



---

**Bürgerversammlung zur zukünftigen Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet am 12.06.2006 von 19.00 bis 21.15 Uhr**

**Teilnehmer:**

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste.

Von der Stadt Coesfeld: Heinz Öhmann, Thomas Backes, Uwe Manteuffel, Holger Ludorf

Zunächst begrüßte Bürgermeister **Heinz Öhmann** die Anwesenden und führte kurz in das Thema ein.

Anschließend erläuterte **Thomas Backes**

- die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes,
- die Definition des Vorbehaltsnetzes (Netz der Hauptverkehrsstraßen),
- den Maßnahmenplan zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt,
- die Gründe, warum jetzt gehandelt werden muss,
- die Ziele, die mit den Maßnahmen verfolgt werden,
- die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen,
- die Maßnahmen für die nord-westliche Innenstadt und das Hengtegebiet im Detail sowie
- die Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Fahrbeziehungen im Gebiet.

Thomas Backes führte aus, dass in den vergangenen Tagen mehrere Gespräche mit Vertretern der Nachbarschaften sowie mit den Rechtsvertretern des Bürgerbegehrens geführt wurden, um einen Kompromissvorschlag zu erarbeiten, der von allen Betroffenen akzeptiert werden kann. Im Rahmen dieser Gespräche wurden verschiedene Alternativkonzepte diskutiert. Im Auftrag der Stadt Coesfeld hat die Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser (BBW) untersucht, welche Auswirkungen die Konzepte auf das Verkehrssystem haben und ob mit ihnen die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes erreicht werden können.

Die Alternativkonzepte sowie deren Auswirkungen erläuterte **Dr. Lothar Bondzio** vom Büro BBW:

1. Sperrung des Marienringes

- Wegfall aller Sperrungen des Verkehrsentwicklungsplanes
- Marienring als Sackgasse, Abbindung östlich der Neutorstraße
- separate Rechtsabbiegespur vom Basteiring in die Borkener Straße, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zu steigern

Mit dieser Variante werden nur ca. 15% des heutigen Durchgangsverkehres tatsächlich erreicht und auf die Hauptverkehrsstraßen verdrängt, der Rest kann bestehende Verbindungen weiter nutzen oder verteilt sich daher auf andere Verbindungen im Gebiet. Dementsprechend ergibt sich nur eine geringe Entlastung für den Knoten Borkener Straße/Basteiring. Der Bau einer Rechtsabbiegespur im Basteiring führt nicht zu einer Entlastung des besonders kritischen Linksabbiegers von der Borkener Straße in den Basteiring und damit auch nicht zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit.

## 2. Wetmarstraße als Anliegerstraße

Diese Variante weist in den verkehrlichen Auswirkungen keine prägnanten Unterschiede gegenüber dem ursprünglichen Konzept des VEP auf. Die bauliche Sperre der Wetmarstraße wird durch ein Durchfahrtsverbot ersetzt, welches mit einer entsprechenden Beschilderung gekennzeichnet wird. Für Anlieger soll das Befahren der Wetmarstraße weiterhin erlaubt bleiben. Die Sperrung der Kapuzinerstraße sowie die Diagonalsperre im Basteiring bleiben erhalten. Bei einem regelgerechten Verhalten der Verkehrsteilnehmer führt dies zu einem Ausschluss des Durchgangsverkehres, lediglich die unmittelbaren Anlieger können ihre Grundstücke sowohl von der Holtwicker als auch von der Borkener Straße aus erreichen. Dr. Lothar Bondzio wies aber darauf hin, dass das Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftwagen, Krafträder“ die schwächste und auch am wenigsten akzeptierte Form der Sperrung darstelle.

## 3. Ringverkehre

- Sperrung Kapuzinerstraße bleibt erhalten
- Sperrung Teichweg
- durch vorgeschriebene Fahrtrichtungen entstehen Ringverkehre innerhalb des Gebietes
- die Richtung der Einbahnstraßen wird in der Hohen Lucht, im Köbbinghof und im Basteiring nord-östlich des Köbbinghofes umgedreht

Diese Variante weist ähnliche Effekte auf wie das Maßnahmenpaket des VEP. Es ergeben sich aber auch keine wesentlichen Vorteile gegenüber dem ursprünglichen Konzept. Als Nachteil spricht Dr. Bondzio die Unübersichtlichkeit des Verkehrssystems an. Von den Vertretern der Hengtenachbarschaften wurde in den vorangegangenen Gesprächen insbesondere kritisiert, dass das Hengtegebiet nicht über die Wetmarstraße erreicht und nicht über die Verbindung Hengtering-Seminarstraße-Basteiring in Richtung Borkener Straße verlassen werden kann.

