

Stellungnahme
zum Schreiben der Nachbarschaft „Am Stockkamp e.V.“ vom 26.03.2006
und
zum Schreiben der Nachbarschaft „Hengte“ vom 31.03.2006

Allgemeines / Informationsmöglichkeiten

Die von der Nachbarschaft angesprochenen Punkte sind seit Mitte vergangenen Jahres öffentlich bekannt. Es bestand ausreichend und umfassend Möglichkeit, sich über sämtliche Planungsschritte und Ergebnisse zu informieren. Sämtliche Unterlagen zum Verkehrsentwicklungsplan sind während des Planungsprozesses kontinuierlich im Internet veröffentlicht worden. Alle Beschlüsse, Vorlagen und Anlagen sind über das Ratsinformationssystem öffentlich zugänglich. Selbstverständlich haben auch die Mitarbeiter des FB Planung/Bauordnung und Verkehr jederzeit zu den Planungen Auskunft erteilt. Alle Unterlagen des Verkehrsentwicklungsplans wurden auf den verschiedenen Bürgerversammlungen ausführlich dargestellt. Die hier angesprochene Thematik ist bereits auf der Bürgerversammlung am 04.07.2005 von Anliegern aus dem Hengtegebiet angesprochen und in der Versammlung ausführlich diskutiert worden. Auf der Bürgerversammlung sind die Planungen erläutert worden. Die Anregungen und Bedenken sind im Protokoll der Bürgerversammlung festgehalten worden. Das Protokoll wurde wie alle Unterlagen im Internet veröffentlicht und ist Grundlage der Beschlussfassung zum Verkehrsentwicklungsplan gewesen. Auch in der Presse wurde regelmäßig über das Thema Verkehrsentwicklungsplan informiert.

Zu 1)

Es hat keine politischen Vorgaben für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes gegeben. Der Rat hat am 10.04.2003 die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans beschlossen und in Verbindung hiermit die Leistungsbeschreibung festgelegt. Auf Seite 8 unter Nr. 5 hier insbesondere Nr. 5.2.1 ist der Umfang der Maßnahmenuntersuchung wiedergegeben. Der Rat hat in der Leistungsbeschreibung die Lösungsansätze gerade offen gelassen und nicht vorgegeben. Bereits mit der Aufgabenstellung sind mehrere denkbare Lösungsansätze aufgezeigt worden. Mindestens diese Ansätze mussten vom Planer alternativ bewertet werden. Andererseits enthält die Leistungsbeschreibung keine Einschränkung auf diese Lösungsansätze. In der Sitzungsvorlage heißt es wörtlich:

„Die unter dem Punkt „Maßnahmenuntersuchung“ genannten Varianten sind als vorläufige Lösungsansätze zu verstehen. Der endgültige Umfang der Maßnahmenuntersuchung ergibt sich erst durch die Ergebnisse der Bestandsanalyse und –Bewertung sowie auf Grundlage des zu formulierenden Planungsleitbildes. Er wird maßgebend durch die beteiligten Arbeitskreise beeinflusst.“

Diese Offenheit bezogen auf die Lösungsansätze trifft auch auf das gesamte weitere Verfahren zu. Das Verfahren wurde gerade durch die Einbeziehung von

Arbeitskreisen so offen gestaltet, dass möglichst viele Anregungen im Planungsprozess aufgenommen werden konnten. Ausdrücklich wurde im Planungsprozess die Meinung der Bürger zum Verkehrsgeschehen abgefragt. Die Vielzahl der Anregungen zeigt das große Interesse an diesem Thema. Der Umgang mit diesen Anregungen ist offen und ausführlich im Verkehrsentwicklungsplan dargestellt.

