

Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1

ZF 2

ZF 3

ZF 4

ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Das Vorbehaltsnetz in Coesfeld wird durch die radialen Haupteinfallstraßen und einen zu drei Vierteln geschlossenen Ring gebildet. Insbesondere aus dem fehlenden Ringschluss resultieren erhebliche Probleme. Die Straßen Basteiring, Marienring, Kapuzinerstraße und Hohe Lucht bilden heute ersatzweise das fehlende Stück des Rings. Die Durchgangsverkehrsanteile hier sind beträchtlich, obwohl die Straßen vom baulichen Zustand her nicht für die Bewältigung der Verkehrsmengen geeignet sind. In Verbindung mit parkenden Pkw auf der Fahrbahn und zu schmalen Nebenanlagen besteht hier großes Konflikt- und Unfallpotenzial. Auch die im angrenzenden Stadtgebiet liegenden Straßen Hengtstraße, Hengtering, Wetmarstraße und Seminarstraße weisen einen zu hohen Durchgangsverkehrsanteil auf. Hinzu kommt hier die Belastung durch den Schul- und Regionalbusverkehr.

Die Alternative, den bestehenden inneren Ring auf der Ostseite der Innenstadt zwischen Holtwicker Straße und Gerichtsring oder gleich den Konrad-Adenauer-Ring zu nutzen, bedeutet zwar nur wenige Minuten Fahrzeit mehr, trotzdem nutzt ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung die oben genannten Straßen.

Die skizzierten Probleme werden innerhalb Coesfelds bereits lange diskutiert. In der Vergangenheit wurden bereits mehrere Lösungsansätze entwickelt:

- Ringschluss durch den Bau einer parallel zu den Bahnschienen verlaufenden Straße; verworfen wegen fehlender Leistungsfähigkeit im Anschlusspunkt an die Borkener Straße
- Maßnahmenpaket des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2005; die Umsetzung kam durch einen Bürgerentscheid nicht zum Tragen
- Gemeinsam mit Nachbarschaften aus dem betroffenen Gebiet in 2010 im Konsens entwickeltes Maßnahmenpaket; Modellversuch wurde durch einen Ratsbeschluss abgebrochen und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Aufgabe des Masterplans war es zunächst, im breit angelegten Beteiligungsprozess zu ermitteln, ob die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und dem angrenzenden Hengtegebiet zu den Schlüsselprojekten zählt, die im Anschluss weiter ausgearbeitet werden sollen (Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 23.09.2020). Im Rahmen der Zielfindung für diesen Bereich wurde offenbar, dass dem Anspruch, zügig auf nordwestlicher Umfahrung um die Innenstadt herum zu kommen, die Belange der ansässigen Bevölkerung entgegenstehen, welche regelmäßig über verkehrliche Probleme und hohe Lärm- sowie Abgasemissionen klagt. Bestätigt wurde dies durch die im Rahmen des Beteiligungsprozesses von Anliegern aus diesem Bereich mehrfach vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Angesprochen wurden in diesem Zusammenhang auch immer wieder die Beeinträchtigungen durch den Busverkehr. Die Nachbarschaften aus diesen Gebieten nutzten zudem auch die Möglichkeit, mittels der bereitgestellten „Platzhalter“ auf die verkehrlichen Missstände im Gebiet aufmerksam zu machen. Gemessen an der Vorbehaltsnetzgestaltung des Masterplans besitzen all die genannten Straßen weder die Funktion noch die Eignung, Durchgangsverkehre zu bewältigen. Die Beeinträchtigung für die Wohnbevölkerung ist so tiefgreifend, dass die Lösung dieser Probleme als Schlüsselprojekt einzustufen ist. In Folge dessen müssen konsequente Maßnahmen ergriffen werden, die die Straßen ihren Netzbedeutungen zuführen, die Durchgangsverkehrsanteile reduzieren und gleichzeitig den Quell- und Zielverkehr weiterhin ermöglichen.

