



## **Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr**

### **Verkehrsentwicklungsplan**

#### **Leistungsbeschreibung**

#### **Inhalt**

- 1. Allgemeine Daten**
- 2. Kommunale Verkehrspolitik**
- 3. Realisierte bzw. in der Realisierung befindliche Maßnahmen**
- 4. Zukünftige Entwicklung**
- 5. Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes**
- 6. Leistungsbild**
- 7. Zeitrahmen**
- 8. Unterlagen**

## 1. Allgemeine Daten

### 1.1 Flächengröße, Topografie, Lage

Die Stadt Coesfeld liegt im westlichen Münsterland an den westlichen Ausläufern der Baumberge. Sie besitzt als Kreisstadt und Mittelzentrum eine wichtige Funktion als zentrale Einkaufsstadt. Coesfeld hat einen kompakten Siedlungskörper mit einem Durchmesser von ca. 3 km. Die Wohngebiete Goxel und Brink haben eine solitäre Lage in einer Entfernung von ca. 2,5 bis 3 km zum Stadtzentrum. Der Ortsteil Lette befindet sich südlich der Kernstadt in einer Entfernung von ca. 5 km zum Zentrum. Die Gesamtfläche der Stadt beträgt 14.103,24 Hektar.

Die Stadt ist eingebettet in ein reizvolles Umland mit sehr hohem Naherholungswert. Das Straßen- und Wegenetz weist keine nennenswerten Höhendifferenzen auf, einzige Ausnahme bildet der Coesfelder Berg im Nordosten des Stadtgebietes. Hinsichtlich der Topografie bietet die Stadt Coesfeld hervorragende Voraussetzungen, um einen Großteil der täglichen Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

### 1.2 Einwohnerzahl

Die Stadt Coesfeld hat zur Zeit ca. 36.000 Einwohner.

### 1.3 Verkehrserschließung

Das Straßengrundgerüst der Stadt Coesfeld besteht im wesentlichen aus einem inneren und einem äußeren Ring sowie den als Radialen angeordneten Ausfallstraßen. Die Ringe sind jedoch nicht geschlossen. Der innere Ring wird im Nordwesten unterbrochen, der äußere Ring weist eine Lücke im Osten des Stadtgebietes auf. Der innere Ring wird aus den Landes- bzw. Kreisstraßen L581 bzw. K52 und K46 gebildet. Der äußere Ring besteht aus den Bundesstraßen B474 und B525 sowie aus der Landesstraße L555. Zu den radial auf die Stadt zuführenden Straßen gehören die Borkener Straße (K46), die Rekenener Straße (L581) bzw. Friedhofsallee, die Dülmener Straße (K58), die Daruper Straße (K46), die Bergallee (K52), die Billerbecker Straße (L581), die Osterwicker Straße sowie die Holtwicker Straße (L581).

Der Ortsteil Lette ist durch die B 474 (Coesfelder Straße) und L 554 (Bruchstraße) mit dem überörtlichen Straßennetz verbunden. Im Jahr 2004 wird die östlich des Ortes verlaufende Umgehungstraße im Zuge der B474 fertiggestellt.

Coesfeld besitzt Schienenverkehrsanschlüsse in die Richtungen Münster (RB63), Gronau/Enschede (RB51), Dortmund (RB51) und Dorsten (RB45). Die Regionalbuslinien R62 (Münster), R181 (Burgsteinfurt), 751 (Borken/Bocholt) und 761 (Stadtlohn/Vreden) verbinden Coesfeld mit dem Umland. Des Weiteren wird der Bahnhof Coesfeld als zentraler Haltepunkt von einer Vielzahl sonstiger Regionallinien und Stadtlinien angefahren, die zum großen Teil jedoch nur unregelmäßig bedient werden. Diese dienen vor allem der Abwicklung des Schülerverkehrs. Das Radwegenetz im Coesfelder Stadtgebiet hat eine Länge von ca. 47 km, wobei der größte Anteil durch gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Gesamtlänge von 27 km gebildet wird.

### 1.4 Modal Split

Im Rahmen des GMA-Einzelhandelsgutachtens im Auftrag der Stadt aus dem Jahr 2001 wurden Zahlen zum Modal-Split beim Einkauf in Coesfeld ermittelt. Demnach ergeben sich folgende Anteile bei der Wahl des Verkehrsmittels:

Pkw + Krad	50 %
ÖPNV	1 %
Fahrrad	34 %
Zu Fuß	15 %

In der Altersgruppe der 18-30-Jährigen liegt der Fahrradanteil sogar bei 40 %.

## 2. Kommunale Verkehrspolitik

### 2.1 Schließung des inneren Ringes

Im Rahmen der Neuordnung der Coesfelder Innenstadt wurde in den 70er und 80er Jahren die zukünftige Verkehrskonzeption umfassend und ausführlich diskutiert. Die Neuordnung des Verkehrssystems war bei der Gesamtplanung ein entscheidender Faktor, da die Innenstadt in Gefahr geriet, ihrer Bedeutung als multifunktionales Stadtzentrum mit hoher Erlebens- und Lebensqualität nicht mehr gerecht zu werden. Die historischen, engen Straßenräume waren den steigenden Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs nicht mehr gewachsen. Bereits in den 70-er Jahren wurden zur Lösungsfindung umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und Planungskonzeptionen erarbeitet. Nach jahrelangen Diskussionen hat sich der Rat der Stadt Coesfeld für eine Lösung ausgesprochen, die bis heute zum großen Teil bereits verwirklicht wurde. Hierzu gehören insbesondere die südlich gelegene Umgehungsstraße (B 525), die westlich gelegene Entlastungsstraße B 474 (Konrad-Adenauer Ring) sowie der innere Ring zwischen Viehtor und Borkener Straße. Zum städtebaulichen Gesamtkonzept gehörte bereits bei den damaligen Ratsentscheidungen das westliche Teilstück des innerstädtischen Ringes zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße.

