

Zukünftige Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

07.10.2010

Arbeitsgespräch am 04.10.2010 von 19.00 bis 22.20 Uhr

Teilnehmer:

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste

Von der Stadt Coesfeld: Ludger Schmitz, Holger Ludorf

Moderation: Jens Stachowitz

Grundlagen:

- Protokoll des Arbeitsgesprächs am 20.09.2010
- Kurzbeschreibung der im letzten Arbeitsgespräch übergebenen Lösungsvorschläge (Varianten 13 bis 15)
- Bewertungstabellen für die Varianten 7 bis 12

Die Unterlagen wurden den Teilnehmern bereits vor der Sitzung zur Verfügung gestellt.

Ergebnisse:

Nach einer kurzen Begrüßung stellte Jens Stachowitz den geplanten Ablauf der Sitzung vor. Ziel sei es insbesondere, die verbliebenen Varianten zu bewerten und einen Favoriten zu ermitteln. Zuvor wolle man über die in der letzten Sitzung durch Nachbarschaftsvertreter überreichten zusätzlichen Varianten 13 bis 15 diskutieren.

1. Bewertung der zusätzlichen Varianten 13 bis 15

Die Vorstellung dieser Varianten mit ihren wesentlichen Merkmalen übernahm Holger Ludorf. Nach ausführlicher Diskussion wurde entschieden, dass die zusätzlichen Varianten für eine konsensfähige Lösung nicht in Frage kommen und daher nicht näher betrachtet werden sollen. Als Gründe wurden insbesondere benannt:

Variante 13:

- Die Verbindungen Marienring-Basteiring und Kapuzinerstraße-Hohe Lucht-Pumpengasse bleiben weiterhin offen. Die wesentlichen Ziele „Entlastung der nordwestlichen Innenstadt“ und „Heraushalten des Durchgangsverkehrs“ werden somit nicht berücksichtigt.
- Die schwierige und gefährliche Abbiegesituation von der Borkener Straße in den Teichweg.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Seminarstraße führt zu einer verschlechterten Erschließungssituation für das Hengtegebiet (dieser Nachteil gilt allerdings mit unterschiedlichen Ausprägungen für fast alle Varianten)

Variante 14:

- Die südliche Verbindung über Kapuzinerstraße-Hohe Lucht-Pumpengasse bleibt weiterhin offen. Die wesentlichen Ziele „Entlastung der nordwestlichen Innenstadt“ und „Heraushalten des Durchgangsverkehrs“ werden für diese Verbindung auch hier nicht berücksichtigt.
- Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist an klar definierte Voraussetzungen geknüpft. Erst wenn diese Voraussetzungen geschaffen wurden (überwiegende Aufenthaltsfunktion, entsprechende Gestaltung, geringe Verkehrsbelastung, sehr geringer Durchgangsverkehrsanteil), ist die Ausweisung zulässig. Die Ausweisung alleine ohne vorherige Maßnahmen ist als Mittel der Verkehrsberuhigung ungeeignet und nicht zielführend.

- Bei der veränderten Beschilderung handelt es sich um eine Kombimaßnahme, die gesondert betrachtet werden soll.

Variante 15:

- Mit den vorgeschlagenen Sperrungen widerspricht die Variante dem Vorgehen in der letzten Sitzung, als alle Lösungsvorschläge, die Sperrungen beinhalten, als ungeeignet ausgeschlossen wurden.
- Die Sperrungen führen zu deutlichen Nachteilen in der Erschließung des Hengtegebietes. Die Nachbarschaften sind nicht bereit, diese Einschränkungen hinzunehmen.
- Die Lösung führt zu Schleichverkehren über Hengtekamp, Stockkamp und Thiemanns Kuhle. Dies widerspricht dem Wunsch nach einer klaren und sicheren Lösung mit eindeutigen Verbindungen im Gebiet.

Einige Teilnehmer äußerten die Meinung, dass nunmehr eine ausreichende Anzahl von Lösungsvorschlägen auf dem Tisch liege. Neuer Vorschläge bedürfe es daher nicht mehr. Herr Stachowitz fragte daraufhin ab, ob aus dem Kreis der Teilnehmer weitere, Erfolg versprechende Vorschläge gemacht werden sollen. Da dies verneint wurde, verständigte man sich darauf, die Vorschlagsliste zu schließen und zur Bewertung der verbliebenen Varianten überzugehen.

