
Protokoll der Bürgerversammlung vom 23. Juni 2015 in der Gaststätte Haus Zumbült in Lette

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

für den Kreis Coesfeld:

Klaus Dammers, Abteilung 66 - Strassenbau und - unterhaltung

für die Stadt Coesfeld:

Thomas Backes, Erster Beigeordneter

Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr

Alfred Richters, Fachbereich Bauen und Umwelt

für das Planungsbüro eberhardt – die ingenieure:

Frank Wolters

Beginn: 18.00 Uhr

Verlauf / Ergebnisse

Nach einer Begrüßung und kurzen Einführung durch Thomas Backes erläuterte Holger Ludorf zunächst die Beschlüsse des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 10.12.2014, mit denen der Ablauf der Umgestaltung der Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette festgelegt wurde:

- Planung für die gesamte Ortsdurchfahrt in 2015
- Planung und Bau von zwei Mittelinseln in den beiden Ortseingangsbereichen in 2015
- Planung und Umsetzung von Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich zwischen Mühlensch und Paßstiege in 2015
- Stufenweise Umsetzung der weiteren Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt in den kommenden Jahren

Anschließend begründete er, dass die Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Hilfe von Schutzstreifen unter Berücksichtigung der Randbedingungen die richtige Lösung für die Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette ist. Schutzstreifen wurden in Coesfeld bereits mehrfach (z.B. in der Daruper und der Billerbecker Straße) eingesetzt und haben sich dort als sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr bewährt. Demzufolge werden sie in der Planung für die Umgestaltung der Coesfelder Straße auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt als Eckpfeiler der Planung eingeführt.

Schließlich ging Holger Ludorf auf die Bushaltestelle Paßstiege ein. Bereits der im Jahr 2005 aufgestellte Verkehrsentwicklungsplan empfiehlt die Verlegung der Bushaltestelle in Richtung Dorfmitte. Ziel der Verlegung ist es, den Einzugsbereich komplett auf bewohntes Gebiet zu legen und somit die Wege der Fahrgäste zur Bushaltestelle zu minimieren. Die Beschlüsse,

die der Rat der Stadt Coesfeld zur Umsetzung dieser Empfehlung gefasst hat, sind für die Verwaltung bindend. Insofern wurde die Verlegung der Bushaltestelle als grundlegendes Element in die Planung aufgenommen. Holger Ludorf wies darauf hin, dass die zukünftige Lage der Bushaltestelle bereits in der Bürgerversammlung am 27.05.2015, in der die Planungen für den Bau von zwei Mittelinseln in den Ortseingangsbereichen vorgestellt wurde, angeregt diskutiert wurde. Unter anderem wurde hier vorgeschlagen, die Bushaltestelle am heutigen Standort zu belassen. Aus der Bürgerversammlung vom 27.05.2015 hat die Verwaltung einige Prüfaufträge unter anderem in Bezug auf die Anordnung der Bushaltestelle mitgenommen. Diese konnten aufgrund des engen Zeitrahmens bis zur aktuellen Veranstaltung noch nicht abschließend bearbeitet werden. Es ist vorgesehen, die Prüfergebnisse gemeinsam mit den Ergebnissen der heutigen Veranstaltung in den politischen Gremien nach den Sommerferien zu präsentieren und zu diskutieren.

Nach diesen einführenden Erläuterungen stellte Frank Wolters die Planungen für die Umgestaltung des Abschnittes der Coesfelder Straße zwischen Paßstiege und Mühlensch vor. Anschließend warf er einen Ausblick auf die Planungen für die weiteren Abschnitte der Coesfelder Straße. Mit Hilfe von Planskizzen und Regelquerschnitten erläuterte er die grundlegenden Planungsabsichten für die Abschnitte

- Mühlensch bis Lindenstraße
- Lindenstraße bis Kreuzstraße

Diese werden, sobald die Planungen weiter ausgearbeitet wurden, in jeweils einzelnen Informationsveranstaltungen vorgestellt und diskutiert werden. Ein Auszug aus der Präsentation ist als Anlage beigefügt.

Die anschließende, sehr konstruktiv geführte Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

1. Ruhender Verkehr

Im Bereich von markierten Schutzstreifen ist das Parken am Fahrbahnrand nicht erlaubt. Die vorgestellte Planung sieht 13 Stellplätze in der östlichen Nebenanlage vor. Von einigen Teilnehmern wird das Angebot als deutlich zu gering eingeschätzt. Bereits heute sei die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum sehr viel größer.

