

AG 1: Motorisierter Individualverkehr

Teilnehmer

Richard Baumert	BBW GmbH
Hans-Dieter David	Kreis Coesfeld – Straßenverkehrsaufsicht
Josef Hagen	Kreis Coesfeld – Straßenbau
Peter Klostermann	Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner, Arbeitskreis Wirtschaft
Roland Krumm	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Uwe Manteuffel	Stadt Coesfeld – FB 60
Wolfgang Oster	Kreis Coesfeld – Kreispolizeibehörde
Hermann-Josef Vogt	VCD-Kreisverband Coesfeld
Gruppensprecher:	Uwe Manteuffel

Diskussionsergebnisse

Im Rahmen der AG 1 wurde das Coesfelder Verkehrssystem hinsichtlich seiner Stärken und Schwächen für den motorisierten Individualverkehr diskutiert.

Als **Stärken** wurden die folgenden Aspekte benannt:

- Coesfeld wird aufgrund seiner Siedlungsstruktur als **Stadt der kurzen Wege** charakterisiert, was sich auch in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung widerspiegelt: Radverkehrsanteil mit 28 % sehr hoch, ÖV-Anteil mit 3 % sehr gering.
- Das Straßennetz befindet sich allgemein in einem guten **Ausbauzustand**.
- Insgesamt wird der **Verkehrsablauf** auf den Coesfelder Straßen als gut bezeichnet. Auch während der Hauptverkehrszeit treten an den Knotenpunkten lediglich übliche Wartezeiten auf.
- Coesfeld bietet mit den beiden Bundesstraßen B474 und B525 gute **Querverbindungen** in Nord-Süd-Richtung (B474) und in West-Ost-Richtung (B525).
- Das **Parkplatzangebot** ist sowohl für den Anreiseverkehr aus Norden über die Holtwicker-, Osterwicker oder Billerbecker Straße als auch für den Verkehr aus Westen über die Borkener- und Rekener Straße günstig.

Als **Schwächen** wurden dagegen die folgenden Punkte angesprochen:

- Coesfeld besitzt noch keinen geschlossenen **Innenstadtring**. Im nord-westlichen Innenstadtbereich (Marienring / Basteiring) ist der vorhandene Ring (Holtwicker Straße / Friedrich-Ebert-Straße / Alte Münsterstraße / Bahnhofstraße / Wiesenstraße / Gerichtsring) unterbrochen.
- Der Anteil des **Durchgangsverkehrs** im Zuge des **Basteirings** ist sehr hoch. Es wird dort häufig zu schnell gefahren.
- Durch die **niveaugleichen Bahnübergänge** kommt es in der Holtwicker Straße, in der Borkener Straße und in der Friedhofsallee während der Schrankenschließzeiten, die mehrere Minuten betragen, zu längeren Rückstaus. Insbesondere im Zuge des Gerichtsringes wird der Verkehrsablauf stark beeinträchtigt.
- Im Stadtgebiet von Coesfeld gibt es zahlreiche **Lichtsignalanlagen** verschiedener Baulastträger (Landesbetrieb, Kreis, Stadt). Der Zustand der Anlagen ist sehr unterschiedlich: von veraltet bis neuwertig. Die Anlagen scheinen an vielen Stellen nicht aufeinander abgestimmt zu sein (Signalisierungskonzept, Umlaufzeiten).
- Es gibt einzelne Streckenschnitte, auf denen benachbarte Signalanlagen in **Grüner Welle** geschaltet sind, z.B. auf der Dülmener Straße im Bereich des Anschlusses an die B525 oder auf dem Gerichtsring. Eine Koordinierung auf dem Innenstadtring im Zuge der Bahnhofstraße gibt es derzeit nicht. Statt dessen sorgen hier einzelne unkoordinierte Knotenpunkte (Sökelandstraße/Wiesenstraße oder Bahnhofstraße/Cronestraße) für Störungen im Verkehrsablauf. Insgesamt werden die Grünen Wellen als verbesserungswürdig angesehen.
- An vielen Knotenpunkten läuft eine Festzeitsteuerung, die besonders zu Schwachlastzeiten (abends und nachts) unnötige Wartezeiten für die Hauptrichtung verursacht. An diesen Signalanlagen sollte die Möglichkeit der **Nachtabstaltung** überprüft werden.
- Einige Knotenpunkte bieten noch keine ausreichenden **Querungsmöglichkeiten** für Fußgänger und Radfahrer. Insbesondere an signalisierten Knotenpunkten mit Dreiecksinseln werden Verbesserungsmaßnahmen gewünscht.
- Für den Anreiseverkehr aus Süden über die Dülmener Straße gibt es derzeit keine günstigen **Parkmöglichkeiten**. Als möglicher Standort eines neuen Parkplatzes wurde der Güterbahnhof genannt.
- Das vorhandene **Parkleitsystem** sorgt nicht an allen Stellen für den gewünschten Effekt und sollte daher verbessert werden.
- In Coesfeld gibt es derzeit einen **Unfallhäufungspunkt** am Knotenpunkt B474/Dülmener Straße. Hier wird eine Änderung der Betriebsform (LSA oder Kreisverkehrsplatz) gefordert.

