

VCD Kreisverband Minden-Lübbecke – Herford
Bültestraße 70 b, 32584 Löhne

Stadt Lübbecke
Herrn Bürgermeister Haberbosch
Kreishausstraße 2-4

32312 Lübbecke

Kreisverband Minden-Lübbecke – Herford
über
Uwe Hartmeier
Lutherstraße 11
32312 Lübbecke
Tel. : 05741 / 20832
e-mail: u.hartmeier@t-online.de
Internet: www.vcd.org/minden-herford/

Lübbecke, den 11.5.2019

Betr.: Stellungnahme Projekt Westertor

Zur Kenntnis an Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft
Die Ratsfraktionen
und die Lokalpresse

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren,

Im Zuge der baulichen Neugestaltung des Innenstadtbereichs zwischen Lange Straße, Wallstraße, Niederwall und Gerichtsstraße ist geplant, den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an die benachbarte Straße Niederwall mit Bushaldebuchten auf beiden Straßenseiten zu verlegen. Die bisherige Lage mit eigener Verkehrsfläche wurde vor wenigen Jahren auf einen aktuellen, modernen, den Bedürfnissen der Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen weitgehend entsprechenden Ausbaustand gebracht.

Die aktuelle Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass der ZOB Lübbecke eine zentrale Verknüpfungs- und Umstiegshaltestelle der Regionallinien ist. Aus diesem Grund sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten von in Spitzenzeiten neun (9) Linien stündlich zur Minute 30 koordiniert. Damit wurde vor Jahren ein lange geplantes Konzept für einen fahrgastfreundlichen, zeitsparenden und damit attraktiven ÖPNV verwirklicht.

Die aktuellen Anlagen sind für diesen Zweck fast optimal gestaltet. Mangel besteht derzeit vor allem an einem gut erkennbaren Informationssystem mit Haltestellenanzeigen in Echtzeit sowie an barrierefreien Querungsmöglichkeiten zur Verbindung der Bussteige. Im Prinzip ist aber eine gefahrlose Erreichbarkeit der Bussteige sowie ein gefahrloser Umstieg zwischen den Linien derzeit möglich.

In den Hauptverkehrszeiten ist das Fahrgastaufkommen vom starken Schülerverkehr geprägt. Darüber hinaus ist, u.a. seit der Einführung des Weser-Werre-Tickets, ein deutlicher Fahrgastanstieg zu verzeichnen.

Die aktuelle Gestaltung des ZOB entspricht damit den Vorgaben des Nahverkehrsplanes des Aufgabenträgers, der Minden-Herforder-Verkehrsgesellschaft (mhv).

Die Stadt Lübbecke ist Mitgesellschafter der mhv. Damit hat auch die Stadt Lübbecke den aktuellen gültigen Nahverkehrsplan (NVP) für den ÖPNV mit verabschiedet. In diesem heißt es:

„Leitlinie für öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist es, im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darzustellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen zu verhindern. Dem öffentlichen Personennahverkehr wird eine Schlüsselrolle in Bezug auf Mobilität, Ökonomie und Ökologie zugemessen.“ (mhv Nahverkehrsplan 2017, 3-030, S.37)

„Deshalb ist eine wesentliche Leitlinie der Nahverkehrsplanung, möglichst große Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern.

...

Darüber hinaus soll

- der ÖPNV gegenüber dem MIV bei der Flächenzuordnung mindestens gleich behandelt werden
- im Rahmen der Förderung des ÖPNV auf enge Verknüpfung mit den Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs geachtet werden“ (NVP a.a.O., S. 39)

Der NVP zitiert dabei die folgenden rechtlichen Grundlagen:

„Erforderlich ist die integrierte Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Sie soll erreichen, dass

- Verkehr sozial- und stadtverträglicher wird
- die Mobilität aller Bevölkerungsteile gesichert und
- ein raumordnerischer Beitrag zur Verkehrsverminderung geleistet wird sowie
- die zur Verfügung stehenden Mittel effizienter eingesetzt werden.“

(Landesentwicklungsplan, in: NVP, S. 40)

„(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll(en) im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes . . . der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

...

