
Protokoll über die Einwohnerversammlung „Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Coesfeld: Vorstellung eines Maßnahmenkataloges“

Diese Einwohnerversammlung fand am 04.07.2005 in der Zeit von 18.00 – 20.40 Uhr in den Räumen der Stadtwerke Coesfeld GmbH an der Dülmener Straße statt.

Teilnehmer:

Laut beigefügter Anwesenheitsliste.

Von der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser:

Dr. Lothar Bondzio

Alexander F. Sillus

Von der Stadt Coesfeld:

Bürgermeister Heinz Öhmann

1. Beigeordneter Thomas Backes

Uwe Manteuffel

Holger Ludorf

Thomas Mühlenkamp

Herr Bürgermeister Öhmann begrüßte die Anwesenden. Er stellte die Vertreter der Ingenieurgesellschaft sowie die der Stadt Coesfeld vor. Dann führte er in die Thematik dieser Einwohnerversammlung „Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Coesfeld: Vorstellung eines Maßnahmenkataloges“ ein.

Allgemeiner Teil

Herr Dr. Bondzio erläuterte grundsätzlich das Verfahren zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes. Dieses besteht im wesentlichen aus der Bestandserfassung und –analyse, der Entwicklung eines Planungsleitbildes, der Verkehrsprognose und der Aufstellung eines Maßnahmenkataloges. In die Bestandsanalyse sind nach Aussage von Dr. Bondzio nicht nur die Ergebnisse der Verkehrserhebungen durch sein Büro (Belastungswerte auf den Hauptverkehrsachsen, Querschnittszählungen, Verkehrs- und Haushaltsbefragungen, Kennzeichenerfassungen), sondern auch alle Anregungen eingeflossen, die aus der Bürgerschaft an die Stadt Coesfeld gerichtet wurden. Des weiteren stellte er das durch den Rat der Stadt Coesfeld verabschiedete Planungsleitbild vor.

Herr Backes wandte sich nach dieser Vorstellung der allgemeinen Informationen zum Thema Verkehrsentwicklungsplan an die Anwesenden, ob sie jetzt schon Nachfragen hätten. Er wies darauf hin, dass die Anregungen von Herrn Mühlenkamp sinngemäß in einem Protokoll niedergeschrieben würden – es handelt sich dabei aber nicht um ein „Wortprotokoll“.

Einwohner:

In dem Vortrag des Herrn Dr. Bondzio vermisse ich Einzelmaßnahmen wie zum Beispiel Überplanung des Hengtesportplatzes oder das Kinoprojekt.

Backes:

Es gibt sicherlich in Coesfeld noch weitere Potenziale zur Baulanderschließung. Zur Ausdehnung einer Bebauung auf dem Hengtesportplatz gibt es derzeit noch keine festen Aussagen. Das Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit dem Kino entsteht vornehmlich abends – also außerhalb der kritischen Verkehrszeit.

Einwohner:

Das Kino und der neue Theatersaal belasten aber dennoch den Basteiring!

Weiterer Einwohner:

Gleichfalls wird natürlich auch der Marienring damit belastet!

Einwohner:

Gibt es in diesem Zusammenhang etwas zum „Bahnhofsprojekt“ oder die erweiterte Postpassage zu sagen?

Sillus:

Ja, wir arbeiten – in getrennten Untersuchungen und außerhalb des hier vorgestellten Verkehrsentwicklungsplanes – an Verkehrsuntersuchungen zu zusätzlichen Projekten in diesen Bereichen. Das Theaterprojekt wurde bereits in der Bestandserfassung berücksichtigt. Die Verkehrserzeugung durch das Kino werden wir noch einmal detailliert untersuchen und gegebenenfalls aufnehmen.

Einwohner:

Warum kann man an den beiden Kreuzungen Gerichtsring / Kupferstraße und Gerichtsring / Borkener Straße keine Kreisverkehre einrichten?