## 4. Basteiring als Einbahnstraße

- Sperrung Kapuzinerstraße und Diagonalsperre Basteiring bleiben erhalten
- Sperrung Wetmarstraße entfällt
- zusätzlich Einbahnstraßenregelung für den Basteiring (Borkener Straße in Richtung Seminarstraße)

Die Maßnahmen führen nach Angaben von Dr. Bondzio nicht zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Borkener Straße/Basteiring im gewünschten Maße. Gerade der kritische Linksabbieger von der Borkener Straße in den Basteiring wird nicht deutlich entlastet, ein wesentlicher Teil des Durchgangsverkehres von der Borkener zur Holtwicker Straße wird auf die Wetmarstraße ausweichen. Dies führt zu einer Mehrbelastung in Seminar- und Wetmarstraße gegenüber der Prognose für den Nullfall (keine Veränderungen im Straßennetz, Prognosehorizont: 2020) von bis zu 1.300 Fahrzeugen. Die Verbindungen Marienring-Basteiring und Kapuziner Straße-Hohe Lucht werden hingegen deutlich entlastet.

## 5. Wetmarstraße als Wohnsammelstraße I

Das Alternativkonzept der Verwaltung ersetzt die Sperrung in der Wetmarstraße durch den Ausschluss verschiedener Fahrbeziehungen in den Kreuzungen Seminarstraße/Wetmarstraße und Hengtering/Hengtestraße. Die Sperrung der Kapuzinerstraße sowie die Diagonalsperre im Basteiring bleiben erhalten. Die Durchfahrt von der Borkener zur Holtwicker Straße ist weder über die Verbindung Basteiring-Seminarstraße-Wetmarstraße noch über die Verbindung Hengtestraße-Hengtering-Wetmarstraße möglich. Entsprechendes gilt für die Gegenrichtung. Das nördliche Hengtegebiet kann über die Wetmarstraße erreicht und verlassen werden, ebenso über Seminarstraße-Basteiring. Voraussetzung für die Effektivität dieser Variante ist, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die vorgeschriebenen Fahrtrichtungen halten. Daher sollte die Beschilderung einhergehen mit einer baulichen Umgestaltung der Kreuzungen, so dass die zugelassenen Fahrbeziehungen durch die bauliche Gestaltung verdeutlicht werden.

Die Umlegungsberechnungen bestätigen die deutliche Entlastung in den Verbindungen Marienring-Basteiring und Kapuzinerstraße-Hohe Lucht, gleichzeitig aber auch eine Entlastung der Wetmarstraße um bis zu 1.600 Fahrzeuge.

#### 6. Wetmarstraße als Wohnsammelstraße II

Sollten die vorgeschriebenen Fahrtrichtungen dennoch nicht akzeptiert werden, kann das Konzept durch die Einführung von (unechten) Einbahnstraßen (z.B. Verbot der Einfahrt in die Seminarstraße von Hengtering und Wetmarstraße) ergänzt werden. Dies führt zu vergleichbaren Effekten wie in der obigen Variante, gleichzeitig wird auch die Seminarstraße entlastet.

Im Anschluss erläuterte **Thomas Backes**, dass die Varianten 2 bis 6 auf einer Diagonalsperre im Basteiring aufbauen. Dies führt dazu, dass das Gebiet nicht mehr von der Holtwicker Straße in Richtung Gerichtsring durchfahren werden kann. Dies kann nach Aussage der Vertreter des Bürgerbegehrens keine Grundlage für eine Kompromisslösung sein, da es den Formulierungen und den Zielen des Bürgerbegehrens widerspricht. Daher haben die Vertreter des Bürgerbegehrens einen weiteren Kompromissvorschlag erarbeitet. Durch Sperren im Marienring (östlich der Neutorstraße) und in der Kapuzinerstraße (wie VEP) oder alternativ in der Pumpengasse soll die geradlinige Durchfahrt durch das Gebiet verhindert werden. Die Vertreter des Bürgerbegehrens bevorzugen die Sperrung der Pumpengasse, da in diesem Fall die nördliche Innenstadt (Marktplatz, Parkplatz Hohe Lucht) besser erreichbar bleibt. Die Sperrungen sollen zu einer gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs auf die Alternativstrecken (Innerer Ring, äußerer Ring, Alternativstrecken im Gebiet) führen, so dass es zu keiner übermäßigen Mehrbelastung einer einzelnen Verbindung kommt.