(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen.“
(ÖPNV-Gesetz NRW, in NVP, S. 40 u. 41)

Auch diesen verkehrspolitischen Zielen des NVP hat die Stadt Lübbecke zugestimmt:

„Der ÖPNV in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke soll dem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung entsprechen und durch ein qualitativ und quantitativ weiter verbessertes Verkehrsangebot eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) schaffen.“ (NVP a.a.O. S. 45)

„Der zentrale Omnibusbahnhof in den Stadt- und Gemeindezentren soll zudem behindertenfreundlich gestaltet werden, sodass in die

wichtigsten Bereiche die Mobilität im ÖPNV für mobilitätsbehinderte Menschen gewährleistet ist. Lage und Gestaltung sollen zu einer angstfreien Warte- und Umsteigezeit - besonders für Frauen in den Abendstunden – beitragen. Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung ist zu gewährleisten, auch durch transparente Wartehäuschen/-räume.

...

Umsteigehaltstellen/-anlagen sollen durch kurze und gesicherte Wege gekennzeichnet sein. Darüber hinaus ist auf eine unmittelbare Erreichbarkeit von AnsprechpartnerInnen (der Verkehrsbetriebe) sowie die gute Erreichbarkeit von Sicherheitsausstattungen (z.B. Rufsäulen) hinzuwirken.

...

In Verdichtungsräumen soll insgesamt beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“ (NVP, a.a.O. S.53)

Die Stadt Lübbecke hat sich mit der Zustimmung zu den Aussagen des NVP verpflichtet, diese auch umzusetzen.

Die aktuelle Planung der Verlegung des ZOB an den Niederwall widerspricht diesen Zielsetzungen in fast allen Punkten.

Die drastische Verkleinerung des ZOB am Niederwall zugunsten der Anlage eines PKW-Parkplatzes fördert den motorisierten Individualverkehr erheblich. Die neue Flächennutzung geht ausschließlich zu Lasten des ÖPNV. Zwangsweise ist mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die diesbezüglichen Aussagen der verkehrstechnischen Untersuchung beziehen sich ausnahmslos auf die Situation am Niederwall. Es ist allerdings das gesamte Innenstadtgebiet zu betrachten. Die Anzahl der Fahrzeuge, die heute die Innenstadt aufsuchen, wird mindestens um die Zahl der Neukunden des Einkaufszentrums erhöht. Es erfolgt eine Verlagerung der Parkplätze, vor allem der Langzeitparker, an andere Orte. Zu beachten ist dabei, dass die Planung von einer verstärkten Nutzung des „straßenbegleitenden Parkens“ mit 900 Parkplätzen ausgeht. Dementsprechend sind alle innerstädtischen Neben- und Wohnstraßen als Parkraum mit eingerechnet. Die Realität zeigt allerdings, dass diese Straßen bereits heute tagsüber von Dauerparkern intensiv genutzt werden und es kaum noch freie Stellplätze gibt. Daraus ist zu schlussfolgern, dass es neben den neuen, vom Westertor verursachten Ziel- und Quellverkehren, zusätzlichen Parkraumsuchverkehr vor allem in den Wohnstraßen geben wird. Das wird auch ein Parkleitsystem nicht verhindern können.

