

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
04.08.2015

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	20.08.2015	Vorberatung
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	25.08.2015	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	27.08.2015	Entscheidung

Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette: Mittelinseln in den Ortseingangsbereichen und Abschnitt Paßsteige bis Mühlensch - Ausbaubeschluss

Beschlussvorschlag (Empfehlung der Verwaltung):

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. auf Grundlage der als Anlage beigefügten Entwurfsplanung die Ausführungsplanung für die beiden Mittelinseln und den Abschnitt Paßsteige bis Mühlensch unter Beachtung der folgenden Eckpunkte zu erarbeiten:
 - Zu berücksichtigen ist die Variante 1, die der in den Bürgerversammlungen vorgestellten Planung entspricht und die Verlagerung der Bushaltestelle in den Einmündungsbereich Isselweg sowie eine Mittelinsel im nördlichen Ortseingang als Querungshilfe vorsieht.
(Empfehlung der Verwaltung zu den Punkten 1.1, 1.2 und 1.3)
 - Wie in der Planung vorgesehen sollen im Bereich Paßsteige bis Mühlensch 13 Stellplätze angeboten werden. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob im Bereich der Gaststätte Haus Zumbült weitere öffentliche Stellplätze vorgesehen werden können.
(Empfehlung der Verwaltung zum Punkt 2)
 - Wie in der Planung vorgesehen wird der Radverkehr über Schutzstreifen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die heute vorhandenen baulich angelegten Radwege sind aufzuheben.
(Empfehlung der Verwaltung zum Punkt 3)
 - Auf den Einbau weiterer Mittelinseln im Bereich Paßsteige bis Mühlensch wird verzichtet.
(Empfehlung der Verwaltung zum Punkt 2)
 - Vorzusehen für den Abschnitt Paßsteige bis Mühlensch sind Maßnahmen mit dem folgenden Umfang:

- Umsetzung der punktuellen Maßnahmen wie in der Bürgerversammlung vorgestellt

(Empfehlung der Verwaltung),

Alternativen hierzu sind nicht von dem Grundsatzbeschluss des Rates und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abgedeckt, s. Erläuterungen zu Punkt 5:

- Zusätzlich: Verlagerung der weiteren Baumstandorte auf der Ostseite, komplett neue Oberfläche für die östliche Nebenanlage
- Zusätzlich: Ausbau des westlichen Radweges, Ersatz durch eine Grünfläche, Bepflanzung in einfacher Form
- Zusätzlich: komplett neue Oberfläche im westlichen Gehweg
- Die südliche Mittelinsel ist entsprechend der vorgelegten Planung unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Sperrfläche zu gestalten.

(Empfehlung der Verwaltung zum Punkt 6)

2. gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld auf Grundlage der resultierenden Planung einen Antrag bei der Bezirksregierung Münster einzureichen, um den Bau der Mittelinseln als Vorsorgemaßnahme förderungsfähig vor der Erteilung eines Zuwendungsbescheides realisieren zu können,
3. eine Vereinbarung mit dem Kreis Coesfeld auf Grundlage der resultierenden Planung zum Bau der nördlichen Mittelinsel abzuschließen.

Sachverhalt:

Sachstand:

- Mittels der Berichtsvorlage 120/2015 wurden die politischen Gremien (Bezirksausschuss: 11.06.2015, Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen: 16.06.2015, Rat: 25.06.2015) über die Ergebnisse der Bürgerversammlung vom 27.05.2015, in der die Planungen zum Bau der zwei Mittelinseln vorgestellt wurden, informiert.
- Auf Grundlage eines Auftrages des Bezirksausschusses an die Verwaltung (Sitzung vom 11.06.2015, Beschlussvorlage 121/2015) wurde die Planung zur Umgestaltung der Coesfelder Straße im Abschnitt Paßstiege bis Mühlensch in einer Bürgerversammlung am 23.06.2015 vorgestellt und diskutiert. Das Protokoll der Bürgerversammlung ist als Anlage beigefügt.

Ergebnisse zu den Prüfaufträgen aus den Bürgerversammlungen vom 27.05. und 23.06.2015:

Durch die beiden Bürgerversammlungen ergaben sich zusätzliche Prüfaufgaben, die die Verwaltung gemeinsam mit dem beauftragten Planungsbüro eberhardt – die ingenieure bearbeitet hat. Insbesondere ergaben sich durch die vorgebrachten Anregungen und Bedenken die folgenden Fragen:

1. An welcher Stelle und in welcher Form sollen die Bushaltestellen angeordnet werden?
2. Kann das Parkplatzangebot gegenüber der heutigen Situation verringert werden?
3. Wie sieht die angemessene Führungsform für den Radverkehr aus?
4. Sollen weitere Mittelinseln im Bereich Paßstiege bis Mühlensch angeboten werden?
5. In welchem Umfang soll die Umgestaltung des Abschnittes Mühlensch bis Paßstiege durchgeführt werden?
6. Wie soll die südliche Mittelinsel (Einmündung Kreuzstraße) gestaltet werden?

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Prüfungen dargestellt:

0. Vorbemerkung

Grundlage für die Planungen zur Umgestaltung der Coesfelder Straße zwischen Paßstiege und Mühlensch ist der Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 10.12.2014. Im Beschlusstext heißt es ausdrücklich:

„Es soll keine aufwändige Umgestaltung in Verbindung mit großen Baumaßnahmen vorgesehen werden, sondern eine Umgestaltung mit einfachen Mitteln. Wesentliche Elemente wären dabei Schutzstreifen für Radfahrer (vergleichbar mit der Daruper Straße) und die Verlagerung der Baumstandorte an eine zukunftsfähige Stelle im Straßenquerschnitt.“

Anregungen aus den beiden Bürgerversammlungen, die nur dann umgesetzt werden könnten, wenn im gesamten Abschnitt die Hochbordführung verändert wird, sind mit diesen politischen Beschlüssen nicht vereinbar. Hieran ist die Verwaltung bei der Planung gebunden. Insofern wurden diese Anregungen nicht weiter verfolgt und bewertet. Als Beispiel kann hier z.B. die Verbreiterung der gesamten östlichen Nebenanlage genannt werden, mit der genügend Platz für einen baulich angelegten Radweg neben ausreichend großen Baumscheiben geschaffen werden sollte.