Im Zuge der Bearbeitung dieser Problemlage fiel darüber hinaus der bestehende Verkehr auf der Münsterstraße und den Viehstraßen in den Fokus. Diese weisen eine große Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt (z.B. als Verbindung zum Krankenhaus oder zur Marktgarage) auf. Gleichzeitig dienen sie aber auch als direkte Verbindung durch die Innenstadt. In der Folge ist der Durchgangsverkehrsanteil auch hier deutlich zu hoch. Mit der Friedrich-Ebert-Straße existiert eine leistungsfähige

Alternative, die als Landes- bzw. Kreisstraße Bestandteil des Vorbehaltsnetzes ist. Daher wird im Rahmen des Gesamtkonzeptes vorgeschlagen, die Münsterstraße und die Viehstraßen aus dem Vorbehaltsnetz zu nehmen (vergleiche Kapitel 3.1).

Die bestehende Gemengelage ist nur im Rahmen einer gesamträumlichen Lösung zu beseitigen. Bei der Verkehrsberuhigung lediglich einer der Routen besteht großes Risiko, dass sich die Verkehre auf eine andere Route verlagern. Daher sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, die mitunter restriktiv wirken, unumgänglich. Dabei sind immer die Auswirkungen auf das Hengtegebiet mit den alternativen Verbindungen über Buchholzweg und Feldweg zu beachten. Bei der Maßnahmenentwicklung ist zu berücksichtigen, dass für einen Großteil der betroffenen Straßen weitere Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes vorgeschlagen werden. Hierzu gehört u.a. die Umgestaltung des Innenstadtrings und weiterer Straßen zu Fahrradstraßen (Maßnahme B5) sowie die Umgestaltung z.B. der Münsterstraßen und der Viehstraßen zu Gemeinschaftsstraßen (Maßnahme D1). Zwischen all diesen Maßnahmen ergeben sich Wechselwirkungen (z.B. kann eine entsprechend gestaltete Gemeinschaftsstraße das Durchfahren unattraktiver machen, Entsprechendes kann für eine Fahrradstraße gelten), so dass Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs immer nur im Rahmen einer Gesamtlösung für den kompletten Bereich gesehen und entwickelt werden können. Dazu sind als notwendige Arbeitsgrundlage zunächst die Beschlüsse zum Masterplan und zum darin enthaltenen Handlungskonzept zu fassen.

Lösungen mit einfachen Mitteln, wie eine Ausschlussregelung für bestimmte Gruppen („Anlieger-frei-Regelung“), oder eine Lösung durch Abbiegegebote alleine mittels Verkehrszeichen bringen keine Wirkungskontrolle oder erzielen erfahrungsgemäß nur bedingte Effekte. Lösungsansätze könnten sich aus dem in einem aufwändigen Beteiligungsverfahren gemeinsam mit den Nachbarschaften aus dem betroffenen Gebiet in 2010 im Konsens entwickelten Maßnahmenpaket ergeben. In diesem Verfahren wurde nicht nur eine Vorzugsvariante entwickelt, sondern es wurden auch Ziele definiert, die heute noch aktuell sein dürften und für die Bewertung verschiedener Lösungsansätze herangezogen werden können. Dies sind vor allem die folgenden Kriterien:

- Entlastung der nordwestlichen Innenstadt
- Heraushalten des Durchgangsverkehrs
- Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz
- Erreichbarkeit der Ziele nordwestlich der Fußgängerzone
- Unveränderte Erschließung der Wohngebiete

