereits im Bebauungsplan zum Schutz der dahinter liegenden Wohnbebauung festgesetzt ist. Der Verlauf der südlichen Wand wurde im Eckbereich Loburger Straße/Konrad-Adenauer-Ring geringfügig gegenüber der Darstellung im Bebauungsplan geändert, um Platz für eine Bepflanzung mit Bäumen zu schaffen.

Im Blickpunkt **der anschließenden Diskussion** stand zunächst der Kreisverkehr, der nach dem Willen der Anlieger in der Mitte mit mindestens 4 Zentimetern aufgepflastert sein sollte. Dies sagte die Verwaltung zu. Geprüft werden muss demgegenüber noch, ob die Zufahrten zum Kreisverkehr jeweils aufgepflastert werden können. Mehrere Teilnehmer hatten Sorge, dass der Kreisverkehr sonst übersehen werden könnte bzw. zu schnell angefahren wird. Die Umsetzung dieser Anregung hänge, so Fachbereichsleiter Manteuffel, von der Entwässerungssituation sowie von den Höhenlagen ab und sei letztlich auch eine Kostenfrage. Dies wird die Verwaltung nun detailliert prüfen. Ansonsten stieß der Minikreisverkehr auf eine breite Zustimmung der Teilnehmer.

Angeregt wurde, die Baumscheiben nicht mit Winter-Linden, wie dies der Bebauungsplan vorsieht, sondern mit Rotdorn zu bepflanzen. Bereits in früheren Zeiten hätten diese Bäume an der Loburger Straße gestanden. Um hier zu einem Konsens zu kommen und eventuell eine Abweichung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu ermöglichen, soll die Art der Bepflanzung in der Loburger Straße im Zuge der Baumaßnahme mit den Anliegern in einem Extratermin besprochen werden.

Zwei Teilnehmer forderten, einen Radweg vom Ring bis zum künftigen Kreisverkehr anzulegen. Sie äußerten Bedenken, ob die Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn in Zukunft durch die Radfahrer akzeptiert werde. Nach Ihrer Ansicht werden die Radfahrer weiterhin die Gehwege benutzen. Dies führe bereits heute immer wieder zu Konflikten mit Personen

bzw. Fahrzeugen, die die Häuser/Grundstücke an der Loburger Straße verlassen. Die Verwaltung ist dagegen der Meinung, dass durch den Minikreisverkehr, durch die Markierung von Schutz- und Radfahrstreifen sowie durch die direkte Führung der Radfahrer über den Konrad-Adenauer-Ring das Fahren auf der Fahrbahn wesentlich attraktiver gegenüber dem Befahren der Gehwege werde. Uwe Manteuffel, Leiter des Fachbereiches Planung, Bauordnung, Verkehr, machte deutlich, dass der geltende Bebauungsplan einen Radweg an dieser Stelle u.a. wegen der Enge des Teilstückes nicht vorsehe. Die Verwaltung könne nur auf Grundlage der geltenden Pläne ihre Entwürfe vornehmen. Eine endgültige Entscheidung über diese Anregung bleibt den politischen Gremien vorbehalten.

Diskutiert wurde über die Frage, ob die Anlieger Beiträge für die Umgestaltung der Loburger Straße übernehmen müssen. Über die Aussagen hinaus, die die Vertreter der Verwaltung in der Versammlung machen konnten, kann an dieser Stelle festgehalten werden, dass die Anlieger der Loburger Straße für die Ausbaurkosten bzw. die Weiterführung der Lärmschutzwand nicht zahlen müssen.

Die Anlieger wiesen darauf hin, dass die Ampelanlage am Konrad-Adenauer-Ring veraltet sei und nicht mehr dem Stand der Technik entspreche. Dies wird als Anregung für den Verkehrsentwicklungsplan aufgegriffen und an das beauftragte Ingenieurbüro sowie an den Landesbetrieb Straßenbau als Baulastträger weitergeleitet. Der Vorsitzende der Nachbarschaft Loburger Straße machte deutlich, dass er eine komplette Sanierung der Loburger Straße im weiteren Verlauf bis zur Borkener Straße für dringend erforderlich hält.

Gegen 21:00 Uhr verabschiedete Uwe Manteuffel die Anwesenden und schloss die Veranstaltung.

Gez. Holger Ludorf