Mit den beschlossenen „einfachen Maßnahmen“ lässt sich aber nach Ansicht der Verwaltung auch eine angemessene und gute Lösung schaffen.

1. Lage und Anordnung der Bushaltestellen

1.1 Haltestelle am Fahrbahnrand (Buskap) oder Busbucht?

Zunächst ist die grundlegende Frage zu klären, in welcher Form die Bushaltestellen gestaltet werden. Zu entscheiden ist hier, ob die Bushaltestelle am Fahrbahnrand liegen soll (Buskap) oder als Busbucht angeordnet werden sollte. Aus fachlicher Sicht ist hier eindeutig das Buskap zu favorisieren, bei dem die Busse unmittelbar am Fahrbahnrand halten. 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 anfahrenen Bus werden in der Regel ausgeschlossen. Busbuchten werden heutzutage nur noch für Straßen mit einer deutlich höheren Verkehrsbelastung eingesetzt. Hierzu einige Auszüge aus der Fachliteratur:

Auszug aus den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 190, Dezember 2007: „Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV“:

- *Im Vergleich der Haltestellentypen sind Haltestellen am Fahrbahnrand (einschließlich Kaplösungen) am sichersten, gefolgt vom Typ „Bucht“ und den beiden auf das ÖPNV-Teilsystem Straßenbahn bezogenen Haltestellentypen „Fahrbahn“ und „Seitenbahnsteig“.*
- *Bezogen auf das ÖPNV-Teilsystem Bus schneidet der Haltestellentyp „Bucht“ deutlich ungünstiger ab als der Typ „Fahrbahnrand/ Kap“.*

Empfohlen werden insbesondere

- *die Priorisierung des Typs „Fahrbahnrand/Kap“ als Standardlösung für Bushaltestellen (VwV-StVO), ...*

Auszug aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, Kapitel 6.1.10.8 „Bushaltestellen“:

- *Bei Taktzeiten von 10 Minuten und größer sowie bei mittleren Haltestellenaufenthaltszeiten von 16 Sekunden sind Haltestellenkaps immer möglich.*
- *Bei längeren Haltestellenaufenthaltszeiten oder Taktzeiten von kürzer als 10 Minuten sind Haltestellenkaps bis zu einer Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs von rund 650 Kfz/h und Richtung bei zweistreifigen Straßen unproblematisch. Bei Belastungen bis*

zu etwa 750 Kfz/h und Richtung und bei einer Fahrzeugabfolge ≥ 10 Minuten liegen positive Erfahrungen vor.

- Wegen der überwiegenden Vorteile sollen Haltestellenkaps auch an angebauten Hauptverkehrsstraßen möglichst häufig und regelmäßig angewendet werden. Auch der Rückbau von Bushaldebuchten zu Haltestellenkaps kann in der Regel als Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.

Auszug aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Kapitel 6.2.2.2 „Geschwindigkeitsdämpfung in Ortsdurchfahrten - Innerortsbereich“:

- Gerade wegen der in der Regel geringen Frequenz kommt der sicheren Gestaltung von Bushaltestellen in Ortsdurchfahrten besondere Bedeutung zu. Busse sollen am Fahrbahnrand oder an Buskaps halten. Busbuchten sollten nur eingerichtet werden, wenn z.B. an Endhaltestellen mit sehr langen Standzeiten zu rechnen ist.

Im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2010 wurde für die Coesfelder Straße im Abschnitt Paßstiege bis Mühlensch eine maßgebliche Verkehrsbelastung von 345 Kraftfahrzeugen in der Stunde für die höher belastete Richtung ermittelt. Damit liegt die Belastung deutlich unterhalb des Grenzwertes von 650 Kraftfahrzeugen in der Stunde, bis zu dem Haltestellenkaps auch bei längeren Haltestellenaufenthaltszeiten oder Taktzeiten von kürzer als 10 Minuten bei zweistreifigen Straßen unproblematisch sind.

Auch ansonsten liegt in der Coesfelder Straße zwischen der Paßstiege und dem Mühlensch keine außergewöhnliche Verkehrssituation vor, die deutlich von den in den Regelwerken betrachteten Fällen abweicht. Eine besondere Unfallauffälligkeit liegt ebenfalls nicht vor. Der vergleichende Blick auf Straßen im Coesfelder Stadtgebiet, in denen Haltestellen am Fahrbahnrand bereits realisiert wurden, zeigt, dass solche Haltestellen auch an deutlich stärker belasteten Straßen völlig unproblematisch betrieben werden können:

- Holtwicker Straße: 537 Kfz/h
- Daruper Straße: 403 Kfz/h
- Borkener Straße: 648 Kfz/h

Die einzige außergewöhnliche Situation ergibt sich dadurch, dass in der Morgenzeit bis zu 4 Busse die Haltestelle gleichzeitig anfahren. Hierzu sagt die RASSt 06: „Schulbushaltestellen, an denen mehrere Busse gleichzeitig halten, sollten außerhalb der Ortsdurchfahrt (z.B. in Seitenstraßen) angeordnet werden.“ Um diesen Vorschlag aufzunehmen, müssten die Schulbusse allerdings komplett durch eines der Letteraner Wohngebiete geführt werden. Zum einen hätte dies deutliche Zeitverluste für die Busse zur Folge. Zum anderen bringt die Führung der Buslinien durch die Anliegerstraßen aber auch unter Sicherheitsaspekten Nachteile mit sich. Insgesamt handelt es sich bei dem gleichzeitigen Halt mehrerer Busse um eine Ausnahmesituation, die nur einmal am Tag kurzzeitig auftritt. Insgesamt hält die Verwaltung die Verlagerung der Buslinie in die Anliegerstraßen daher nicht für verhältnismäßig. Diese Einschätzung wird dadurch unterstrichen, dass der Verkehrsablauf auch an der heutigen Stelle bei einem gleichzeitigen Halt mehrerer Busse nur kurzzeitig unterbrochen wird.