Die Verwaltung vertritt hierzu die folgende Auffassung:

- Im öffentlichen Verkehrsraum werden Besucherstellplätze zur Verfügung gestellt. Der Parkbedarf durch die Bewohner selber ist zunächst auf den privaten Grundstücken zu decken.
- Anhand der Anzahl der Einwohner und der daraus resultierenden Anzahl der Haushalte im Einzugsbereich der Coesfelder Straße wurde unter Zuhilfenahme der einschlägigen Richtlinien ein Stellplatzbedarf von 12 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ermittelt. Dieser Bedarf wird durch die vorgestellte Planung abgedeckt.
- Die Parkraumnachfrage wurde durch die Verwaltung und das beauftragte Planungsbüro in den vergangenen Wochen stichprobenartig festgehalten. Während der Stichproben parkten zwischen 2 und 5 Fahrzeuge am Fahrbahnrand. Insofern hält die Verwaltung das in der Planung berücksichtigte Angebot für ausreichend.

Im Zuge der Versammlung wurde vorgeschlagen, das Parkraumangebot im Bereich der Gaststätte Haus Zumbült zu erweitern, da hier die Nachfrage nach Parkraum während größerer Veranstaltung sehr hoch sei. Diesen Punkt wird die Verwaltung im weiteren Verfahren prüfen und ggf. in der Planung berücksichtigen.

Auf Nachfrage stellten die Vertreter der Verwaltung klar, dass für die Stellplätze keine zeitliche Beschränkung (Höchstparkdauer) gelten sollte.

2. Führung des Radverkehrs

Einige der Anwesenden äußerten Bedenken gegen die Führung der Radfahrer mit Hilfe von Schutzstreifen im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Insbesondere Sicherheitsbedenken wurden geäußert. Das Radfahren auf einem hochbordgeführten baulich angelegten Radweg wird durch einige Teilnehmer nach wie vor für sicherer gehalten. Der hohe Anteil des Schwerverkehrs auf der Coesfelder Straße spräche aus Sicht einiger Teilnehmer ebenfalls gegen eine Lösung mit Schutzstreifen. Folgende Vorschläge wurden für eine von der Planung abweichende Radverkehrsführung geäußert:

- Der Radverkehr sollte weiterhin auf den vorhandenen Radwegen geführt werden. Diese könnten auf Kosten des Gehweges verbreitert werden.
- Der Radverkehr sollte weiterhin auf den vorhandenen Radwegen geführt werden. Der Radweg auf der Ostseite sollte durch eine veränderte Bordsteinführung in die heutige Fahrbahn verlagert werden, so dass ein ausreichender Raum für Baumstandorte zwischen Geh- und Radweg geschaffen werden könnte.
- Auf der Westseite verbleibt der Radfahrer auf dem heutigen Radweg. Dadurch kann der westliche Fahrbahnrand auf ganzer Länge zum Parken genutzt werden. Auf der Ostseite wird der Schutzstreifen wie geplant markiert. Der heutige Radweg wird dort für die Anpflanzung von Bäumen genutzt.

Zum Thema Radverkehr vertritt die Verwaltung die folgende Auffassung, die im Laufe der Diskussion noch einmal bekräftigt wurde:

- Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen wie z.B. der Verkehrsbelastung und der Fahrbahnbreite ist die Führung der Radfahrer auf Schutzstreifen die richtige Lösung.
- Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteiles. Dieser habe in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Die Frage nach dem konkreten Schwerverkehrsanteil konnte die Verwaltung während der Veranstaltung nicht beantworten. Es wurde angekündigt, dass diese Zahl für die Entscheidung in den politischen Gremien Zahl nachgereicht wird.

(Ergänzung im Nachgang zur Veranstaltung: Der Schwerverkehrsanteil wurde im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2010 ermittelt. Dieser liegt im betreffenden Abschnitt der Coesfelder Straße bei 3,9%. Insgesamt fahren somit ca. 240 Fahrzeuge des Schwerverkehrs an einem Werktag auf dem betreffenden Abschnitt der Coesfelder Straße. Schutzstreifen sollen erst bei einem hohen Schwerverkehrsaufkommen (mehr als 1.000 Fahrzeuge am Tag) vermieden werden. Selbst bei einer gewissen Steigerung gegenüber 2010 liegt der Schwerverkehrsanteil daher erheblich unterhalb der Empfehlung.)