BBW hat auch für diese zwei Kompromissvorschläge mit Hilfe einer Umlegungsberechnung im Verkehrsmodell Verkehrsbelastungen für die betroffenen Straßenzüge berechnet und den Prognosezahlen des Verkehrsentwicklungsplanes gegenübergestellt. **Dr. Lothar Bondzio** stellte die Untersuchungsergebnisse vor:

#### 7. Sperrung Kapuzinerstraße/Marienring

In Ergänzung des Konzeptes muss das Rechtsabbiegen von der Neutorstraße in den Basteiring zugelassen werden, um den Basteiring vernünftig anbinden zu können. Der Basteiring nördlich der Borkener Straße ist in dieser Variante mit 6.700 Fahrzeugen in 24 Stunden belastet. Damit tritt eine wesentlich geringere Entlastung des Knotenpunktes gegenüber dem Konzept des VEP ein. Die Berechnungen ergeben für die Wetmarstraße eine deutliche Mehrbelastung von bis zu 1.400 Fahrzeugen, für die Neutorstraße einen Zuwachs von 600 Fahrzeugen und für den Basteiring zwischen Kapuziner- und Seminarstraße von 900 Fahrzeugen.

#### 8. Sperrung Pumpengasse/Marienring

Auch in diesem Konzept ergibt sich eine deutlich geringere Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße/Basteiring als im VEP. Die Entlastung des Basteirings zwischen Kapuziner- und Seminarstraße gegenüber dem zuvor beschriebenen Konzept geschieht auf Kosten der Wetmarstraße (+2.500 Fahrzeuge), der Neutorstraße (+2.900 Fahrzeuge) und der Neustraße (+1.500 Fahrzeuge).

Im Anschluss gab **Ingrid Gredig** eine ergänzende Stellungnahme für die Vertreter des Bürgerbegehrens ab. Sie wies darauf hin, dass das tatsächliche Verhalten der Menschen nicht zu prognostizieren sei. Daher sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst in einem zweijährigen Verkehrsversuch getestet werden. Die Maßnahmen seien sicher nicht ideal, stellten aber einen akzeptablen Kompromiss dar und könnten gegebenenfalls durch weitere Maßnahmen ergänzt werden. Ziel der Vorschläge sei es auch, die Geschäfte in der nördlichen Innenstadt weiterhin erreichbar zu halten.

**Bürgermeister Heinz Öhmann** verdeutlichte noch einmal, dass ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Maßnahmen sei, dass eine deutliche Entlastung des Knotens Borkener Straße/Basteiring erreicht werde. Er wies auf die sehr sachlichen und konstruktiven Gespräche mit den Nachbarschaftsvertretern und mit den Vertretern des Bürgerbegehrens, aber auch auf die umfangreiche Bürgerbeteiligung im Aufstellungsverfahren des VEP hin.