Empfehlung der Verwaltung: Die Busbucht widerspricht unter den in der Coesfelder Straße herrschenden Rahmenbedingungen den anerkannten Regeln der Technik. Die einzig richtige Lösung ist die Anordnung der Haltestelle am Fahrbahnrand. (Buskap)

1.2 Lage und Ausgestaltung der Haltestellen

Die Verlagerung der Bushaltestelle von der Paßstiege in Richtung Ortsmitte ist Bestandteil der Handlungsempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes. Begründet ist die Verlagerung mit der besseren Abdeckung des Ortsgebietes durch den ÖPNV und damit mit der besseren Erreichbarkeit der Bushaltestelle (kürzere Wege). Die grundsätzliche Ausgangslage ist seit Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes unverändert.

In der Bürgerversammlung wurde dennoch vorgeschlagen, die Bushaltestelle an der heutigen Stelle zu belassen und diese mit einer Mittelinsel zu kombinieren. Ein weiterer Vorschlag ging

dahin, 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. Die jeweiligen Begründungen sind in den Protokollen zu beiden Bürgerversammlungen festgehalten.

Um die Situation beurteilen zu können, hat das Büro eberhardt entsprechende Planungsvarianten entwickelt:

- Variante 1: ursprüngliche, in den Bürgerversammlungen vorgestellte Variante mit der Bushaltestelle im Einmündungsbereich Isselweg und einer Mittelinsel im nördlichen Ortseingang als Querungshilfe.
- Variante 2a: Die Bushaltestellen verbleiben an den bisherigen Standorten nordöstlich bzw. südwestlich der Einmündung Paßstiege. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld wird mit einer Mittelinsel als Querungshilfe kombiniert. Entsprechend der Empfehlungen der RAS 06 wird die Insel in einer Länge von ca. 25 m angelegt. Dadurch kann hinter dem haltenden Bus eine sichere Querungsmöglichkeit angeboten und gleichzeitig können Überholvorgänge vermieden werden. Die ortseinwärts führende Bushaltestelle wird als Buskap ausgebildet. Die Variante 2a ist nicht in einem separaten Plan dargestellt, da sie bereits in der Variante 2 b enthalten ist.
- Variante 2b: wie Variante 2a, zusätzlich mit einer vorgelagerten Mittelinsel.
- Variante 2c: Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld verbleibt am bisherigen Standort nordöstlich der Einmündung Paßstiege. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld wird verlagert, die beiden Haltestellen liegen dann direkt gegenüber. Kombiniert werden die Haltestellen mit einer Mittelinsel. Dadurch kann hinter beiden haltenden Bussen eine sichere Querungsmöglichkeit angeboten und gleichzeitig Überholvorgänge vermieden werden. Diese Anordnung entspricht exakt der Darstellung im Bild 102 der RAS 06.

Die Lagepläne zu den einzelnen Varianten sind als Anlage beigefügt. Dabei wurde für die Varianten 2a bis 2c nur das Blatt 1 aktualisiert. Natürlich müsste im weiteren Planverfahren auch das Blatt 2 (bisher noch mit der Bushaltestelle im Einmündungsbereich Isselweg) angepasst werden.

1.3 Beurteilung der einzelnen Varianten

1.3.0 Vorbemerkung

In den folgenden Ausführungen wird vorausgesetzt, dass die Radfahrer auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Eine andere Führungsform würde teilweise zu einer abweichenden Bewertung führen.

1.3.1 Abdeckung des Ortsgebietes durch den ÖPNV

Die Variante 1 weist deutliche Vorteile gegenüber den übrigen Varianten auf.

1.3.2 Konflikte mit überholenden Fahrzeugen

In Variante 1 sorgt die im Versatz angeordnete Einengung der Fahrbahn für ein vermindertes Geschwindigkeitsniveau. Das Überholen des Busses wird nicht gänzlich ausgeschlossen, es erfolgt aber aufgrund der versetzten Einengung mit einer moderaten Geschwindigkeit. In den Varianten 2a und 2b werden Überholvorgänge in Fahrtrichtung Coesfeld durch die Anordnung der Mittelinsel gänzlich vermieden. In Richtung Ortsmitte sorgt der am Fahrbahnrand haltende Bus für eine gewisse Geschwindigkeitsreduzierung des nachfolgenden Verkehrs. Diese ist allerdings nicht so ausgeprägt, wie die Reduzierung bei Variante 1. In der Variante 2c werden Überholmanöver gänzlich ausgeschlossen. Sie erreicht in dieser Kategorie die beste Bewertung. Die Variante 1 zeigt ein einheitlich zufriedenstellendes Bild. Die Varianten 2a und 2b erreichen für die Fahrtrichtung Coesfeld eine positive Bewertung, für die ortseinwärts führende Fahrtrichtung fällt diese neutral aus.