- Ohne Schutzstreifen ist eine nachhaltige Verbesserung für die Baumstandorte nur dann möglich, wenn die heutige Hochbordführung verändert wird. Dadurch steigen die Baukosten überproportional an. Eine solche Lösung widerspricht damit den politischen Beschlüssen, wonach eine kostengünstige Maßnahme mit einfachen Mitteln umgesetzt werden soll.

Herr Backes erläuterte, dass letztendlich die politischen Gremien die Frage nach der Führung der Radfahrer entscheiden müssten. Hierbei sei die Frage zu beantworten, ob Schutzstreifen auf Kosten des ruhenden Verkehrs markiert werden sollen. Die Ergebnisse der Veranstaltung würden den Gremien gemeinsam mit einer Empfehlung der Verwaltung als Entscheidungsgrundlage vorgelegt.

3. Anordnung der Bushaltestellen / Mittelinseln / Querungsstellen

Intensiv diskutiert wurden wiederum, wie in der Veranstaltung vom 27.05.2015, die Planungen für die Verlagerung der Bushaltestellen. Vorgesehen ist in der Planung für beide Fahrrichtungen ein vorgezogenes Buskap im Bereich der Einmündung Isselweg, an dem die Busse unmittelbar am Fahrbahnrand halten. Insbesondere die folgenden Aspekte wurden angesprochen:

- Die Einengung der Fahrbahn stellt für einige Anwesende eine deutliche Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation dar. Insbesondere befürchten sie ein durch die Einengung deutlich gesteigertes Gefahrenpotenzial, auch der verschlechterte Verkehrsfluss ge-

genüber der heutigen Situation wird kritisiert. Hinter den haltenden Bussen entstünden unzumutbare Rückstaus auf der Coefelder Straße. **Dies gelte umso mehr, da morgens bis zu 4 Busse gleichzeitig an der Haltestelle warten.** Durch die vorgestellte Planung seien so zukünftige Unfallschwerpunkte vorprogrammiert.

- **Andererseits wurde die Kombination der Bushaltestelle mit einer Mittelinsel, die das Vorbeifahren am haltenden Bus verhindert, als sichere und empfehlenswerte Lösung angesehen.**
- Kritisiert wurde allgemein der Ersatz der heutigen Busbuchten durch Buskaps. **Geäußert wurde hier unter anderem auch die Auffassung, dass der Fahrgast bei der Busbucht weiter entfernt von der Fahrbahn steht, so dass gerade der wartende Schüler nicht direkt in den fließenden Verkehr fallen oder geschubst werden kann.**
- Insgesamt sei die Verkehrssituation an der neu geplanten Stelle aufgrund der Nähe zum Ortszentrum unübersichtlicher als an der Paßstiege.
- Die Wegebeziehungen über den Horstesch zur heutigen Bushaltestelle seien deutlich besser als zu den Bushaltestellen am geplanten Standort in der Nähe des Isselweges. Dadurch würden die angedachten Verbesserungen in Bezug auf den Einzugsbereich der Haltestelle gar nicht erreicht.
- Die Haltestellen führten zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für die unmittelbaren Anlieger.
- Bezweifelt wurde aus den Reihen der Teilnehmer zudem, ob an den neu geplanten Buskaps genügend große Flächen als Wartebereiche für die Fahrgäste angeboten werden können, die gleichzeitig noch Platz bieten müssen für eine Wartehalle und eine ausreichende Anzahl von Fahrrädern. Heute stellen die Schüler ihre Fahrräder auf einer Fläche unmittelbar südlich der Tankstelle ab.
- Die Sinnhaftigkeit der Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes zur Verlagerung der Bushaltestelle wurde insgesamt in Frage gestellt. Dieser sei bereits 10 Jahre alt, die Verkehrssituation habe sich seitdem grundlegend verändert, die Verkehrsbelastung seitdem deutlich gestiegen. Dies sei in der vorgestellten Planung nicht berücksichtigt.

