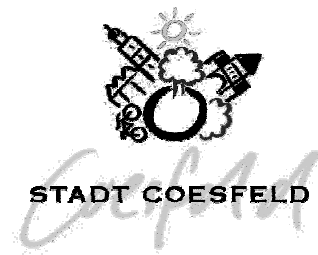


Fachbereiche 60 und 70



01.06.2006

Wiederherstellung des Kalksbecker Weges zwischen Druffels Weg und Am Wietkamp: Radweg, Gehweg, Parkstreifen

Protokoll zur Bürgerversammlung am 31.05.2006 von 19.00 Uhr bis 20.30 Uhr.

Teilnehmer:

lt. beiliegender Liste,
von der Stadt Coesfeld: Uwe Dickmanns (Fachbereich 70)
Uwe Manteuffel (Fachbereich 60)
Holger Ludorf (Fachbereich 60)

Uwe Manteuffel begrüßte die Teilnehmer und eröffnete die Versammlung. Anschließend stellte Holger Ludorf die Planung für die Wiederherstellung des Kalksbecker Weges vor und erläuterte die Gründe, die zu dieser Planung geführt haben. Da die Planung an anderer Stelle bereits mehrfach ausführlich beschrieben wurde, soll an dieser Stelle auf eine Darstellung verzichtet werden.

Herr Dickmanns fasste kurz den weiteren Verfahrens- und Bauablauf zusammen. In den nächsten Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen sowie des Rates soll die Planung vorberaten bzw. beschlossen werden. Anschließend wird die Maßnahme ausgeschrieben. Die Stadtwerke benötigen für das Verlegen einer 10 KV-Stromleitung auf der südlichen Seite im Bereich des Geh- bzw. Radweges einen Vorlauf von ca. 6 Wochen. Mit einem Baubeginn ist daher in der zweiten Septemberhälfte zu rechnen. Die Baukosten werden ca. 200.000 € betragen. Schließlich sprach Herr Dickmanns noch einen Detailpunkt an: Über die reine Wiederherstellung der Nebenanlagen hinaus soll die Schwarzdecke im Einmündungsbereich Birkenweg erneuert werden.

In der anschließenden Diskussion wurden die folgenden Themen angesprochen:

1. Baumstandorte – Entfernen der Bäume

Von einer Teilnehmerin wurde angeregt, insbesondere die prägenden und gesunden Bäume auf der Südseite zu erhalten. Von den Vertretern der Verwaltung wurde die Problematik noch einmal erläutert. Insbesondere wurde die problematische Höhensituation dargestellt. Gegebenenfalls einzubauende Wurzelbrücken müssten oberhalb der vorhandenen Wurzeln eingebaut werden, so dass der Gehweg insgesamt um mindestens 20 cm angehoben werden müsste. Insbesondere im Bereich des Radweges zum Fahrbahnrand hin ist dies unmöglich. Insgesamt wurden die Argumente der Verwaltung sowie die bestehenden Sachzwänge durch die Teilnehmer nach der Diskussion anerkannt und bestätigt.

Angefragt wurde, warum keine Bäume im südlichen Parkstreifen (analog zur Nordseite) gepflanzt werden. Herr Dickmanns nannte hierfür zwei Gründe: Zum einen ist es durch die Vielzahl der privaten Grundstückszufahrten kaum möglich, Baumstandorte in vernünftiger

Anzahl und Anordnung vorzusehen. Zum anderen liegen auch im Parkstreifen Leitungen, die eine Anpflanzung unmöglich machen.

2. Breite der Gehwege

Kritisiert wurde die Breite der Gehwege. Diese sind zwischen 1,50 m und 1,65 m breit. Dies reiche nicht aus, wenn sich zwei Rollstühle begegnen. In den Bereichen, in denen der Gehweg unmittelbar an den Radweg grenzt, kann der Gehweg nur auf Kosten des Radweges verbreitert werden. Dies führt insbesondere neben den Parkstreifen zu einem erhöhten Gefahrenpotential. Die Verwaltung war sich mit den übrigen Teilnehmern einig, dass hier die Sicherheit der Radfahrer gegenüber einem Komfortgewinn für Fußgänger (und Rollstuhlfahrer) Vorrang besitzt. Anzustreben ist dagegen eine Verbreiterung des Gehweges vor dem Kirchgrundstück. Da der Gehweg hier separat verläuft, können Fußgänger und Rollstuhlfahrer nicht auf den benachbarten Radweg ausweichen. Wenn es die örtlichen Begebenheiten zulassen, soll hier der Gehweg mit einer Breite von ca. 1,70 m ausgebaut werden.