Es ist natürlich erforderlich, dass der Rat nach Abschluss der Arbeiten durch das Planungsbüro den Verkehrsentwicklungsplan beschließt. Der Rat hat hierbei die Aufgabe, die vom Planer erarbeiteten Lösungsansätze zu bewerten und Prioritäten zu setzen. Dies hat allerdings mit Vorgaben für den Planer nichts zu tun, sondern stellt lediglich die notwendige politische Wertung der Ergebnisse dar. Der angesprochene Abschnitt auf Seite 25 des Verkehrsentwicklungsplanes bezieht sich allein auf die Anträge der Fraktionen, die diese im Rahmen der Beschlussfassung des Maßnahmenkataloges gestellt haben. Die Auswirkungen dieser Anträge sind ausführlich in der Anlage 13 (Spalte "Bemerkungen") dargestellt.

Zu 2)

Wetmarstraße / Seminarstraße und Basteiring sind in der Vergangenheit zu keinem Zeitpunkt Bestandteil des Vorbehaltsnetzes gewesen. Weder im Vorbehaltsnetz 1993 noch im Vorbehaltsnetz 2001 sind diese Straßenzüge enthalten. Wären die Straßenzüge im Vorbehaltsnetz, wäre eine Ausweisung als Tempo-30-Zone nicht möglich gewesen. Der Planer hat mit dem Hinweis auf den öffentlichen Nahverkehr klarstellen wollen, dass eine Verlegung des Busverkehrs aus diesem Bereich nicht gänzlich möglich ist. Alle Maßnahmen müssen daher auf die Führung der Buslinien Rücksicht nehmen. Dies bedeutet aber nicht, dass diese Strassen dann dem Vorbehaltsnetz zugeordnet werden müssen.

Zu 3)

In der Tat müssen die Maßnahmen Ladestraße und nordwestliche Innenstadt zusammen oder allenfalls im geringen zeitlichen Abstand realisiert werden. Dieser enge zeitliche Zusammenhang ist in den Planungen der Stadt auch beabsichtigt. Auch im Rahmen der Bürgeranhörung ist dies von der Verwaltung vorgetragen worden. Wie im Protokoll nachzulesen, wurde der maximale zeitliche Versatz mit 2 bis 3 Jahren angegeben. Entsprechend sind die Veranschlagungen im Haushalt 2006 und in der Finanzplanung erfolgt. Die Ladestraße ist im Haushaltsjahr 2007 vorgesehen, der Kreisverkehr Sökelandstraße für 2008 und der Kreisverkehr Dülmener Straße für 2009.

Generell ist zur Erforderlichkeit der Maßnahmen jedoch Folgendes festzustellen.

1. Die Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt dienen primär der Entlastung des Knotenpunktes Gerichtsring / Borkener Straße / Basteiring. Zurzeit ist dieser Knotenpunkt noch ausreichend leistungsfähig. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Entlastung dieses Knotenpunktes wird erforderlich, wenn der Verkehr – wie

prognostiziert – in Jahren ab 2010 deutlich zunehmen wird. Soweit nur die Entlastung des Knotenpunktes Gerichtsring beabsichtigt wird und keine weiteren städtebaulichen Veränderungen im Bereich Innenstadt und Bahnhof erfolgen, werden die Maßnahmen zur Verkehrslenkung in der nordwestlichen Innenstadt erst nach 2010 erforderlich.

2. Die Entwicklungsmaßnahme am Bahnhof alleine hat keine Auswirkungen auf den Knotenpunkt Gerichtsring. Die resultierende Verkehrszunahme alleine löst daher die Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt ebenfalls nicht aus. Die Entwicklungsmaßnahme setzt allerdings den Ausbau der Ladestraße voraus. Daher gilt in diesem Fall das unter Punkt 4 Gesagte.
3. Wird die Maßnahme zur Erweiterung Kupferpassage realisiert, ist die Entlastung des Knotenpunktes Gerichtsring sofort erforderlich. Dann sind auch die Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt erforderlich.
4. Unter Berücksichtigung der Ausführungen unter Punkt 1 ist es bei einer vorgezogenen Umsetzung der Maßnahmen in der nord-westlichen Innenstadt nicht zwingend erforderlich, die Lichtsignalanlage unmittelbar anzupassen. In diesem Fall kann es sinnvoll sein, dies zusammen mit der Maßnahme Ladestraße umzusetzen. Dann können in einem Zug sämtliche Schaltungen der Lichtzeitanlagen zwischen Dülmener Straße und Gerichtsring angepasst werden. Wird die Maßnahme nordwestliche Innenstadt vorgezogen, ist noch abzuwägen, ob die Anpassung der Lichtsignalsteuerung am Gerichtsring als vorgezogene Maßnahme gleichzeitig oder später mit der Maßnahme Ladestrasse erfolgt.
5. Eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen nordwestliche Innenstadt ist dann erforderlich, wenn eine Entlastung des Bereichs Basteiring / Marienring / Kapuzinerstraße / Hohe Lucht vom Durchgangsverkehr zeitnah erreicht werden soll.