1.3.3 Flächenangebot im Verhältnis zu den Nutzungsansprüchen

Durch das Vorziehen des Hochbordes in die Fahrbahn entstehen in der Variante 1 ca. 4,5 m (Westseite) bzw. 4,8 m (Ostseite) tiefe Flächen. Diese dienen alleine als Gehweg sowie als Warte- und Ein- und Ausstiegsfläche für Fahrgäste. Auf diesen Flächen können auch eine Wartehalle (Ostseite) und Fahrradständer bequem untergebracht werden. Die Flächen hinter dem Busbord haben in den Varianten 2a und 2b in beiden Fahrtrichtungen eine Breite von ca. 3,5 m. Auf der Westseite dient diese alleine als Gehweg sowie als Warte- und Ein- und Ausstiegsfläche für Fahrgäste. Auf der Ostseite fungiert sie gleichzeitig als gemeinsamer Geh- und Radweg. In der Variante 2a wird der Radweg in beiden Richtungen betrieben, in der Variante 2b nur in einer Richtung (Fahrtrichtung Coesfeld), da die Radfahrer bereits an der vorgelagerten Insel die Fahrbahnseite wechseln. Für einen in einer Richtung hinter einer Haltestelle geführten Geh- und Radweg sehen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA ein absolutes Mindestmaß von 3,5 m vor. Dieses Maß kann bei einer sehr geringen Flächenverfügbarkeit und einem geringen Fahrgastaufkommen angesetzt werden. Zumindest in der Morgenstunde, wenn eine große Zahl von Schülern auf den Bus wartet, ist die Breite als nicht ausreichend anzusehen. Für einen in beiden Richtungen betriebenen Geh- und Radweg reicht die Breite im Bereich der Haltestelle in keinem Fall aus. Bei der Variante 2c kann ohne zusätzlichen Grunderwerb das Mindestmaß von 3,50 m nicht erreicht werden. Die Ein- und Ausstiegsflächen haben jeweils nur eine Breite von 3,25 m und unterschreiten somit die erforderliche Mindestbreite um 25 cm.

Die Variante 1 stellt das größte Flächenangebot. Die Variante 2 b erfüllt mit Abstrichen die geforderten Mindestbreiten der Empfehlungen. Bei den Varianten 2a und 2c ist das Flächenangebot als nicht ausreichend zu bewerten.

1.3.4 Konflikte Fahrgäste/Radfahrer

In der Variante 1 liegt hinter den Haltestellen jeweils lediglich ein Gehweg. Konflikte mit Radfahrern sind somit ausgeschlossen. Das Gleiche gilt für die Haltestellen in Fahrtrichtung Lette in den Varianten 2a und 2b. In der Variante 2a verläuft hinter der Haltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld ein in beiden Richtungen betriebener Geh- und Radweg. Hier ergibt sich ein sehr starkes Gefahrenpotenzial. Etwas geringer ist das Gefahrenpotenzial für die entsprechende Haltestelle in der Variante 2b, da der Radweg hier nur in einer Richtung freigegeben ist. Dem gleichzusetzen ist das Gefahrenpotenzial an beiden Haltestellen in der Variante 2c. Hier verläuft hinter beiden Haltestellen ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der Radweg ist jeweils nur in einer Richtung freigegeben.

1.3.5 Querungsmöglichkeiten im Bereich der Bushaltestelle und im nördlichen Ortseingang

Die Variante 1 sieht keine zusätzlichen Querungshilfen im Bereich des Haltestellenpaares vor. Die Fahrbahn muss in einem Zuge, wie auch heute im Bestand, überquert werden. Aufgrund der vorgesehenen Umbaumaßnahmen wird allerdings erwartet, dass das Geschwindigkeitsniveau auf dem gesamten Abschnitt gesenkt wird und somit eine Überquerung der Straße sicherer erfolgen kann. Überlegungen, südlich der Haltestellen in Höhe von Haus-Nr. 25 trotzdem eine Mittelinsel einzuplanen, wurden aus den nachfolgenden Gründen wieder verworfen. Die zwei hier vorgesehenen Parkplätze müssten entfallen, die Schutzstreifen müssten hier zugunsten der Mittelinsel wieder unterbrochen werden, die Befahrbarkeit für den abbiegenden Verkehr in die Jacobistraße würde erheblich eingeschränkt und die Verkehrsbelastung der Coesfelder Straße erfordert keine zusätzliche Querungshilfe an dieser Stelle (siehe auch Punkt 4). Bei den Varianten 2a und 2b wird in Kombination mit der Haltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld eine Querungshilfe vorgesehen. Hier wird eine hohe Fußgängerakzeptanz für die Querung in östliche Richtung erwartet, um die hier vorgesehene Einstiegshaltestelle in Richtung Coesfeld zu erreichen. Ob die Querung allerdings auch in Gegenrichtung angenommen wird, wird eher zurückhaltend bewertet, da der Umweg, sowohl um in die Paßstiege wie auch in den Jansweg zu gelangen, nicht unerheblich ist. Erfahrungen zeigen, dass diese Umwege von Fußgängern in der Regel nicht in Kauf genommen werden. Die Variante 2c stellt dagegen optimale Querungsmöglichkeiten für den Fahrgast dar. Es kann in direktem Anschluss an beide Haltestellen die Fahrbahn mittels Querungshilfe gequert werden. Diese Querungshilfe wird von dem Fahrgast in jedem Fall angenommen werden.

Die Querung der Fahrbahn im nördlichen Ortseingang (Wechsel vom einseitigen Radweg auf den rechtsseitig angeordneten Radweg in Richtung Ortsmitte) ist für Radfahrer in den Varianten 1, 2b und 2c ohne Einschränkungen möglich. In der Variante 2a schränkt der stehende Bus die Sichtbeziehungen zwischen dem Radfahrer und dem motorisierten Individualverkehr mit Fahrtrichtung Ortsmitte deutlich ein.

1.3.6 Sichtbeziehungen auf bevorrechtigte Kfz während des Bushalts

Auch bei diesem Bewertungsmerkmal können die einzelnen Varianten unterschiedlich betrachtet werden. Bei der Variante 1 entsteht eine Beeinträchtigung für das Fahrzeug, das aus dem Isselweg kommt und in die Coesfelder Straße einbiegen will, durch die östliche Haltestelle. Die westliche Haltestelle kann im Hinblick auf die Sichtbeziehung vernachlässigt werden, da hier keine Beeinträchtigungen entstehen. Bei der östlichen Haltestelle unterscheiden sich zwei Fälle.