Im Jahr 1984 wurde durch das Planungsbüro Dipl.-Ing. Gerhard Hinterleitner ein Generalverkehrsplan für das Stadtgebiet Coesfeld aufgestellt. Ziel war es, das damalige Verkehrskonzept zu analysieren und die weitere verkehrsmäßige Entwicklung aufzuzeigen. Die Untersuchungen zeigten, dass das damals bestehende Straßennetz nicht geeignet war, das gestiegene Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Um eine Lösung zu finden, die das innerstädtische Straßennetz optimal entlastet, wurden im Generalverkehrsplan mehrere Planungs- und Prognosevarianten durchgespielt. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Schließung des innerstädtischen Ringes unbedingt erforderlich ist, um die Verkehre des radial ausgerichteten Straßennetzes außerhalb der Wallanlagen aufzunehmen und direkt zu den Zielpunkten zu führen.

Um das fehlende westliche Teilstück zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße fertigstellen zu können, wurde am 24.07.1996 durch den Kreis Coesfeld das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Trassenführung des inneren Ringes in diesem Planfeststellungsverfahren bot sich durch die Rückbauabsichten der Deutschen Bahn AG an. Der Betrieb auf der Strecke Coesfeld - Rheine wurde eingestellt, so dass die frei werdende Trasse für die Teilstrecke des innerstädtischen Ringes genutzt werden kann. In der Zeit vom 09.09.1996 bis 08.10.1996 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach §73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG NW zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Nach Abschluss der Auslegungen gingen bei der Stadt Coesfeld sowie bei der Bezirksregierung als Anhörungsbehörde zahlreiche Einwendungen gegen die Planungen ein. In den im Anschluss an die Auslegung stattgefundenen Gesprächen zwischen der Stadt Coesfeld, dem Kreis Coesfeld sowie der Anhörungsbehörde kristallisierten sich in der Einschätzung der vorgebrachten Einwendungen und der zugrunde liegenden Planunterlagen insbesondere folgende kritische Punkte heraus:

- Der Prognosezeitraum des Verkehrsgutachtens reichte nicht ausreichend weit in die Zukunft.
- Die Baulastträgerschaft des Kreises wurde angezweifelt. Aus den Unterlagen ging nicht eindeutig genug hervor, dass die geplante Straße die Eigenschaften einer Kreisstraße aufweist.
- Aufgrund einer sich ändernden Verkehrspolitik wurde der Schienenverkehr insbesondere auf der Strecke Münster - Coesfeld während des Planverfahrens ausgeweitet. Die höhere Zugfrequenz war in der dem Planverfahren zugrunde liegenden Konzeption nicht genügend berücksichtigt.
- Im Laufe des Verfahrens waren Lärmschutzrichtlinien geändert worden. Eine entsprechende Überarbeitung des Lärmschutzgutachtens wurde erforderlich.

Im März 1998 erhielt das Ingenieurbüro INGENIEURPLANUNG aus Wallenhorst den Auftrag, die Frage der Baulastträgerschaft gutachterlich zu klären sowie eine aktuelle Verkehrsuntersuchung zur Weiterführung des inneren Ringes auf der Grundlage des Generalverkehrsplanes von 1984 durchzuführen. Im Juli 1998 wurden zur Berücksichtigung der berechtigten Einwendungen weitere Unterlagen zur "Planänderung und Ergänzung" erstellt. Diese enthielten auch den unter Beachtung der aktuellen Richtlinien geänderten "Lärmtechnischen Entwurf" der Ingenieurgesellschaft NTS aus Münster, der auch zusätzliche Zugfolgen auf der Strecke Coesfeld – Münster berücksichtigte.

Am 26.01.2000 schließlich wurde die Verkehrsuntersuchung zur Weiterführung des inneren Ringes durch INGENIEURPLANUNG fertiggestellt. In dieser Untersuchung fand zunächst eine Eichung der Prognosewerte des Generalverkehrsplanes für 1995 mit Hilfe aktueller, stichprobenartiger Zählwerte auf das Jahr 1999 statt. Nach erfolgter Eichung wurde für den Prognosehorizont 2015 die Entwicklung der Verkehrsmengen berechnet. Die resultierende Verkehrsmenge wurde anschließend sowohl auf das Prognose-Nullnetz (unverändertes Straßennetz für das Jahr 2015) als auch auf den Planfall "Schließung innerer Ring" umgelegt und die resultierende Verkehrsqualität bewertet.

Im übrigen stellt das Gutachten fest, dass auch das letzte Teilstück des inneren Ringes alle Eigenschaften einer Kreisstraße aufweist. Schließlich übernahm der Kreis Coesfeld auf Grundlage dieses Gutachtens am 05.04.2000 durch einen Beschluss des Kreistages endgültig die Straßenbaulast für die Weiterführung des innerstädtischen Ringes. Dies war gleichzeitig die Voraussetzung dafür, dass der Kreis das Planfeststellungsverfahren weiter betreiben konnte.

Nachdem die notwendigen Unterlagen vorlagen und das weitere Verfahren zur Planfeststellung mit der Bezirksregierung abgestimmt war, wurden Pläne der Bahn AG bekannt, den Schienenverkehr sowohl auf der Strecke Coesfeld - Münster als auch auf der Strecke Coesfeld – Gronau weiter auszubauen. In Gesprächen mit der Bahn wurden Forderungen laut, zusätzliche Bahnübergänge und lichtzeichengeregelte (Straßen-) Knotenpunkte mit Hilfe von BÜSTRA - Anlagen abhängig von einander gemeinsam zu steuern, was im Regelfall eine Verlängerung der Schließzeiten zur Folge gehabt hätte. In Abstimmung mit der Bezirksregierung wurde entschieden, vor Weiterführung des Verfahrens die Leistungsfähigkeit der signalisierten Knotenpunkte in einem weiteren Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung der nunmehr geänderten Randbedingungen untersuchen zu lassen.