Die Maßnahmen der nordwestlichen Innenstadt können rein fachlich jedenfalls vor und unabhängig von der Maßnahme Ladestraße umgesetzt werden. Eine zeitgleiche Realisierung haben die Planer nicht gefordert. Aus Zweckmäßigkeitserüberlegungen sollte allerdings der Abstand zwischen den Maßnahmen 5 Jahre, besser jedoch die oben bereits angegebenen 2 bis 3 Jahre nicht überschreiten.

Es ist Aufgabe der Politik, eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen. Dies ist Rahmen der Beschlüsse zum Verkehrsentwicklungsplan sowie in den Haushaltsberatungen geschehen. Der Rat hat mit der jetzt vorgenommenen zeitlichen Reihenfolge die Anregungen aus der 2. Bürgerversammlung aufgegriffen. Dort wurde von vielen der Anwesenden eine zügige Umsetzung der Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt gefordert.

Zu 4)

Die Planer haben detailliert dargestellt, wohin sich der verdrängte Durchgangsverkehr verlagern wird. (VEP, Teil 2 Punkt 5.9 und Anlage P 7) Insbesondere der Konrad-Adenauer-Ring nördlich der Borkener Straße und die

Holtwicker Straße werden nach Sperrungen in der nord-westlichen Innenstadt den zusätzlichen Verkehr übernehmen. Der überwiegende Rest wird sich auf den südlichen Teil des Inneren Rings, d. h. Friedrich-Ebert-Straße / Alte Münsterstraße / Bahnhofstraße / Wiesenstraße / Sökelandstraße verlagern. Die Differenz zwischen dem Prognosenullfall und dem Prognosefall Planungskonzept beträgt für die Hengtestraße rd. 400 Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Verkehr, der nicht mehr die Fahrtbeziehung Hengtering / Wetmarstraße bzw. Hengtering / Seminarstraße / Basteiring nutzen kann. Durchgangsverkehr in nennenswertem Umfang ist hier nicht enthalten. Dies beschreibt der Planer sehr deutlich auf Seite 39 des VEP. Der Mehrverkehr resultiert demnach nur zu einem geringen Teil aus dem verdrängten Durchgangsverkehr. Vielmehr hat ein Großteil des Mehrverkehrs Quelle oder Ziel im Hengtegebiet. Durch die Durchfahrtssperren in der Wetmarstraße und im Basteiring orientiert sich dieser Verkehr neu (siehe auch zu Punkt 5).

Die zitierten Ausführungen der Planer zu Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Hengtestraße (VEP Teil II, Seite 28) belegen keinesfalls, dass nach Ansicht der Planer eine Verbindung zwischen Borkener Strasse und Holtwicker Strasse über Hengtestrasse / Buchholzweg ohne Alternative nötig ist. Selbstverständlich wäre die direkte Verbindung zwischen Borkener Strasse und Holtwicker Strasse, wie sie die Trasse des bisher geplanten Teilstücks des Inneren Rings darstellt, wünschenswert und rein verkehrlich die beste Lösung. Es gibt natürlich einen gewissen Verkehrsbedarf auf dieser Relation. Nach Ansicht der Planer stehen mit den Umgehungsstrassen und dem südlichen Inneren Ring allerdings ausreichend leistungsfähige Alternativen zur Verfügung. Nötig, weil planerisch ohne Alternative, ist die Verbindung daher nicht! Es ist Aufgabe der Verkehrsplanung, den potentiellen Durchgangsverkehr durch geeignete verkehrlenkende Maßnahmen aus diesem Wohngebiet heraus zu halten. In welchem Umfang der Durchgangsverkehr die Verbindung ohne solche Maßnahmen nutzen wird, lässt sich zwar im Rahmen eines Verkehrsmodells berechnen. Die Ergebnisse sind nach Aussage des Planers aber wenig belastbar, da die Realität stark durch das sehr individuelle Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers beeinflusst wird. Daher schlägt der Planer für die Hengtestrasse ein mehrstufiges Verfahren vor. Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann zunächst die ohnehin weitgehend unattraktive Führung in ihrer Akzeptanz weiter reduziert werden, um gebietsfremden Verkehr aus diesem Bereich herauszuhalten.