Fall 1, Einbiegen in die Coesfelder Straße Richtung Norden: Der Fahrzeugführer hat Einsicht auf die Coesfelder Straße in Richtung Süden über die Fahrgastwartefläche. Das vorgezogene Buskap ermöglicht eine verbesserte Sichtbeziehung auf den nachfolgenden Verkehr. Da ein Überholen des stehenden Busses nur unter verminderter Geschwindigkeit erfolgen kann, ist das Einbiegen ohne größere Gefahren möglich.

Fall 2, Einbiegen in die Coesfelder Straße Richtung Süden: Diese Situation birgt bei der Variante 1 das höhere Konfliktpotential, da das einbiegende Fahrzeug aus dem Schatten des stehenden Buses in die Coesfelder Straße fährt während zeitgleich ein hinter dem Bus wartendes Fahrzeug zum Überholen ansetzen kann. Allerdings wird auch hier nur ein geringes Sichtfeld behindert und vor allem wird mit verminderter Geschwindigkeit gefahren. Bei den Varianten 2a, 2b und 2c ist jeweils die Sichtbeziehung zwischen dem aus der Paßstiege in südliche Richtung einbiegende Fahrzeug und dem Fahrzeuge auf der Coesfelder Straße aus Richtung Norden kommend sehr eingeschränkt. Dieser Fall ist allerdings äußerst kritisch zu bewerten, da, bei den Varianten 2a und 2c die Fahrzeuge auf der Coesfelder Straße gerade erst in den Ort einfahren und hier, trotz der Mittelinseln, eine erhöhte Geschwindigkeit nicht ausgeschlossen werden kann. Zusätzlich wird aufgrund der langgezogenen Rechtskurve für das ortseinwärts fahrende Fahrzeug und das abbiegende Fahrzeug aus der Paßstiege durch den Bus die Sichtbeziehung auf einer erheblichen Strecke unterbrochen, so dass die Reaktionszeit im Konfliktfall sehr kurz ist. Hier kann eine Gefahrenstelle mit sehr hohem Potential entstehen, da die heute bestehenden Ausweichmöglichkeiten durch die Busbucht, die fehlende Mittelinsel und die Verschwenkung des Fahrbahnrandes für die Radfahrerschleuse zurückgebaut bzw. eingeschränkt werden.

1.3.7 Geschwindigkeitsabsenkung im Ortseingangsbereich

Bei diesem Kriterium ergibt sich ein relativ einheitliches Bild. Dies gilt natürlich nur unter der Voraussetzung, dass die Bushaltestelle am Isselweg ebenfalls mit einer Mittelinsel als Querungshilfe am nördlichen Ortsende kombiniert wird. Dies wird als selbstverständlich vorausgesetzt. Durch die vorgelagerte zweite Insel dürfte die Variante 2b für die deutlichste Geschwindigkeitsabsenkung sorgen.

1.3.8 Baulicher und damit finanzieller Aufwand

Für die Realisierung der Varianten 1, 2a und 2c ist der bauliche Aufwand nahezu identisch. Es werden im Detail zwar leicht unterschiedliche Flächen verändert, in der Summe sind diese allerdings mit gleichem Aufwand herzustellen. Die Variante 2b ist durch den Planungsansatz einer vorgelagerten Mittelinsel ohne zusätzlichen Grunderwerb erheblich kostenintensiver. Es ist erforderlich, auf westlicher Seite einen zusätzlichen Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 90 m herzustellen. Die vorhandene Fahrbahn der Coesfelder Straße sowie die östliche Nebenanlagen (Geh-/Radweg und Grünstreifen) müssen nördlich Haus-Nr. 4 in östliche Richtung verlagert werden, um den gesamten Querschnitt in der vorhandenen Wegeparzelle herstellen zu können. Erst nördlich der zusätzlichen Mittelinsel kann wieder in den vorhandenen Querschnitt verschwenkt werden. Sowohl die Nebenanlagen wie auch die östliche Fahrspur müssen grundhaft hergestellt werden, somit ist damit zu rechnen, dass diese Variante mindestens doppelt so teuer wird wie die übrigen Varianten.

Empfehlung der Verwaltung zu den Punkten 1.2 und 1.3:

Insgesamt erzielt die in der ursprünglichen Planung berücksichtigte Bushaltestelle im Einmündungsbereich Isselweg in Verbindung mit einer Mittelinsel als Querungshilfe am nördlichen Ortsausgang (Variante 1) das beste Ergebnis. Als positive Aspekte sind insbesondere zu nennen:

- Die Abdeckung des Ortsgebietes durch den ÖPNV ist aufgrund der zentralen Lage zum Einzugsgebiet deutlich verbessert. (1.3.1)
- Die Situation im Ortseingangsbereich wird durch die Verlagerung der Bushaltestelle in Richtung Ortszentrum deutlich entzerrt, da die wartenden Fahrgäste komplett aus diesem Bereich herausgenommen werden.
- Die Wartebereiche für die Fahrgäste, die im Einmündungsbereich Isselweg angeboten werden können, sind deutlich größer als bei allen anderen Varianten. Sie bieten genügend Platz für eine Wartehalle und eine ausreichende Anzahl von Fahrrädern. 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, bei der die Fahrgäste auf einem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg stehen. Auch gegenüber den anderen Varianten fällt die Bewertung in diesen beiden Punkten deutlich besser aus. (1.3.3 und 1.3.4)

Bei den Konflikten mit überholenden Fahrzeugen (1.3.2) und den Querungsmöglichkeiten (1.3.5) ergibt sich für die Variante 1 ein neutrales Ergebnis. In diesen Kriterien schneidet insbesondere die Variante 2c deutlich besser ab.