## Ergebnisse der Diskussion

- Die durch die Vertreter des Bürgerbegehrens entwickelten Lösungen (Konzepte 7+8) stellen nach Ansicht eines Teilnehmers keinen Kompromiss dar, da die Entlastung des Bastei- und Marienringes und der Kapuziner Straße/Hohe Lucht auf Kosten der Wetmar- und Neutorstraße erreicht wird. Thomas Backes weist darauf hin, dass dies grundsätzlich richtig sei, dass gleichzeitig aber berücksichtigt werden müsse, dass die Wetmarstraße im Vergleich mit dem Buchholzweg die deutlich bessere Anbindung an die Holtwicker Straße darstellt. Vom Ausbaustand könne sie den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Ob dies verkehrspolitisch gewollt sei, sei eine andere Frage.
- Nach Ansicht eines weiteren Teilnehmers sollten die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes umgesetzt werden, da sie einen vernünftigen Kompromiss darstellen. Die vorgestellten Alternativen seien schlechtere Lösungen mit vielen zusätzlichen Nachteilen.
- Weitere Stellungnahme eines Vertreters der Anlieger Wetmarstraße zu diesem Thema: Mit den Kompromissvorschlägen der Vertreter des Bürgerbegehrens werden die Ziele des VEP nicht erreicht. Das Bürgerbegehren stelle ein egoistisches Verhalten der Nachbarschaften aus dem Hengtegebiet dar, in dem der Verkehr insbesondere auf die Wetmarstraße verdrängt wird. Die Wetmarstraße kann diese Mehrbelastung nicht vertragen. Er richtete einen Appell an die Politiker, zu den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes zu stehen und den einmal eingeschlagenen Weg nicht zu verlassen. Die Maßnahmen des VEP stellen eine vernünftige Lösung dar.
- Mehrmals wurde die Neutorstraße angesprochen. Diese könne in keinem Fall die für die Kompromissvorschläge prognostizierte Mehrbelastung aufnehmen. Auch die Mehrbelastung von bis zu 1.500 Fahrzeugen in der Neustraße wurde kritisiert. Hierzu erklärte Dr. Lothar Bondzio, dass es im Modell nicht möglich sei, den Verkehr realistisch auf zwei annähernd gleich lange Alternativrouten zu verteilen. Daher ergebe sich im Wesentlichen eine Mehrbelastung für die Neutorstraße. In der Realität wird sich diese Mehrbelastung aber annähernd gleichmäßig auf Neutor- und Seminarstraße verteilen. Dennoch bleibe auch für die Neutorstraße eine wesentliche Mehrbelastung. Thomas Backes ergänzte, dass die vorliegenden Zahlen ganz aktuell seien und den Vertretern des Bürgerbegehrens erst seit drei Stunden vorliegen. Daher sei eine Beurteilung durch die Vertreter noch gar nicht möglich gewesen. Da die tatsächliche Verteilung aber auch nur schwer zu prognostizieren sei, forderten diese einen Feldversuch, um die tatsächlichen Auswirkungen feststellen zu können.
- Vertreter der Wetmarstraße führten aus, dass die Alternativvorschläge der Verwaltung (Wetmarstraße als Wohnsammelstraße, Konzepte 5+6) durch die Anlieger der Wetmarstraße als vernünftiger Kompromiss akzeptiert würden. Gleichzeitig wurde die Frage gestellt, ob diese Alternativvorschläge auch in den Gesprächen mit der Nachbarschaft diskutiert wurden. Thomas Backes erläuterte hierzu, dass viele Bürger, die das Bürgerbegehren unterschrieben haben, weiterhin die kurzen Verbindungen über Basteiring und Kapuzinerstraße nutzen wollen. Die Alternative sei zwar diskutiert, aber nicht akzeptiert worden, da sie nicht den Zielen und den Formulierungen des Bürgerbegehrens gerecht wird.
- Stellungnahme von Ingrid Gredig als Vertreterin des Bürgerbegehrens zu diesem Punkt: man habe versucht, in vielen Gesprächen eine vernünftige und für alle Betroffenen akzeptable Lösung zu finden. Diese Lösung sei sicher nicht ideal, man sollte es aber auf einen Verkehrsversuch ankommen lassen. Vielleicht wird die Wetmarstraße nicht im prognostizierten Umfang belastet. Sollte dies dennoch der Fall sein, könnten die Maßnahmen immer noch weiterentwickelt werden.
- An die Vertreter des Bürgerbegehrens wurde im weiteren Verlauf der Diskussion noch einmal die Frage gerichtet, in wie weit der Alternativvorschlag der Verwaltung akzeptiert werden könne. Die Vertreter stellten klar, dass dieser Vorschlag nicht dem Ziel des Bürgerbegehrens entspricht und daher nicht akzeptiert werden könne. Nur die Umsetzung der vorgestellten Kompromissvorschläge könne dazu führen, das Bürgerbegehren zurückzuziehen.