2. Bewertung der Varianten 7 bis 12

Als Grundlage einer Entscheidung durch das Gremium hatte Holger Ludorf Bewertungstabellen vorbereitet. In diesen Tabellen wurden von ihm die Varianten 7 bis 12 anhand einheitlicher, in der letzten Sitzung definierter Kriterien bewertet. Die Bewertung erfolgte in den Qualitätsstufen 1 bis 5, die höchste Qualität ergibt sich für die Qualitätsstufe 1. Festgehalten wurde, dass es nicht darum gehen könne, jede einzelne Bewertung nachzuvollziehen. Aus den Tabellen könnten aber die Auswirkungen und vor allem ganz klare Tendenzen zur Qualität der einzelnen Varianten abgelesen werden. Dr. Dr. Zwingmann lobte insgesamt die Qualität der Tabellen, äußerte einige kleinere Kritikpunkte (z.B. zur Reihenfolge, in der die einzelnen Straßenabschnitte aufgeführt wurden) und stellte eine Verständnisfrage zum Kriterium 4b „Umweglänge, Geradlinigkeit der Verbindung“. Holger Ludorf erläuterte darauf hin, dieses Kriterium zusätzlich zur Bewertung des Zieles 4 „Entlastung der nord-westlichen Innenstadt“ herangezogen zu haben. Hiermit lasse sich anhand der Zahl der Versätze in der Linienführung relativ einfach und objektiv eine Qualitätsstufe ableiten. Mit dem Kriterium 4a „Entlastung in Fahrzeugen je 24 Stunden“ falle dies zum jetzigen Zeitpunkt schwerer, da keine Prognosezahlen für die einzelnen Varianten vorliegen. Hinzu komme, dass sich oft mehrere Verkehre überlagern. Parallel taucht das Kriterium „Umweglänge, Geradlinigkeit der Verbindung“ natürlich auch wie vorgesehen bei der Bewertung in Bezug auf das Ziel 6.1 „Erreichbarkeit der Ziele nördlich der nordwestlichen Innenstadt“ auf. Im Falle des Ziels 4 führt eine große Umweglänge zu einer positiven Bewertung, im Falle des Ziels 6.1 umgekehrt zu einer negativen Bewertung.

2.1 Erster Wertungsdurchgang

Nachdem sich alle Teilnehmer mit den Bewertungen innerhalb der Tabellen einverstanden erklärt hatten, wurden in einem ersten Wertungsdurchgang die Varianten aussortiert, die nach Ansicht der Teilnehmer insgesamt eine schlechtere Qualität erreichen. Als zunächst positiv bewertet blieben die Varianten 8, 10 und 11 im Rennen.

2.2 Zweiter Wertungsdurchgang

Anhand einer Kurzcharakterisierung, die Holger Ludorf vorbereitet hatte, wurden noch einmal die wesentlichen Merkmale der drei verbliebenen Varianten diskutiert. Daraufhin einigte man sich relativ schnell darauf, dass die Variante 8 die beste Qualität erreicht. Mit großem Abstand folgt dahinter die Variante 11, gefolgt von Variante 10.

In einer Runde, in der jeder einzelne Teilnehmer noch einmal von Jens Stachowitz angesprochen wurde, sprach sich das Gremium einheitlich und deutlich für die Umsetzung der Variante 8

aus. Nur Manfred Belau als Vertreter der St. Antonius-Nachbarschaft äußerte Zweifel, die er im Verlaufe der Sitzung noch einmal wiederholte. Bedenken hat er, ob die Maßnahmen, insbesondere aus Sicht der Basteiringanlieger, weit genug gehen und für eine ausreichende Verkehrsberuhigung sorgen. Dr. Below, selbst Anlieger des Basteirings und als Vertreter der Anwohnergemeinschaft Basteiring/Basteiwall/Hohe Lucht/Wetmarstraße anwesend, sprach die Vermutung aus, dass es sich hierbei nur um einzelne Anlieger handeln könne. Aus seiner Sicht stelle die Variante 8 auch für die Mehrzahl der Basteiringanlieger eine zufriedenstellende Lösung dar. Eine weitergehende Lösung sei zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht durchzusetzen.