Da dies im Laufe der Diskussion angezweifelt wurde, stellte Holger Ludorf klar, dass die Verkehrserhebungen für den Ortsteil Lette im Zuge der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) nach Eröffnung der Umgehungsstraße durchgeführt wurden. Nur aus diesem Grund sei der VEP in zwei Stufen entwickelt worden. Des Weiteren erläuterte er, dass die aktuellen Zahlen zur Beurteilung der heutigen Verkehrssituation aus der Bundesverkehrszählung 2010 stammen. Eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung sei aus diesen Zahlen nicht abzuleiten.

Ergänzung im Nachgang zur Veranstaltung:

- *Werktägliche Verkehrsstärke 2005 (Analyse VEP):* 6.200 Kfz/24 h
- *Werktägliche Verkehrsstärke 2020 (Prognose VEP):* 8.600 Kfz/24 h
- *Werktägliche Verkehrsstärke 2010 (Bundesverkehrszählung):* 6.100 Kfz/24 h
- Vorgeschlagen wurde aus den Reihen der Teilnehmer wiederum wie bereits in der Bürgerversammlung vom 27.05.2015, die Bushaltestelle an der vorhandenen Stelle beizubehalten und mit einer Mittelinsel zu kombinieren, die nördlich der Bushaltestelle angeordnet werden könnte. Diese würde für eine Geschwindigkeitsreduzierung deutlich vor dem Ortszugang sorgen.
- Ein weiterer Vorschlag sieht vor, eine Mittelinsel deutlich vor dem Beginn der Ortsdurchfahrt unabhängig von der Bushaltestelle anzuordnen, um bereits an dieser Stelle für eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeiten zu sorgen.
- Ebenfalls vorgeschlagen wurde die Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) im Zuge der Coesfelder Straße.

Die Verwaltung vertritt zu den Themen Bushaltestellen und Mittelinseln in der Versammlung die folgende Auffassung:

- Buskaps sind die Standardlösung für Straßen in der Größenordnung und mit der Verkehrsbelastung der Coesfelder Straße. Sie stellen für alle Verkehrsteilnehmer eine sichere Lösung dar. Die Wartezeiten von Kraftfahrzeugen hinter haltenden Bussen liegen in der Regel deutlich unter der Wartezeit an einer Lichtsignalanlage (Ampel) und sind daher für alle

Verkehrsarten verträglich. Konflikte zwischen dem fließenden Verkehr und dem anfahren- den Bus werden in der Regel ausgeschlossen. Busbuchten werden heutzutage nur noch für Straßen mit einer deutlich höheren Verkehrsbelastung eingesetzt.

- Die Fahrbahneinengungen im Bereich der Buskaps sind wichtige Elemente der Verkehrsberuhigung. Enge bedeutet hier gleichzeitig auch Sicherheit, da der enge Verkehrsraum zu einer angepassten Geschwindigkeit animiert. Zusätzlich kann durch die Einengung ein genügend breiter Wartebereich für die Fahrgäste geschaffen werden. Dieser ist deutlich größer als an der heutigen Stelle und bietet auch genügend Raum für eine Wartehalle und Fahrradständer.
- Neben der Straßenverkehrs- und Kreispolizeibehörde wurden auch die Verkehrsunternehmen an der Planung beteiligt. Durch die Verlagerung der Bushaltestelle in Richtung Ortszentrum wird die Situation im Ortseingangsbereich deutlich entzerrt, da die wartenden Fahrgäste komplett aus diesem Bereich herausgenommen werden. Am Isselweg liegt der Wartebereich in Zukunft vor einem reinen Gehweg, Konflikte mit Radfahrern sind dann nicht mehr zu befürchten. Dies stellt eine klare Verbesserung gegenüber der heutigen Situation dar, in der die Fahrgäste auf einem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg stehen.
- Von einer zusätzlichen, wesentlichen Lärmbelastung kann aufgrund der geringen Frequenzierung der Bushaltestellen nicht ausgegangen werden.
- Die Vorschläge zu einer Kombination der Bushaltestelle an der heutigen Stelle mit einer Mittelinsel bzw. einer zusätzlichen Mittelinsel nördlich der Paßstiege außerhalb der Ortsdurchfahrt müssen zunächst durch die Verwaltung eingehend geprüft und bewertet werden. Hierzu wird Frank Wolters die Vorschläge planerisch darstellen. Die Ergebnisse werden anschließend den politischen Gremien als Grundlage für eine Entscheidung über die Art des Ausbaus vorgelegt.
- Die für Fußgängerüberwege vorgesehenen rechtlichen Rahmenbedingungen werden im betreffenden Abschnitt der Coesfelder Straße nicht erfüllt. Zusätzlich sieht der Verkehrsentwicklungsplan die Markierung von Fußgängerüberwegen nur in zentralen Bereichen vor.

