

Fachbereich 60

Protokoll

zur Bürgerversammlung am 18. Dezember 2007
im DJK-Tennisheim



20.12.2007

Thema:

**Tempo 30-Zone Nr. 18 : Steveder Weg / Tempo 30-Zone Nr. 20 : Reiningstraße
Funktion und Gestaltung der Reiningstraße**

Teilnehmer:

lt. beiliegender Liste,
von der Stadt Coesfeld: Thomas Backes, 1. Beigeordneter
Holger Ludorf (Fachbereich 60)

Herr Backes begrüßte die erschienenen Bürger und führte in das Thema ein. Insbesondere wies er darauf hin, dass der Schwerpunkt der Veranstaltung auf der Reiningstraße liege, diese aber eingebettet sei in die zukünftigen Tempo 30-Zonen Nr. 18 „Steveder Weg“ und Nr. 20 „Reiningstraße“. Zunächst ginge es darum, die Ergebnisse der Untersuchungen zur Reiningstraße vorzustellen und die Meinung der Bürger zur zukünftigen Funktion und Gestaltung der Reiningstraße abzufragen. In einer weiteren Bürgerversammlung wird dann die Detailplanung für die beiden Gesamtgebiete einschließlich der Reiningstraße vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert. Die endgültige Entscheidung über die umzusetzenden Maßnahmen bleibt den politischen Gremien der Stadt Coesfeld vorbehalten.

Anschließend erläuterte Herr Ludorf detailliert die Themen „Tempo 30-Zone“ und „Reiningstraße“ mit den folgenden Schwerpunkten:

- Rechtliche Grundlagen
- Flächenhafte Verkehrsplanung der Stadt Coesfeld
- Politische Beschlüsse zu den Themen „Tempo 30-Zone“ und „Reiningstraße“
- Lage und Funktion der Reiningstraße im Verkehrssystem
- Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Reiningstraße
 - o Heutige Verkehrsbelastungen
 - o Notwendige Maßnahmen: Vorstellung der 3 Umgestaltungsvarianten
 - o Auswirkungen auf das Verkehrssystem
 - o Rechtliche Bewertung
- Gestaltungsentwürfe für die Kreuzungsbereiche
- Beispiele aus dem Stadtgebiet für die vorgeschlagenen Maßnahmen

Die vorgestellte Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass die Einbeziehung der Reiningstraße in eine Tempo 30-Zone nach der baulichen Umgestaltung entsprechend einer der drei Varianten gemäß StVO zulässig ist. Die Auswirkungen auf das benachbarte Verkehrssystem lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Verkehr wird im wesentlichen auf Straßen des Vorbehaltsnetzes (Konrad-Adenauer-Ring, Rekener Straße, Borkener Straße) verdrängt.
- Der Oldendorper Weg und der Haugen Kamp werden deutlich entlastet.
- Innerhalb des Gesamtgebietes verteilt sich der Verkehr anders als in der heutigen Situation. Dies kann z.B. zu einer Mehrbelastung des Wester Esch führen.

In der anschließenden Diskussion sprachen sich die Anwesenden deutlich für die Realisierung der Tempo 30-Zone aus. Darüber hinaus herrschte im wesentlichen Einigkeit über die folgenden Punkte:

1. Die Fahrbahn im Bereich der Berkelbrücke sollte eingeengt werden, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und die Querung für Fußgänger und Radfahrer sicherer zu gestalten.
2. Der Verkehr soll verlangsamt werden, aber gleichzeitig flüssig gehalten werden. Ziel sollte eine stetige, gemäßigte Geschwindigkeit sein, Stop-and-go z.B. durch zu viele Einengungen sollte vermieden werden. Als Negativbeispiel wurde die Laurentiusstraße genannt. Herr Backes erläuterte, dass die Kreuzungsbereiche nur so eingeengt werden sollen, dass sich zwei Pkw's begegnen können. Lediglich neben parkenden Fahrzeugen wäre eine Begegnung nicht mehr möglich.
3. Die Anwesenden sprachen sich mit deutlicher Mehrheit gegen die Realisierung eines Mini-Kreisverkehrs aus. Befürwortet werden gepflasterte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit Rampen am Beginn der Pflasterfläche. Von der Mehrheit der Anwesenden wurden Rampen mit eher gemäßigter Neigung (Beispiel Wester Esch) gewünscht. Eine Anliegerin sprach sich für den Mini-Kreisverkehr in der Kreuzung Reiningstraße/Haugen Kamp aus. Damit könne die Querung der Reiningstraße für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere für Kinder, sicherer gestaltet werden. Bei dieser Verbindung handele es sich um einen wichtigen Schulweg. Auch bei einem Verzicht auf einen Mini-Kreisverkehr müsse die Kreuzung so gestaltet werden, dass eine sichere Querung möglich ist.