Das Gremium legte fest, dass in Bezug auf die Variante 8 die folgenden Optimierungsvorschläge Berücksichtigung finden sollen:

- Die Einbahnstraßenregelung für die südliche Umfahrung des Parkplatzes Hohe Lucht ist überflüssig.
- Auf die Einbahnstraßenregelung in der Wetmarstraße kann verzichtet werden.

3. Bewertung der „Kombimaßnahmen“

Die sogenannten Kombimaßnahmen können unabhängig von der ausgewählten Variante eingesetzt werden:

3.1 Heraushalten des Busverkehrs

Insgesamt war man sich einig, dass es nicht gelingen könne, sämtliche Busse aus dem Gebiet herauszuhalten. Unstrittig war, dass die Regionalbuslinien im Gebiet verbleiben können. Darüber hinaus wäre es zwar wünschenswert, alle Schulbusse nur noch am Schulzentrum halten zu lassen. Dies sei aber gegen die Widerstände der Schulen und der betroffenen Eltern nicht durchzusetzen. Somit beschränken sich die Forderungen der Arbeitsgruppe auf das Thema „Leerfahrten“. Fahrten von Schulbussen, die entweder leer zur Schule fahren, um Schüler abzuholen oder Schüler abgesetzt haben und das Gebiet leer verlassen, sollten nach Möglichkeit vermieden oder möglichst schnell zum Vorbehaltsnetz geführt werden. Erreicht werden soll dies durch eine direkte Ansprache der Busunternehmen, nachdem die Möglichkeiten durch die Verwaltung untersucht wurden. Reine Leerfahrten, die nur direkt durch das Gebiet fahren, ohne ein Ziel im Gebiet anzusteuern, werden nach Auffassung der Arbeitsgruppe bereits durch zukünftige, unkomfortable Linienführung verdrängt.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Leerfahrten von Schulbussen so weit wie möglich aus dem Gebiet heraushalten

3.2 Heraushalten des Lkw-Verkehrs

Zunächst wurde aus der Arbeitsgruppe heraus die Forderung laut, sämtlichen Lkw-Verkehr – mit Ausnahme des Anliegerverkehrs – mit einer geeigneten Beschilderung aus dem Gebiet herauszuhalten. Zweifel wurden geäußert, ob eine solche Beschilderung überhaupt Erfolg haben könne, da sie nicht kontrolliert und nur schwer durchgesetzt werden könne. Holger Ludorf äußerte die Ansicht, dass es sich bei der nordwestlichen Innenstadt nach Durchführung der oben beschriebenen Maßnahmen um ein relativ normales Stadtgebiet handle. Die Notwendigkeit, den Lkw-Verkehr zu beschränken, könne er daher nicht erkennen. Zumal der Lkw-Durchgangsverkehr alleine durch die zukünftige, unkomfortable Routenführung (vergleichbar mit den Bus-Leerfahrten) „abgeschreckt“ werde. Eine solche Regelung könne zu einem Präzedenzfall werden, in dessen Folge Forderungen nach ähnlichen Maßnahmen aus allen anderen Wohngebiet laut werden können. Schließlich einigte man sich darauf, in der Probephase zunächst auf eine Beschilderung zu verzichten und anschließend die Situation neu zu bewerten.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Verzicht auf Maßnahmen in der Probephase, anschließend erneute Bewertung

3.3 Verbesserte Beschilderung

Gefordert wurde insbesondere durch die Anlieger der Holtwicker Straße eine Beschilderung von innerörtlichen Zielen (Konzerttheater, CoeBad etc.) am Abzweig der Osterwicker Straße von der L 555. Holger Ludorf führte aus, dass es rechtliche Vorgaben für die Wegweisung an überörtlichen Straßen gebe, die einzuhalten seien. Grundsätzlich werde an überörtlichen Straßen zunächst auf das Stadtzentrum hingewiesen. Die Verteilung auf innerörtliche Ziele erfolge dann während der Fahrt in Richtung Zentrum. Aus dem Kreis der Teilnehmer wurde die Vermutung geäußert wurde, dass der Großteil der Besucher aus dem Umland sehr wohl wisse, wie er zu seinem Ziel komme.

