

Nachbarschaft am Stockkamp e.V.

Ingrid Gredig, Vorsitzende
Hengtestraße 81 48653 Coesfeld

Stadt Coesfeld
Der Bürgermeister
Heinz Öhmann
-persönlich-
Rathaus
48653 Coesfeld

Coesfeld 19.04.2006

Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Coesfeld (VEP)
Ihr Schreiben vom 6.4.2006

Sehr geehrter Herr Öhmann,

Ihr Schreiben vom 6.4.2006, laut Poststempel abgeschickt am 13.4.2006, haben wir am 15.4.2006 erhalten.

Zu der Stellungnahme an den Rat erlauben wir uns einige Bemerkungen, die wir morgen auch den Fraktionen und der Presse zuleiten.

Die Thematik ist mit den Anliegern des Hengtegebietes in der Bürgerversammlung am 4.7.2005 nicht ausführlich besprochen worden.

Nach Erinnerung der dort Anwesenden sind unsere Argumente weder von den Planern, noch von Ihrem Beigeordneten Backes, geschweige denn von Ihnen sachlich diskutiert worden. Sie sind nur wortreich abgewiegelt worden.

Zu 1)

Die bezeichneten Ratsvorlagen liegen uns nicht vor.

Auch jetzt wird nur darauf hingewiesen, daß z.B. unter einem Punkt „Maßnahmeuntersuchungen“ nur vorläufige Lösungsansätze zu verstehen sein sollen. Welche?

Tatsache ist, daß die von Rat beschlossenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nach Anlage A 02a des VEP als gegeben anzusehen waren.

Darin waren auch die für die jetzigen Sperrungen vorgesehenen Straßen aufgeführt. Ist das keine Vorgabe?

Die Aussagen auf Seite 25 VEP Teil 2 sollen sich angeblich nur auf Anträge von Fraktionen beziehen und in einer offensichtlich nicht dem VEP beiliegenden Anlage 13 „Bemerkungen“ aufgelistet sein.

Es wäre im Hinblick auf die gerade in diesem Abschnitt sehr betonte Offenheit des Verfahrens redlich gewesen, diese „Bemerkungen“ auch uns zugänglich zu machen.

Zu 2)

Unter Ziff.4.1.1 VEP Teil 1 (S. 24 ff) bezeichnen die Planer das Hauptstraßennetz als Vorbehaltsnetz. Sie definieren ferner eine Reihe von Straßen als solche mit Hauptstraßencharakter (Vorbehaltsnetz), wobei sie auch feststellen, daß einige dieser Straßen nicht über den für solche Hauptstraßen erforderlichen Ausbau verfügen.

Aufgezählt werden dort in dieser Reihenfolge:

Basteiring, Große Viehstraße, Hohe Lucht, Kapuzinerstraße, Kleine Viehstraße, Marienring, Münsterstraße, Pumpengasse.

Die Ausweisung einer Zone 30 ist unbestritten bei einer Straße des Vorbehaltsnetzes nicht zulässig (§ 45, 1c Straßenverkehrsordnung). Die trotzdem vorgenommene Ausweisung der Zone 30 ist allerdings nicht der zwingende Beweis dafür, daß die betreffende Straße nicht zum Vorbehaltsnetz gehören kann.

Zu 3)

Leider stehen uns nur die Daten des Haushaltsentwurfes 2006 zu Verfügung. Uns ist nicht bekannt, ob es vor dem Satzungsbeschluß zu den hier relevanten Punkten noch Änderungen gegeben hat.

Nach der Finanzplanung laut Haushaltsentwurf 2006 sind demnach vorgesehen:

Baukosten Ladestraße	ab 2007	570.000 €
Kreisverkehr Ladestraße/ Dülmener Straße- <u>Grunderwerb</u>	ab 2009	20.000 €
Kreisverkehr Sökelandstraße/ Ladestraße – <u>Grunderwerb</u>	ab 2008	20.000 €

Für uns ist es nicht nachvollziehbar, daß der Grunderwerb für die Anbindung der Ladestraße an das vorhandene Straßennetz erst ein bis 2 Jahre nach dem Ausbau der Straße erfolgen soll.