Eindeutige Schwachstellen gibt es bei der Variante 1 mit Ausnahme der Sichtbeziehungen auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge während des Bushalts (1.3.6) für die Haltestelle in Fahrtrichtung Coesfeld nicht. Dies ist allerdings als Schwachstelle mit sehr niedrigem Gefährdungspotential zu bewerten, da hier ein vermindertes Geschwindigkeitsniveau zu erwarten ist und sich die Unterbrechung der Sichtbeziehung auf eine sehr kurze Strecke beschränkt.

Alle anderen Varianten erhalten in diesem Kriterium hingegen eine sehr negative Bewertung. Dies ist der Grund dafür, dass das Planungsbüro eberhardt – die ingenieure für diese Varianten dringend zusätzliche flankierende Maßnahmen anrät, die den ortseinwärts fahrenden motorisierten Verkehr auf einen möglichen Linkseinbieger aus der Paßstiege mit Nachdruck hinweist.

Aus den genannten Gründen favorisiert die Verwaltung deutlich die Realisierung der Variante 1.

Sollte eine Verlagerung der Bushaltestelle nicht mitgetragen werden, ist die Variante 2c die zu empfehlende Lösung. Die Varianten 2a und 2b erscheinen zwar in der Übersicht ein ähnliches Ergebnis zu erzielen, die einzelnen Kriterien sind hier allerdings ohne eine Gewichtung eingeflossen. So ist bei der Variante 2a der Konflikt zwischen dem einseitig geführten Radweg in Gegenrichtung und der fehlenden zusätzlichen Aufstellfläche für Fahrgäste in Fahrtrichtung Coesfeld besonders herauszustellen. Gegen die Variante 2b sprechen vor allem die sehr hohen Ausbaukosten durch die vorgelagerte Mittelinsel. Daher kann eine Realisierung dieser Varianten aus Sicht der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Bewertungsmatrix:

Variante	1		2a		2b		2c	
Lage	Isselweg		Paßstiege		Paßstiege		Paßstiege	
Haltestelle	FR Coe	FR Lette	FR Coe	FR Lette	FR Coe	FR Lette	FR Coe	FR Lette
1.3.1	++	++	-	-	-	-	-	-
1.3.2	o	o	+	o	+	o	++	++
1.3.3	++	++	--	+	-	+	--	--

1.3.4	++	++	--	++	-	++	-	-
1.3.5	o	o	++	-	++	-	++	++
1.3.6	-	+	--	+	--	+	--	++
1.3.7	+	+	+	+	++	++	+	+
1.3.8	o	o	o	o	--	-	o	o
Ø	2,1		3,0		2,9		2,9	

Bewertungsschema:

	Bewertung	Punktzahl	Die Bewertung erfolgt in Anlehnung an die Schulbenotung: je niedriger die erreichte Punktzahl, desto besser das Ergebnis.
Sehr positiv:	++	1	
Positiv:	+	2	
Neutral:	o	3	
Negativ:	-	4	
Sehr negativ:	--	5	

2. Parksituation

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 der Bürgerversammlung wird das Angebot als deutlich zu gering eingeschätzt.

Als Grundlage einer Entscheidung wurde die Parkraumnachfrage durch die Verwaltung und das beauftragte Planungsbüro in den vergangenen Wochen stichprobenartig festgehalten. Während der Stichproben parkten zwischen 2 und 5 Fahrzeuge am Fahrbahnrand.

Als weitere Grundlage wurde durch die Verwaltung anhand der Anzahl der Einwohner und der daraus resultierenden Anzahl der Haushalte im Einzugsbereich der Coesfelder Straße unter Zuhilfenahme der einschlägigen Richtlinien der Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum ermittelt. Demnach ergibt sich ein Bedarf von 12 Stellplätzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im öffentlichen Verkehrsraum Besucherstellplätze bereitzustellen sind. Der Parkbedarf durch die Bewohner selber ist zunächst auf den privaten Grundstücken zu decken.

Eine besondere Situation ergibt sich im Bereich der Gaststätte Haus Zumbült. Hier steigt die Parkraumnachfrage während großer Veranstaltungen stark an. Der notwendige Parkraum kann nicht alleine auf dem Privatgrundstück bereitgestellt werden. Hier sollte das Angebot an Parkraum im öffentlichen Straßenraum im unmittelbaren Bereich deutlich erhöht werden. Das Büro eberhardt – die ingenieure hat hierzu bereits erste Planungsüberlegungen angestellt, die im weiteren Verfahren zu verfeinern sind.

Empfehlung der Verwaltung: Die üblicherweise bereitzustellende Anzahl an Besucherstellplätzen wird durch die in der Bürgerversammlung vorgestellte Planung abgedeckt. Eine demgegenüber deutlich erhöhte Nachfrage lässt sich aus den Beobachtungen vor Ort nicht ableiten. In der Planung sollten daher weiterhin unverändert 13 Besucherstellplätze berücksichtigt werden. Im Bereich der Gaststätte Haus Zumbült sollten nach Möglichkeit zusätzliche Stellplätze bereitgestellt werden.

3. Führung der Radfahrer

Der Schutzstreifen für Radfahrer ist die regelkonforme Lösung für den zu betrachtenden Streckenabschnitt der Coesfelder Straße. Schutzstreifen sind keine Radverkehrsführung zweiter Klasse, die nur dann angewendet wird, wenn der Platz für andere Führungsformen wie den baulich angelegten Radweg nicht ausreicht. Vielmehr handelt sich um eine gleichberechtigte,

vollwertige und sichere Führungsform. Die richtige Führungsform für einen Straßenabschnitt ist unter Beachtung bestimmter Kriterien auszuwählen. Zu den Kriterien gehören insbesondere die Verkehrsbelastung und die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Vorauswahl erfolgt in der Regel anhand der Abbildung 7 in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (siehe Anlage). Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 600 Kfz in der maßgeblichen Spitzenstunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt die Coesfelder Straße im Abschnitt Paßstiege bis Mühlenesch im so genannten Belastungsbereich II. Benutzungspflichtige Radwege oder Radfahrstreifen sind in diesem Belastungsbereich nicht zulässig. Die ERA empfehlen die folgenden Radverkehrsführungen:

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg, Radfahrer frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg, Radfahrer frei“
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht.

Ein weiteres zu beachtendes Kriterium ist der Schwerverkehrsanteil. Dieser wurde im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2010 ermittelt und liegt im betreffenden Abschnitt der Coesfelder Straße bei 3,9%. Insgesamt fahren hier somit an einem Werktag ca. 240 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. 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 des Grenzwertes.

Schutzstreifen für Radfahrer wurden in der Vergangenheit in einer größeren Anzahl von Straßen (z.B. Daruper Straße, Billerbecker Straße) im Coesfelder Stadtgebiet markiert und haben sich zu einem Standardelement der Radverkehrsführung entwickelt. Nach der Realisierung kam es praktisch zu keinen Konflikten mehr zwischen Radfahrern und Fußgängern, auch die Anzahl der Konflikte zwischen Radfahrern und abbiegenden oder einbiegenden Kraftfahrzeugen konnte deutlich reduziert werden. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass Radfahrer auf Schutzstreifen sicherer aufgehoben sind als auf baulich angelegten Radwegen, da sie sich ständig im Blickfeld der Autofahrer befinden. Dies gilt natürlich nur unter der Voraussetzung, dass die oben genannten Kriterien eingehalten werden. Dies ist im Fall der Coesfelder Straße eindeutig der Fall. Die von den Bürgern geäußerten Bedenken gegen eine Aufhebung der baulich angelegten Radwege sind daher zwar zunächst naheliegend, können aber insgesamt nicht bestätigt werden.

Schutzstreifen stoßen nach einer gewissen Eingewöhnungsphase auf eine sehr große Akzeptanz. Daher ist eine Kombination mit weiteren Radverkehrsführungen (z.B. „Gehweg, Radfahrer frei“) nicht erforderlich. In diesem Fall bietet die Markierung von Schutzstreifen daher auch die Möglichkeit, ausreichend breite und separat zu nutzende Gehwegbereiche anzubieten. Eine Verlagerung der Baumstandorte an einen zukunftsfähigen Standort im Straßenquerschnitt, wie sie der Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 10.12.2015 fordert, setzt sogar die Markierung von Schutzstreifen voraus.

Empfehlung der Verwaltung: Benutzungspflichtige Radwege sind in der Coesfelder Straße im betreffenden Abschnitt nicht zulässig. Die Benutzungspflicht wurde daher bereits aufgehoben. Unter Beachtung der vorliegenden Rahmenbedingungen ist der Schutzstreifen die richtige Führungsform für den Radverkehr.

4. Weitere Mittelinseln

In der Bürgerversammlung wurde vorgeschlagen, zwischen Paßstiege und Bruchstraße eine zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe vorzusehen. Diesen Punkt hat die Verwaltung noch einmal eingehend betrachtet. Bei einer Belastung von ca. 600 Kfz in der maßgeblichen Spitzenstunde, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h und angenommenen 50 Fußgängerquerungen in der Stunde sieht die RAS 06 keinen weiteren Bedarf für die Bereitstellung von Querungsanlagen wie z.B. Mittelinseln oder Fußgängerüberwegen. Die Planungen für den nächsten Abschnitt in Richtung Ortsmitte sehen nördlich der Einmündung Mühlenesch eine weitere Mittelinsel als Querungshilfe vor. Die Fahrbahneinengungen im

Bereich der Bushaltestellen am Isselweg sorgen – wenn die Haltestellen an dieser Stelle realisiert werden sollten – ebenfalls für eine Erleichterung der Fahrbahnüberquerung. Zusätzlich in die Bewertung eingeflossen ist die Tatsache, dass die Schutzstreifen im Bereich einer Mittelinsel aufgrund fehlender Fahrbahnbreiten ausgespart werden müssten. Zudem könnte die Mittelinsel nur mit einer Breite von 2 m ausgebildet werden, wenn nicht die gesamte Hochbordführung verändert werden soll. Inseln, die auch von Radfahrern genutzt werden, sollten nach Möglichkeit mit einer Breite von 2,5 m angeboten werden.

Empfehlung der Verwaltung: Eine weitere Mittelinsel ist nicht erforderlich. Insofern schlägt die Verwaltung vor, auf eine solche Insel zu verzichten.

5. Umfang der Umgestaltungsmaßnahme

In der Veranstaltung vom 23.06.2015 wurde darüber diskutiert, ob die vorgestellten punktuellen Maßnahmen auf der Ostseite Sinn machen oder ob es zielführender sei, die gesamten Nebenanlagen zu sanieren. Aufgrund des bestehenden Auftrages des Rates an die Verwaltung (siehe 0. Vorbemerkungen) konnte die Verwaltung im Rahmen der Bürgerversammlung nur eine Planung für punktuelle Maßnahmen vorstellen. Letztendlich entscheidet der Rat über den Umfang der umzusetzenden Maßnahmen. Als Entscheidungsgrundlage hat das Planungsbüro eberhardt – die ingenieure die Kosten für die Umgestaltung des Abschnittes Paßstiege bis Mühlensch für verschiedene Ausbaustufen geschätzt

- Umsetzung der punktuellen Maßnahmen wie in der Bürgerversammlung vorgestellt 146.000 €
hierin enthalten: punktuelle Umgestaltung der östlichen Nebenanlagen, Haltestellenpaar im Einmündungsbereich Isselweg, 90.000 € für eine optionale Deckenerneuerung
- Zusätzlich: Verlagerung der weiteren Baumstandorte auf der Ostseite, komplett neue Oberfläche für die östliche Nebenanlage 122.000 €
- Zusätzlich: Entfernen des westlichen Radweges, Ersatz durch eine Grünfläche, Bepflanzung in einfacher Form 43.000 €
- Zusätzlich: komplett neue Oberfläche im westlichen Gehweg 87.000 €

Die Gesamtkosten beinhalten jeweils die Kosten für den Bau der Bushaltestelle im Einmündungsbereich Isselweg. Sollte die Haltestelle nicht verlagert werden, würden sich die Kostenansätze je nach Ausbauvariante abweichend darstellen.

