

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

10.03.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

24.03.2022

Kenntnisnahme

Fußverkehrscheck im Hengtegebiet: Schritte zur Umsetzung

Beschlussvorschlag:

Die im Sachverhalt dargestellte Strategie zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck im Hengtegebiet (Umsetzungsstrategie) wird für die weitere Umsetzung bestätigt.

Sachverhalt:

Mit der Vorlage 224/2021 hatte die Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 01.09.2021 über den geplanten Fußverkehrscheck im Hengtegebiet berichtet. Mit Schreiben vom 20.09.2021 wurde dem Planungsbüro VIA aus Köln der Auftrag über den Fußverkehrscheck erteilt. In den Fußverkehrs-Checks steht der Austausch zur Situation des Fußverkehrs vor Ort zwischen den Bürgerinnen und Bürgern, den Vertreter:innen der Verwaltung und der Politik und dem externen Planungsbüro im Vordergrund. Die Checks sollen alle Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und in die Lage versetzen, möglicherweise verschiedene Sichtweisen einzunehmen. Denkbare Lösungsansätze können in der Begehung bereits diskutiert und durch die Teilnehmenden bewertet werden. Im Vorfeld der Begehung fand am 6. Oktober 2021 ein interner digitaler Starter-Termin mit Vertretern des Büros und der Verwaltung statt. Die Begehung im Hengte-Gebiet fand am Mittwoch, 26.10.2021 von 16:00 bis 18:30 Uhr statt. Es haben rund 35 Personen teilgenommen,

Im Anschluss an die Begehung hat das Planungsbüro Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Der gesamte Prozess wurde in einem Bericht dokumentiert. Darüber hinaus wurden die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen in einem Maßnahmenkataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto, Karte und Text dokumentiert. Im Maßnahmenkataster wurden durch das Planungsbüro bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben, indem den Maßnahmenempfehlungen die folgenden Kategorien zugewiesen wurden:

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

Um die Vielzahl der Maßnahmen nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Stadt Coesfeld noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die

Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Als grundlegende Bedürfnisse werden dabei die folgenden Kriterien gefasst:

- Sicherheit (rot)
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit (gelb)
- Attraktivität (grün)

Alle weiteren Informationen können dem als Anlage beigefügten Erläuterungsbericht entnommen werden.

Der Bericht einschließlich der weiteren Unterlagen liegt der Verwaltung seit dem 17.01.2022 vor. Die Maßnahmenvorschläge wurden inzwischen verwaltungsintern geprüft und abgestimmt sowie eine Umsetzungsstrategie entwickelt. In der Strategie werden die zur Umsetzung notwendigen Schritte definiert und angegeben, ob die Umsetzung aus Sicht der Verwaltung eine Beteiligung der Öffentlichkeit und/oder der politischen Gremien erfordert.

Umsetzungsstrategie
<p><u>Maßnahme</u> COE001 Seminarstraße</p> <p><u>Maßnahmenbeschreibung</u></p> <p>"Es sollte geprüft werden, ob zwischen Teichweg und Kettelerstraße eine Schulstraße morgens und nachmittags angeordnet werden kann, die zu Schulbeginn und -ende nur Radfahrende und Busse auf der Fahrbahn zulässt. Dies kann zunächst durch provisorische Absperrungen erprobt werden. Ggf. sollte diese Maßnahme mit einer Einbahnstraße auf dem Teichweg in Richtung Promenade kombiniert werden, so dass die Schule in diesen Zeiten nur noch über Schleifenerschließung randlich angefahren werden kann.</p> <p>Busse sollten auf jeden Fall durch die Schulstraße fahren und in ihr auch halten dürfen, da die Busschüler gefördert und nicht durch lange Wege von der Bushaltestelle zur Schule benachteiligt werden sollen.</p> <p>Für die Elterntaxis sollten Elternhaltestellen definiert werden, die möglichst nicht direkt vor den Schuleingängen, sondern etwa 250 m entfernt liegen sollten. Dies sollte im Detail vor Ort geprüft werden.</p> <p>Mit den Schulen sollte das Schulische Mobilitätsmanagement intensiviert werden. Das Netzwerk Mobilität NRW, in dem auch die Stadt Coesfeld Mitglied ist, bietet hierzu praktische und theoretische Unterstützung an."</p> <p><u>Umsetzungsstrategie</u></p> <p>"Das Umfeld rund um das Heriburg-Gymnasium und die Montessori-Schule ist Teil des Verkehrssystems nordwestliche Innenstadt. Aussagen zur Verkehrsführung und zur Buslinienführung in diesem Bereich müssen im Rahmen des Masterplans Mobilität getroffen werden. In diesem Zusammenhang muss auch die Empfehlung des Gutachters diskutiert werden, die Busse in jedem Fall weiter durch das Gebiet zu führen.</p> <p>Diese grundsätzlichen Aussagen sind zunächst abzuwarten. Darüber hinaus ist die Seminarstraße auch Teil des geplanten Fahrradstraßennetzes. Dies ist bei den Überlegungen ebenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>Grundsätzlich könnte eine Elternhaltestelle auf dem Hengtering und/oder auf dem Basteiring (ggf. Parkplatz am Basteiring nutzen) eingerichtet werden (siehe Plan)."</p>
<p><u>Maßnahme</u> COE002 Hengtering/ Wetmarstraße/ Seminarstraße</p>

