

Herr Klaus Marenbach, Büro Donner und Marenbach, stellt das Verkehrskonzept, dessen Bestandteile sowie das Ziel des Konzeptes vor.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen der Jahre 2016 und 2017 sowie die getroffenen Aussagen zur 27. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 wurden analysiert und bezogen auf eine Laufzeit von 15 Jahre berechnet.

Berechnungen zur Klassifizierung der geplanten Knotenpunkte ergaben sehr gute bis gute Einstufungen.

Um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auf der Hauptstraße zu verbessern, ist eine seit langem von der Kreispolizeibehörde eingeforderte Linksabbiegespur im Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße einzurichten. Aufgrund der zu geringen Platzverhältnisse für die Schleppkurve eines LKW's aus der Bahnhofstraße kommend, wird die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in die Bahnhofstraße erforderlich.

Vorteil der Kreisverkehre ist der Wegfall von Ampeln, gesicherte Fußgängerüberwege in alle Richtungen und eine Verlangsamung des fließenden Verkehrs. Für Radfahrer werden Schutzstreifen eingerichtet.

Das Verkehrskonzept wurde mit dem Straßenverkehrsamt, der Kreispolizeibehörde und der OVAG abgestimmt. Mit dem Landesbetrieb Straßen NRW haben ebenfalls bereits Vorabstimmungen zu den geplanten Baumaßnahmen auf den klassifizierten Straßen stattgefunden.

Die Anzahl der Parkplätze könnte sich durch den Wegfall der vorhandenen Parkplätze und der geplanten Anordnung im Straßenseitenraum sogar um zwei erhöhen. Zudem können ggf. weitere Stellplätze in der Tiefgarage der Öffentlichkeit angeboten werden.

Nach diesen Ausführungen beantwortet Herr Marenbach die Fragen der Ausschussmitglieder.

RM Korthaus fragt nach der Befahrbarkeit der Kreisverkehre mit Langholzfahrzeugen. Diese werden so ausgebaut, dass sie auch vom Schwerlastverkehr befahren werden können. Bis auf den Kreisverkehrsplatz B 256/Klosterstr./Leppestr., dessen Mitte gestaltet werden kann, sind die Innenkreise überfahrbar.

RM Rittel fragt nach, ob zur Entschleunigung des Verkehrs eine Erhöhung dieser Bereiche möglich ist. Herr Marenbach bejaht dies. Eine 30-Km/h-Zone könne aber aufgrund fehlender Kriterien aller Voraussicht nach nicht angeordnet werden. Durch den kurzen Abstand zwischen den Kreiseln wird das Tempo jedoch reduziert.

Die Nachfrage von SB Pack wird dahingehend beantwortet, dass der Bereich der Landwehrstraße als Mischverkehrsfläche ausgebaut werden soll, d.h. Fahrbahn, Parkstreifen und Gehweg höhengleich sind und von allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen benutzt werden können.

Ein Zebrastreifen auf der B 256 im Bereich der Bahnhofsstraße, wie SB Gebske anregt, kann aufgrund der Rechtslage nicht angeordnet werden. Ob eine Überquerungshilfe (Insel) ohne Verzicht von Parkplätzen umsetzbar ist, wird noch geprüft.

RM Jaeger verweist auf die schräg angelegten Stellplätze in der Leppestraße. Diese Anordnung ermöglicht ein besseres Einparken. Um einen Rückstau auf der Leppestraße zu vermeiden wurde auch eine verschwengte Zufahrt zu den Stellplätzen entlang der Leppestraße über den Heier Platz vorgeschlagen. RM Gumprich regt den Einbau von

versenkbaren Pollern entlang der Leppestraße an, um eine Nutzung des Heier Platzes auch teilweise zum Parken zu ermöglichen. Herr Müller führt an, dass aufgrund der geringen Überschüttung der Tiefgarage nur wenig Raum zum Einbau solcher Poller zur Verfügung steht. Zu beachten, so Herr Schmereim, ist in diesem Bereich auch die vorhandene Entlüftung der Tiefgarage, die einen Zwangspunkt darstellt.

Eine veränderte Anordnung der Parkplätze ist mit dem Büro Fischer noch abzustimmen, da dies ein Eingriff in den Freiraum ist und der Planung des Wettbewerbs widerspricht. Zudem sind Stellplätze im Rahmen des InHK nicht förderfähig.

BM Meisenberg verweist darauf, dass die Baumaßnahmen durch die Aufrechterhaltung des Verkehrs nacheinander und in Abstimmung mit den Versorgungsträgern erfolgen müssen. Bei einer realistischen Vorlaufzeit von 1 Jahr ist mit einer Bauzeit von 2-3 Jahren zu rechnen.