- Auf Nachfrage stellt Dr. Lothar Bondzio klar, dass sich für den Köbbinghof keine wesentlichen Mehr- oder Minderbelastungen ergeben. Ebenso erläuterte er, dass Projekte wie das Theater und das Kino im VEP bereits berücksichtigt seien. Genau aus diesem Grunde sei es wichtig, nicht nur den Ist-Zustand, sondern ebenso den Prognosefall zu betrachten.
- Es wurde die Frage gestellt, wie der Verkehr im Buchholzweg bei einer Mehrbelastung von 2.000 Fahrzeugen abgewickelt werden solle. Dr. Bondzio erklärte, dass sich die Mehrbelastung aus der Prognose für den Planungsfall im VEP ergibt. Die gesamte Mehrbelastung liege hier auf dem Buchholzweg. In der Umsetzungsphase sind die Grundlagen der Modellrechnung aber durch weitere Verkehrserhebungen verfeinert worden, so dass die Verkehre nunmehr auch auf die übrigen Verbindungen (Feldweg, Hölkers Kamp) umgelegt werden konnten. Daher ergebe sich in der aktuellen Berechnung eine Mehrbelastung im Buchholzweg von 800 Fahrzeugen.
- Die Anbindung der Hengtstraße an die Borkener Straße ist nach Ansicht eines Teilnehmers bereits heute kritisch, insbesondere wenn die Schranken geschlossen sind. Durch eine Mehrbelastung von Borkener Straße und Hengtstraße wird sich diese Situation weiter verschlechtern. Nach Ansicht von Dr. Lothar Bondzio stimmt dies nur teilweise. Sehr wohl ist die Verkehrssituation bei geschlossenen Schranken kritisch, der Rückstau baut sich aber nach Öffnung der Schranken reibungslos ab. Darüber hinaus kann nur eine Viertelstunde in der Morgen- und eine halbe Stunde in der Abendspitze als mehr oder wenig kritisch bezeichnet werden. Der gleiche Kritikpunkt wurde für die Holtwicker Straße vorgebracht. Aber auch hier gilt nach Aussage von Dr. Lothar Bondzio, dass sich ein Rückstau heute bei geschlossenen Schranken schnell abbaut. Dies gilt auch im Prognosefall mit umgesetzten Maßnahmen gemäß VEP. Diese speziellen Probleme treten bei jedem niveaugleichen Bahnübergang auf und lassen sich nur durch den Bau einer Bahnunter- oder Überführung beseitigen. Herr Backes ergänzt, dass die Holtwicker Straße als klassifizierte Straße mit wichtiger Verkehrsfunktion sehr wohl geeignet sei, die prognostizierte Mehrbelastung aufzunehmen. Ziel des VEP sei es ja gerade, den Verkehr auf die Hauptverkehrsstraßen zu verlagern.
- Hierzu sagte ein Teilnehmer, dass die Ampelschaltung (Grüne Welle) auf der Umgehungsstraße attraktiver geschaltet werden müsse, um den Verkehr aus den Wohngebieten heraus zu holen. Heute sei der Zeitverlust durch das Warten vor roten Ampeln zu groß. In diesem Zusammenhang wurde die Frage gestellt, ob in der Verkehrsuntersuchung zum VEP berücksichtigt wurde, dass heute viele Verkehrsteilnehmer aus eben diesem Grund nicht über die Umgehungsstraße fahren. Dr. Lothar Bondzio führte aus, dass eine sehr detaillierte Untersuchung mit Haushaltsbefragungen, Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen und Kennzeichenerfassungen durchgeführt wurde und daher das Verkehrsverhalten in Coesfeld bekannt sei und berücksichtigt wurde. Gleichzeitig erläuterte er, dass eine grüne Welle in fast allen Fällen nur in eine Richtung gut funktioniere. Aufgrund der unterschiedlichen Abstände zwischen den einzelnen Anlagen sei dies technisch nicht anders zu realisieren.
- Gefragt wurde, wie viel Prozent des Durchgangsverkehres durch die einzelnen Konzepte tatsächlich aus dem Gebiet verdrängt werden. Dr. Lothar Bondzio geht davon aus, dass sowohl mit den im VEP vorgesehenen Maßnahmen als auch mit den Alternativvorschlägen „Wetmarstraße als Wohnsammelstraße“ annähernd 100% des Durchgangsverkehres verdrängt werden kann. Für die Kompromissvorschläge der Vertreter des Bürgerbegehrens liegen ihm keine Zahlen vor, der Anteil des verdrängten Durchgangsverkehres wird aber deutlich geringer sein.
- Auf Nachfrage bestätigte Dr. Bondzio noch einmal, dass die Kompromissvorschläge eine wesentlich geringe Entlastung für die nord-westliche Innenstadt bringen als die Maßnahmen des VEP oder die Alternativvorschläge der Verwaltung. Bürgermeister Heinz Öhmann ergänzt, dass zunächst die Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße/Basteiring entscheidend sei. Darüber hinaus hat es politische Zusagen an die betroffenen Anlieger für eine Entlastung der Straßen durch die Schließung des inneren Ringes im Zusammenhang mit der Öffnung der Süringstraße als Fußgängerzugabe gegeben. Hier stehe die Politik in der Pflicht, andere Lösungsmöglichkeiten anzubieten.