Ferner ist es für uns nicht nachvollziehbar, daß die Ausbauten der beiden sicher zwingend notwendigen Kreisverkehre erst einige Jahre nach Fertigstellung der Ladestraße und dann auch ohne Haushaltsmittel vorgenommen werden können. Im Haushaltsplanentwurf 2006 und der Finanzplanung haben wir keine entsprechenden Haushaltsansätze gefunden.

Hinzu kommt, daß diese Ausbauten erst nötig werden, wenn rechtlich und tatsächlich der Bau des Einkaufszentrums Bahnquartier gesichert ist.

Wir können uns keine verantwortliche Stadtplanung vorstellen, die diese Maßnahme der Bebauung des Postbereiches in der Innenstadt vorzieht.

Zu 3.1)

Wir stimmen den Ausführungen grundsätzlich zu. Die Prognose zum Verkehrsaufkommen 2010, ohne Bau des Postareals, zweifeln wir weiterhin deutlich an.

Zu 3.2)

Auch hier stimmen wir weitgehend zu.

Die vom Verfasser gemachte Aussage macht allerdings in sehr klarer Weise deutlich, daß die angedachte Bebauung des Bahnhofsbereiches die Innenstadt nicht attraktiver machen wird.

Wo kein Verkehr fließen wird, werden auch keine Menschen sein.

Daher darf es nur Ziel einer verantwortlichen Stadtplanung sein, erst die Innenstadtbebauung und danach die Bebauung am Bahnhof zu planen und zu genehmigen.

Zu 3.3)

Wann wird Erweiterung der Kupferpassage mit den verkehrlichen Auswirkungen realisiert?

Wann also werden Maßnahmen überhaupt nötig?

Zu 3.4)

Ob und wann die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Gerichtsring optimiert wird, ist nicht Gegenstand dieser Erörterungen.

Zu 3.5)

Wir bedanken uns für die klare Aussage, daß aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in der Innenstadt die beabsichtigten Sperrungen zumindest **vor** einer Bebauung des Postareals keinesfalls erforderlich sind.

Zu 3 letzter Absatz)

Richtig ist, daß in der bezeichneten Bürgerversammlung viele Bewohner der jetzt zur Sperrung vorgesehenen Straßen zugegen waren, zahlenmäßig deutlich mehr, als andere. Kaum ein Bürger, der nicht mit der Thematik intensiv befasst war, konnte seinerzeit die Bedeutung dieser Bürgerversammlung ausreichend erkennen und einschätzen.

Nun in der Stellungnahme für den Rat wesentlich darauf abzustellen, diese zufällig größere Zahl der Anwesenheit von persönlich Betroffenen habe die Planungen für die Gesamtstadt dergestalt beeinflusst, ist nicht verständlich.

Zu 4)

Die Planer haben behauptet, daß sich der Verkehr in der von ihnen gewünschten Form verlagern wird. Sie haben es aber im VEP nicht nachvollziehbar begründet. Sie haben ferner behauptet, der zu erwartende Mehrverkehr Richtung Holtwicker Straße sei fast ausschließlich Quell- und Zielverkehr aus dem Hengtegebiet. Auch das ist nicht belegt.

Wertet man diese Aussage allerdings so, daß die Planer gesichert davon ausgehen, die Hengtestraße spätestens nach Ablauf von zwei Jahren Verkehrsversuch nach Sperrung der n-w-Innenstadt zu sperren, muss sich der Quell- und Zielverkehrs zwangsläufig in Richtung auf die Prognose ändern.

Wenn man also diese eher versteckte Aussagen des VEP richtig versteht, erkennt man klar und deutlich, daß sich der verdrängte Verkehr zwischen Holtwicker Straße und Innenstadt andere Wege suchen wird, als die Umwege über den Konrad-Adenauer-Ring oder über den südlichen Teil des inneren Ringes.