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte der Neubau eines Minikreisverkehrs geprüft werden. Im Kreisverkehr werden alle Fahrbeziehungen vereinfacht und gesichert, die gefahrene Geschwindigkeit insgesamt reduziert und die Querungsbedarfe der zu Fuß Gehenden durch FGÜ gesichert.

Umsetzungsstrategie

Die provisorische Umsetzung des Kreisverkehrs mit einfachen Mitteln ist möglich. Eine Planungsskizze wurde erarbeitet. Diese kann und soll unabhängig von einer Entscheidung über die zukünftige Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet nach Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde umgesetzt werden.

➤ Siehe Plan Nr. COE002

Maßnahme

COE003.1 Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob statt der Tempo 30-Zone hier eine Fahrradstraße angeordnet werden kann. Diese sollte über Randmarkierungen die Straße optisch verschmälern, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann. Auf der Fahrradstraße ist der Kfz-Verkehr nur noch zu Gast, Radfahren nebeneinander ist zugelassen. Dies sichert der Radverkehr im unmittelbaren Schulumfeld.

Umsetzungsstrategie

Die Fahrradstraße auf dem Hengtering macht nur in Verbindung mit der Weiterführung über die Wetmar- und Seminarstraße Sinn. Dies ist grundsätzlich vorgesehen, beide Straßen sind Bestandteil des geplanten Fahrradstraßensystems. Die zukünftige Verkehrsbedeutung dieser beiden Straßen hängt aber unmittelbar von den Entscheidungen über die zukünftige Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ab. Diese sind daher zunächst abzuwarten. Darüber hinaus steht noch eine Grundsatzentscheidung über die Gestaltung der Fahrradstraßen aus.

Maßnahme

COE003.2 Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob statt der Tempo 30-Zone hier eine Fahrradstraße angeordnet werden kann. Diese sollte über Randmarkierungen die Straße optisch verschmälern, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann. Auf der Fahrradstraße ist der Kfz-Verkehr nur noch zu Gast, Radfahren nebeneinander ist zugelassen. Dies sichert der Radverkehr im unmittelbaren Schulumfeld.

Umsetzungsstrategie

Siehe COE003.1

Maßnahme

COE004 Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob die Querungsstelle barrierefrei angehoben und einstreifig verengt werden kann, was eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit und eine erhöhte Aufmerksamkeit auf Querende nach sich zieht.

Umsetzungsstrategie

Als Diskussionsgrundlage wurde eine Planungsskizze entwickelt. Die Fachbereiche 30, 60 und 70 sehen allerdings keinen echten Bedarf für eine Querungshilfe an dieser Stelle. Die Treppe zum Leisweg hat für den Fußverkehr keine große Bedeutung. Eine Querung des Hengterings

wird durch die Einrichtung der beiden angrenzenden Kreisverkehre deutlich vereinfacht. Aufgrund des ungünstigen Kosten-/Nutzenverhältnisses empfiehlt die Verwaltung, die vorgeschlagene Maßnahme zunächst nicht umzusetzen. Der heutige Versatz mittels Baken ist gestalterisch nicht besonders befriedigend. Eine gestalterische Aufwertung sollte mit Ausweisung der Fahrradstraße erfolgen.

