
Protokoll der Bürgerversammlung vom 24. August 2016 bei den Stadtwerken Coesfeld, Dülmener Straße 80

Teilnehmer:

lt. beiliegender Teilnehmerliste

für die Stadt Coesfeld:

Thomas Backes, Erster Beigeordneter
Alfred Richters, Fachbereich Bauen und Umwelt
Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr

Beginn: 18.00 Uhr

Verlauf / Ergebnisse

Vorstellung der Planung

Zunächst begrüßte Thomas Backes die Anwesenden und führte in die Thematik ein. Insbesondere erläuterte er, dass die Verbesserung der Radwegeführung an der Dülmener Straße schon lange auf der Agenda stehe. Auch in den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan sei diese Maßnahme aufgenommen worden. Gescheitert sei die Realisierung bisher an einer fehlenden konkreten Förderzusage seitens des Landes NRW. Diese wurde nun kurzfristig noch für das laufende Jahr erteilt, so dass das Projekt unter einem gewissen Zeitdruck stehe.

Holger Ludorf präsentierte im Anschluss zunächst die Eckpunkte der Planung:

- Verbesserung der Radwegeführung
 - durch das Markieren eines Radfahrstreifens auf der Westseite und
 - durch eine direkte Führung des Radfahrers in der Einmündung des Auffahrtsarms zur B 525.
- Gestalterische Aufwertung der wichtigen Ortszufahrt durch Bäume im östlichen Parkstreifen
- Beseitigung der steilen Rampen im Bereich der Grundstückszufahrten, die durch Absenkung des Geh-/Radweges auf einer Länge von nur einem Meter entstehen, durch den Einbau von Schrägborden
- Mittelinseln als Querungshilfen; zwei Inseln im Bereich der Einmündung Am Ächterrott, eine Mittelinsel südlich der Baurat-Wolters-Straße
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen

Schließlich stellte er die konkrete Planung anhand von Lageplänen und Querschnitten im Detail vor. Dabei führte er aus, dass in Zukunft nur noch auf der Ostseite der Dülmener Straße geparkt werden könne, da auf der Westseite der Radfahrstreifen verlaufe. Varianten mit beid-

seitigem Parken seien geprüft worden, könnten aber aufgrund der eingeschränkten Straßenbreite nicht realisiert werden. Ergänzend erläuterte er, dass im öffentlichen Raum alleine Besucherstellplätze bereitgestellt werden müssten. Im Vorfeld hatte die Verwaltung anhand der Anzahl der gemeldeten Einwohner einen Bedarf von 13 Besucherstellplätzen ermittelt. Nach Umsetzung der Planung stehen 20 Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Die vorgestellte Planung ist als Anlage Bestandteil dieses Protokolls. Insofern wird die Planung an dieser Stelle nicht näher erläutert.

Im Rahmen der anschließenden, sehr sachlich und konstruktiv geführten Diskussion wurden die folgenden Fragen, Anregungen und Bedenken vorgebracht:

- Dülmener Straße 148: bei der Planung der westlichen Bushaltestelle ist nach Ansicht der Anliegerin eine Grundstückszufahrt nicht berücksichtigt worden. Die Verwaltung wird diesen Punkt prüfen.
- Dülmener Straße 144: Der Anlieger erläuterte, dass er an der Dülmener Straße ein Gewerbe betreibt. Direkt vor Ort biete er auch Schulungen an. Hieraus resultiere ein erhöhter Bedarf an Parkplätzen, so dass die 8 auf dem Grundstück vorhandenen Stellplätze nicht ausreichend seien. Er sei darauf angewiesen, dass im öffentlichen Verkehrsraum eine ausreichende Zahl an Stellplätzen bereitgestellt werde.

Herr Backes machte klar, dass die für einen Gewerbebetrieb notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen sind. Die Stadt wird die zugrundeliegende Baugenehmigung prüfen und dann direkt mit dem Anlieger in Kontakt treten.

Ergänzend wurde aus den Reihen der Anlieger vorgeschlagen, dass der Parkplatz des gegenüberliegenden Baumarktes als Ausweichmöglichkeit genutzt werden könne.

- Die Ausweisung des Radfahrstreifens auf der Westseite wird von einem Großteil der Anwesenden grundsätzlich befürwortet.
- Insgesamt kritisch gesehen wird die Tatsache, dass sich die Zahl der Stellplätze deutlich reduziert. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, auf die Bäume im östlichen Parkstreifen zu verzichten oder die Anzahl zu reduzieren, um so zusätzlichen Parkraum anbieten zu können.
- Durch den Einbau von Schrägborden ändert sich die Höhenlage des Gehweges. Es wurde die Frage gestellt, ob die Anlieger ihre Grundstückszufahrten auf eigenen Kosten an die veränderte Höhensituation anpassen müssen.