Andere Punkte wurden kontroverser diskutiert:

4. Radverkehr

Zum Thema Radverkehr wurden unterschiedliche Vorschläge gemacht. So wurde z.B. angeregt, die Bäume auf der Westseite der Reiningstraße zu entfernen und einen mindestens 2 m breiten Radweg zu bauen, der in beiden Richtungen befahren werden kann. Ziel soll eine sichere Führung der Schulkinder sein. Diese Lösung ist in einer Tempo 30-Zone allerdings nicht realisierbar, da Radwege auf der linken Seite nur dann befahren werden dürfen, wenn dies mit einer entsprechenden Beschilderung kenntlich gemacht wird. Eine solche Beschilderung ist in Tempo 30-Zonen aber nicht zulässig. Einige Teilnehmer äußerten Sicherheitsbedenken, wenn die Radfahrer auf der Straße fahren, andere halten gerade diese Lösung für sicherer. Herr Ludorf äußerte, dass das Radfahren im Mischverkehr nicht unsicherer ist als das Radfahren auf einem Hochbord-Radweg. Nach den Richtlinien und auch nach dem Wunsch des Gesetzgebers ist Radfahren im Mischverkehr allerdings der Regelfall in einer Tempo 30-Zone, und das bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/Tag. Weitgehende Einigkeit herrschte darüber, dass der Radweg entlang des Friedhofes aufgelöst werden soll und die Radfahrer hier die Fahrbahn benutzen. Allgemeine Tendenz in der Meinung der Anlieger war es eher, den Radverkehr im gesamten Verlauf der Reiningstraße auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen.

5. Sperrung der Reiningstraße

Angeregt wurde, die Reiningstraße in Höhe der Berkelbrücke zu sperren. Dies sei eine kostengünstige Lösung, mit der der Durchgangsverkehr komplett aus der Reiningstraße herausgehalten werde. Dies könne mit ganz einfachen Mitteln umgesetzt und z.B. ein Jahr testweise eingeführt werden. Dem hielt Herr Backes entgegen, dass auch die Anlieger der Reiningstraße sowie die Bewohner der angrenzenden Wohngebiete nicht unerhebliche Umwege in Kauf nehmen müssten. Eine Sperrung führe zu einer weiteren Verlagerung des Verkehrs auch innerhalb der Wohngebiete. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass eine solche Sperrung auf großen Widerstand in der Bevölkerung stoße und nur schwer durchzusetzen sei. Gegen eine solche Vollsperrung sprachen sich insbesondere Vertreter von DJK Coesfeld und der freiwilligen Feuerwehr aus. Geäußert wurde die Befürchtung, dass der Sportverein nicht mehr vernünftig erreichbar sei und Einsatzfahrzeuge behindert würden bzw. Mitglieder der Feuerwehr Umwege in Kauf nehmen müssten und so nicht mehr rechtzeitig am Einsatzort einträfen. Die Folgen einer Vollsperrung sollen zunächst mit dem Planungsbüro, welches die Verkehrsuntersuchung durchgeführt hat, besprochen werden.

Alternativ wurde von einem Teilnehmer angeregt, in der Reiningstraße in Zukunft nur noch den Anliegerverkehr zuzulassen. Herr Backes sprach sich gegen eine solche Lösung aus, da diese Regelung durch die Polizei nicht zu kontrollieren sei und damit nicht durchgesetzt werden könne. Herr Ludorf sagte, dass Bewohner der zurückliegenden Straßen (z.B. des Haugen Kamps) keine Anlieger der Reiningstraße seien. Somit wären diese Straßen bei der vorgeschlagenen Regelung über die Reiningstraße nicht mehr erreichbar.