Zu 5)

Die Mehrbelastung auf der Hengtestraße und im Buchholzweg ergibt sich zum weit überwiegenden Teil durch eine Neuorientierung des Quell- und Zielverkehrs da die Anbindungen im Bereich der Wetmarstraße und in der Beziehung Basteiring / Seminarstraße / Hengtering nicht mehr verfügbar sind. Dies führt zu Verlagerungen des bisher über diese Beziehungen das Hengtegebiet erreichenden Ziel- und Quellverkehrs auf die Hengtestraße einerseits und den Bereich Buchholzweg respektive Hölkers Kamp andererseits.

Die Planer relativieren ihre Aussagen durch die zitierte Äußerung keineswegs. Vielmehr wird durch die Aussage gerade begründet, dass durch die

Durchfahrtsperren Wetmarstraße und Basteiring eine Umlagerung des Ziel- und Quellverkehrs auf Hengtestraße und insbesondere Buchholzweg stattfindet.

Im Rahmen der Analyse ist eine umfassende Untersuchung der Fahrtbeziehungen im Bereich der nordwestlichen Innenstadt erfolgt. Auskunft darüber geben die Anlagen A 7 a) bis e) zum Teil I des Verkehrsentwicklungsplanes. Zweidrittel des gesamten Durchgangsverkehrs in diesem Bereich betrifft die Fahrtbeziehungen Viehtr / Viehstraße Gerichtsring / Borkener Straße bzw. die Gegenrichtung. Für die Fahrtbeziehung ist ein Umweg über den Buchholzweg oder Hölkers Kamp vollkommen unattraktiv und uninteressant. Nur ein Drittel des Durchgangsverkehrs betrifft die Fahrtbeziehung Gerichtsring / Wetmarstraße bzw. umgekehrt. Auch für den überwiegenden Teil dieser Fahrten ist ein Umweg über Hengtestraße / Buchholzweg oder Hölkers Kamp unattraktiv. Wie oben beschrieben lassen sich im Rahmen einer Modellberechnung keine genügend genauen Aussagen treffen, in welchem Umfang der Durchgangsverkehr die Verbindung Hengtestraße / Buchholzweg nutzen wird. Gerade aus diesem Grund hat der Planer eine schrittweise Umsetzung der Maßnahme empfohlen. Sollte der unattraktive Umweg über Hengtestraße / Buchholzweg dennoch stärker genutzt werden als erwartet, sind zunächst weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen. Die schrittweise Umsetzung soll jeweils durch eine Nachuntersuchung begleitet werden. Nur wenn diese Maßnahmen nicht ausreichen sollten, ist als letzter möglicher Schritt die Sperrung der Hengtestraße vorgesehen. Die Mehrbelastung im Buchholzweg ist jedenfalls nicht auf Durchgangsverkehr zurückzuführen, sondern alleine auf Ziel- und Quellverkehr des Hengtegebietes, der statt der Wetmarstraße künftig den Buchholzweg oder alternativ / zusätzlich den Hölkers Kamp nutzen würde.

Zu 6)

Hier gilt das Gleiche, was bereits weiter oben beschrieben wurde: Kleinräumige Prognosen des Verkehrsverhaltens im Bereich des Hengtegebietes selber sind wenig sinnvoll. Die Genauigkeit solcher kleinräumiger Berechnungsmodelle ist gering. Daher hat der Planer den gesamten Ziel- und Quellverkehr des Hengtegebietes in Richtung Holtwicker Straße zunächst dem Buchholzweg zugeordnet. Bei Öffnung des Hölkers Kamp würde sich die Belastung im Bereich des Buchholzweges entsprechend reduzieren.

Der Feldweg ist wegen des Ausbauszustandes zur Aufnahme von Ziel- und Quellverkehr des Hengtegebiets ungeeignet. Die Befahrbarkeit müsste ggfls. durch weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen weiter eingeschränkt werden.

Da eine kleinräumige Prognoserechnung wie oben dargestellt problematisch ist, wurde vom Planer eine schrittweise Umsetzung der Maßnahme (Verkehrsversuch) mit Wirkungsmessung vorgeschlagen.

Der Kindergarten der ev. Kirchengemeinde wäre im Falle einer Öffnung des Hölkers Kamp nicht wesentlich betroffen, da der Zugang von der Hengtestraße / Kreienkamp erfolgt. Zum Hölkers Kamp hin besitzt das Gelände keine Zugänge. Die notwendigen Parkplätze befinden sich auf der Hengtestraße nördlich der Einmündung Hölkers Kamp. In diesem Bereich ist nicht mit einer Zunahme des

Verkehrs zu rechnen. Die Verkehrsmengen würden bei Öffnung des Hölkers Kamp im Übrigen die in Anliegerstraßen üblichen Werte nicht überschreiten, da es sich um Ziel- und Quellverkehr des Gebietes handelt.

Zu 7)

Berechtigt ist der Einwand, dass die Anbindung in Richtung Osten (Holtwicker Straße) über den Buchholzweg oder den Hölkers Kamp nicht die gleiche verkehrliche Qualität aufweist wie die jetzt vorhandene Anbindung über die Wetmarstraße. Dieser von den Anliegern zu Recht vorgebrachte Punkt ist im weiteren Verfahren im Detail zu prüfen. Im Rahmen der detaillierten Maßnahmenplanung wäre auch eine Alternative mit Beibehaltung der Zufahrtsmöglichkeit in die Wetmarstraße aufzuzeigen. Es muss aber dafür gesorgt werden, dass die dann für den Durchgangsverkehr wieder attraktivere Strecke Basteiring / Seminarstraße / Wetmarstraße bzw. Hengtestraße / Hengtering / Wetmarstraße durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen unterbunden wird. Soweit es sich dabei um reine Beschilderungen handelt ist eine Abwägung der Wirksamkeit der Maßnahmen erforderlich.

Zu 8)

Nur in dem Fall, wenn es tatsächlich zu einer Sperrung der Hengtestraße im Bereich Feldweg / Buchholzweg kommen würde, ergeben sich Umwege aus dem Hengtegebiet in die Innenstadt oder zu anderen Fahrtzielen. Ansonsten bleibt die Anbindung über Hengtestraße / Basteiring / Buchholzweg ohne gravierende Wegeverlängerungen für das Hengtegebiet möglich. Größere Wegelängen ergeben sich nur für Teilbereiche der Wetmarstraße in Beziehung auf bestimmte Ziele in der westlichen Innenstadt wie beispielsweise die Kupferpassage. In Bezug auf die sonstigen Ziele (z. B. E-Center, Bahnhof, Dülmener Straße) ergeben sich nur geringe Mehrwege und Fahrtzeitverlängerungen.

Die Sperrung der Hengtestraße wird von den Antragstellern als unvermeidlich dargestellt. Dies ist nicht begründet. Wie bereits oben dargestellt, ist die sich dann ergebende Fahrtbeziehung Borkener Strasse / Hengtestraße / Buchholzweg / Holtwicker Straße für den größten Teil des heutigen Durchgangsverkehrs im Bereich der nordwestlichen Innenstadt völlig uninteressant. Sollte daher wider Erwarten noch ein geringer Anteil Durchgangsverkehr auf der Hengtestraße nach Durchführung der Maßnahmen festgestellt werden, wäre abzuwägen, ob diese geringen Mengen des Durchgangsverkehrs tatsächlich eine Sperrung der Hengtestraße rechtfertigen.