4. Sonstige Punkte

- Vorgeschlagen wurde, zwischen Paßstiege und Bruchstraße eine zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe zu bauen. Diesen Vorschlag wird die Verwaltung im weiteren Verfahren prüfen.
- Thomas Backes stellt auf Anfrage klar, dass die Anlieger nicht an den Kosten für die Baumaßnahme beteiligt werden.
- Diskutiert wurde, ob die vorgestellten punktuellen Maßnahmen auf der Ostseite Sinn machen oder ob nicht die gesamte Nebenanlage saniert und alle Bäume direkt verlagert werden müssten. Thomas Backes führte aus, dass die jetzige Planung dem bestehenden Auftrag der Politik entspreche. Dies sei aber letztendlich eine Entscheidung der politischen Gremien. Als Entscheidungsgrundlage wird das Planungsbüro Eberhardt die Kosten für eine solche Variante in einfacher Form schätzen.
- Einige Anlieger vertraten die Auffassung, dass der Status quo eine zufriedenstellende Situation darstelle und alle Maßnahmen überflüssig seien. Auch durch die aktuellen Unfallzahlen seien die geplanten Maßnahmen nicht zu begründen. Da die Anlieger weitgehend für den heutigen Zustand und gegen Veränderungen seien, solle dies doch auch Grundlage der Entscheidung sein. Hierzu erklärte Thomas Backes, dass die Verwaltung einen klaren Auftrag des Rates habe, die Umgestaltung zu planen. Darüber hinaus handele es sich bei der Coesfelder Straße im betreffenden Abschnitt um eine Kreisstraße. Aus diesem Grund spielten hier übergeordnete Aspekte eine größere Rolle als z.B. bei einer Anliegerstraße. Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Anlieger bei der Entscheidungsfindung seien daher naturgemäß geringer als bei einer Anliegerstraße. Zusätzlich seien sämtliche Planungen mit dem Kreis Coesfeld als Träger der Straßenbaulast abzustimmen.
- Angefragt wurde, ob bei der Festlegung der Baumstandorte und der Auswahl der Bäume auch private Interessen wie z.B. der Betrieb einer Solaranlage eine Rolle spielen. Thomas

Backes erklärte, dass die Coesfelder Straße ohne Straßenbäume nicht vorstellbar sei. Dabei seien die öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander abzuwägen. In der Regel würden mittelkronige Bäume ausgewählt, die Auswahl erfolgt in der Regel in Abstimmung mit den Anliegern aus einer vom Bauhof erstellten Liste geeigneter Baumarten.

- **Kritisch angemerkt wurde, dass das Geschwindigkeitsniveau auf der Coesfelder Straße zu hoch sei. Die Vertreter der Verwaltung erklärten, dass sowohl die Mittelinseln als auch die Schutzstreifen, aber auch die Einengung im Bereich der Haltestelle ein probates Mittel der Verkehrsberuhigung sind.**
- Die derzeit geplante Bushaltestelle verhindert die Anlegung einer zusätzlichen Grundstückszufahrt zum Haus Nr. 20. Die direkte Anliegerin fragte, ob dies hinzunehmen sei. Holger Ludorf erläuterte, dass nach dem Straßen- und Wegegesetz ein Anspruch auf eine Zufahrt in einer Standardbreite von ca. 3 m besteht. Darüber hinaus gehende Planungen können genehmigt werden, wenn dem keine anderen Interessen entgegenstehen. Dies sei mit den Planungen der Bushaltestelle aber der Fall. Insofern müsste die Erschließung zusätzlicher Stellplätze auf dem Privatgrundstück selber geregelt werden.

Die Verwaltung sagte zu, alle vorgebrachten Punkte zunächst gemeinsam mit den Anregungen aus der Bürgerversammlung vom 27.05.2015 eingehend zu prüfen und zu bewerten. Die Ergebnisse werden anschließend den politischen Gremien als Grundlage für eine Entscheidung über die Art des Ausbaus vorgelegt.

gez. Holger Ludorf

Anlage:

Präsentation (Holger Ludorf, Stadt Coesfeld | Frank Wolters, eberhardt – die ingenieure)