AG 2: Fußgänger und Radfahrer

Teilnehmer

Klaus Aufenanger	ADFC-Ortsgruppe Coesfeld
Lothar Bondzio	BBW GmbH
Uwe Dickmanns	Stadt Coesfeld – FB 70
Norbert Frieling	CDU-Fraktion
Detlef Kleer	SPD-Fraktion
Holger Ludorf	Stadt Coesfeld – FB 60
Raymund Mayer	Seniorennetzwerk Coesfeld e.V.
Alexander Roggenland	SchülerInnenvertretung Gymnasium Nepomucenum
Siegfried Schutz	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Gruppensprecher:	Norbert Frieling

Diskussionsergebnisse

Die Diskussionsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Als besonders positiv wird das **Miteinander der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel** in Coesfeld bewertet. Insbesondere die Kraftfahrer nehmen im Allgemeinen Rücksicht auf die Radfahrer und rechnen anscheinend auch mit einem nicht-StVO-konformen Verhalten der Radfahrer im Straßenraum. Die Gründe hierfür liegen scheinbar in dem besonders hohen Stellenwert des Radverkehrs in Coesfeld. Radfahrer sind ständig im Straßenraum präsent. Zudem benutzen die meisten Kraftfahrer vermutlich auch häufig das Fahrrad und haben somit Verständnis für die Belange des Radverkehr.
- Die **Qualität der Radverkehrsinfrastruktur** in Coesfeld wird durchweg als gut bewertet. Dies schlägt sich auch im hohen Radverkehrsanteil von fast 29 % nieder. Dennoch sind punktuelle Schwächen im Netz erkennbar, die weiter beseitigt werden sollten. Hierfür bietet das Radverkehrskonzept Ansatzpunkte.
- Insgesamt wird von allen Beteiligten das **StVO-widrige Verhalten zahlreicher Radfahrer** bemängelt. Dies äußert sich beispielsweise in der Benutzung von Radwegen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung sowie in dem Befahren der Fußgängerzone außerhalb der dafür vorgesehenen Tageszeiten.
- Die **Benutzungsfreigabe von Radwegen für den Gegenverkehr** wird kontrovers diskutiert. Von Seiten der Befürworter wird angeführt, dass durch die Freigabe Umwegfahrten für Radfahrer und ggf. konfliktrichtige Querungen von Straßen entfallen. Zudem entspricht die

Befahrung von Radwegen im Gegenverkehr einer in Coesfeld weit verbreiteten Praxis. Ein bestehender Zustand würde somit lediglich legalisiert.

Von den Kritikern wird angeführt, dass der bauliche Zustand häufig gegen die offizielle Freigabe für den Zweirichtungsverkehr spricht. Die dann erforderliche Mindestbreite wird bei den bestehenden Radwegen im Allgemeinen nicht erreicht. Zudem wird ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Radfahren und Fußgängern einerseits sowie Radfahrern und Kraftfahrern andererseits gesehen.

- Die Vorfahrtregelung für Radfahrer im Zuge des „**Wallrings**“ wird insgesamt als positiv bewertet. Trotz einiger Bedenken im Vorfeld hat sich bereits nach kurzer Zeit eine hohe Akzeptanz der Regelung eingestellt.
- Die Tageszeit-abhängige **Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr** wird insgesamt als eher positiv eingeschätzt. Dennoch wird von Seiten der Fußgänger auch gelegentliche Kritik am rücksichtslosen Verhalten einiger Radfahrer in der Fußgängerzone geäußert.
- An zwei Lichtsignalanlagen im Coesfelder Stadtgebiet werden die Fußgänger und Radfahrer nach dem Prinzip „**Rundum-Grün**“ in einer eigenen Phase frei gegeben. Diese Regelung wird grundsätzlich positiv bewertet, es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Grünphase für Fußgänger nicht ausreicht, um mehr als eine Furt zu überqueren. Hier sollte geprüft werden, inwieweit unter Berücksichtigung der Belange des Kraftfahrzeugverkehrs eine Grünzeitverlängerung möglich ist. In der Praxis stellen sich zudem zahlreiche Diagonalquerungen ein. Hier ist in Erwägung zu ziehen, auf die Möglichkeit der Diagonalquerung durch entsprechende Beschilderungen und Markierungen hinzuweisen. Die Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass das derzeitige Signalisierungskonzept dies auch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zulässt. Ggf. ist eine Überarbeitung des Signalisierungskonzeptes erforderlich.
- Einstimmig wird die Anlage von **Querungshilfen** für Fußgänger und Radfahrer an den wichtigen Hauptverkehrsstraßen gefordert. Als positives Beispiel werden die Mittelinseln im Zuge der neu umgestalteten Borkener Straße genannt. Grundsätzlich wird den Mittelinseln Vorrang gegenüber Zebrastreifen eingeräumt.
- Für die Daruper Straße wird ebenfalls die Anlage von **Mittelinseln** angeregt. Hier ist im Detail zu prüfen, ob dies mit dem Straßenquerschnitt sowie mit der geplanten Anlage von Angebotsstreifen für Radfahrer vereinbar ist.
- Die **hohen Verkehrsbelastungen im Zuge des Basteirings** und der übrigen Straßen im nord-westlichen Quadranten der Innenstadt werden als problematisch angesehen.