Dr. Bondzio:

Beide Knotenpunkte sind mit die höchstbelasteten im innerstädtischen Bereich von Coesfeld. Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Knotenpunkte lässt sich das Verkehrsgeschehen mit Signalanlagen besser regeln und in den Griff bekommen als mit Kreisverkehren. Zudem liegen beide Knoten sehr nah an den Bahnschranken, die ihrerseits auch verkehrliche Probleme bereiten. Die Verkehrssicherheit der Schulkinder ist bei der Anlegung eines Kreisverkehrsplatzes im Spitzenbereich kritisch.

Einwohner:

Wenn ich mir auf den projizierten Diagrammen die dicken Balken mit den Verkehrszuwächsen auf dem Basteiring anschau – weckt das wieder die Forderung nach dem Ringschluss.

Backes:

Genau dieses Problem war Ausgangsstellung der Untersuchungen. Wobei die Schließung des Inneren Ringes von seinem zu erwartenden Kostenvolumen eindeutig kurzfristig nicht finanzierbar ist.

Ich denke, wir sollten jetzt Herrn Sillus die Gelegenheit geben, den Maßnahmenkatalog vorzustellen, denn dann relativieren sich schon einige Probleme, die von den Vorrednern vorgetragen wurden.

Vorstellung und Diskussion des Maßnahmenkataloges

Herr Sillus stellte das Maßnahmenkonzept vor. Die Bandbreite der möglichen Maßnahmen ist sehr vielschichtig. Zwischen dem „nichts tun“ und der Umsetzung großer, baulicher Projekte stehen Welten. Die immer wieder aufgeworfene Frage nach dem Ringschluss wurde auch ausgiebig untersucht. Die hohen Realisierungskosten würden aber – auch nach Ansicht des projektbegleitenden Arbeitskreises - ein Verschieben auf den „St.Nimmerleinstag“ bedeuten. Letztendlich wurden im projektbegleitenden Arbeitskreis verschiedene Maßnahmenpakete erarbeitet, die im Rat vorgestellt und anschließend im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen als Grundlage der Einwohnerversammlung beschlossen wurden:

1. Grundsätzliche Maßnahmen im Verkehrsnetz mit Sperrung der nord-westlichen Innenstadt, verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Hengtegebiet und dem Ausbau der Ladestraße
2. Einzelmaßnahmen „ÖPNV“

3. Einzelmaßnahmen „motorisierter Individualverkehr“
4. Einzelmaßnahmen „Fuß- und Radverkehr“

Der Ausbau der Ladestraße (mit zwei geplanten Kreisverkehrsplätzen) sowie der mit Diagonalsperren abgegrenzte Basteiring wird aus verkehrsplanerischer Sicht gesamtheitlich als praktikable Lösung angesehen. Darüber werden wir in der Diskussionsrunde ausgiebig sprechen.

Die angedachte Sperrung des Basteirings würde natürlich zu Verdrängungen führen. Es ist wahrscheinlich, dass sich die Verkehre ihre Schleichwege über die Hengte oder die Wetmarstraße suchen werden. Man kann Schleichweg unattraktiv gestalten: Aufpflasterung, sogenannte „Berliner Kissen“ – oder auch hier die Aufstellung von Pollern wären möglich. Über den Buslinienverkehr, der über die Wetmarstraße / Seminarstraße fließt, müsste auch nachgedacht werden.

Bei den bereits stattgefundenen Workshops wurden noch weitere Themenkreise behandelt. Dabei kam heraus, dass in Coesfeld ein sehr hoher Stellenwert des Radverkehrs gegeben ist. Der ÖPNV mit seinem Angebot ist nicht übermäßig üppig – was aber bei allen Workshops nicht als vorrangig verbesserungsbedürftig angesehen wurde. Qualitative Verbesserung der Haltestellen und Anlegung eines Bahnhaltepunktes am Schulzentrum waren eher ein Thema.