Im April 2002 hat das Ingenieurbüro INGENIEURPLANUNG die Verkehrsuntersuchung abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden auf einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bauen, Vermessung, Landschaft und Umwelt des Kreises sowie des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen der Stadt Coesfeld vorgestellt. Für die zwei untersuchten Varianten zur Schließung des innerstädtischen Ringes kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Schließung des Ringes aus verkehrstechnischer Sicht nach dem derzeitigen Stand der Planung (gem. Planfeststellungsunterlagen) nicht zu empfehlen ist. In der Simulation dieser Varianten treten Staus auf, die innerhalb der Simulation nicht abgebaut werden. Insbesondere für die Zufahrten Wiesenstraße, Borkener Straße und Basteiring sind keine akzeptablen Leistungsfähigkeiten zu erreichen. Zusätzlich wurde eine dritte Variante mit leicht modifiziertem Ist-Zustand ohne Schließung des Ringes untersucht. Die Funktionsfähigkeit dieser Variante zeigt, dass ohne Schließung des Ringes mittelfristig kein Zusammenbruch des Kfz-Verkehres im Bereich des fehlenden Ring-Abschnittes zu erwarten ist (ausreichende Qualität auf dem Basteiring im Knoten mit der Borkener Straße, ansonsten gute bis sehr gute Qualität). Die Modifikationen der einzelnen Varianten gegenüber dem jetzigen Zustand sind in der Verkehrsuntersuchung detailliert beschrieben.

Die Gründe für die mangelhafte Verkehrsqualität im untersuchten Gebiet ist eindeutig in dem starken Eingriff in den Verkehrsfluss durch die Bahn zu finden. Die Zahl der Zugdurchfahrten hat sich seit dem Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens stark erhöht. Als das Verfahren eingeleitet wurde, gab es Überlegungen von Seiten der Bahn, den Verkehr auf der Strecke Coesfeld – Gronau komplett einzustellen. Heute gibt es am Bahnübergang Borkener Straße fünf Durchfahrten innerhalb einer Stunde. Das größte Problem stellen hier die drei Durchfahrten innerhalb von fünf Minuten um die volle Stunde dar (z.B. 16:58/17:01/17:03 Uhr). Eine Verkürzung der Schließzeiten durch Bündelung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten ist nach verbindlicher Auskunft der DB Netz AG nicht möglich. Als Gründe wurden insbesondere die Anbindung an den Fernverkehr in den Knoten Dortmund und Münster, die enge Verknüpfung mit der Strecke Gronau - Enschede, die Eingleisigkeit beider Strecken, die festen Taktlagen auf beiden Strecken und fehlende Fahrzeitreserven zwischen den Kreuzungsbahnhöfen genannt. Um die Folgen des Bahneingriffes zu untersuchen, wurden alle drei Varianten auch ohne diesen Eingriff simuliert. In diesen Fällen wird ein sehr guter bis befriedigender Verkehrsablauf erreicht. An den wenigen problematischen Stellen ist eine zumindest ausreichende Verkehrsqualität durch eine optimierte Schaltung der Lichtsignalanlagen möglich. Somit wird deutlich, dass die Funktionsfähigkeit des untersuchten Netzausschnittes im Wesentlichen vom Eingriff der Bahn abhängig ist.

Mit Beschluss vom 16.05.2002 empfahl der Rat der Stadt Coesfeld dem Kreis Coesfeld, das am 24.07.1996 eingeleitete Planfeststellungsverfahren zur Weiterführung des innerstädtischen Ringes zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße einzustellen. Aufgrund dieser Empfehlung beauftragte der Kreistag des Kreises Coesfeld in seiner Sitzung am 26.06.2002 die Verwaltung, bei der Bezirksregierung die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens zu beantragen. Mit dem Einstellungsbeschluss der Bezirksregierung vom 15.08.2002 wurde das Verfahren endgültig beendet.

## 2.2 Fahrradfreundlichkeit

Der Radverkehr besitzt im Münsterland traditionell einen vergleichsweise hohen Stellenwert. Dies schlägt sich in der Stadt Coesfeld in einer bereits seit Jahren auf Radfahrerfreundlichkeit ausgerichteten Verkehrspolitik nieder. Zur Umsetzung der 24. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung hat die Stadt Coesfeld im Jahr 1998 die erste Stufe eines Radwegkonzeptes entwickelt. Thema dieser ersten Stufe ist die Anpassung des Radwegenetzes an die neuen rechtlichen Anforderungen, insbesondere die Beschilderung der benutzungspflichtigen Radwege. In einem weiteren Schritt wurde im Jahr 1999 die zweite Stufe des Konzeptes erarbeitet. In dieser wird das Radverkehrsnetz als Ganzes betrachtet und folgende Punkte angesprochen: Festlegung des Radverkehrsnetzes, Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Radwegenetzes, Empfehlungen für den ruhenden Radverkehr, Radwegweisung.

Zur Umsetzung des Radwegkonzeptes wurden die folgenden Beschlüsse gefasst und damit der hohe Stellenwert dokumentiert, den das Radfahren in Coesfeld genießt:

- Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen, die zweite Stufe des vom Büro Ingenieurplanung erstellten Radwegkonzeptes in der Fassung vom 03.05.1999 umzusetzen.
- Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld vom 14.12.2000, den gesamten Wallring als Fahrradstraße auszuweisen.
- Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 24.10.2001,
  - den gesamten Wallring als Fahrradstraße auszubauen und die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen,
  - die Knotenpunkte entlang der Wallanlagen zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität der Fahrradstraße umzugestalten,
  - die kleine Viehstraße umzugestalten, um den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigeben zu können und
  - den Knotenpunkt Viehstraße/Holtwicker Straße zur Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr umzugestalten.
- Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 29.11.2000 und 07.03.2001, das Schutzstreifenkonzept auf der K 46 (Daruper Straße) umzusetzen.

- Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 07.03.2001, das Schutzstreifenkonzept auf der K 46 (Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße) umzusetzen.

## **2.3 Verkehrsberuhigung**

Weiteres Ziel der Verkehrspolitik der Stadt Coesfeld ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung außerhalb des Vorbehaltsnetzes. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde bereits im Jahr 1993 der folgende Beschluss gefasst:

- Beschluss des Planungsausschusses vom 28.04.1993, in den Wohngebieten der Stadt Coesfeld Tempo 30-Zonen flächendeckend einzuführen, soweit darüber hinaus gehende verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht vorhanden oder geplant sind. Ausgenommen von der Regelung wurde das sogenannte Vorbehaltsnetz.

Zur Umsetzung der 33. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung wurde das damalige Vorbehaltsnetz aktualisiert und entsprechende Beschlüsse gefasst:

- Beschluss der flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde durch den Rat der Stadt Coesfeld am 30.08.2001: Die flächenhafte Verkehrsplanung ist nach der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11.12.2000 Voraussetzung zur Anordnung von Tempo 30-Zonen. Sie definiert insbesondere das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz und legt die vorhandenen bzw. in der Zukunft geplanten Tempo 30-Zonen fest. Ziel der zukünftigen Verkehrsplanung der Stadt Coesfeld ist die flächenhafte Anordnung von Tempo 30-Zonen abseits der definierten Vorfahrtstraßen.
- Beschluss einer Prioritätenliste durch den Rat der Stadt Coesfeld am 30.08.2000, nach der die Anordnung von Tempo 30-Zonen durchgeführt werden soll.

## **3. Realisierte bzw. in der Realisierung befindliche Maßnahmen**

### **3.1 Motorisierter Individualverkehr**

#### **3.1.1 Ortsumgehung Lette**

Die Ortsumgehung Lette im Zuge der B474 wird in den Jahren 2002 bis 2004 durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW realisiert. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung wird die bisherige L 554 (Bruchstraße) sowie der nord-westlich der Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße gelegene Teil der Coesfelder Straße (bisherige B 474) herabgestuft zur Kreisstraße, der süd-östlich der Kreuzung Coesfelder Straße/Bruchstraße gelegene Teil der Coesfelder Straße wird zur Gemeindestraße.

#### **3.1.2 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten**

Bereits Ende 2001 waren ca. 60% der für eine Verkehrsberuhigung in Frage kommenden Flächen als Verkehrsberuhigter Bereich oder als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

#### **3.1.3 Wegweisung**

Umsetzung des Konzeptes zur Kfz-Wegweisung einschließlich Hotel- und Parkwegweisung.

### **3.2 Ruhender Verkehr**

Umsetzung des Parkraumkonzeptes von 1997:

- Bau des Parkplatzes an der Rekener Straße (zwischen den Bahngleisen)
- Einteilung der Innenstadt in vier Parkzonen
- Unterschiedliche Bewirtschaftung des Parkraums in den einzelnen Zonen.
- Einführung einer Parkwegweisung (siehe Punkt. 3.2.3)

### **3.3 Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV: Verknüpfung mit dem Radverkehr**

- Um einen problemlosen Umstieg zwischen Fahrrad und Bus zu ermöglichen, wurden an der K 46 (Daruper Straße) Buskaps in Verbindung mit Radabstellanlagen geschaffen. Die Buskaps werden von der Regionalbuslinie RB62 angefahren.
- Um die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn zu verbessern, wurde ein gemeinsam genutzter Bahnsteig als zentraler Verknüpfungspunkt Bus – Schiene im Bereich des Bahnhofes Coesfeld geschaffen.

### **3.4 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**

#### **3.4.1 baulich**

- Umgestaltung der Dülmener Straße (K 58)/Ausbau der Radwege zwischen der Straße Am Wasserturm und der Kreuzung Bahnhofstraße (1992/1993)
- Umgestaltung der Borkener Straße (K 46) gemäß Radwegekonzept: Ausbau der Radwege, Schaffen von Querungshilfen (2003 bis 2005)
- Ausbau und Ausweisung der Wallanlagen als Fahrradstraße (2002 bis 2004) gemäß Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 24.10.2001
- Ausbau der Radwege am Druffelsweg

#### **3.4.2 ordnungsrechtlich**

- Umsetzung der ersten Stufe des Radwegekonzeptes
- Freigabe der Fußgängerzonen für den Radverkehr
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr gemäß RWK; Abt-Molitor-Straße, Mittelstraße, Gartenstraße, Köbbinghof, Pumpengasse, Davidstraße
- Freigabe des Bussonderstreifens in der Sökelandstraße für Radfahrer (2004)

#### **3.4.3 markierungstechnisch**

- Umsetzung des Schutzstreifenkonzeptes für die K 46 von der Daruper Straße bis zur Wiesenstraße (2004/2005). Im Rahmen des Konzeptes werden auch die wesentlichen Kreuzungsbereiche zur direkten Führung des Radverkehrs umgestaltet.

#### **3.4.4 Wegweisung**

- Im Rahmen des Radwegenetzes "Radelpark Münsterland" wurden die Radrouten auch auf dem Gebiet der Stadt Coesfeld als Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW mit Pfeil- und Zwischenwegweisern beschildert.
- Coesfeld bietet vier örtliche Fahrradrouten an, die Routen F1, F2, F3 sowie den Mühlenweg im Ortsteil Lette. Diese sind in der Örtlichkeit ausgeschildert.

#### **3.4.5 Berücksichtigung des ruhenden Radverkehrs/Fahrradstation**

- Umsetzung der Empfehlungen des Radwegekonzeptes für Sammelabstellanlagen des ruhenden Radverkehrs in der Kreuzstraße, der Kupferstraße, der Bernhard-von-Galen-Straße, der Letter Straße bzw. Ritterstraße sowie auf dem Platz vor der Jakobikirche.
- Schaffung einer überdachten Abstellanlage zwischen Davidstraße und Poststraße.
- Einrichtung weiterer Abstellanlagen geringerer Kapazität an den Schnittstellen der Fußgängerzone mit den Einfallstraßen.
- Abstellanlage am Coesfelder Bahnhof, die insbesondere von Schülern und Berufspendlern genutzt wird. Diese Anlage soll in eine zukünftige Fahrradstation integriert werden.

#### **3.4.6 Berücksichtigung des Radverkehrs in der Signaltechnik**

- separate Grünphase für Radfahrer und Fußgänger an lichtsignal-geregelten Kreuzungen mit Unfallschwerpunkten im Bereich Radfahrer-/Fußgängerunfällen
- genereller Vorlauf für Radfahrer in Kreuzungsbereichen, in denen die Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr in den Kreuzungsbereich einfahren

## **4. Zukünftige Entwicklung**

### **4.1 Konkret geplante Maßnahmen**

- Umgestaltung der Dülmener Straße zwischen der Straße Am Wasserturm und der Baurat-Wolter-Straße gemäß Radwegekonzept
- Bau des Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt Holtwicker Straße/Osterwicker Straße/Friedrich-Ebert-Straße/Viehstraße
- Ausbau der Ladestraße als direkte Radwegeverbindung der Dülmener Straße mit dem Bahnhof bzw. der Innenstadt
- Umgestaltung der Kleinen Viehstraße mit dem Ziel, Radfahrer entgegen der Einbahnstraße auf einem getrennten Radfahrstreifen zu führen.
- Realisierung der übrigen noch offenen Empfehlungen des Radwegekonzeptes
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette nach Fertigstellung der Ortsumgehung Lette im Zuge der B 474
- Ausweisung weiterer Tempo 30-Zonen gemäß der oben beschriebenen Prioritätenliste
- Einrichtung einer innerstädtischen Wegweisung für Fußgänger
- Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereiches im Rahmen des Programms "100 Bahnhöfe in NRW": Vorgesehen ist u.a. die Öffnung des ehemaligen Gepäcktunnels als Geh- und Radwegeverbindung der westlichen Stadtteile mit der Innenstadt

## 4.2 Ortsteil Lette

- Geplanter Neubau der B 67n/B 474n zwischen Reken und Dülmen

## 4.3 Prognosevorgaben

### 4.3.1 Prognosehorizont

- Jahr 2020

### 4.3.2 Bevölkerung

- 39.000 Einwohner

### 4.3.3 Gebietserweiterungen und Veränderungen in der Nutzungsstruktur

- Wohngebiet Nord-West: ca. 85 Bauplätze, 215 Einwohner
- Wohngebiet westlich Holtwicker Straße und nördlich Konrad-Adenauer-Ring: max. 300 Wohneinheiten mit rd. 1.000 Einwohnern
- Wohngebiet Lette-Süd: ca. 160 Bauplätze, 400 Einwohner
- Gewerbe- und Industrieerweiterungsflächen sowie Wohnbauflächen Gebiet Südost: ca. 20 Hektar, rund 150 zusätzliche Arbeitsplätze und 250 zusätzliche Einwohner
- Sanierungsgebiet Bahnhof/Dülmener Straße/Ladestraße:
  - Auswirkungen auf den Verkehr durch die Auslagerung der Firmen Scholz und Hamelmann sowie Aufgabe der Firma Borgmann, Reduzierung um ca. 100 Arbeitsplätze und ca. 80 Besucher
  - Durch neue intensivere Nutzungen – Kino, Freizeit/Gastronomie, Dienstleistungen, Gewerbe und ggf. Einzelhandel: ca. 200 zusätzliche Arbeitsplätze, ca. 2.000 zusätzliche Besucher
- Erweiterung Einzelhandel Innenstadt westlich Kupferpassage : ca. 80 zusätzliche Arbeitsplätze, ca. 2.000 zusätzliche Besucher (kommt die Erweiterung nicht zustande, sind die zusätzlichen Arbeitsplätze und Besucher im Sanierungsgebiet Bahnhof/Dülmener Straße/Ladestraße zu berücksichtigen)

## 5. Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)

### 5.1 Allgemeines Ziel

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Gestaltung des Verkehrssystems unter Beachtung der verschiedenen Verkehrsarten. Ergebnis sollte ein abgestimmtes integriertes Konzept für einen überschaubaren Zeitraum (hier: bis zum Jahr 2020) sein. Die fahrradfreundliche Verkehrspolitik der Stadt Coesfeld sollte sich auch in den Aussagen des Verkehrsentwicklungsplanes niederschlagen.

### 5.2 Motorisierter Individualverkehr

Ziel des VEP ist es, den Verkehrsfluss im Vorbehaltsnetz zu verbessern und gleichzeitig die Wohngebiete von Durchgangsverkehr freizuhalten.

#### 5.2.1 Schließung innerer Ring/Entlastung der nord-westlichen Innenstadt

Auslöser für die Erstellung eines aktuellen VEP für die Stadt Coesfeld war die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens „Schließung innerer Ring IV. BA“ (siehe Punkt 2.1). Durch die Schließung des innerstädtischen Ringes sollten die Verkehre des radial ausgerichteten Straßennetzes außerhalb der Wallanlagen aufgenommen und direkt zu den Zielpunkten geführt werden. Hauptziel war und ist die Beruhigung der nord-westlichen Innenstadt (u.a. Basteiring, Marienring, Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Wetmarstraße, Seminarstraße). Nach der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens muss der VEP Lösungsansätze bieten, die dieses Problem in den Griff bekommen. Dies können Ansätze zur Schließung des inneren Ringes in modifizierter Form, aber auch Ansätze zur Beruhigung der nord-westlichen Innenstadt z.B. durch verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen oder durch Ausbau der vorhandenen Ringstraßen sein oder eine Kombination dieser Maßnahmen sein.