Die geplante Neuanlage des ZOB am Niederwall bedeutet eine drastische Verschlechterung der Bewegungs- und Aufenthaltssituation der Fahrgäste des ÖPNV. Können Sie sich bisher ungefährdet auf dem ZOB bewegen, muss zukünftig eine stark befahrene Hauptstraße gequert werden. Dies stellt eine besondere Gefahrenquelle für die SchülerInnen und eine unzumutbare Situation für mobilitätseingeschränkte Personen dar. Auch in diesem Zusammenhang ist das Verkehrsgutachten kritisch zu hinterfragen. In seiner ausschließlichen Analyse der Auswirkungen auf den Autoverkehr werden detailliert mögliche Wartezeiten für die Autofahrer auf dem Niederwall beschrieben. Bei den geplanten Querungshilfen / Zebrastreifen ist in der Hauptverkehrszeit mit einer intensiven Nutzung durch die ÖPNV-Nutzer und damit mit einer Verzögerung des fließenden Autoverkehrs zu rechnen.

Für die Linienbusse wird die neue Anlage mit einem deutlichen Mehraufwand verbunden sein. Wie beschrieben, ist der ZOB Start- und Endhaltestelle für acht von zehn Buslinien. Daraus folgt, dass die Mehrzahl dieser Busse den ZOB in dieselbe Richtung verlässt, aus der sie gekommen sind. Dieses ist aktuell unproblematisch. In Zukunft müssen diese Fahrzeuge bis zum nächsten Kreisverkehr vorfahren und dort wenden. Damit verdoppelt sich die Anzahl der Busfahrten auf dem zukünftig besonders belasteten Abschnitt des Niederwalls zwischen den beiden Kreisverkehren.

Laut Bebauungsplan sollen die Radverkehrstreifen beibehalten werden. Diese werden auf der Fahrbahn links an den Bushaltestellen vorbeigeführt. Hier ist mit einer zunehmenden Gefährdung von Radfahrern durch anfahrende Busse zu rechnen. Ausreichende, gut erreichbare und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sind offensichtlich nicht vorgesehen.

Der VCD begrüßt die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch das Projekt Westertor. Die Verkehrsplanung widerspricht aber allen zukunftsfähigen Konzepten für einen umwelt- und sozialverträglichen Verkehr. Obwohl die Stadt Lübbecke sich durch ihre Mitgliedschaft in der mhv einem nachhaltigen Verkehr verpflichtet hat, bedeutet der aktuelle Planungsstand das genaue Gegenteil. Das Aufkommen an klimaschädlichem Individualverkehr wird sich erhöhen, die Attraktivität der umweltschonenden Verkehre, also des ÖPNV wie auch des Rad- und Fußverkehrs, wird deutlich gemindert. Die Belastung der innerstädtischen Straßen mit parkenden Fahrzeugen und dadurch bedingtem Parkraumsuchverkehr wird die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt belasten. Bereits heute werden verkehrsberuhigte Straßen („Spielstraßen“) durch Dauerparker auch außerhalb der gekennzeichneten Parkflächen und durch überhöhte Geschwindigkeit belastet. Eine Innenstadt wird durch einen intensiven Autoverkehr unattraktiv.

Alternativ wäre ein Vorrangkonzept für den Verkehrsumweltverbund zu entwickeln. Dieses sollte einen Ausbau der innerstädtischen Buslinien mit besonderer Erschließung der topografisch anspruchsvollen Wohnstraßen (z. B. Schützenstraße, Osterstraße, Königsberger Straße, Am Burgackerhang u.a.) durch Midibusse beinhalten. Eine attraktive Tarifgestaltung ist an dieser Stelle notwendig. Ein Stadtbussystem beinhaltet die Möglichkeit einer eigenständigen Aufgabenträgerschaft und damit auch eine eigenständige Tarifgestaltung (bis zum Nulltarif).

Der Herausforderung, dass in einem großen Supermarkt auch größere Mengen an Lebensmitteln eingekauft werden, die mit dem PKW transportiert werden, kann durch ein koordiniertes Lieferangebot des Einzelhandels begegnet werden.

Rad- und Fußverkehren ist ein deutlicher Vorrang einzuräumen, z. B. bei Ampelschaltungen.

Der VCD steht für eine Diskussion seiner Ideen und Vorschläge gerne zur Verfügung.

Uwe Hartmeier