Alle 34 Signalanlagen von Coesfeld und Lette wurden überprüft. Es ist durchaus möglich, die Signalanforderungen zu optimieren.

Auch die Abschaltung oder Nachtabschaltung von Signalanlagen wurde dabei geprüft. (Beifall durch die Anwesenden!) Hier ist aber eine Detailuntersuchung für jede einzelne Anlage erforderlich, die nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes geleistet werden kann. Den kurzfristigen Einsparungen durch das Abschalten der Anlagen steht häufig ein Sicherheitsverlust und ein hoher gesamtwirtschaftlicher Schaden durch Unfälle gegenüber. Damit beendete Herr Sillus die Vorstellung seines Maßnahmenkataloges – der von den Anwesenden mit Beifall bedacht wurde.

Backes:

Wir werden jetzt wieder in die Diskussion einsteigen!

Einwohner:

Ich wohne an der Hengte. Den Basteiring will man abbinden – und die Hengte „beobachten“. Wenn ich so etwas höre, dann kocht es bei mir. Wenn es schwierig wird, will man den Hölkers Kamp direkt neben dem Kindergarten als Schlupfloch öffnen. Die weitergehende Maßnahme, auch die Hengtestraße baulich zu sperren, würde das Wohngebiet teilen. Derzeit gibt es doch schon das Schlupfloch durch den verkehrsberuhigten Bereich des Feldweges. Kurzum – das Problem des Basteirings wird in ein gewachsenes Wohngebiet verlagert.

Dr. Bondzio:

Das Thema wurde offensiv angesprochen, da die Probleme auch von uns gesehen wurden. Wir haben eine Untersuchung des Durchgangsverkehrs (mit Kennzeichenerfassung) bereits vorgenommen. Derzeit besteht durch dieses Wohngebiet ein sehr schwacher Durchgangsverkehr. Bei allen umgesetzten Maßnahmen wird es immer begleitende Verkehrsuntersuchung geben. Man wird sich immer behutsam an die Maßnahme herantasten. Nur bei einer Vollsperrung der Hengtestraße wäre die Öffnung des Hölkers Kamp angedacht. Hier würden dann nur die Anlieger fahren.

Backes:

Es ist also nicht daran gedacht, den Fremdverkehr hereinzulassen. Man kann eine Durchfahrt unattraktiv gestalten – oder radikal sperren. Wir müssen bei unseren Überlegungen auch an das dort ansässige Lebensmittelgeschäft denken. Zu diesem Themenkomplex werden wir noch weitere Meinungen sammeln.

Einwohner:

Auch ich bin Anlieger des Wohngebietes an der Hengte. Wenn man die nord-westliche Innenstadt sperrt und dadurch den Verkehr verdrängt, wo soll der denn eigentlich dann hin?

Dr. Bondzio:

Der Verkehr wird sich erheblich auf den Konrad-Adenauer-Ring verlagern.

Einwohner:

Wenn auch die Hengtestraße gesperrt wird, zieht das nicht immer weitere Kreise? Als nächste Straße wäre die Loburger Straße benachteiligt – und dort sind Kindergarten und eine Grundschule.

Weiterer Einwohner:

Dort auf der Loburger Straße besteht auch Temporeduzierung auf 30 km/h. Viele fahren in Richtung des Baugebietes „Hof Klute“ mit 70 – 100 km/h über unsere Straße. Es wurde seinerzeit versprochen, dort doppelseitig einen Radweg anzulegen.

Einwohner:

Welche Aussage gibt es zur Verkehrslenkung? Der durchfahrende Verkehr macht doch das Problem. Die Käufer – auch die auswärtigen – wollen in die Innenstadt. Mit einer vernünftigen Beschilderung könnte man hier viel erreichen. Wären dafür überhaupt Geldmittel vorgesehen?

Weiterer Einwohner:

Eine Hinweisbeschilderung besteht heute schon – aber die Ortskundigen kürzen trotzdem ab.

Dr. Bondzio:

Coesfeld hat als Kreisstadt naturgemäß ein großes Einzugsgebiet. Bei einer Änderung der Verkehrsführung müssen alle Zufahrten überprüft und ggf. neu beschildert werden.

Einwohner:

Bereits im Jahre 1988 hat damals Herr Bürgermeister Vennes den Baubeginn für die Erweiterung des Inneren Ringes versprochen.

Backes:

Aufgrund derzeit – und auch in einem überschaubaren Zeitrahmen – fehlender Mittel wird sich das Projekt „Innerer Ring“ nicht verwirklichen lassen.

Einwohner:

Ich wohne am Marienring. Wird der durch die geplante Abbindung auch entlastet?

Sillus:

Durch die geplante Abbindung des Basteiringes würde natürlich auch der Marienring profitieren.

Backes:

Eine Diagonalsperre am Basteiring würde jeglichen Durchgangsverkehr unterbinden.

Einwohner:

Der auswärtige Verkehrsteilnehmer wird dann sicherlich über die Kleine Viehstraße und die Pumpengasse fahren, in der Hoffnung einen freien Parkplatz zu finden. Irgendwann steht er dann an der Bahnhofstraße.

Sillus:

Der auswärtige Verkehr aus dem nördlichen Bereich wird sich alsbald auf den Konrad-Adenauer-Ring oder die Friedrich-Ebert-Straße verlagern. Eine angepasste Beschilderung wird hierbei helfen.

Backes:

Mit dem geplanten Ausbau der Ladestraße und der gleichzeitigen Sperrung der nord-westlichen Innenstadt würden sich natürlich gewisse Verlagerungen in den südlichen Bereich der Innenstadt ergeben, da eine neue Querverbindung Vorteile schafft.

Ob dieses zum Beispiel den Geschäften an der Süringstraße dienen würde, bleibt abzuwarten. Andererseits könnte eine bessere Annahme der Tiefgarage unter der Kupferpassage – zu Ungunsten der Marktgarage eintreffen.

Einwohner:

Sie sprachen gerade eine mögliche Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs auf dem Konrad-Adenauer-Ring an. Die Lärmbelastung erscheint uns Anliegern bereits heute sehr hoch. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen?

Zwischenruf eines Einwohner:

Bei uns auf dem Basteiring müssen wir täglich 9000 Kraftfahrzeug – ohne jegliche Lärmschutzmaßnahmen hinnehmen!

Backes:

Das Thema Lärmschutz bei gesteigertem Verkehrsaufkommen muss sicher detailliert untersucht werden. Die Stadt wird zu diesem Thema Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW führen.

Einwohner:

Wann – also in welchem Zeitraster sollen die vorgestellten Maßnahmen überhaupt umgesetzt werden ?

Backes:

Zunächst fragen wir – wie in dieser Einwohnerversammlung – die Meinung der Allgemeinheit ab. Dann müssen die politischen Gremien entscheiden, ob und wann die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

Einwohner:

Ich bin Anlieger der Hohen Lucht. Umwege würde ich künftig gerne in Kauf nehmen, wenn durch die geplanten Abbindungen ein besserer Anliegerschutz geboten wird. Der Rat muss alles im Sinne der Bürger entscheiden. Er bekommt doch die Zustimmung der Anlieger, kostengünstige Maßnahmen umzusetzen – was gibt es denn da noch zu entscheiden ?

Einwohner:

Wie würden die Anlieger auf dem Basteiwall künftig rein und raus fahren?

Backes:

Die Verkehrsführung bleibt wie bisher.

Einwohner:

Liegt auf der Verbindung Basteiring zur Seminarstraße nicht schon heute der Hauptverkehrsstrom?

Sillus:

Der Hauptstrom liegt derzeit auf der Verbindung Marienring / Basteiring. Durch die geplanten Diagonalsperren am Basteiring und an der Kapuzinerstraße würden die Durchfahrtsbeziehungen komplett aufgehoben.

Einwohner:

Wie würde es mit der Erreichbarkeit einer abgeordneten Wetmarstraße aussehen?

Backes:

Für die Anlieger würde eine Abbindung auch mit Umwegen verbunden sein.

Nachsatz des Einwohners:

Wir wären froh Umwege zu fahren! Zeit ist nicht alles!

Öhmann:

Ich möchte noch einmal auf das Grundsätzliche zurückkommen. Der Verkehrsentwicklungsplan soll die verkehrlichen Belange des ganzen Stadtgebietes berücksichtigen. Die politischen Gremien entscheiden darüber, welche verkehrlichen Maßnahmen durchgeführt werden sollen – und ob diese letztlich auch finanzierbar sind. Es gibt bei den vorgestellten Maßnahmen wirksame und gleichwohl kostengünstige Lösungen, wie sie Diagonalsperren darstellen. Man muss aber gleichwohl daraus resultierende Folgemaßnahmen berücksichtigen. Der geplante Ausbau der Ladestraße muss hingegen finanziert werden. Es bleibt unter Beachtung des Gesamtkonzeptes immer die Abwägung: Was ist aus straßenverkehrlicher Sicht notwendig – und kann das überhaupt finanziert werden?

Einwohner:

So ein Projekt wie der Ausbau der Ladestraße kann doch dann sicherlich noch viele Jahre dauern?

Backes:

Die Beantwortung dieser Frage ist schwierig. Bei den angedachten Projekten „Bahnhofsviertel“ und „Post“ muss man abwarten, wie schnell man einer Realisierung näher kommt. Nach meinem heutigen Verständnis würde ich für die Ladestraße einen Zeitrahmen von etwa 2 – 3 Jahren als realistisch ansehen. Wie gesagt, die Politik trägt die Entscheidung.

Nachfrage des Einwohners:

Wie schnell können denn die Politiker mit den Vorlagen rechnen?

Öhmann:

Das Gesamtkonzept soll so schnell wie möglich im Rat abgestimmt werden. Wir werden versuchen, die Vorlagen nach den Sommerferien fertig zu haben. Eine schwierige Frage bleibt, ob der geplante Ausbau der Ladestraße notwendig und finanzierbar ist.

Einwohner:

Ich war Teilnehmer in einem fantastischen Arbeitskreis, der sich in mehreren Sitzungen mit vielen Anregungen und auch Bedenken auseinandersetzen musste. Da wurde gute Vorarbeit geleistet.

Einwohner:

Wenn man Abschnitte nur verkehrsberuhigt beschilddert, bleiben sie dennoch Schleichwege – siehe Feldweg.

Backes:

Am Beispiel der Hengtstraße wies ich auf die Sensibilität der Gesamtheit hin: Dort gibt es einen SB-Markt, der davon lebt, dass man ihn auch erreichen kann.

Einwohner:

Geht das eine ohne das andere. (gemeint waren die Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt und der geplante Ausbau der Ladestraße) ?

Sillus:

Ohne den Ausbau der Ladestraße geht im Jahre 2020 in Coesfeld straßenverkehrlich nichts mehr. Nach unserem Dafürhalten brauchen wir die Ladestraße als „Bypass“ – als Entlastung. Brauchen wir sie denn sofort? Das ist eine spannende Frage. Die Maßnahmen Bahnhofsviertel und Postareal spielen da sehr stark mit hinein.

Zwischenruf eines Einwohners:

Wir brauchen dafür immer neue Gutachten.

Backes:

Die Gutachten für das Bahnhofsviertel und das Postareal kommen nicht von der Stadt.

Dr. Bondzio:

Es gibt sicherlich keine großartigen Verzögerungen, da wir schon etwa 50 % der Arbeiten abgeschlossen haben.

Einwohner:

Wenn der Rat diesen Verkehrsentwicklungsplan entscheidet und verabschiedet, müssten Einzelmaßnahmen (wie z. B. Basteiring und Hengte) doch sehr schnell umzusetzen sein.

Öhmann:

Wie von mir gerade vorgetragen, soll der politische Beschluss in kürzester Zeit – also im 3. Quartal 2005 – gefasst werden. Dabei werden sicherlich die entscheidenden Fragen sein: Was ist straßenverkehrlich vordringlich – und was ist dabei preisgünstig und finanzierbar. Es muss immer daran gedacht werden, welche Auswirkungen Maßnahmen an anderer Stelle bringen könnten.

Backes:

Sie sehen selbst, wie ernst wir diese Sache nehmen. Wir haben noch vor den Ferien diese Versammlung anberaunt, um Sie zu beteiligen und eine Entscheidung im Herbst diesen Jahres herbeizuführen. Der Rat muss letztlich über ein Gesamtpaket vieler Maßnahmen entscheiden.

Einwohner:

Müssen die Schulbusse bis direkt vor den Eingang des Heriburg-Gymnasiums fahren – oder könnten die Schüler nicht auch bis zum Buswendeplatz am Schulzentrum laufen?

Backes:

Derzeit ist der Schulbusverkehr auf dem Prüfstand. Wir prüfen die Schulanfangszeiten, um eventuell die Busse effektiver einsetzen zu können.

Öhmann:

Für Ihr Begehren haben wir Verständnis. Es gibt für uns aber Vorgaben, welche Entfernungen den Schülern zum Erreichen des öffentlichen Verkehrsmittels zuzumuten sind.

Einwohner:

Sind denn alle Parteien heute hier vertreten – ich vermisste einen Vertreter der CDU.

Einwohner – gleichzeitig Ratsvertreter der CDU:

Hier ist ihr Vertreter der CDU-Fraktion.

Manteuffel:

An der rückwärtigen Wand, also hinter Ihnen, hängen die gesamten Vorschläge, die von den Einwohnern hereingegeben wurden oder von den Arbeitskreisen erarbeitet wurden. Auch alle Vorschläge und Arbeitsergebnisse der Ingenieurgesellschaft sind dort aufzufinden.

Wir wollen diese Vorschläge auf dem Flur unseres Fachbereiches 60, im Rathaus – in der 3. Etage – ab sofort aushängen.

Öhmann:

Ich versuche, das Stimmungsbild der heutigen Veranstaltung wiederzugeben:

Ich hätte nicht geglaubt, zusammenfassend so viel Konsens zu den vorgestellten Maßnahmen von Ihnen zu erhalten. Gleichwohl geben wir die von Ihnen noch vorgetragenen Anregungen an die Politik weiter.

Vom Grundsatz, so kann ich wohl annehmen, befürworten die hier Anwesenden das vorgetragene Gesamtkonzept.

Vor dem Beschluss können noch jederzeit Anregungen und Kritik bei der Stadt Coesfeld angebracht werden.

Zwei Anregungen wurden noch direkt nach Ende der Veranstaltung eingereicht:

Einwohner:

Im Stadtplan ist der Hölkers Kamp durchgängig dargestellt. Zwischen Parkplatz am Leisweg und dem evangelischen Kindergarten besteht derzeit aber nur ein Fuß- und Radweg. Täglich stehen Lkw-Fahrer hier auf dem Parkplatz, um in Richtung Hengtestraße durchzufahren. Man müsste deshalb die Stadtplan- und GPS-Eintragen ändern.

Einwohner:

Wir wohnen an der Straße „Am Niesing“. Direkt neben dem Tüskenbach liegt ein städt. Spielplatz. Auf der anderen Seite verläuft ein Fuß- und Radweg. Hier queren viele Kinder die Straße. Wäre es möglich, dort eine Fahrbahnverengung anzulegen, damit die Überquerung sicherer wird?

Die Veranstaltung wurde um 20.40 Uhr beendet.

Im Auftrage:
gez. Thomas Mühlenkamp