#### 5.2.2 Definition des Vorbehaltsnetzes

Zu prüfen ist, ob das mit Ratsbeschluss vom 30.08.2001 definierte Vorbehaltsnetz für die Aufnahme der über- und innerörtlichen Durchgangsverkehre ausreichend dimensioniert ist. Insbesondere ist zu untersuchen, ob zusätzliche Straßenabschnitte in das



Vorbehaltsnetz aufgenommen werden müssen oder einzelne Abschnitte aus dem Netz herausgenommen werden können.

### **5.2.3 Verkehrsqualität im Vorbehaltsnetz**

Die Befragung der Bürger, Besucher und Einzelhändler der Stadt Coesfeld im Rahmen des GMA-Einzelhandelsgutachtens zeigte die Unzufriedenheit mit dem Verkehrsfluss auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Begründet wird diese Unzufriedenheit mit der veralteten, wenig flexiblen Technik der Lichtzeihanlagen sowie in dem fehlenden, durchgängigen Konzept der Ampelschaltungen. Deshalb sollte ein weiterer Schwerpunkt der Arbeiten auf der Analyse und Steigerung der Verkehrsqualität in diesem Bereich liegen.

### **5.2.4 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten**

Zur Unterstützung der flächenhaften Verkehrsberuhigung soll quartiersfremder Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten verdrängt und auf die Straßen des Vorbehaltsnetzes verlagert werden.

### **5.2.5 Verkehrsqualität im Ortsteil Lette**

Die Auswirkungen, die die Fertigstellung der Ortsumgehung sowie der geplante Neubau der B 67n/B 474n zwischen Reken und Dülmen auf das Verkehrssystem haben bzw. in Zukunft haben werden, sind zu untersuchen und in ein Gesamtkonzept für den Ortsteil Lette umzusetzen.

## **5.3 Ruhender Verkehr**

Für den ruhenden Verkehr liegt mit dem Parkraumkonzept von 1997 ebenfalls eine Planungsgrundlage vor. Zur Umsetzung des GMA-Einzelhandelsgutachtens wurden bereits politische Beschlüsse zum weiteren Ausbau der Parkraumkapazitäten gefasst. Unter Berücksichtigung dieser Beschlüsse ist die bestehende Planungsgrundlage auf Grundlage der aktuellen Erhebungen im Rahmen des VEP in das Gesamtsystem Verkehr einzubinden.

## **5.4 ÖPNV**

Ergebnis des VEP kann ein gegenüber dem heutigen Bestand optimiertes Liniennetz sein. Wünschenswert ist eine verbesserte Verbindung der Ortsteile mit dem Stadtzentrum (Lette: Koordinierung der bestehenden Verbindungen/Taktfahrplan, Goxel: Bürgerbus?). Ein weiteres Lösungskonzept zur Einsparung immer knapper werdender Mittel kann eine Änderung der Ankunfts- und Abfahrzeiten der vor allem zur Abwicklung des Schülerverkehrs genutzten Buslinien bei gleichzeitiger Staffelung der Schulanfangs- und endzeiten sein. In der Folge könnten Fahrten, die bisher gleichzeitig von mehreren Bussen durchgeführt wurden, in Zukunft nacheinander durch einen Bus bedient werden können.

Das Stadtbussystem ist nicht auf die Stadt Coesfeld übertragbar. Zu diesem Schluss kommt eine Diplomarbeit aus dem Jahr 1997. Als Gründe können das kompakte Stadtgebiet, die fehlende und auch nicht herzustellende Haltestelle im Stadtzentrum sowie der zu hohe Zuschussbedarf genannt werden. Statt dessen wurde der Schwerpunkt der Coesfelder Verkehrspolitik bereits frühzeitig auf die fahrradfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems gelegt, um den ohnehin hohen Radverkehrsanteil noch weiter auszubauen.

## **5.5 Radverkehr**

Für den Radverkehr liegt mit dem Radwegekonzept in den Stufen 1 und 2 bereits ein Entwicklungskonzept vor. Ein großer Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde bereits umgesetzt bzw. befindet sich in der Umsetzung. Auf der Grundlage der ermittelten Verkehrszahlen soll dieses Konzept aktualisiert und im Rahmen des VEP in das Gesamtsystem Verkehr eingebunden werden. Ein weiteres Ziel des VEP sollte die Aufnah-

me der Stadt Coesfeld in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW sein.

## 5.6 Fußverkehr

Vorrangiges Ziel ist die Umsetzung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Zur Sicherung des Fußverkehrs und insbesondere vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung sollen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) als Standard im Ortsbild etabliert werden.

## 6. Leistungsbild

### 6.1 Untersuchungsgebiet

Zu untersuchen ist das Verkehrssystem innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage sowie im Ortsteil Lette.