3. Querneigung der Gehwege

Die Querneigung der Gehwege sollte nicht zu groß sein. Als negatives Beispiel wurden die Gehwege am Druffels Weg genannt. Herr Dickmanns erläuterte, dass es im Kalksbecker Weg keine Zwänge gibt, die eine erhöhte Querneigung erforderlich machen. Daher wird sich die Querneigung im üblichen Rahmen bewegen.

4. Überleitung des Radwegendes – Führung der Radfahrer in Richtung Maria-Frieden-Schule

Ausführlich diskutiert wurde die Überleitung des Radwegendes im Einmündungsbereich Am Wietkamp. Hier sorgt ein in die Fahrbahn gezogener Hochbord dafür, dass die Radfahrer im Schutz dieses Hochbordes in den fließenden Verkehr geführt werden. Einige Teilnehmer hielten es für besser, auf den vorgezogenen Hochbord zu verzichten und den Radfahrer über eine Radfahrertfurtschleife auf die Fahrbahn zu führen. Die Vertreter der Verwaltung hielten dem entgegen, dass der Radfahrer dann ohne besonderen Schutz an der schmalsten Stelle (östlich der Kreuzung) mit dem Kfz-Verkehr zusammentrifft. Uwe Manteuffel wies darauf hin, dass sich die Situation durch die unterschiedlichen Breiten des Kalksbecker Weges westlich und östlich der Kreuzung insgesamt als schwierig darstellt. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile hält die Verwaltung die vorgeschlagene Lösung weiterhin für die beste. Dem stimmten auch einige andere Teilnehmer bei.

Kritisiert wurde, dass die Radfahrer zwar sicher auf die Fahrbahn geführt werden, das Befahren des Kalksbecker Weges im weiteren Verlauf durch die Vielzahl der parkenden Fahrzeuge aber ein Sicherheitsrisiko darstelle. Holger Ludorf erläuterte, dass die Probleme bekannt seien. Der Parkdruck auf dem Kalksbecker Weg sei aber sehr groß und der Bau eines Radweges nicht realisierbar. Daher wird der Gehweg auch in Zukunft für Radfahrer freigegeben, so dass der Radfahrer wählen könne, ob er auf dem Gehweg oder auf der Fahrbahn fährt. Die Verwaltung wird prüfen, ob es sinnvoll ist, das Halten auf der Fahrbahn in einem ersten Bereich östlich der Einmündung Am Wietkamp durch entsprechende Beschilderung zu verbieten. Dadurch könnte verhindert werden, dass der Radfahrer unmittelbar nach dem Einfädeln in den fließenden Verkehr durch ein abgestelltes Fahrzeug gezwungen wird, erneut nach links auszuweichen.

5. Buskap

Es wurde die Frage gestellt, wie viele Busse an der Haltestelle halten und ob das Buskap nicht im Bereich der Feuerwehrezufahrt (Häuser Nr. 57 bis 61) geschaffen werden könnte. Dadurch könnten zusätzliche Stellplätze angeboten werden. Gegen diese Lösung sprechen zwei Punkte: Die Zufahrt erfordert einen abgesenkten Bordstein, das Buskap hingegen einen angehobenen Bordstein mit einem Auftritt von ca. 16-18 cm, um auch behinderten Gästen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Darüber hinaus sorgt die Anordnung des Buskaps unmittelbar vor der Mittelinsel dazu, dass der stehende Bus nicht überholt werden kann und die Fahrgäste gefahrlos aussteigen und die Fahrbahn queren können.

Uwe Dickmanns stellte dar, dass die Haltestelle insbesondere morgens angefahren wird, um Schüler abzuholen und auf die Schulen zu verteilen.

6. Parken im Bereich der Kirche

Einige Teilnehmer äußerten die Befürchtung, dass der Radfahrstreifen mit parkenden Fahrzeugen zugestellt wird, insbesondere während der Veranstaltungen in der Kirche bzw. im Begegnungszentrum (z.B. Beerdigungen). Uwe Manteuffel erläuterte, dass der Radfahrstreifen genau aus diesem Grund zusätzlich rot eingefärbt wird. Er zeigte sich zuversichtlich, dass die neue Situation durch die Verkehrsteilnehmer akzeptiert wird. Als positives Beispiel nannte er die Daruper Straße, auf der das Halten nach der Markierung der Schutzstreifen ebenfalls nicht mehr erlaubt ist.

Gez. Holger Ludorf