Warum plant man im VEP dieses zu erwartende Verhalten der Autofahrer nicht in Form von denkbaren, möglicherweise auch langfristigen Alternativen?

Warum verlangen die Planer für das Hengtegebiet nachgehende Beobachtungen und Zählungen als Verkehrsversuche?

Sie verlangen diese nachgehenden Planungen, weil sie tatsächlich selbst nicht glauben, daß die Verbindung Holtwicker Straße - Borkener Straße nicht zumindest von Ortskundigen gesucht und genutzt wird.

Nur der absolut „kopfgesteuerte“ ortskundige Autofahrer wird möglicherweise einen längeren Weg über große, ausgebaute Straße in Kauf nehmen, um eventuell schneller und bequemer von A nach B zu gelangen, als durch Wohngebiete zu fahren. Das ist bekanntlich die Minderheit.

Alle anderen Autofahrer suchen den „gefühlsmäßig“ kürzeren Weg.

Das ist die wie auch immer ausgestaltete kurze Verbindung zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße unter Nutzung der Hengtestraße, über die man dann auch die Innenstadt wieder erreichen kann.

Nicht zuletzt in diesem, auch den Planern ganz sicher vorliegenden Wissen, haben diese vorgeschlagen, den sich zwangsläufig bildenden Verkehr durch immer mehr zu schaffende Unattraktivitäten noch weiter zu verdrängen.

Das ist keine Planung, das ist das Prinzip Versuch und Irrtum.

Interessanterweise wird das auch in der Stellungnahme unter Punkt „zu 6)“ dritter Absatz vom Verfasser der Stellungnahme so gesehen.

Zu 5)

Wenn hier erneut versucht wird darzustellen, daß es den verdrängten Verkehr nicht in die angegebenen Gebiete ziehen wird, so ist das nicht nachvollziehbar.

Die Basisdaten der hier angezogenen Untersuchungen zu den Fahrbeziehungen liefern laut VEP Teil 1 ganze 700 ausgefüllte Fragebögen.

Von rd. 36.000 Einwohnern sind somit lt. VEP Teil 1 Seite 11 lediglich 4.9 % in die Untersuchungen einbezogen worden.

Natürlich kann man daraus Schlüsse ziehen. Deren Realitätsnähe dürfte aber erheblichen Zweifeln auszusetzen sein.

Die im VEP genannten überregionalen Studien, etwa die Shell-Studie, erscheinen uns deutlich aussagefähiger, als die unbegründeten und nicht belegten Prognosen zu den auf einer extrem schmalen Datenbasis beruhenden Fahrbeziehungen.

Zu 6)

Offensichtlich übersieht der Verfasser der Stellungnahme die grundsätzliche Beeinträchtigung des einzigen evangelischen Kindergartens in Coesfeld und fokussiert sich nur auf den Hauseingang und die Parkplätze.

Es gibt in der Tat auch zum Hölkers Kamp eine Zuwegung zum Kindergarten!

Tatsache ist, daß sowohl eine Zunahme des Kfz-Verkehrs in der unmittelbaren Umgebung, als auch eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des Kindergartens diesen in seiner Existenz erheblich bedrohen wird, abgesehen von der demografischen Entwicklung, die auch vor Coesfeld nicht halt macht.

Zu 7)

Gerne und dankbar nehmen wir zur Kenntnis, daß der Verfasser der Stellungnahme die Notwendigkeit einer Verkehrsverbindung zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße erstmals dem Grunde nach akzeptiert.

Das zeigt deutlich, daß die von uns angegriffene Planung „Sperrung der nord-westlichen Innenstadt“ tatsächlich nicht zwingend ist, wie immer wieder auch in der Stellungnahme an anderen Orten fälschlicherweise behauptet wird.

Es ist also nicht nur erneut über das **wie** der Planungen nachzudenken, sondern zwingend auch über das **ob** und ebenso zwingend dann über das **wann** der Ausführung.