### 6.2 Bestandsaufnahme

- Bestandsaufnahme der Planungsabsichten und der zukünftigen Siedlungsentwicklung
- Erfassen bzw. Aktualisieren der Strukturdaten in den einzelnen „Verkehrszellen“
- Aufnahme des relevanten Straßennetzes: zu erfassen sind hier z.B. die Anzahl der Fahr- und Abbiegestreifen, vorhandene Verkehrsregelungen, Lichtsignalprogramme  
Das relevante Straßennetz wird gebildet aus dem Vorbehaltsnetz sowie aus den Straßen der nord-westlichen Innenstadt und des Hengtegebietes. Dieses Gebiet (nord-westliche Innenstadt/Hengte) wird begrenzt durch die Bahnstrecke Coesfeld-Gronau, den Konrad-Adenauer-Ring, die Holtwicker Straße, Kleine Viehstraße, Pumpengasse, Hohe Lucht, Kapuzinerstraße und Borkener Straße.
- Ermitteln der Verkehrsnachfrage. Hier sind aktuelle Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen, Durchgangsverkehrserfassungen mittels Kfz-Kennzeichenerhebung, Querschnitterhebungen sowie Haushaltsbefragungen erforderlich.
- Zusätzliche Erfassung der Verkehrsabläufe in den kritischen Knotenpunkten und Zeitbereichen durch Beobachtungen und empirische Messungen. Hierzu gehören stichprobenartige Verlustzeit- und Rückstaumessungen an Knotenpunkten, Fahrzeitmessungen durch Testfahrten in Netzabschnitten, Expertenbefragungen usw.
- Bestandsaufnahme des Fußverkehrs
- Bestandsaufnahme des Radverkehrs auf der Grundlage des bereits bestehenden Radwegekonzeptes (siehe Punkt. 5)
- Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt auf der Grundlage des bereits bestehenden Parkraumkonzeptes (siehe Punkt. 5)
- Bestandsaufnahme des bestehenden ÖPNV-Angebotes
- Entwicklung der Unfallzahlen

### 6.3 Bestandsanalyse und –bewertung

Die in der Bestandsaufnahme erfassten Daten werden ausgewertet und analysiert. Anhand von objektiven Bewertungskriterien werden die Leistungsfähigkeit und die Qualität des Verkehrsablaufes bewertet, bestehende Problemstellen aufgezeigt und mögliche Ursachen benannt. Insbesondere für das Hauptverkehrsstraßennetz sowie für erkannte Problemstellen werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse in Form einer Computer-Simulation dargestellt. Ergebnis der Analyse sollte auch eine aktuelle Modal-Split-Kennziffer für den Verkehr in der Stadt Coesfeld sein.

### 6.4 Planungsleitbild

Unter Beteiligung der Bürger, Behörden und Interessenvertretern ist ein Leitbild der zukünftigen Verkehrsplanung zu entwickeln.

## 6.5 Beteiligungsverfahren/Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Coesfeld hat Spielregeln für das Miteinander von Bürgern und Verwaltung definiert. U.a. für diese Spielregeln hat die Stadt im Jahr 2000 den Speyer-Preis erhalten. Nach diesen Spielregeln ist die Verwaltung verpflichtet, vor jeder wichtigen Entscheidung die Bürger der Stadt Coesfeld im Rahmen einer Einwohnerversammlung zu beteiligen. Zusätzlich findet vor grundsätzlichen Beschlüssen ein Behördentermin statt. Zu diesem Behördentermin werden auch Vertreter der entsprechenden Interessenverbände eingeladen. Als Beispiel sei hier das Verfahren zur Aufstellung der zweiten Stufe des Radwegekonzeptes aufgeführt:

- 25.03.1999 Behördentermin über das Radwegekonzept –Stufe 2- mit Teilnehmern der folgenden Institutionen: Kreis Coesfeld, Kreispolizeibehörde, Stadtmarketing Verein Coesfeld und Partner e.V, ADFC, VCD, Stadt Coesfeld.
- 03.05.1999 Fertigstellung des Konzeptentwurfes durch das Büro Ingenieurplanung
- 02.06.1999 Vorstellung des Radwegekonzeptes im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen sowie Beschluss zur Durchführung einer Bürgeranhörung
- 18.08.1999 Einwohnerversammlung
- 08.09.1999 Beschluss zur Umsetzung des Radwegekonzeptes

Vor diesem Hintergrund sollte die Entwicklung des VEP durch folgendes Beteiligungsverfahren begleitet werden:

- Verwaltungsinterner Arbeitskreis unter Beteiligung aller im weitesten Sinne mit der Verkehrsplanung befassten Fachbereiche der Stadt Coesfeld
- Externer Arbeitskreis mit Vertretern der Politik, der Verwaltung, der örtlichen Interessensverbände, der Straßenbauasträger, der Polizei, der Verkehrsgemeinschaften, des Planungsbüros sowie mit interessierten Bürgern.
- Vorstellung der Ergebnisse der einzelnen Planungsschritte im Rahmen öffentlicher Einwohnerversammlungen
- Darstellung der Ergebnisse der einzelnen Planungsschritte in Broschüren, Faltblättern etc.
- Darstellung der Ergebnisse der Arbeitskreissitzungen, der Einwohnerversammlungen sowie der einzelnen Planungsschritte im Internet der Stadt Coesfeld

Die Moderation der einzelnen Arbeitskreissitzungen obliegt dem Planungsbüro.

## 6.6 Prognose

Für den motorisierten Individualverkehr ist die Verkehrsmengenentwicklung für das Jahr 2020 zu prognostizieren. Dabei ist zunächst von einem unveränderten Straßennetz auszugehen. Die zukünftige Entwicklung der Stadt (u.a. zusätzliche Gewerbeflächen/Wohngebiete, Entwicklung Einzelhandel) ist zu berücksichtigen.