➤ Siehe Plan Nr. COE004

Maßnahme

COE005 Hengtering/ Auf der Hengte

Maßnahmenbeschreibung

Um die gefahrenen Geschwindigkeiten direkt am Anfang des Verkehrsberuhigten Bereichs vor dem Eingang der Kita zu reduzieren, sollten Bodenschwellen platziert werden. Dies kann zudem mit der Installation eines Geschwindigkeitsmessgerätes (Smiley) kombiniert werden. Zudem sollte geprüft werden, ob die Einfahrtsituation als Eingangstor in den Verkehrsberuhigten Bereich sichtbar gemacht werden kann, gegebenenfalls kann auch hier die Einstreifigkeit geprüft werden.

Schließlich ist die Mobilitätsberatung an der Kita eine kontinuierliche Aufgabe. Die Vorderradklemmen für das Fahrradparken sollten durch funktionalere Modelle ersetzt werden. Vielleicht könnten auch für Kinderfahrräder passende Abstellanlagenmodelle installiert werden, die deutlich machen, dass Fahrradfahren auch von den Kleinsten bereits ernst genommen und gefördert wird.

Umsetzungsstrategie

Im Rahmen eines Ortstermins wurde die Situation geprüft. Darauf aufbauend wurden drei Planungsvarianten entwickelt:

- Bau einer Plateauaufpflasterung
- Fahrbahneinengung
- Einsatz von so genannten „Kölner Tellern“

Der Bau einer Plateauaufpflasterung gestaltet sich aufgrund der örtlichen Situation (insbesondere wegen der Senkrechtstellplätze gegenüber der Kita) schwierig. Diese kann daher entweder nur im unmittelbaren Einmündungsbereich oder im Bereich der Senkrechtstellplätze liegen. Beides bringt Nachteile mit sich, einmal für den einbiegenden Verkehr, einmal für den ausparkenden Verkehr. Eine Einengung ohne Aufpflasterung wird nur geringe Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau haben, da diese so gestaltet werden muss, dass auch ein Müllfahrzeug in das Gebiet einfahren kann und somit immer noch eine relativ große Fahrbahnbreite verbleibt. „Kölner Teller“ können grundsätzlich im verkehrsberuhigten Bereich eingesetzt werden. Für Coesfeld wäre dies aber eine Premiere, so dass eine detaillierte Abstimmung z.B. auch mit der Kreispolizeibehörde erforderlich ist.

Nach Abstimmung mit den beteiligten Behörden wird die Verwaltung die dann abgestimmten Varianten mit den unmittelbaren Anliegern diskutieren und das Ergebnis den politischen Gremien zur Beratung vorlegen.

➤ Siehe Plan Nr. COE005 V1 bis V3

Maßnahme:

COE007 Auf der Hengte

Maßnahmenbeschreibung:

Hinter der Kita sollten möglichst viele öffentlichen Stellplätze als Elterntaxi-Haltestellen morgens und nachmittags zu den Beginn- und Endzeiten definiert werden, und kommuniziert werden, dass nicht vor der Kita geparkt wird, sondern hinter der Kita Stellplätze zur Verfügung stehen.

Umsetzungsstrategie:

Auf der Rückseite der Kita sollen drei öffentliche Stellplätze als "Elternhaltestelle" beschildert werden. Die Anordnung der Verkehrszeichen erfolgt durch den Fachbereich 30.

Maßnahme:

COE008 Buchholzweg

Maßnahmenbeschreibung:

Das Hengtegebiet verfügt über einige sehr attraktive Fußwegebeziehungen, die als Netz aber nicht sichtbar sind und auch nicht durchgehend barrierefrei begehbar sind.

Um diese Verbindung mit Versatz sichtbar zu machen und gleichzeitig die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten zu reduzieren, könnte auch hier eine flächenhafte Aufpflasterung mit Anrampung geprüft werden.

Kurzfristig sollte zumindest im engeren Querungsbereich eine Nullabsenkung der Bordsteine geprüft werden, damit auch Rollatorfahrende sicher queren können.

Die Abfallwirtschaftsbetriebe sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass Mülltonnen möglichst nicht auf Gehwege sondern in die privaten Einfahrten gestellt werden sollten.

Umsetzungsstrategie

Die Situation wurde in einem Ortstermin von den Fachbereichen 30, 60 und 70 in Augenschein genommen. Die Verwaltung sieht hier zwei Umsetzungsvarianten: Zum einen eine Aufpflasterung mit Fahrbahneinengung wie vom Gutachter vorgeschlagen. Zum anderen ist auch eine einseitige Einengung denkbar, mit der die Sichtverhältnisse noch deutlicher verbessert werden können. Diese ist mit weniger Aufwand zu realisieren. Für beide Varianten wurde eine Planungsskizze erarbeitet. Die Verwaltung wird beide Varianten im weiteren Verfahren mit den Anliegern diskutieren und das Ergebnis den politischen Gremien zur Beratung vorlegen. In jedem Fall ist die Querungsstelle im Rahmen der Umbaumaßnahme mit einer Nullabsenkung in Verbindung mit taktilen Elementen zu versehen.

Siehe Plan Nr. COE008 V1 und V2

Maßnahme

COE009 Feldweg/Leisweg

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte geprüft werden, ob ein Platz mit Aufenthaltsfunktion und Begrünung neu gestaltet werden kann, der in den Verkehrsberuhigten Bereich integriert werden sollte. Die Umgestaltung sollte für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei erfolgen.

Umsetzungsstrategie

Als Diskussionsgrundlage wurde eine grobe Planungsskizze erarbeitet. In einem Ortstermin wurde die Skizze als Grundlage für eine detailliertere Planung bestätigt. Bei der weiteren Planung sind die Wegebeziehungen und die Grundstückszufahrten zu berücksichtigen. Der Fachbereich 60 wird ein externes Planungsbüro mit den Planungen beauftragen. Hierfür stehen Haushaltsmittel im laufenden Jahr zur Verfügung. Die Planung wird den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt.

➤ Siehe Plan Nr. COE002

Maßnahme

COE010 Feldweg

Maßnahmenbeschreibung

Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, muss der Widerstand erhöht werden.

Für die Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen sollten Standards definiert werden, die eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion unterstützen und Begrünung miteinbeziehen. Kfz

muss auch über die Gestaltung deutlich sichtbar gemacht werden, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich Schrittgeschwindigkeit nach sich zieht."

Umsetzungsstrategie

Die Gestaltung entspricht in der Tat nicht annähernd den Anforderungen an einen verkehrsberuhigten Bereich. Eine komplette Umgestaltung ist aufwändig und aktuell nicht zu stemmen. Vorrangiges Ziel muss daher die Reduzierung des Durchgangsverkehres sein. Nachhaltig und eindeutig ist dies nur durch die Sperrung der Straße zu erreichen. Andernfalls muss das Geschwindigkeitsniveau mit Hilfe von Plateauaufpflasterungen reduziert werden. Diese gab es an dieser Stelle früher bereits. Zusätzlich kann die Straße ggf. mit relativ provisorischen Mitteln gestalterisch aufgewertet werden. Die Verwaltung wird diese Punkte mit den Anliegern diskutieren und die Ergebnisse den politischen Gremien zur Beratung vorlegen.

Maßnahme

COE012 Hölkers Kamp

Maßnahmenbeschreibung

"Fuß- und Radverkehr sollten möglichst definierte und vor Kfz geschützte Flächen über den Parkplatz bekommen. Wir empfehlen, Fuß- und Radverkehr nördlich des Parkplatzes zu führen, da dann der Übergang in die Nebenanlage am Hölkers Kamp gegeben ist. Der tatsächliche Kfz-Parkbedarf sollte unter Berücksichtigung der vorhandenen Parkplätze auf dem Grundstück der Bezirksregierung Münster ermittelt werden und die Gestaltung der Parkieranlage daran angepasst werden.

In Abstimmung mit der Kita sollte zudem der Bedarf für Elternhaltestellen geklärt werden und ggf. ebenfalls hier neu eingerichtet und auch kommuniziert werden.

Um die Sturzgefahr für Radfahrende vor allem in Gruppen zu verringern, sollten die Durchfahrsperrern regelgerecht markiert werden.

Umsetzungsstrategie

Die vorgeschlagene Wegführung am nördlichen Rand des Parkplatzes wird durch die Fachbereiche 30, 60 und 70 nicht befürwortet. Zum einen fällt damit eine erhebliche Anzahl an Stellplätzen weg. Zum anderen wird der Radfahrer bei einer solchen Lösung an eine völlig falsche Stelle in der Einmündung in den Leisweg geführt. Bevorzugt wird eine Lösung, bei der mittels Markierung eine Führung für Radfahrer und Fußgänger in der Mitte des Parkplatzes kenntlich gemacht wird. Diese sollte auf beiden Seiten einen Abstand zu den Parkplätzen einhalten. Bei einer Breite von 3,5 m ergibt sich auf beiden Seiten ein Abstand von 1,25 m. Dieser dient zum einen als Sicherheitsabstand, zum anderen werden dadurch die Sichtbeziehungen beim Ausparken deutlich verbessert. Auf dieser Grundlage wurde eine Planungsskizze erarbeitet.

Vor Realisierung dieser Markierungslösung sollte nach Möglichkeit die Parkplatzoberfläche erneuert werden. Im westlichen Bereich kann die Wegführung ggf. durch eine Grünfläche verdeutlicht werden. Zur gestalterischen Aufwertung ist auch eine Grünfläche im östlichen Bereich denkbar. Der Fachbereich 70 prüft zunächst eine Erneuerung der Parkplatzoberfläche und ermittelt die Kosten. Planung einschließlich Kosten werden den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt.

➤ Siehe Plan Nr. COE002

Maßnahme

COE014.1 Hengtestraße

Maßnahmenbeschreibung

Die Hengtestraße weist durch ihren Alleecharakter eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Dies bedingt aber auch, dass eine Querschnittsänderung kaum möglich ist. Daher muss darauf Wert gelegt werden, dass die Nebenanlage ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung steht und sie durchgängig barrierefrei ausgestaltet ist. Dies betrifft in einigen Fällen Baumwurzelaufbruch:

Ggf. sollte in diesen Fällen die Nebenanlage durchgängig wassergebunden angelegt werden, um die Pflege und Wartung zu vereinfachen. Alle Knotenpunkte sollten mit differenzierten Bordhöhen ausgestattet werden.

Um Radverkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Randmarkierungen geprüft werden, die die Fahrbahnbreite auf 4,50 m optisch verschmälern (Randstreifen je 0,75 m), um Überholvorgänge mit zu geringen Abständen möglichst zu vermeiden. Dies senkt die gefahrenen Geschwindigkeiten und verdrängt möglicherweise Durchgangsverkehr aus dem Quartier. Bereits heute ist auf der Hengtestraße Tempo 30 angeordnet, dies ist auch die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren.

Umsetzungsstrategie

Die Hengtestraße ist Bestandteil des geplanten Fahrradstraßennetzes. Eine Grundsatzentscheidung über die Gestaltung der Fahrradstraßen steht noch aus. Aufgrund des Umfangs der notwendigen Maßnahmen ist für die Hengtestraße eine Gesamtplanung einschließlich Umgestaltung der Knotenpunkte und der Nebenanlagen erforderlich. Diese wird der Fachbereich 60 in den Entwurf der Prioritätenliste 2023 einstellen und die Kosten für den Haushaltsentwurf anmelden.

Maßnahme

COE014.2 Hengtestraße

Maßnahmenbeschreibung

"Die Hengtestraße weist durch ihren Alleecharakter eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Dies bedingt aber auch, dass eine Querschnittsänderung kaum möglich ist. Daher muss darauf Wert gelegt werden, dass die Nebenanlage ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung steht und sie durchgängig barrierefrei ausgestaltet ist. Dies betrifft in einigen Fällen Baumwurzelaufbruch: Ggf. sollte in diesen Fällen die Nebenanlage durchgängig wassergebunden angelegt werden, um die Pflege und Wartung zu vereinfachen. Alle Knotenpunkte sollten mit differenzierten Bordhöhen ausgestattet werden.

Um Radverkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Randmarkierungen geprüft werden, die die Fahrbahnbreite auf 4,50 m optisch verschmälern (Randstreifen je 0,75 m), um Überholvorgänge mit zu geringen Abständen möglichst zu vermeiden. Dies senkt die gefahrenen Geschwindigkeiten und verdrängt möglicherweise Durchgangsverkehr aus dem Quartier. Bereits heute ist auf der Hengtestraße Tempo 30 angeordnet, dies ist auch die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren. "

Umsetzungsstrategie

Siehe COE014.1.