Zu 8)

Neben einigen Zugeständnissen an verlängerte Fahrwege (Umwelt!!) wird erneut behauptet, die vorgesehene Sperrung der Hengtestraße sei nicht relevant.

Allein die eigenen Aussagen des Verfassers der Stellungnahme (siehe oben) widerlegen diese Behauptung.

Die für alle Beteiligten absolut neue Behauptung, daß die Sperrung der Hengte Straße jetzt unmittelbar vor dem Geschäft Strohbund erfolgen soll, kann nicht wirklich gemeint und durchdacht sein.

Sie übersieht die zumindest für Ortskundige mögliche Umfahrung (ca. 200 m) einer solchen Sperrung über Hengtekamp, Stockkamp, Thiemanns Kuhle.

Sie entspricht auch nicht den Vorgaben des veröffentlichten VEP.

Die erneuten Aussagen zur Erreichbarkeit des Kindergartens entsprechen in keiner Weise den Fakten.

Mit dem PKW ist der Kindergarten nach einer Sperrung der Hengtestraße nur noch über die Holtwicker Straße erreichbar. Hier von einer guten Erreichbarkeit über das Hauptstraßennetz zu sprechen ist realitätsfern.

Zum Gespräch am 14.3.06

Falsch ist, uns sei erläutert worden, die Ausführung der Maßnahmen zur Sperrung der nord-westlichen Innenstadt bedürfe noch eines Ratsbeschlusses.

Richtig ist, daß uns dargelegt wurde, die **Form** der Ausführung bedürfe noch eines Ratsbeschlusses und dazu würde es auch noch eine Bürgerbeteiligung geben.

Die Maßnahme selbst sei unstreitig beschlossen, wurde durch den Beigeordneten Backes festgestellt.

Richtig ist, daß der prognostizierte Verkehrszuwachs von 22 % in Coesfeld von den Beteiligten Bürgern erheblich angezweifelt wurde,

Falsch ist, daß die unverständlichen Zahlen verständlich erklärt oder gar nachgewiesen wurden. Die Verwaltung hatte sie nicht greifbar!

Auch die für Coesfeld offensichtlich so anderen Parameter, als sonst in Deutschland, konnten weder genannt, noch erläutert werden. Die Vertreter der Verwaltung waren darauf nicht vorbereitet!

Wenn jetzt auf den VEP Teil 2 Ziffern 2.1 bis 2.6 verwiesen wird, so wird auch dort nicht erklärt, wie man gerade in Coesfeld zu dieser gegenüber allen anderen Städten in Deutschland so überraschenden Zahl von 24% (steht dort!) Verkehrszuwachs kommt.

Die bemühte demografische Entwicklung kann nicht der Grund dieser extrem außergewöhnlichen Verkehrszunahme sein, denn schon jetzt verfügen lt. VEP Teil 1 rd. 81 % der ab 6 (!) Jahre alten Einwohner täglich über einen PKW.

Die widersprüchlichen Zahlen wurden gerade nicht erläutert.

Wir stellen zusammenfassend fest, daß keiner der von uns vorgebrachten Punkte nach den Ausführungen des Bürgermeisters vom 6.4.2006 an Bedeutung verloren hat.

Wir stellen erfreut fest, daß trotz einer Reihe von Widersprüchen in dem Schriftsatz grundsätzlich durch den Verfasser anerkannt wird, daß die Sperrung der nord-westlichen Innenstadt in der vorgesehenen Art und Weise zumindest noch nicht notwendig ist.

Wir stellen gerne fest, daß der Verfasser der städtischen Stellungnahme erstmals anerkennt, die im VEP für diesen Bereich vorgesehenen Maßnahmen bedürfen zumindest in einigen Bereichen einer erneuten Überprüfung.

Das bedeutet für uns:

Der VEP bedarf für den Bereich der nord-westlichen Innenstadt der im Bürgerbegehren geforderten Überplanung mit Bürgerbeteiligung und Ratsbeschuß über das **ob**, das **wie** und das **wann**.

Die für 2006 vorgesehenen Maßnahmen sind zunächst zu stoppen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand