
Protokoll der Bürgerversammlung vom 27. Mai 2015 in der Kardinal-von-Galen-Grundschule 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

für das Planungsbüro eberhardt – die ingenieure:

Frank Wolters

Beginn: 18.00 Uhr

Verlauf / Ergebnisse

Nach einer kurzen Begrüßung 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.

Nach diesen einführenden Erläuterungen stellte Frank Wolters die Planung für die beiden Mittelinseln vor. Ein Auszug aus der Präsentation ist als Anlage beigefügt.

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

Die Planung für die südliche Mittelinsel wird grundsätzlich befürwortet. Folgende Punkte wurden im Zuge der Diskussion angesprochen:

- Durch eine Verlagerung der Mittelinsel in Richtung Osten und einem damit verbundenen deutlicheren Verschwenk für ortseinwärts fahrende Kraftfahrzeuge sollte die abbremsende Wirkung optimiert werden.
- Kritisch wird der sehr deutliche Versatz in der Fahrlinie für Fahrzeuge, die ortsauswärts fahren, gesehen. Herr Wolters bestätigte, dass die Straße auch nach dem Bau der Mittelinsel weiterhin mit der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann.
- Von einem Teilnehmer wurde eine Verlagerung der Mittelinsel ortsauswärts in Richtung Umgehungsstraße ins Spiel gebracht, damit die Fahrzeuge nach dem Einbiegen in die Coesfelder Straße gar nicht erst auf Geschwindigkeit kommen können. Von den übrigen Teilnehmern wurde eine solche Verlagerung aber eher kritisch gesehen.

Intensiver diskutiert wurde die Planung für die nördliche Mittelinsel, insbesondere auch in Verbindung mit der geplanten Verlagerung der Bushaltestelle Paßstiege:

- Grundsätzlich kritisch gesehen wird die Verlagerung der Bushaltestelle in Richtung Dorfmitte.

Als Diskussionsgrundlage erläuterte Frank Wolters eine Planskizze für die Bushaltestelle an der geplanten Stelle im Bereich der Einmündung Isselweg. Vorgesehen ist für beide Fahrrichtungen ein vorgezogenes Buskap, an dem die Busse unmittelbar am Fahrbahnrand halten. Ergänzend erklärte Holger Ludorf, dass Buskaps die Standardlösung für Straßen in der Größenordnung und mit der Verkehrsbelastung der Coesfelder Straße sind. 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 seien daher für alle Verkehrsarten verträglich. Konflikte zwischen dem fließenden Verkehr und dem anfahrenden Bus werden in der Regel ausgeschlossen. Busbuchten werden heutzutage nur noch für Straßen mit einer deutlich höheren Verkehrsbelastung eingesetzt.

Im Bereich der Buskaps wird die Fahrbahn auf ca. 7,5 m eingeengt, um genügend breite Warteflächen für die Fahrgäste zu schaffen. Diese Einengung stellt für einige Anwesende eine deutliche Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation dar. Insbesondere befürchten sie ein durch die Einengung deutlich gesteigertes Gefahrenpotenzial, aber auch der verschlechterte Verkehrsfluss gegenüber der heutigen Situation wird kritisiert. Kritisiert wurde auch allgemein der Ersatz der heutigen Busbuchten durch Buskaps. Insgesamt sei die Verkehrssituation an der neu geplanten Stelle aufgrund der Nähe zum Ortszentrum unübersichtlicher als an der Paßstiege.

Die Verwaltung hält diese Punkte zunächst fachlich nicht für begründet und erläutert ergänzend, dass neben der Straßenverkehrs- und Kreispolizeibehörde auch die Verkehrsunternehmen an der Planung beteiligt wurden. Durch die Verlagerung der Bushaltestelle in Richtung Ortszentrum werde 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.