Als weitere Maßnahme vorgeschlagen wurde eine verbesserte Wegweisung für Linksabbieger vom Gerichtsring in Richtung Borkener Straße. Die Angabe „Alle Ziele“ müsse durch eine konkretere Zielangabe ersetzt werden. Insgesamt war man aber der Ansicht, dass der ortsunkundige Verkehrsteilnehmer sehr wohl dem Hinweis „Alle Ziele“ folge.

Auf die Forderung nach einer verbesserten Parkwegweisung führte Holger Ludorf aus, dass das System der Parkwegweisung sicher verbesserungswürdig sei, die Parkplätze in der nordwestlichen Innenstadt aber nicht Bestandteil der Parkroute sind und somit auch nicht vom Vorbehaltsnetz aus beschildert sind.

Insgesamt wurde beschlossen, dass in Bezug auf die Wegweisung keine weiteren Maßnahmen, die zu einer Entlastung der nordwestlichen Innenstadt führen könnten, erforderlich sind.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Verzicht auf weitergehende Maßnahmen

3.4 Reduzieren der Geschwindigkeit / Lärminderung

Jens Stachowitz erläuterte, dass er es für sinnvoll halte, diese beiden Punkte gemeinsam zu beraten. Zum einen können geringere Geschwindigkeiten alleine schon für eine Lärminderung sorgen, andererseits können Maßnahmen zur Temporeduzierung aber auch eine höhere Geräuschentwicklung zur Folge haben. Hiermit zeigten sich die Teilnehmer einverstanden.

Diskutiert wurden verschiedene Maßnahmen, die aus Sicht der Teilnehmer zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit beitragen können. Konkret benannt wurden: Aufpflasterungen, Engungen, Versätze, markierte Stellplätze und Zebrastreifen. Holger Ludorf wies darauf hin, dass Zebrastreifen in einer Tempo 30-Zone zwar nicht verboten seien, aber in der Regel nicht erforderlich seien. Zebrastreifen dienen dazu, die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen. In einer Tempo 30-Zone werde diese Sicherheit aber bereits durch die Geschwindigkeitsbeschränkung hergestellt. Angesprochen wurde in diesem Zusammenhang auch das Thema Schulwegsicherung. Als besonders neuralgische Punkte wurden identifiziert:

- Querung des Basteirings in Höhe Seminarstraße
- Situation rund um die Martin-Luther-Schule, insbesondere die Querung der Hohen Lucht

Man verständigte sich darauf, dass die Verwaltung zunächst prüft, welche Maßnahmen an welcher Stelle sinnvoll eingesetzt werden können und einen entsprechenden Planungsvorschlag unterbreitet.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Prüfung durch die Verwaltung, Unterbreiten eines entsprechenden Planungsvorschlags

3.5 Optimierung/Entlastung kritischer Knotenpunkte im Vorbehaltsnetz

Holger Ludorf erläuterte, dass eine auf die veränderten Bedingungen abgestimmte Anpassung der Lichtsignalanlagen zu den Maßnahmen gehört, die der Verkehrsentwicklungsplan für die westliche Innenstadt vorsieht. Dies gelte für alle Knotenpunkte auf dem Inneren Ring zwischen dem Knotenpunkt Borkener Straße/Gerichtsring und Dülmener Straße/Bahnhofstraße. Notwendig werde die Umstellung nach Ausbau der Hansestraße und Umsetzung der Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt. Das Gremium war sich einig, dass fehlende Haushaltsmittel für

die Umstellung der Lichtsignalanlagen nicht zu einer Verzögerung der Maßnahmen für die nordwestliche Innenstadt führen dürfen. Daher wurde die Auffassung vertreten, die verkehrslenkenden Maßnahmen gegebenenfalls auch unabhängig von einer Anpassung der Lichtsignalanlagen durchzuführen.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen auch dann, wenn die Umstellung der Lichtsignalanlagen auf dem westlichen Inneren Ring aus finanziellen Erwägungen nicht zeitgleich erfolgen kann