Herr Ludorf antwortete, dass dies in Einzelfällen erforderlich werden könne. Alternativ zum Einbau von Schrägborden könnte der „normale“ Bordstein aber auch auf einer Länge von 2 m abgesenkt werden, so dass die Höhensituation an der Hinterkante des Gehweges unverändert bleibt. Die Verwaltung wird die Auswirkungen der beiden Varianten noch einmal eingehend prüfen.

- Mehrfach angesprochen wurde das hohe Verkehrsaufkommen auf der Dülmener Straße. Hier wurde angeregt, die Straße für den Schwerverkehr zu sperren, da dieser die Umgehungsstraße nutzen könne.

Herr Backes führte hierzu aus, dass die Dülmener Straße als Kreisstraße dazu bestimmt sei, den Verkehr mit allen Verkehrsarten aufzunehmen. Hierzu gehöre auch der Schwerverkehr. Eine Sperrung sei alleine aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

- Gefragt wurde nach einer etwaigen finanziellen Beteiligung der Anlieger an den Baukosten. Herr Backes erklärte, dass dieses Thema bereits in einem sehr frühen Stadium vor-geprüft worden sei. Im Ergebnis ist eine finanzielle Beteiligung der Anlieger nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) ausgeschlossen.
- Ebenfalls gefragt wurde nach der voraussichtlichen Dauer der Bauzeit. Alfred Richters führte aus, dass mit einem Baubeginn in diesem Jahr nicht mehr zu rechnen sei. Die voraussichtliche Bauzeit betrage dann ca. 3 bis 4 Monate.

- Sehr kontrovers diskutiert wurden die in der Planung vorgesehenen Mittelinseln. Ein Großteil der Anwesenden sprach sich dafür aus, auf die Mittelinseln zu verzichten. Sollte der Rat dem nicht folgen, sollte aber mindestens deren Lage und Ausgestaltung deutlich verändert werden. Dabei wurden die folgenden Argumente vorgebracht:

- Die Mittelinseln liegen teilweise vor privaten Grundstückszufahrten. Diese können dann nicht mehr in beiden Richtungen verlassen werden.
- Heute fahren die Anlieger teilweise rückwärts auf ihre Grundstücke oder rückwärts von ihren Grundstücken auf die Dülmener Straße. Hierzu nutzen sie den heutigen Mehrzweckstreifen. Durch den Wegfall des Mehrzweckstreifens auf der Westseite (Ersatz durch Radfahrstreifen) wird dieses Fahrverhalten in Zukunft deutlich erschwert. Durch die vorgelagerten Mittelinseln wird das Problem weiter verschärft. Insgesamt führt dies aus Sicht der Anlieger zu einem deutlich gestiegenen Gefahrenpotenzial.
- Auch die Poller, die ein Überfahren des Radfahrstreifens verhindern sollen, beeinträchtigen die Zufahrt zu den Grundstücken.
- In Verbindung mit der hohen Verkehrsbelastung wird durch die Mittelinseln ein Unfallschwerpunkt produziert. Als Beispiel wurde der Linksabbieger in den Ächterrott genannt. Durch die Mittelinseln wird ein Rückstau in der Dülmener Straße verursacht. In der Folge würden Autofahrer über den Radfahrstreifen an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren und so den Radfahrer gefährden. Als Einzelmeinung wurde die Auffassung vertreten, dass sich auch die Situation der querenden Fußgänger und Radfahrer durch die Mittelinsel verschlechtert.
- Aufgrund der geringen Anzahl an querenden Fußgängern und Radfahrern sind die Mittelinseln überflüssig.
- Durch die Mittelinseln wird die Fahrbahn insgesamt enger. Die Belange der Feuerwehr und der Rettungsfahrzeuge müssen berücksichtigt werden.

Als negatives Beispiel wurde die Mittelinsel in der Dülmener Straße in Höhe Wietholt angesprochen. Vereinzelt unterstrichen die Wortmeldungen die Notwendigkeit der Mittelinseln zur Sicherung der Radfahrer und Fußgänger. Neben dem völligen Verzicht auf die Mittelinseln wurden folgende Änderungsvorschläge vorgebracht:

- Verzicht auf eine der beiden Mittelinseln in der Einmündung Ächterrott, wobei man sich nicht auf eine der beiden Inseln einigen konnte.
- Verlagerung der Inseln, so dass diese nicht mehr vor den Grundstückszufahrten liegen und die Zufahrt zu den Grundstücken möglichst wenig beeinträchtigt wird.
- Absenken der Inselköpfe, so dass diese überfahren werden können und somit die Zufahrt zu den Grundstücken nur unwesentlich einschränken.