6. Alternierendes Parken, sonstige Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Wie bereits unter Punkt 1 beschrieben, wurde deutlich gewünscht, dass der Verkehr durch die geplanten Maßnahmen nicht hektischer werden dürfe. Bedenken wurden insbesondere gegen das alternierende Parken geäußert. Dies werde nur dazu führen, dass Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit erhöhen, um vor dem entgegenkommenden Verkehr die parkenden Fahrzeuge passiert zu haben. Herr Ludorf erklärte, dass Einschränkungen für den Verkehr notwendig seien, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und den Durchgangsverkehr zu verdrängen. Dies sei aber auch in anderer Form, z.B. durch einzelne Einengungen oder Versätze möglich, bei denen der Begegnungsfall zweier Pkw möglich sei. Zudem könne das alternierende Parken auch so angeordnet werden, dass nicht ständig die Straßenseite gewechselt werde, sondern einige wenige Versätze vorgesehen werden. Der Erfolg des alternierenden Parkens als Mittel der Geschwindigkeitsreduzierung hänge aber auch davon ab, ob der Parkdruck überhaupt so groß ist, dass genügend Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken. Dies scheint in der Reiningstraße auch nach Meinung der Anlieger nicht der Fall zu sein. Bedenken gegen das alternierende Parken wurden auch geäußert, da Kinder, die die Fahrbahn queren wollen, diese nicht vernünftig einsehen können bzw. von den Autofahrern nicht gesehen werden. Das Problem tritt natürlich auch auf, wenn keine Parkflächen markiert werden, die Fahrzeuge aber wie heute überall auf der Fahrbahn abgestellt werden können. Die Mehrzahl der Anwesenden sprach sich dafür aus, statt des alternierenden Parkens lieber weitere Aufpflasterungen (Teilaufpflasterungen bzw. einzelne Plateaufpflasterungen) vorzusehen, die in regelmäßigen Abständen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit sorgen sollen. Im Vorfeld hatten die Vertreter der Verwaltung darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmen auch zu vermehrten Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu einer erhöhten Lärmbelastung führen können. Von einigen Teilnehmern wurde auch die Meinung geäußert, dass die in den Kreuzungsbereichen vorgesehenen Aufpflasterungen als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen ausreichen.

Folgende weitere Anregungen wurden im Verlauf der Veranstaltung vorgetragen:

7. Angesprochen wurde die Parksituation während der Sportveranstaltung bzw. während der Beerdigungen auf dem Jakobfriedhof. Herr Backes äußerte die Auffassung, dass es sich hierbei um Ausnahmesituationen handele, die nur schwer aufzufangen seien. Herr Ludorf erklärte, dass gerade das Markieren von Stellplätzen hier die Möglichkeit biete, die Situation zu ordnen. Dies würde natürlich dazu führen, dass ruhender Verkehr in die Nachbarstraßen verdrängt werde, so dass auch diese in das Parkkonzept mit einbezogen werden müssten.
8. Zwischen Edeka-Parkplatz und DJK-Sportplatz sollte eine direkte Wegeverbindung mit Brücke über die Berkel angelegt werden. Dann könnte der Edeka-Parkplatz von Besuchern der Sportveranstaltungen genutzt werden. Der Vorschlag, den Edeka-Parkplatz am Wochenende für Besucher der Sportveranstaltungen freizugeben, wurde auch unabhängig vom Bau einer direkten Wegeverbindung geäußert. Voraussetzung wäre natürlich, dass Edeka einer solchen Nutzung zustimmt. Alternativ wurde vorgeschlagen, den Parkplatz des Berufskollegs während der Sportveranstaltungen zu nutzen.
9. Ein Teilnehmer erläuterte, dass sich bereits heute der Verkehr auf der Linksabbiegespur in der Borkener Straße vor dem Konrad-Adenauer-Ring in der Hauptverkehrszeit zurück staut. Eine ähnliche Situation gebe es in der Rekener Straße in Höhe des Lidl-Parkplatzes. Wenn sich diese Situation in Zukunft weiter verschärft, sei damit zu rechnen, dass viele Autofahrer doch den Weg über die Reiningstraße wählen werden, auch wenn hier Unannehmlichkeiten aufgrund der Umgestaltung in Kauf genommen werden müssen. Bedenken wurden daher geäußert, ob der Durchgangsverkehr tatsächlich in dem Maße reduziert werden kann, wie es die Verkehrsuntersuchung aussagt. Sollte dies nicht gelingen, wäre das Chaos in der Reiningstraße vorprogrammiert. Herr Ludorf äußerte die Hoffnung, dass die Verkehrsentslas-

tung wie prognostiziert eintreten wird. Sollte dies nicht im vollen Umfang gelingen, sei trotzdem noch ein vernünftiger Verkehrsfluss gewährleistet. Abgesehen vom alternierenden Parken, welches von den Anwesenden ohnehin kritisch beurteilt wird, wird auch nach der Umgestaltung die Begegnung zweier Pkw an jeder Stelle in der Reiningstraße und damit ein reibungsloser Verkehrsablauf möglich sein.