Bezweifelt wurde aus den Reihen der Teilnehmer zudem, ob an den neu geplanten Buskaps genügend große Flächen als Wartebereiche für die Wartegäste 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 Verwaltung erläuterte hierzu, dass die Fläche an der geplanten Stelle im Bereich Isselweg eine deutlich größere Breite aufweisen werde als die heute vorhandenen Flächen. Das Fahrradparken werde mit Hilfe von geeigneten Fahrradständern oder Fahrradabwehrbügeln geordnet.

- Vorgesprochen wird aus Reihen der Teilnehmer, 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 Ortseingang sorgen. Eine Querungshilfe sei an dieser Stelle nicht unbedingt erforderlich. Die Insel könnte entsprechend gestaltet werden. Der Radverkehr könne zunächst auf der linken Seite ortseinwärts bis zur Paßstiege fahren und dort queren. Die Vertreter der Verwaltung entgegneten, dass damit ein Hauptziel der Planung, nämlich eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger im Ortseingang, nicht erreicht würde. Daher kommt für Sie eine solche Lösung nicht in Frage. Falls die Bushaltestelle an der heutigen Stelle verbleibt und mit einer Mittelinsel kombiniert wird, muss diese auch als Querungshilfe ausgebildet werden.
- Vorgesprochen wurde auch, die Mittelinsel in Richtung Westen zu verschieben, um eine vergrößerte Aufstellfläche für wartende Fahrgäste schaffen zu können. Hierfür müssten allerdings zuvor Grundstücksflächen durch die Stadt erworben werden.
- Ein weiterer Vorschlag beschäftigte sich mit der Kombination der Haltestellen mit einer Mittelinsel. Die Mittelinsel könnte so angeordnet werden, dass das Überholen der wartenden Busse durch Kraftfahrzeuge wirkungsvoll unterbunden wird. Holger Ludorf erläuterte, dass dies eine Standardlösung sei, wenn eine Bushaltestelle mit einem Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) kombiniert werden solle. In diesem Fall müsse das Überholen des Busses durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden.

Darüber hinaus wurden noch drei allgemeine Anmerkungen gemacht:

- Auch nach dem Umbau müsse die Ortsdurchfahrt für die Transporte der Firma Scholz offen bleiben. Die Verwaltung erläuterte, dass dies ein grundlegendes Kriterium der Planung sei und es hierüber auch Vereinbarungen zwischen der Stadt und der Firma Scholz gibt.
- Angefragt wurde, ob die ordnungsgemäße Beleuchtung der Querungstellen sicher gestellt sei. Frank Wolters machte klar, dass die Lampenstandorte in der Planung bereits dargestellt seien und die Beleuchtung in der weiteren Planung berücksichtigt werde.
- Auf Nachfrage erklärte Frank Wolters, dass die Bäume unmittelbar kein echtes Sichthindernis darstellen. Für die Ausgestaltung und die davon ausgehende Bremswirkung der Querungstellen seien sie aber ganz wichtige vertikale Elemente.

Die Verwaltung sagte zu, alle vorgebrachten Punkte zunächst eingehend zu prüfen und zu bewerten. Die Ergebnisse werden anschließend den politischen Gremien als Grundlage für eine Entscheidung über die Art des Ausbaus vorgelegt.

Bevor Thomas Backes sich bei den Anwesenden für die interessante Diskussion bedankte und die Veranstaltung beendete, warf Frank Wolters 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

- Paßsteige bis Mühlensch
- Mühlensch bis Lindenstraße
- Lindenstraße bis Kreuzstraße

Diese werden, sobald die Planungen weiter ausgearbeitet wurden, in jeweils einzelnen Informationsveranstaltungen vorgestellt und diskutiert werden. In einem ersten Schritt wird voraussichtlich am 23.06.2015 die Planung für den Abschnitt Paßstiege bis Mühlensch präsentiert.

gez. Holger Ludorf

Anlage:

Auszug aus der Präsentation (Frank Wolters, eberhardt – die ingenieure)