Maßnahme

COE014.3 Hengtestraße

Maßnahmenbeschreibung

Die Hengtestraße weist durch ihren Alleecharakter eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Dies bedingt aber auch, dass eine Querschnittsänderung kaum möglich ist. Daher muss darauf Wert gelegt werden, dass die Nebenanlage ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung steht und sie durchgängig barrierefrei ausgestaltet ist. Dies betrifft in einigen Fällen Baumwurzelaufbruch: Ggf. sollte in diesen Fällen die Nebenanlage durchgängig wassergebunden angelegt werden, um die Pflege und Wartung zu vereinfachen. Alle Knotenpunkte sollten mit differenzierten Bordhöhen ausgestattet werden.

Um Radverkehr sicher auf der Fahrbahn zu führen, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Randmarkierungen geprüft werden, die die Fahrbahnbreite auf 4,50 m optisch verschmälern (Randstreifen je 0,75 m), um Überholvorgänge mit zu geringen Abständen möglichst zu

vermeiden. Dies senkt die gefahrenen Geschwindigkeiten und verdrängt möglicherweise Durchgangsverkehr aus dem Quartier. Bereits heute ist auf der Hengtestraße Tempo 30 angeordnet, dies ist auch die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren. "

Umsetzungsstrategie

Siehe COE014.1.

Maßnahme

COE015 Am Stockkamp

Maßnahmenbeschreibung

Um die Gehwege grundsätzlich frei von Kfz-Parken zu halten, sollte eine Parkzone angeordnet und die Stellplätze markiert werden. Die Parkordnung sollte über das Ordnungsamt ab und zu kontrolliert werden.

Umsetzungsstrategie

Aus Sicht der Fachbereiche 30, 60 und 70 sollte für den kompletten Bereich westlich der Hengtestraße und nördlich des Hengteringes ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Dieser kann ggf. als Modellprojekt im Rahmen des Masterplanes Mobilität gestaltet und umgesetzt werden (siehe Beispiel Feiburger Modell, Broschüre "Spielstraßen auf Zeit" des NRW-Ministeriums, Kapitel 4). Für die Gestaltung von solchen Verkehrsberuhigten Bereichen sind Standards zu definieren, die eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion unterstützen, aber ohne eine komplette Umgestaltung der Straßen auskommen. Denkbar wäre zusätzlich die Entsiegelung der Nebenanlagen, die für eine Nutzung als Gehweg ohnehin viel zu schmal sind. Damit könnte eine deutliche gestalterische Aufwertung der Bereiche gelingen. Im Verkehrsberuhigten Bereich ist für den ruhenden Verkehr Sorge zu tragen. In diesem Fall kann das in der Regel durch das Markieren von Besucherstellplätzen erfolgen. Die Verwaltung wird diese Vorschläge im Rahmen einer Anliegerbeteiligung diskutieren und die Ergebnisse den politischen Gremien zur Beratung vorlegen.

➤ Siehe Plan Nr. COE015

Maßnahme

COE016 Hengtestraße

Maßnahmenbeschreibung

Es sollte geprüft werden, ob die Fahrbahn an dieser Stelle barrierefrei angehoben und einstreifig verengt werden kann. Dies definiert eine gesicherte, barrierefreie Querungsstelle an der Fußwegeverbindung und senkt die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nachhaltig.

Maßnahmenbeschreibung

Als Grundlage der Prüfung wurde eine Planskizze erarbeitet. Nach Begutachtung im Ortstermin sind die Fachbereiche 30, 60 und 70 der Auffassung, dass die Situation grundsätzlich unverändert bestehen bleiben sollte. Der Fußweg hat eine solch untergeordnete Bedeutung, dass der Aufwand für eine Einengung/Aufpflasterung nicht zu rechtfertigen ist. Dies gilt auf vor den Hintergrund, dass die Querung bereits in der Sackgassenabschnitt der Hengtestraße liegt. Dadurch ist die Verkehrsbelastung insgesamt sehr gering und der Durchgangsverkehrsanteil gleich Null. Auf der Südseite der Hengtestraße soll die Schwarzdecke unmittelbar am Fahrbahnrand etwas abgeschliffen werden, um die bestehende Kante zu entfernen und so die Barrierefreiheit herzustellen.

➤ Siehe Plan Nr. COE016

Maßnahme

COE017 Leisweg

Maßnahmenbeschreibung

Das Hengtegebiet verfügt über einige sehr attraktive Fußwegebeziehungen, die als Netz aber nicht sichtbar sind und auch nicht durchgehend barrierefrei begehbar sind.

Diese Verbindung sollte über die gesamte Wegebreite begehbar sein und eine ausreichende Beleuchtung erhalten.

Umsetzungsstrategie

Der Fußweg hat eine sehr untergeordnete Bedeutung (siehe auch COE016). Der Fachbereich 70 wird die wassergebundene Oberfläche prüfen und ggf. ausbessern und den Grünschnitt veranlassen. Die Beleuchtung und Befestigung des gesamten Weges wird mit geringer Priorität in die Projektliste des Fachbereiches 70 aufgenommen.

Maßnahme

COE018 Hengtekamp

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden, da für den Fußverkehr keine Nebenanlagen zur Verfügung stehen. Dies bedingt die Definition der Parkflächen.

Für die Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen sollten Standards definiert werden, die eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion unterstützen und Begründung miteinbeziehen. Kfz muss auch über die Gestaltung deutlich sichtbar gemacht werden, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich Schrittgeschwindigkeit nach sich zieht."

Umsetzungsstrategie

Siehe COE015.

Maßnahme

COE019 Hengtestraße

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte die Einrichtung einer Parkzone geprüft werden, d.h. die Parkstände werden ggf. alternierend markiert und nur in ihnen darf geparkt werden.

In dieser Engstelle (restliche Fahrbahnbreite <4,00 m) muss dann zusätzlich ein Sicherheitsabstand zum Kfz-Parken von mindestens 0,50 m in der Fahrradstraße markiert werden, so dass der Abschnitt nur einstreifig befahren werden kann.

Umsetzungsstrategie

Siehe COE014.1.

Maßnahme

COE020 Am Stockkamp

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte die Einrichtung einer Parkzone geprüft werden, d.h. die Parkstände werden markiert und nur in ihnen darf geparkt werden.

Umsetzungsstrategie

Siehe COE015.

Maßnahme

COE021 Indehell

Maßnahmenbeschreibung

Die Abstände der Durchfahrsperrern sollten überprüft werden; sie sollten nicht unter 1,60 m liegen.

Umsetzungsstrategie

Die Situation wurde in der Örtlichkeit geprüft. Die Fachbereiche 30, 60 und 70 bewerten die Abstände zwischen den Pfosten als ausreichend. Die Befahrbarkeit auch mit einem Lastenrad ist jederzeit gewährleistet. Weitere Maßnahmen hält die Verwaltung nicht für erforderlich.

Maßnahme

COE022 Am Stockkamp

Maßnahmenbeschreibung

Die Durchfahrtsperre an der Hauswand kann ersatzlos entfernt werden. Um die Sturzgefahr für Radfahrende vor allem in Gruppen zu verringern, sollten die mittlere Durchfahrtsperre regelgerecht markiert werden.

Umsetzungsstrategie

Die Situation wurde vor Ort in Augenschein genommen. Zur Verbesserung der Situation werden beide Pfosten entfernt und durch eine Warnbake am nördlichen Ende der Garage ersetzt. Die Anordnung erfolgt durch den Fachbereich 30.

Maßnahme

COE023 Hengtestraße/Hengtering

Maßnahmenbeschreibung

Hier sollte der Neubau eines Minikreisverkehrs geprüft werden. Im Kreisverkehr werden alle Fahrbeziehungen vereinfacht und gesichert, die gefahrene Geschwindigkeit insgesamt reduziert und die Querungsbedarfe der zu Fuß Gehenden durch FGÜ gesichert.

Umsetzungsstrategie

Die Hengtestraße ist Bestandteil des geplanten Fahrradstraßennetzes. Eine Grundsatzentscheidung über die Gestaltung der Fahrradstraßen steht noch aus. Aufgrund des Umfangs der notwendigen Maßnahmen ist für die Hengtestraße eine Gesamtplanung einschließlich Umgestaltung der Knotenpunkte und der Nebenanlagen erforderlich. Diese wird der Fachbereich 60 in den Entwurf der Prioritätenliste 2023 einstellen und die Kosten für den Haushaltsentwurf anmelden. In diesem Zusammenhang ist auch der angesprochene Knotenpunkt zu überplanen. Das besondere Augenmerk muss dabei auch auf der Heranführung des gemeinsamen Gehweges aus Richtung Westen an den Knotenpunkt liegen. Hierbei ist auch zu prüfen, ob Rad- und Fußverkehr auf diesem Weg getrennt werden müssen.