10. Aufgrund ihres Alters müsse die Brücke über die Berkel dringend erneuert werden. Außerdem reiche der Querschnitt des Wasserdurchlasses im Falle eines Hochwassers nicht aus. Hierzu erläuterte Herr Backes, dass die Brücken im Stadtgebiet alle 6 Jahre einer Belastungsprüfung unterzogen werden, so dass sichergestellt werden kann, dass sie technisch in Ordnung sind. Der Wasserdurchlass ist für ein 100-jähriges Hochwasser berechnet und damit ausreichend ist.
11. Ein Anlieger war der Meinung, die zulässige Geschwindigkeit solle mit einem runden Schild auf 30 km/h beschränkt werden, statt einer Tempo 30-Zone auszuweisen. Herr Ludorf erläuterte, dass dies nur in Ausnahmefällen zulässig sei und mit einer besonderen Gefahrensituation begründet werden müsse. Diese läge allenfalls an der Berkelbrücke aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs vor. Da die Verkehrsuntersuchung aber gezeigt habe, dass eine Tempo 30-Zone möglich sei, sei dies auch die vernünftigere und ehrlichere Lösung.
12. Die Geschwindigkeit soll vermehrt durch die Polizei kontrolliert werden. Diesen Wunsch wird die Verwaltung an die Kreispolizeibehörde weitergeben, wies aber auch darauf hin, dass die Polizei nicht ständig das gesamte Stadtgebiet kontrollieren könne. Es wurde vereinbart, dass die Geschwindigkeitsanzeigetafel der Stadt in näherer Zukunft in der Reiningstraße aufgestellt werden soll, um die Kraftfahrer für die gefahrenen Geschwindigkeiten zu sensibilisieren.
13. Nach Meinung eines Teilnehmers gibt es heute auf der Reiningstraße zwei Buslinien. Diese müssten verlegt werden, da die vorgesehenen Rampen nicht mit dem Busverkehr verträglich seien. Herr Ludorf wies darauf hin, dass es auch Rampen gibt, die von Bussen befahren werden können. Darüber hinaus werde die Anregung aber in der weiteren Planung näher untersucht.

Anmerkung: eine Überprüfung im Nachgang der Versammlung hat ergeben, dass über die Reiningstraße keine Buslinien führen.

Im Anschluss an die Diskussion stellte Herr Backes die Kostenseite vor. Er erläuterte, dass die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen ca. 90.000 bis 100.000 € kosten werden. Nach eingehender Prüfung ist die Stadt zur Auffassung gekommen, dass die Kosten nicht auf die Anlieger umgelegt werden können. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die Reiningstraße in der kompletten Länge saniert bzw. die Gehwege erstmalig ausgebaut würden. Die notwendigen Finanzmittel sind derzeit in der mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2009 vorgesehen. Die endgültige Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahme und die Bereitstellung der Mittel ist aber dem Rat der Stadt Coesfeld vorbehalten. Kritisiert wurde von Seiten der Anlieger, dass an der Reiningstraße in 40 Jahren nichts gemacht wurde. Herr Backes erläuterte noch einmal, dass die Kosten für eine Komplettsanierung der Reiningstraße zum großen Teil durch die Anlieger zu tragen seien.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers machte Herr Backes klar, dass im Rahmen der Gesamtmaßnahme auch der Haugen Kamp sowie die übrigen, noch nicht verkehrsberuhigten Straßen im Gebiet in die Tempo 30-Zone einbezogen werden. Dies wird Thema einer nächsten Bürgerversammlung sein.

Gegen 20.00 Uhr bedankte sich Herr Backes bei den anwesenden Bürgern für die engagierte Diskussion und schloss die Veranstaltung, nachdem er zuvor darauf hingewiesen hatte, dass das Protokoll der Versammlung im Internet veröffentlicht wird und dort von jedem eingesehen werden kann.

gez. Holger Ludorf