- Vorgeschlagen wurde, mit Hinweisschildern (gelbe Richtungstafeln) die Verkehrsteilnehmer zu bewegen, den inneren und äußeren Ring zu nutzen. Hierzu ein Hinweis von Thomas Backes: eine Regelung allein durch Hinweisschilder sei unwirksam, da ein Großteil der betroffenen Verkehrsteilnehmer ortskundig sei und sich den kürzesten Weg sucht. Ansonsten gibt es eine Vielzahl von Verkehrszeichen, mit denen der Verkehr geregelt werden kann. Die Akzeptanz der einzelnen Zeichen durch den Verkehrsteilnehmer sei aber völlig unterschiedlich. Die schwächste Form der Regelung sei das reine Durchfahrtsverbot (mit dem Zusatz „Anlieger frei“), vorgeschriebene Fahrtrichtungen würden schon eher akzeptiert, die schärfste Form stelle das Verbot der Einfahrt dar.
- Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass die vorgeschriebenen Fahrtrichtungen in der Kreuzung Neutorstraße/Marienring in der Anfangsphase sehr wohl akzeptiert wurden. Dies galt allerdings nur solange, wie regelmäßige Kontrollen durchgeführt wurden. Städtische Politessen sollten diese Aufgaben über- und regelmäßig wahrnehmen. Bürgermeister Heinz Öhmann entgegnete, dass die Stadt nur den ruhenden Verkehr überwachen dürfe. Insofern sei man auf die Mithilfe der Polizei angewiesen. Diese sei aber nicht in der Lage, das gesamte Kreisgebiet regelmäßig flächendeckend zu kontrollieren. Dr. Lothar Bondzio wies noch einmal auf die unterschiedliche Akzeptanz der verschiedenen Verkehrszeichen hin.
- Kritisiert werden die mit 60.000 € veranschlagten Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen im VEP. Thomas Backes erläutert, dass diese Kosten die Diagonalsperre im Basteiring, die Sperre in der Kapuzinerstraße, die Busschleuse in der Wetmarstraße sowie die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Hengtestraße umfassen.
- Kritisiert wurde ebenfalls, dass das Geld für die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes vergeudet wurde, wenn nun der Kompromissvorschlag mit einer völlig veränderten Zielrichtung akzeptiert werde. Bürgermeister Heinz Öhmann verwies noch einmal auf den bestehenden Ratsbeschluss, der an den Sperrungen der Kapuzinerstraße und des Basteirings festhalte und die Öffnung der Wetmarstraße nur dann zulasse, wenn eine gleichwertige Alternative gefunden werde. Natürlich sei es jetzt Aufgabe der Politik, zu bewerten, ob es sich bei den Kompromissvorschlägen um eine gleichwertige Variante handelt. In keiner Weise wolle er aber an dieser Stelle eine Entscheidung vorwegnehmen und damit womöglich die Diskussion beeinflussen. Im Prinzip gibt es aber nur zwei Möglichkeiten: entweder der Rat tritt dem Bürgerbegehren bei oder eben nicht. Tritt er dem Begehren bei, ist das Thema „veränderte Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt“ mindestens für zwei Jahre vom Tisch. In diesem Zeitraum darf der Rat keine anders lautenden Beschlüsse zum gleichen Thema fassen. Tritt er dem Begehren nicht bei, kommt es automatisch zum Bürgerentscheid. Nur die Vertreter des Bürgerbegehrens haben eine weitere Möglichkeit, indem sie das Bürgerbegehren zurückziehen. Dies ist jedoch nach derzeitigem Stand nur wahrscheinlich, wenn der Rat den Kompromissvorschlag beschließt. Die Beschlüsse des Rates sind für den 22.06.2006 vorgesehen.

Abschließend kann zusammengefasst werden, dass es im Laufe der Veranstaltung kein eindeutiges Stimmungsbild für eine der Varianten gegeben hat.

Gegen 21.15 Uhr bedankte sich Bürgermeister Heinz Öhmann für die konstruktive Diskussion und schloss die Veranstaltung



Holger Ludorf