

Verkehrssituation rund um den Kiefernweg

06.11.2009

Protokoll über die „Bürgerversammlung zur Verkehrssituation rund um den Kiefernweg“

Die Bürgerversammlung fand am 03.11.2009 in der Zeit von 18.30 – 20.15 Uhr in der Kreuzschule, Am Wietkamp 20, in Coesfeld statt.

Teilnehmer:

Es nahmen 58 interessierte Bürgerinnen/Bürger und Politikerinnen/Politiker an der Versammlung teil. Die Anwesenheitsliste ist in der Anlage beigefügt. Seitens der Verwaltung nahmen Ludger Schmitz, Holger Ludorf und Thomas Mühlenkamp (vom Fachbereich 60 – Planung, Bauordnung und Verkehr bzw. Fachbereich 30 – Bürgerservice und Ordnung) teil.

Herr Schmitz begrüßte die Anwesenden und führte in die Thematik der Bürgerversammlung ein. Herr Ludorf stellte anhand einer Beamer-Präsentation die Ergebnisse der Bestandserfassung und der Verkehrserhebungen dar und erläuterte die möglichen Lösungsansätze:

Das Gebiet der Straßenzüge Kiefernweg / Lärchenweg / Buchenweg / Teilbereiche des Birkenweges ist seit ca. 30 Jahren als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Der Bereich wird durch die B 525 – Umgehungsstraße, den Hüppelswicker Weg, den Druffels Weg, den Kalksbecker Weg und den Stadthagen begrenzt. Die „Möblierung“ wurde seinerzeit mit einfachen Gestaltungsmitteln in Form von Betonblumenkübeln vorgenommen. Der Ausbau, die Möblierung und die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgten im Einklang mit den Vorgaben durch die StVO, allerdings zu einer Zeit, als noch keine umfassenden Erfahrungen mit verkehrsberuhigten Bereichen vorlagen. Vor etwa 12 Jahren wurde das Baugebiet „Schürmanns Hof“ ausgewiesen. In den Straßen „Haselweg“ und „Rotdornweg“ entstanden neue Baugebiete. Sie wurden ebenfalls als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Die Verkehrssituation (Ausbaustandard, Verkehrsführung, Verkehrsbeschränkung etc.) im gesamten Bereich Druffels Feld ist das Ergebnis von Beschlüssen der politischen Gremien

Bereits im Jahre 1999 wandten sich die Anlieger wegen der geänderten Verkehrssituation mit einem Widerspruch an die Stadtverwaltung Coesfeld. Der daraus resultierende Widerspruchsbescheid des Kreises Coesfeld lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die beantragte Anordnung des Durchfahrverbotes für den Durchgangsverkehr und die Umgestaltung des Wohngebietes ist nicht notwendig im Sinne der StVO.
- Eine komplette Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf den örtlichen Erschließungsstraßen muss wegen der Regelnutzung durch Kfz nicht notwendigerweise angestrebt werden. Bezüglich der Verträglichkeitsgrenze ist die Zahl von 150 Kfz/h als Regelgröße anzusehen. Die tatsächliche Belastung liegt deutlich darunter.
- Die vorhandene Möblierung ist zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung in dem verkehrsberuhigten Bereich geeignet. Durch die vorhandene Möblierung werden evtl. vorhandene Gefahren ebenso wirksam eingeschränkt wie durch einen weitergehenden Ausbau. Die vorhandene Möblierung trägt dem Sicherheitsbedürfnis der Anwohner in angemessener Weise Rechnung. Die Gefährdungen der Bevölkerung sind nicht so gravierend, dass nur ein Aus-

bau oder eine Anordnung eines Durchfahrverbotes diesen Gefahren Rechnung tragen kann. Eine außergewöhnliche Gefährdung der Schulkinder ist auch in Anbetracht der überaus geringen Fahrzeugbewegungen und der übersichtlichen Straßenführung zu verneinen. Einer weitergehenden Möblierung bedarf es daher nicht.