Die im Rahmen der Versammlung vertretene Meinung der Verwaltung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Mittelinseln bringen einen deutlichen Sicherheitsgewinn für querende Fußgänger und Radfahrer. Auch wenn deren Anzahl eher gering ist, sind die Mittelinseln aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sinnvoll.
- Im Schatten der Mittelinseln entsteht eine geschützte Aufstellfläche für Pkw, die links in den Ächterrott abbiegen wollen. Daneben bleibt noch genügend Platz für einen weiteren Pkw, der an einem wartenden Linksabbieger vorbeifahren möchte. Zusätzliche Sicherheit bringen die in der Planung vorgesehenen Poller, die ein Überfahren des Radfahrstreifens verhindern sollen. Natürlich kann das Überfahren des Radfahrstreifens im weiteren Verlauf zwischen den Inseln nicht verhindert werden. Dies ist aber ein generelles Problem des lediglich markierten Radfahrstreifens, der sich dennoch als sichere Radverkehrsführung bewährt hat.
- Unter rein rechtlichen Aspekten muss die Zufahrt zu einem Grundstück nur in eine Richtung gewährleistet werden. Entsprechendes gilt für die Abfahrt vom Grundstück.

Natürlich ist sich die Verwaltung darüber im Klaren, dass dies für die Anlieger keine befriedigende Lösung darstellt. Im Zweifelsfall müssen hier die unterschiedlichen Belange gegeneinander abgewogen werden. Insgesamt wird sich die Verwaltung nach einem entsprechend Grundsatzbeschluss des Rates pro Mittelinseln aber bemühen, die Planung dahingehend zu optimieren, dass die Zu- und Abfahrt zu und von den Grundstücken durch die Mittelinseln in möglichst geringem Umfang beeinträchtigt wird.

- Das Befahren einer Kreisstraße mit einem relativ hohen Verkehrsaufkommen im Rückwärtsgang ist immer kritisch zu sehen. Durch die Mehrzweckstreifen werden allerdings Fahrmanöver möglich, die auf anderen Hauptverkehrsstraßen unmöglich und teilweise auch verboten sind. Diese Manöver können nicht Grundlage einer Beurteilung der Planung sein. Dies wird dadurch unterstrichen, dass einige Anlieger bereits ein Verwarnungs- bzw. Bußgeld bezahlen mussten.
- Zumindest die äußeren Inselköpfe sind aus Sicht der Verwaltung als abweisendes Element zur Sicherung der Fußgänger und Radfahrer unverzichtbar. Diese können daher nicht überfahrbar ausgestaltet werden. Für die inneren Köpfe ist dies durchaus denkbar.

Das weitere Verfahren:

Alle angesprochenen Anregungen und Bedenken werden in einem Protokoll festgehalten. Dieses Protokoll wird im Internet veröffentlicht und an die Teilnehmer per Mail verschickt, die in der Anwesenheitsliste eine Mailadresse angegeben haben. Gleichzeitig wird das Protokoll den politischen Gremien vorgelegt. Gemeinsam mit der vorgestellten Planung und einer fachlichen Einschätzung der Verwaltung dient es somit als Grundlage für die Entscheidung über die umzusetzenden Bausteine. Diese trifft der Rat der Stadt Coesfeld nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen. Vorgesehen hierfür sind die Sitzungen am 14. (Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen) und am 29.09.2016 (Rat).

Aus Reihen der Anlieger wurde vorgeschlagen, die auf Grundlage der vorgebrachten Anregungen und Bedenken überarbeitete Planung zunächst in einer zweiten Veranstaltung mit den Anliegern zu diskutieren, bevor endgültig über die zu realisierende Planung entschieden wird. Zusätzlich wurde vorgeschlagen, dann z.B. die geplanten Mittelinseln in der Örtlichkeit anzuzeigen, damit die Situation durch die Anlieger leichter beurteilt werden könne.

Herr Backes erklärte, dass durch die politischen Gremien zunächst einige Grundsatzbeschlüsse zu fassen seien. Als Beispiele nannte er die Entscheidung, ob Mittelinseln vorzusehen sind oder auch, ob auf die Bäume verzichtet werden soll. Auf dieser Grundlage könne die Verwaltung unter Einbeziehung der Anregungen die Planung überarbeiten und dann nochmals mit den Anliegern diskutieren.

gez. Holger Ludorf

Anlage:

Lagepläne Blatt 1 bis 3

Querschnitte a bis e