➤ Siehe Plan Nr. COE023

Maßnahme

COE024 Steillweg

Maßnahmenbeschreibung

Statt StVO VZ 357 sollte StVO VZ 357-51 angeordnet werden.

Wünschenswert wäre ein Umbau der Treppe in eine barrierefreie Rampe. "

Umsetzungsstrategie

Das Verkehrszeichen wurde bereits ausgetauscht. Den Bau einer Rampe halten die Fachbereiche 30, 60 und 70 aufgrund der geringen Bedeutung der Treppe für den Fußverkehr und des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses für nicht zweckmäßig. Die Handlungsempfehlung wird nicht umgesetzt.

Maßnahme

COE025 Steillweg

Maßnahmenbeschreibung

Der Gehweg weist eine ausreichende Breite von 2,00 m auf, kann jedoch nur durch einen regelmäßigen Grünschnitt genutzt werden.

Umsetzungsstrategie

Der Fachbereich 70 veranlasst den Grünschnitt.

Maßnahme

COE026 Antoniusstraße

Maßnahmenbeschreibung

Die Umlaufsperrn sind an dieser Stelle überflüssig und sollten ersatzlos entfernt werden.

Falls sie doch erhalten bleiben sollen, müssen sie versetzt werden, so dass mindestens ein Abstand von 1,50 m ohne Überlappung auch das Durchkommen mit elektrischen Rollstühlen oder Sonderfahräder ermöglicht.

Ggf. ist auch die Beleuchtung zu optimieren.

Umsetzungsstrategie

Die Situation wurde vor Ort in Augenschein genommen. Es wurde entschieden, die hintere Sperre zu entfernen. Die Anordnung erfolgt durch den Fachbereich 30.

Maßnahme

COE027 Hengtestraße/ Borkener Str.

Maßnahmenbeschreibung

Die beiden vorhandenen Querungshilfen sollten barrierefrei mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet und nach Möglichkeit auf eine Breite von mindestens 2,50 m gebracht werden.

Auch sollte geprüft werden, ob die östliche Querungshilfe auf beiden Seiten mit einem Inselkopf ausgestattet werden kann, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Dafür müssen die Schleppkurven überprüft werden.

Schließlich empfehlen wir, den Aufstellbereich zwischen den beiden Querungshilfen für den Radverkehr zu markieren, die Musterlösung verdeutlicht das Prinzip.

Umsetzungsstrategie

Dieser Punkt ist detailliert zu prüfen. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, ist neben der Kreispolizeibehörde in die Überlegungen einzubeziehen. Falls der Vorschlag des Gutachters realisiert werden kann, müsste dieser als Standardlösung für die Borkener Straße eingeführt und an allen Querungshilfen umgesetzt werden. Die Verwaltung wird die Ergebnisse der Prüfung den politischen Gremien zur Beratung vorlegen.

Anlagen:

1. Bericht „Fußverkehrs-Check im Hengte-Gebiet der Stadt Coesfeld“, Planungsbüro VIA eG
2. Anhang zum Bericht
 - Präsentation und Protokoll Starter-Gespräch
 - Karte: Ziele im Hengte-Gebiet
 - Karte: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung
 - Karte: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
 - Karte: Begehungsrouten und Zwischenstopps
 - Karte: Gehwegbreiten und Aufenthalt

- Karte: Gehwegschäden und Knotenpunkte
 - Karte: Konflikte mit anderen Verkehrsarten und Barrieren
 - Karte: Maßnahmenempfehlungen im Hengte-Gebiet
 - Maßnahmenkataster
3. Planunterlagen
- Plan Nr. COE002
 - Plan Nr. COE004
 - Plan Nr. COE005 V1 bis V3
 - Plan Nr. COE008 V1 und V2
 - Plan Nr. COE009
 - Plan Nr. COE012
 - Plan Nr. COE015
 - Plan Nr. COE016
 - Plan Nr. COE023
4. Auszug aus der Broschüre „Spielstraßen auf Zeit“, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: „Kapitel 4. Konkret: Aufenthalt und Spiel dauerhaft ermöglichen“

Die Anlagen 2 bis 4 sind nur digital verfügbar.