Aus Gründen der planerischen Vorsorge wurde dieser Fall jedoch in die Überlegungen mit einbezogen. Um die Erreichbarkeit des Lebensmittelgeschäftes auch in diesem Fall gewährleisten zu können, soll nach Vorstellungen des Planers eine eventuelle Sperrung in Höhe des Geschäftes erfolgen, damit die Erreichbarkeit sowohl von Süden als auch von Norden weiter gegeben ist. Unbestritten ist die jetzige Zufahrtssituation über die Wetmarstraße für den Standort mit Vorteilen verbunden. Sollte eine Öffnung der Wetmarstraße erwogen werden, wäre dieser Punkt sicher besser zu lösen.

Die geschilderten Auswirkungen auf den Kindergarten sind – wie oben dargestellt – nicht nachvollziehbar. Es bleibt auch weiterhin eine kurze Anbindung an das Hauptstraßennetz bestehen. Sowohl über die Verbindung Buchholzweg / Hengtestraße als auch über den Hölkers Kamp ist der Kindergarten gut erreichbar.

Wie bereits oben dargestellt, sind neben dem Grunderwerb auch die kompletten Maßnahmen Ladestraße und Kreisverkehre in der Finanzplanung für die Jahre 2007, 2008 und 2009 eingeplant. In dem als Satzung beschlossenen Haushaltsplan ist daher gerade der gewünschte enge zeitliche Zusammenhang bereits berücksichtigt. Bei Realisierung des Bahnprojektes müssen der Ausbau der Ladestraße und die Kreisverkehrsverbindungen vor Inbetriebnahme des Einzelhandelsvorhabens fertig gestellt werden. Je nach geplanter Fertigstellung des Einzelhandelsvorhabens wird der Investor die Maßnahmen Ladestraße vorfinanzieren.

Den Vertretern der Nachbarschaft „Am Stockkamp“ und weiteren Vertretern von Nachbarschaften aus dem Gebiet Hengte wurde am 14.03.2006 bereits umfassend dargestellt, dass die im Haushaltsplan 2006 vorgesehenen Maßnahmen für die Verkehrslenkung in der nordwestlichen Innenstadt bzgl. Art und Umfang der Ausführung noch eines Beschlusses durch den Rat der Stadt Coesfeld bedürfen. In diesem Gespräch wurde auch die Begründung der prognostizierten Verkehrszunahme von 22% ausführlich erläutert. Es wurde dargestellt, dass sich die ebenfalls erwähnten 6% Verkehrszunahme ausschließlich auf die allgemeine Zunahme des PKW Verkehrs bis 2020 beziehen, für die Prognose Coesfeld aber eine Vielzahl anderer Faktoren mit berücksichtigt werden müssen. Daher ist es nicht verständlich, dass dieser Punkt nun im Schreiben vom 26.03.2006 nochmals aufgeführt wird. Die Erläuterungen finden sich im VEP, Teil 2, Nr. 2.1 bis 2.6, S 5 bis 11. Weitere detaillierte Darstellungen sind in den Unterlagen zum VEP im Internet unter „Ergebnisse / Verkehrsprognose / Verkehrsprognose 2020 / Ergebnisse der Verkehrsprognose, Folie 12“ enthalten. Anhand dieser Unterlagen wurde die Prognose auf der Bürgerversammlung am 04.07.2005 ausführlich dargestellt.

Am 14.03.2006 wurde außerdem erläutert, dass vor Beschluss über diese Maßnahmen eine Bürgeranhörung erfolgt. Damit ist die am Schluss des Schreibens geäußerte Befürchtung, es würden vor einer Ratsentscheidung Fakten zur Sperrung der nordwestlichen Innenstadt geschaffen, gegenstandslos.

Kopie für die im Rat der Stadt Coesfeld vertretenden Fraktionen