## 6.7 Maßnahmenuntersuchung

Mit der Maßnahmenuntersuchung bzw. Maßnahmenentwicklung sollen Lösungsansätze zur Beseitigung der in der Analyse aufgezeigten Problempunkte entwickelt werden, um die unter Punkt 5 formulierten Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes realisieren zu können. Die zu entwickelnden Maßnahmen ergeben sich unmittelbar aus den definierten Zielen des VEP. Eine Ausnahme bilden hier die Schließung des inneren Ringes bzw. die Entlastung der nord-westlichen Innenstadt (Punkt 5.2.1) sowie die Verbesserung der Verkehrsqualität im Vorbehaltsnetz (5.2.2). Der Umfang der Maßnahmenuntersuchungen für diese Punkte kann erst anhand der Analyseergebnisse festgelegt werden. Um ein vollständiges Leistungsbild zu erhalten, sollten jedoch Aussagen zu den folgenden Lösungsansätzen gemacht werden:

### 6.7.1 Variante 1

- Gesamtnetz ohne Ringschließung
- Verbesserung des Verkehrsflusses im Vorbehaltsnetz durch eine koordinierte „Grüne Welle“ auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Hier kommt eventuell auch eine verkehrsabhängige Steuerung der Verkehrsflüsse (adaptive Netzsteuerung) in Frage
- Steigerung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten z.B. durch Änderung der Ampelschaltung, bauliche Umgestaltung oder geänderte Aufteilung der Fahrspuren
- Eventuell Abbau der Lichtzeichenanlage Münsterstraße/Bernhard-von-Galen-Straße (Prüfen der Randbedingungen)
- Entlastung der nord-westlichen Innenstadt durch verkehrslenkende Maßnahmen (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote)

- Verhinderung der (zügigen) Durchfahrt durch das Hengtegebiet
- Verlagerung der zuvor genannten Beziehungen auf den süd-östlichen Ringabschnitt sowie auf den Konrad-Adenauer-Ring

#### **Variante 1a**

- Zusätzliche Verlagerung des Gerichtsrings (Teilstück zwischen Wiesenstraße/Sökelandstraße, Kupferstraße und Borkener Straße) auf die Flächen zwischen Bahngelände und Verbrauchermarkt K & K. Vorteil: der Ring liegt außerhalb der Wallanlagen

#### **6.7.2 Variante 2**

- Ringschluss zwischen Holtwicker Straße und Wiesenstraße/Sökelandstraße. Der Ring verläuft, wie im eingestellten Planfeststellungsverfahren vorgesehen, auf der stillgelegten Gleistrasse der Strecke Coesfeld-Münster
- Unterführung der Bahn unter der Borkener Straße
- Verbleibender höhengleicher Bahnübergang an der Rekener Straße
- Zusammenführung der Gleise (Strecke Coesfeld-Gronau und Coesfeld-Münster) zwischen Borkener und Rekener Straße

#### **Anlage 2**

#### **6.7.3 Variante 3**

- Ringschluss zwischen Holtwicker Straße und Wiesenstraße/Sökelandstraße. Der Ring verläuft, wie im eingestellten Planfeststellungsverfahren vorgesehen, auf der stillgelegten Gleistrasse der Strecke Coesfeld-Münster
- Zusammenführung der Gleise (Strecke Coesfeld-Gronau und Coesfeld-Münster) zwischen Borkener und Rekener Straße. Die zusammengelegten Gleise werden leicht angehoben.
- Die Straßenzüge Borkener Straße, Rekener Straße bzw. Kupferstraße sowie Ring werden zwischen Borkener und Rekener Straße zu einem Kreisverkehr zusammengefasst und in Tieflage abgesenkt.
- Die Bahnübergänge an der Borkener und Rekener Straße entfallen, für Radfahrer und Fußgänger sind gesonderte Querungsmöglichkeiten vorzusehen
- Die Hengtestraße wird vor der Einmündung in die Borkener Straße abgebunden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass das Gewerbegebiet „Steillweg“ in Zukunft für eine Wohnbebauung genutzt werden soll.

#### **Anlage 3**

Ergebnis der Maßnahmenuntersuchung soll die planerische Ausarbeitung der Maßnahmen, die Entwicklung unterschiedlicher Szenarien sowie die Umsetzung der Maßnahmen bzw. Szenarien in ein Simulationsmodell sein. Anhand des Simulationsergebnisses ist die resultierende Verkehrsqualität zu bewerten. Für die Varianten 2 und 3 ist auch die technische Machbarkeit zu untersuchen. Als Abschluss des Planungsprozesses wird eine Empfehlung und Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen erwartet.

#### **6.8 Fahrradfreundliche Stadt**

Die Unterlagen für eine Bewerbung um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW sind im Rahmen der Erstellung des VEP zusammen zu stellen.

#### **7. Zeitrahmen**

Die unter den Punkten 6.1 und 6.3 beschriebenen Leistungen sollen im Jahr 2003 durchgeführt werden, die Bearbeitung der Punkte 6.2 und 6.5 bis 6.7 erfolgt im Jahr 2004. Die Beteiligungsverfahren sowie die Öffentlichkeitsarbeit begleiten naturgemäß den gesamten Planungsablauf in den Jahren 2003 und 2004.

- Bestandsaufnahme bis Dezember 2003
- Entwicklung des Planungsleitbildes bis Dezember 2003
- Bestandsanalyse/-bewertung bis März 2004
- Prognose bis Mai 2004
- Maßnahmenuntersuchung und Bewerbung „Fahrradfreundliche Stadt“ bis Dezember 2004

Die Bestandsaufnahme für den Ortsteil Lette lässt sich ggf. erst nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Coesfeld-Lette sinnvoll durchführen. Die Zeiträume für die übrigen Arbeiten speziell für Lette sind dann separat festzulegen.

## **8. Unterlagen**

Alle Unterlagen sind 4-fach (3-fach in gehefteter Form, ein ungeheftetes, kopierfähiges Exemplar) vorzulegen. Zusätzlich sind alle Unterlagen so aufzubereiten, dass sie problemlos über die Internetseiten der Stadt Coesfeld verbreitet werden können (z.B. Dateien im PDF-Format).

Die im abschließenden Dokument enthaltenen Pläne (ohne Kataster- bzw. Kartengrundlage) sowie die Analyse- und Prognosewerte sind so zu übergeben, dass sie unmittelbar für das geografische Informationssystem der Stadt Coesfeld übernommen werden können. Das Datenformat ist in einem gemeinsamen Gespräch zu definieren.

### **Anlagen**

Grundlagen: Verkehrsuntersuchungen

Übersichtsplan "Variante 2"

Übersichtsplan "Variante 3"