- Der weitere Ausbau des verkehrsberuhigten Bereiches und die Anordnung des Verbotes für den Durchgangsverkehr stehen zu den angestrebten Zielen außer Verhältnis. Die Erhöhung der Sicherheit wäre lediglich gering, weil, wie örtliche Erhebungen ergeben haben, eine Aussperrung des Durchgangsverkehrs insoweit nur zu einer geringen Entlastung führte.
- Den überwiegenden Interessen Dritter und den schutzwürdigen Belangen der Allgemeinheit gebührt daher der Vorrang, da diese durch den Ausbau oder den vollständigen, teilweisen oder zeitlich differenzierten Ausschluss bestimmter Verkehrsarten nach § 45 Abs. 1b Nr.4 StVO weitaus stärker betroffen wären, als die Interessen der Anlieger im Druffels Feld, wenn es bei der bisherigen Regelung bleibt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen sind seit dem Erlass des Widerspruchsbescheides unverändert. Insofern sind die Aussagen des Bescheides weiterhin gültig, wenn sich die Verkehrssituation nicht grundlegend verändert hat. Daher wurden im August und September dieses Jahres umfassende Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Folgende Schlussfolgerungen lassen sich aus den Erhebungen ziehen:

- Eine deutliche Zunahme des Verkehrs ist nicht festzustellen.
- Die Verkehrsbelastungen liegen weiterhin deutlich unter der Regelgröße von 150 Kfz/h.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind unverändert, die Aussagen des Widerspruchsbescheides sind weiterhin gültig.
- Das Geschwindigkeitsniveau, insbesondere in Richtung Dülmener Straße, liegt deutlich zu hoch.
- Die Straßen des verkehrsberuhigten Bereiches sind zu lang.

Zur Länge eines verkehrsberuhigten Bereiches gibt die Fachliteratur die folgende Empfehlung: Aus einem verkehrsberuhigten Bereich heraus sollen Straßen, die schneller als mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden dürfen, in einer Entfernung von maximal 300 Metern erreichbar sein. Dieser Wert wird bei den betroffenen Straßen deutlich überschritten. Daraus resultiert im wesentlichen die zu hohe Fahrgeschwindigkeit.

Seitens der Verwaltung wurden die im Folgenden beschriebenen Lösungsmöglichkeiten untersucht und bewertet. Ziel von möglichen Lösungsansätzen muss die Verringerung der Geschwindigkeiten sein.

- Punktuelle Baumaßnahmen, z.B. bauliche Versätze, Teil- oder Plateauaufpflasterungen.
- Komplette bauliche Umgestaltung entsprechend der Gestaltungsvorschläge der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).
- Deutliche Verringerung der Fahrstrecken z.B. durch Ausweisung von Durchfahrtsverboten in Höhe des Birkenweges oder des Stadthagens.
- Umwandlung der verkehrsberuhigten Zonen in eine Tempo-30 Zonen. Das Separationsprinzip (abgetrennte Gehwegbereiche durch Poller pp.) müsste gegebenenfalls umgesetzt werden.

Anhand eines Schaubildes aus der RASt 06 wurde nachgewiesen, dass mit punktuellen baulichen Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau bestenfalls auf 25 km/h reduziert werden kann. Entsprechendes gilt auch für einen Komplettumbau der Straßen, da hierbei die Geschwindigkeitsverringerung ebenfalls nur durch eine Aneinanderreihung von punktuellen baulichen Maßnahmen erzielt wird. Die Verringerung der Fahrstrecken ist aus Sicht der Verwaltung die einzige Maßnahme, die zu einer deutlichen Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus führen kann.

Herr Ludorf leitete sodann in die Diskussion über, die sich wie folgt zusammenfassen lässt (Aussagen der Verwaltung kursiv gedruckt):