Eine Deckenerneuerung für diesen Abschnitt ist aus Sicht des Planungsbüros eberhardt – die ingenieure nicht erforderlich. Kosten in Höhe von 90.000 € für eine solche Deckensanierung sind in den oben genannten Kosten daher nicht berücksichtigt. Die vorhandene Decke scheint nach einer ersten Einschätzung intakt zu sein. Es gibt weder Aufbrüche noch Flicker oder Netzrisse. Es sind zusätzlich keine Verwerfungen oder weitere Unebenheiten in der Deckschicht ersichtlich. Daher können die bituminösen Arbeiten auf die Bereiche in diesem Abschnitt begrenzt werden, in denen die Lage der vorhandenen Bordsteinführung geändert wird. Das betrifft die Einmündungsradien und die Bushaltestellen. Ob darüber hinaus eine Deckenerneuerung erforderlich wird, kann erst in den weiteren Leistungsphasen verlässlich beurteilt werden.

6. Gestaltung der südlichen Mittelinsel

Die Planung für die südliche Mittelinsel wurde in der Versammlung vom 27.05.2015 grundsätzlich befürwortet. Angeregt wurde, die bremsende Wirkung durch einen deutlicheren Verschwenk für ortseinwärts fahrende Kraftfahrzeuge zu steigern.

Grundsätzliches Ziel einer Mittelinsel gerade im Ortseingang ist eine Reduzierung der Geschwindigkeiten. Eine deutliche geschwindigkeitsreduzierende Wirkung haben Insel im Ortseinfahrtbereich nach den RAS 06 insbesondere dann, wenn die Versatztiefe mindestens eine Fahrstreifenbreite, also 3,5 m, beträgt. Die Anordnung einer 3,5 m breiten Fahrbahn neben

einer 3,5 breiten Mittelinsel, die östlich der Fahrbahnachse liegt, ist im vorhandenen Fahrbahnquerschnitt nicht möglich. Die heutige Fahrbahn müsste um ca. 1 m in östlicher Richtung verbreitert werden. Dies würde eine Verlagerung des östlichen Fahrbahnrandes um ca. 3 m in östlicher Richtung bedeuten. An den Fahrbahnrand anschließen würde wiederum der gemeinsame Geh- und Radweg. Aus dieser Lage heraus kann der Radfahrer nicht gesichert auf die Fahrbahn geführt werden. Er müsste zunächst in die Straße Zur Stegge geleitet werden und von dort dann wartepflichtig als Rechtsabbieger in die Coesfelder Straße fahren. Die in der Bürgerversammlung vorgestellte Planung sieht, nach einem Verschwenk des vorhandenen Geh- und Radweges an den Fahrbahnrand südlich der Mittelinsel, eine nahezu gradlinige Führung des Radverkehrs mittels Radwegefurt auf den Schutzstreifen der Coesfelder Straße vor. Der Radfahrer wird erst parallel zum motorisierten Verkehr hinter der Bordanlage geführt und dann, im Schatten der Hochbordanlage des östlichen Fahrbahnrandes, auf die Straße geleitet. Dies ist der Hauptaspekt, der aus Sicht der Verwaltung für die Beibehaltung der ursprünglichen Planung spricht. Zusätzlich wird die Ansicht vertreten, dass durch die Insel, in Verbindung mit dem Rückbau des Seitenstreifens und Errichtung einer Bordanlage, bereits eine optisch einengende Wirkung erzielt wird mit einem positiven Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau. Außerdem dürfte die kurze Entfernung vom Abzweig der B 474 bis zum Ortseingang dafür sorgen, dass das Geschwindigkeitsniveau ohnehin nicht so hoch wie in anderen Ortseinfahrtbereichen ist, in denen die Straße von der freien Strecke in gerader Linie in den Ort führt.

Einen positiven Effekt könnte eine zusätzliche in Fahrbahnmitte aufgebrachte Sperrfläche im Vorfeld der Mittelinsel haben, die den ortseinwärts fahrenden Kraftfahrer nach außen auf den heutigen Mehrzweckstreifen drängt und so für einen deutlichen Verschwenk gegenüber der ursprünglichen Planung sorgt.

Empfehlung der Verwaltung: In den Grundzügen bleibt die Planung unverändert. Mit Hilfe einer auf der Fahrbahn markierten Sperrfläche sollte auch für die ortseinwärts führende Fahrspur ein deutlicherer Versatz erzeugt werden.

Weitere Bürgerbeteiligung:

Ob eine weitere Bürgerbeteiligung erforderlich wird, hängt insbesondere vom Beschluss zum Umfang der Maßnahmen im Abschnitt Paßstiege bis Mühlensch ab. Nur wenn hier Maßnahmen beschlossen werden, die deutlich über die in den Bürgerversammlungen vorgestellte Planung hinausgehen, wird eine erneute Bürgerbeteiligung erforderlich. Ansonsten kann aus Sicht der Verwaltung auf eine weitere Bürgerbeteiligung verzichtet werden.

Anlagen:

Protokoll der Bürgerversammlung vom 23.06.2015

Lageplan Blatt 1 Variante 1

Lageplan Blatt 1 Variante 2a/2b

Lageplan Blatt 1 Variante 2c

Lageplan Blatt 2

Lageplan Blatt 3

Lageplan Blatt 7

Ergänzende Anmerkung: die Lagepläne werden den Fraktionen zusätzlich als maßstabsgerechter Ausdruck in Papierform zur Verfügung gestellt. Alternativ können die Pläne nach telefonischer Absprache (Holger Ludorf, Tel. 02541/939-1306) auch im Rathaus eingesehen werden.