3.6 Zuflusssteuerung im Knoten Borkener Straße/Gerichtsring

Mit einer veränderten Signalsteuerung soll der Zufluss in die bzw. aus der nordwestlichen Innenstadt begrenzt werden. Die Verbindung zwischen Borkener Straße und Gerichtsring soll dabei als bevorzugte Verbindung wie eine abknickende Vorfahrt behandelt werden. Holger Ludorf erklärte, dass die Untersuchungen des Verkehrsgutachters während der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes zu dem Ergebnis gekommen waren, dass die besagte Kreuzung bis in das Jahr 2020 nur dann leistungsfähig bleibt, wenn die für die westliche Innenstadt vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden und gleichzeitig auf das Rundum-Grün als eigene Ampelphase für Fußgänger und Radfahrer verzichtet wird. Eine veränderte Ampelschaltung mit Bevorzugung der Eckverbindung Borkener Straße – Gerichtsring führe aber unweigerlich zu mindestens einer zusätzlichen Ampelphase. Dieser Sachverhalt müsse zunächst eingehend untersucht werden. Die zufriedenstellende Leistungsfähigkeit sei schließlich ebenfalls ein Ziel, welches im verkehrlichen Leitbild der Stadt Coesfeld formuliert wurde. Dem wird dadurch Rechnung getragen, dass sich die Arbeitsgruppe zunächst nicht für die Umsetzung der Maßnahme, sondern für die Prüfung des Sachverhalts ausspricht.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Prüfung durch die Verwaltung, ob durch eine veränderte Signalsteuerung der Zufluss in die bzw. aus der nordwestlichen Innenstadt begrenzt werden kann

3.7 Öffnung der Süringstraße

Die Öffnung der Süringstraße soll dafür sorgen, dass der Parkplatz „Davidstraße“ direkt von der Borkener Straße über die Süringstraße angefahren werden kann. Durch die Maßnahme erhofft man sich eine Entlastung der nord-westlichen Innenstadt, da hierdurch der Parkplatz Davidstraße im Verhältnis zu den Parkplätzen in der nordwestlichen Innenstadt attraktiver wird. Holger Ludorf sprach zwei Punkte an, die aus seiner Sicht gegen eine Freigabe der Süringstraße zum jetzigen Zeitpunkt sprechen können:

- Die Öffnung der Süringstraße erschwert die unter Punkt 3.6 geforderte Umstellung der Lichtsignalanlage, da sich die Zahl der konkurrierenden Verkehrsströme weiter erhöht.
- Die Öffnung lässt sich erst nach aufwändigen baulichen Veränderungen in der Süringstraße und in der Davidstraße realisieren.

Der zuletzt genannte Punkt wurde von einigen Teilnehmern angezweifelt, da es eine solche Verkehrsführung bereits in der Vergangenheit gegeben habe. Die Arbeitsgruppe erklärte sich damit einverstanden, dass zunächst der Sachverhalt eingehend geprüft wird.

Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Prüfung des Sachverhalts durch die Verwaltung

4. Weiteres Verfahren

Die Arbeit des verkleinerten Gremiums ist mit Abschluss der Sitzung beendet. Ein drittes Treffen, welches für den 02.11.2010 terminiert war, ist nicht mehr erforderlich. Jens Stachowitz schlug vor, diesen Termin für eine Sitzung der großen Gruppe zu nutzen. Insbesondere Herr Dr. Dr. Zwingmann und Herr Winkelmann vertraten die Auffassung, dass ein solches Zusammentreffen der großen Gruppe nicht mehr erforderlich sei. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollten direkt in die politischen Gremien zur Beratung und Entscheidung gegeben werden. Herr Belau erklärte, dass er es sehr wohl für notwendig halte, die Ergebnisse zunächst in der großen Grup-

pe zu diskutieren, in der dann wieder jeweils zwei Vertreter der einzelnen Gruppierungen anwesend seien. Herr Eckenhoff hielt es für sinnvoll, auch die Fraktionsvertreter vorab über die Ergebnisse zu informieren. Im ersten Workshop am 07.09.2010 wurde verabredet, das größere Gremium wieder zu beteiligen, nachdem in der kleinen Gruppe nach konkreten Lösungen gesucht wurde. Daher wurde vereinbart, eine Sitzung der großen Gruppe für den November einzuberufen. Der Termin ist so zu wählen, dass die Ergebnisse in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 02.12.2010 vorgestellt werden können.

gez. Holger Ludorf