- Die Nachbarschaft hatte sich bereits im Vorfeld der Bürgerversammlung mit dem Thema auseinandergesetzt. Gemeinschaftlich wurde das deutliche Meinungsbild gefasst, dass eine Umwandlung von einem verkehrsberuhigten Bereich in eine Tempo-30-Zone nicht gewünscht ist. Ebenso wenig wird eine Sperrung (in Höhe der Straße Stadthagen bzw. in der Mitte in Höhe des Birkenweges) befürwortet. Es wird vielmehr an die Verwaltung herangebracht, die Standorte der vorhandenen Kübel genau zu überprüfen und gegebenenfalls durch neue Kübel zu ergänzen. Auch Kübel aus Kreuzungsbereichen, in denen teilweise bis zu 12 Kübel stünden, könnten hierfür verwendet werden. In Verbindung mit den zugehörigen Parkflächen kann hierdurch eine effiziente Verengung der Verkehrsfläche vorgenommen werden – um damit die Herabsetzung der Durchfahrtsgeschwindigkeit zu erreichen. Die heutigen Kübelstandorte weichen deutlich von den ursprünglichen Standorten ab. Teilweise gäbe es Fahrstrecken von über 100 m Länge ohne Blumenkübel.
- Ein Anlieger des „Stadthagens“ beklagt sich über die sehr hohe Verkehrsbelastung auf seiner Straße. Er regte ein Einbahnstraßensystem (vom Stadthagen rein / zur Kleinen Heide raus) an.
Seitens der Verwaltung wurde darauf erwidert, dass die Verkehrsführung aus dem Gebiet Hof Schürmann heraus bereits eingehend in den politischen Gremien diskutiert wurde. Ein seinerzeit gefasster Beschluss habe ausdrücklich auf Beschränkungen verzichtet.
- Es wurde vorgeschlagen, Aufpflasterungen im Kiefernweg und Lärchenweg vorzusehen, um die Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen.
Von der Verwaltung wurde hierzu vorgetragen, dass die Geschwindigkeiten mit Aufpflasterungen -wie dies zuvor erläutert wurde- allenfalls auf 25 km/h herabgesenkt werden können. Dies gilt auch nur dann, wenn sie in kurzen Abständen wiederholt werden.
- Von den Anliegern wurde vorgetragen, dass teilweise übermäßig schnell – bis zu 60 km/h – auf dem Kiefernweg gefahren würde. Nachdrücklich wurden verstärkte Kontrollen seitens der Polizei gefordert.
Seitens der Kreispolizeibehörde Coesfeld, so wurde von der Verwaltung vorgetragen, würden Kontrollen nach Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen erfolgen.
- Um den Verkehr aus dem neuen Baugebiet „Schürmanns Hof = Rotdornweg / Haselweg“ in Richtung Kalksbecker Weg abzuleiten, wäre es gut, eine Einengung oder einen Minikreisverkehrsplatz auf dem Stadthagen anzulegen. Zumindest sollte aber für den Kiefernweg der Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches deutlich in Richtung Kalksbecker Weg vorgezogen werden. Ergänzend wird angeregt, durch einen Kreisverkehrsausbau den Kreuzungspunkt Kalksbecker Weg/Druffels Weg für Autofahrer attraktiver zu gestalten und dadurch Schleichverkehre im Bereich Kiefern-/Lärchenweg zu verringern.
Der Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches muss mit dem Wechsel des Ausbaustandards zusammenfallen. Insofern kann das Schild nicht ohne weiteres versetzt werden. Am heutigen Standort endet die Asphaltdecke und der baulich angelegte Gehweg / dort beginnt die Pflasterung für den verkehrsberuhigten Bereich. Der finanzielle Aufwand für den Bau eines Kreisverkehrs steht in keinem gesunden Verhältnis zu den zu erzielenden Effekten.
- In Baden-Württemberg sind die Schilder „Verkehrsberuhigter Bereich“ (VZ 325 StVO) durch die Hinweise ergänzt: „Schritttempo fahren!“
*Seitens der Verwaltung wurde hierzu ausgeführt, dass dieses nicht „StVO-konform“ sei, da das Verkehrszeichen 325 insgesamt **fünf** Einzelregelungen beinhalte.*