AG 3: Öffentlicher Verkehr und Vernetzung der Verkehrsmittel

Teilnehmer

Thomas Mühlenkamp	Stadt Coesfeld – FB 60
Sybille Schall	FDP-Fraktion
Alexander Sillus	BBW GmbH
Gerrit Tranel	Kreis Coesfeld – ÖPNV
Gruppensprecher:	Gerrit Tranel

Diskussionsergebnisse

Die **Stärken** des öffentlichen Verkehrs in Coesfeld wurden wie folgt benannt:

- Das Angebot im **Regionalverkehr** ist der Bedeutung Coesfelds angemessen. Dieses schlägt sich unter anderem im modal-split bei Fahrten nach Münster nieder (20% ÖV-Anteil). In naher Zukunft ist in diesem Bereich mit einer weiteren Verbesserung durch die angestrebte Einführung echter Taktfahrpläne für die Regionalbuslinien zu rechnen.
- Die **Vernetzung** der Verkehrssysteme ist **am** zentralen Verknüpfungspunkt **Bahnhof** gewährleistet. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei der Zahl und Ausstattung der P&R-Parkplätze.
- Im Bereich des **Ausbildungsverkehrs** nimmt der ÖPNV eine bedeutende Rolle ein (Schulbus)

Als **Schwäche** erwies sich dagegen insbesondere der Ortslinienverkehr. Hierbei sind verschiedene Punkte zu nennen.

- Die **Bedienungsdichte** ist mangelhaft. Große Teile der Haltestellen im Coesfelder Stadtgebiet werden lediglich vom Schulbusverkehr angefahren und sind daher für den Ortsverkehr praktisch nicht nutzbar.
- Die gesamte Bedienung des Coesfelder ÖV (außer Schulbussen) erfolgt daher durch den Regionalverkehr. Dies führt dazu, dass sich der **Einzugsbereich** des ÖV auf die Radialstraße und den Innenstadtbereich beschränkt. Große Teile der Wohngebiete dagegen sind nicht an das Verkehrssystem angeschlossen.
- Besondere **Probleme** ergeben sich daher insbesondere für Zwangsnutzer des ÖV. Hierbei sind insbesondere ältere oder behinderte Personen zu nennen, für die das Fahrrad keine Alternative darstellt.

Zur **Verbesserung der innerörtlichen Erschließung** wurden verschiedene Ansatzpunkte gesehen.

- Durch eine **Staffelung der Schulanfangszeiten** könnten im Bereich des Schulbusverkehrs Kapazitäten eingespart werden.
- Diese Kapazitäten könnten dann ohne Kostenaufwand im Ortsverkehr für eine **bessere Vertaktung** genutzt werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Ausweitung des TaxiBus Angebotes denkbar.
- Im Innenstadtbereich besteht aufgrund des fehlenden Ringschlusses im Straßennetz im Nordwesten (Marienring / Basteiring) ein Problem bei der Führung der Buslinien. Hier könnte die **Öffnung der Süringstraße** für den allgemeinen **ÖPNV** Abhilfe schaffen.
- Die Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Stadtverkehr sollten von **neuen Marketingkonzepten** begleitet werden. So ist eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen Einzelhandel vorstellbar. Gleichzeitig müssen die Bürger mehr **Informationen über den ÖV** erhalten. Der in diesem Jahr zum ersten Mal vorgelegte Stadtfahrplan bildet hierbei eine gute Grundlage. Bei entsprechender Liniennetzdichte (s. o.) sollte auch ein Liniennetzplan erstellt werden.
- **Eigeninitiativen** für Verkehrsangebote an mobilitätsbehinderte Personen sollten gefördert werden. Als Vorbild kann hierbei z. B. die Stadt Dülmen dienen, in der die Altenheime mit eigenen Fahrzeugen und Personal (Zivildienstleistende) wöchentliche Fahrdienste in die Innenstadt und zu Behörden für die Bewohner der Heime anbieten.
- Schließlich wurde auch die Verbesserung der **Aufenthaltsqualität am Bahnhof** als Ziel genannt. Ausdrücklich wurde auf die Verbesserung und Attraktivierung der Verbindung zwischen westlicher und östlicher Seite des Bahnhofs (Tunnel) hingewiesen. Allen Beteiligten ist klar, dass hier ohne die Deutsche Bahn AG keine Verbesserungen erreicht werden können.