- Von einem Anlieger wurde die Frage an die Verwaltung herangetragen, ob die zu hohen Geschwindigkeiten und die zu große Streckenlänge die Verwaltung automatisch in den Zugzwang setzen würde, hier tätig zu werden.
Herr Ludorf erläuterte, dass der Widerspruchsbescheid des Kreises zeigt, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich eingehalten wurden. Die Angaben zur maximalen Streckenlänge entstammen nicht unmittelbar der Straßenverkehrsordnung, sondern können der Fachliteratur entnommen werden. Ob sich hieraus rechtliche Folgen ergeben, konnten die Vertreter der Verwaltung nicht unmittelbar beantworten. Allerdings wiesen sie auch auf den § 1 der Straßenverkehrsordnung hin, der das eigenverantwortliche und rücksichtsvolle Handeln des Einzelnen fordert.
- Von einem Anlieger wurde angemerkt, dass schon vor Jahren die alten Parkflächen anders markiert wurden. Man kann heute kaum noch die „neuen“ von den „alten“ Parkflächenmarkierungen unterscheiden.
Im Rahmen einer Gesamtmaßnahme können die alten, nicht mehr passenden Markierungen entfernt werden.
- Es wurde von den Anwesenden die Frage aufgeworfen, warum zum Beispiel am Wahrkamp und am Honigbach seinerzeit bauliche Sperrungen vorgenommen wurden.
Seitens der Verwaltung wurde vorgetragen, dass dort durch die Häufung mehrerer Behörden (Finanzamt / Amtsgericht / Polizei / Landesbetrieb Straßenbau) verstärkter Verkehrsdruck vorhanden war.
- Die vorhandene Verkehrsbeschilderung (Beginn/Ende des verkehrsberuhigten Bereiches) ist nach Meinung der Anlieger zu hoch installiert.
Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (Unterkante der Beschilderung min. 2,20m) wurden die Verkehrsschilder installiert. Die Verwaltung wird die Möglichkeiten einer alternativen Anbringung im Rahmen der Gesamtmaßnahme prüfen.
- An den Querwegen sind teilweise die Hecken der Anlieger zu hoch und die Standorte der Kübel deplatziert.
Diese Missstände werden überprüft.
- Ein Anlieger befürwortete ausdrücklich die Sperrung der Straßen Kiefernweg und Lärchenweg, um den Durchgangsverkehr zu verdrängen.
Herr Ludorf wies noch einmal darauf hin, dass das ursprüngliche Ziel der vorgeschlagenen Beschränkungen in den Fahrbeziehungen nicht die Verdrängung des Durchgangsverkehrs, sondern die Verkürzung der zum Verlassen des Bereiches notwendigen Fahrstrecken ist. Er sagte zu, die Meinungsäußerung als Einzelmeinung in das Protokoll aufzunehmen.

Herr Schmitz zog die Ergebnisse dieser Bürgerversammlung noch einmal zusammen:

- Eine Umwandlung von einem verkehrsberuhigten Bereich in eine Tempo-30-Zone wird – abgesehen von Einzelstimmen – von den Bewohnern nicht gewünscht.
- Eine Sperrung (in Höhe der Straße Stadthagen bzw. in der Mitte in Höhe des Birkenweges) wird ebenso wenig von den Anwesenden befürwortet.
- Die deutliche Mehrheit der Anwesenden hält es für ausreichend, die Standorte der vorhandenen Blumenkübel genau zu überprüfen und durch neue Standorte zu ergänzen. Grundlage für das Gesamtkonzept sollten die ursprünglichen Standorte sein, wie sie bei der ursprünglichen Realisierung des verkehrsberuhigten Bereiches vorgesehen waren. Auch Kübel aus Kreuzungsbereichen, in denen teilweise bis zu 12 Kübel stünden, könnten für eine Verdichtung verwendet werden. In Verbindung mit den zugehörigen Parkflächen führen diese Maßnahmen nach Ansicht der meisten Anwesenden zu einer deutlichen Herabsetzung der Durchfahrtsgeschwindigkeit.
- Die Installation von Schwellen / Berliner Kissen / Drepfels als weiteres Element der Verkehrsberuhigung sollte seitens der Verwaltung geprüft werden.

- Von den Anliegern wurde nachdrücklich darum gebeten, dass seitens der Polizei – nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen – verstärkte Kontrollen durchgeführt werden.

Herr Schmitz schloss um 20.15 Uhr die Versammlung und bedankte sich bei den Anwesenden für ihr Interesse.

Im Auftrage

gez. Thomas Mühlenkamp