Anknüpfungspunkt für die Entwicklung von Lösungsansätze kann auch die aktuell veränderte Verkehrsführung in der Hohen Lucht und der Seminarstraße sein. Ausgangspunkt der aktuellen Verkehrsführung ist der Neubau eines Wohnobjekts auf der Hohen Lucht im Bereich einer Häuserlücke. Aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der Hohen Lucht und der nicht ausreichend vorhandenen Stellflächen auf dem Baugrundstück konnte der Baukran nur auf der Fahrbahn selbst platziert werden. Die verkehrliche Absicherung der Baustelle samt Baukran konnte nur in Form einer Vollsperrung auf Höhe der Baustelle genehmigt werden. Hierdurch wurde auf der Verkehrsachse Basteiring - Kapuzinerstraße – Hohe Lucht – Pumpengasse die direkte Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt im nordwestlichen Bereich bis zur Münsterstraße unterbrochen. Bis zur Baumaßnahme lag die tägliche Verkehrsbelastung über die v. g. Verkehrsachse bei bis zu 3000 Fahrzeugen pro Tag. Zu befürchten war die Verlagerung dieser Verkehrsbelastung auf die nächstgelegene Verkehrsachse Basteiring – Seminarstraße – Wetmarstraße. Auf dieser Achse liegt u. a. der Kreuzungsbereich Basteiring/Basteiwall/Köbbinghof/Seminarstraße, welcher in der Vergangenheit bereits als Unfallhäufungsstelle auffällig geworden war. Insbesondere durch den regen Querverkehr auf dem Basteiwall (Promenade) war es im Konflikt mit Radfahrern und Fußgängern besonders zu Schulwegezeiten immer wieder zu gefährlichen Situationen gekommen. In Abstimmung mit der Polizei wurde daher beschlossen, dass die Zufahrt für den Kfz-Verkehr in die Seminarstraße untersagt wird und nur noch Bus- und Radverkehr zugelassen wird. Aufgrund der Nähe zu den Schulen an der Seminarstraße war dies unumgänglich. Die Seminarstraße selbst kann weiterhin in alle Richtungen befahren werden, nur die Einfahrt vom Basteiring in die Seminarstraße ist nicht erlaubt. Aus Richtung Gerichtsring/Borkener Straße kommend ist der Basteiring folglich eine Sackgasse. Über die Kapuzinerstraße fährt der Verkehrsteilnehmende über eine Schleife wieder zurück zum Gerichtsring/Borkener Straße. Die übrigen Zufahrtstraßen in das Hengtegebiet über Hengtestraße und Teichweg

sind weiterhin frei. Die Auswirkungen auf das Gesamtgebiet wird die Verwaltung eingehend bewerten. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sollen ebenfalls in die Gesamtbetrachtung mit einfließen.

Als Voraussetzung für eine Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz und daran anschließende Umgestaltung als Gemeinschaftsstraße ist der Durchgangsverkehr auf der Münsterstraße zu reduzieren. Hierfür sind verschiedene Maßnahmen denkbar, deren Umsetzbarkeit und Auswirkungen durch die Verwaltung ergebnisoffen geprüft werden sollten.

Denkbar ist z.B. eine bauliche Durchfahrtsperre mittels versenkbarer Poller. Diese könnte in Höhe der Kirche / Sparkasse angeordnet werden. Dieser Standort wird mit Blick auf die Zielplanung des Krankenhauses sowie aus städtebaulichen Gründen gegenüber einem Standort weiter südlich (auf Höhe der Tankstelle) präferiert. Zu den bereits bestehenden Einbahnstraßenregelungen auf den Viehstraßen, der Walkenbrückenstraße und dem Katthagen bedarf es dann einer zusätzlichen Einbahnstraße auf der Mühlenstraße in Richtung Klinkenberg. Diese Gesamtlösung stellt sicher, dass sowohl nördlich als auch südlich der Unterbrechung Rundwege erhalten bleiben und nichtsdestotrotz Durchgangsverkehre unterbunden werden. Diese Maßnahme würde sich auch schon reduzierend auf den Durchgangsverkehr in der Verbindung Kapuzinerstraße/Hohe Lucht auswirken, weil eine direkte Durchfahrt in Richtung Darpener Straße dann nicht mehr möglich ist.

Denkbar sind aber auch weichere Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Diese können bspw. Abbiegegebote oder Einfahrverbote sein. Die Einhaltung der Ge- und Verbote müsste allerdings nach der Umsetzung durch regelmäßige Kontrollen überprüft werden. Alternativ kann die Attraktivität der Münsterstraße für den Durchgangsverkehr auch durch Elemente der Verkehrsberuhigung wie bspw. Bodenschwellen eingeschränkt werden. Die Wirksamkeit solcher Elemente wäre im Nachgang zu kontrollieren. Wie auch bei den weiter oben angesprochenen baulichen Maßnahmen ist auch hier zu beachten, dass der ÖPNV auch weiterhin die zentrale Haltestelle an der Lambertikirche bedienen kann. Und insgesamt in dieser Verbindung nicht wesentlich eingeschränkt wird.

Aufbauend auf diesen Grundlagen strebt die Stadt an, erneut mit den Anliegern und der gesamten Öffentlichkeit eine gesamtträumliche Lösung zu entwickeln, die für alle Seiten verträglich ist. Langfristig sollte auch bewertet werden, ob es über die Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs hinaus notwendig und machbar ist, den ÖPNV ganz oder teilweise aus dem Gebiet heraus zu nehmen und welche weiteren Maßnahmen hierfür erforderlich werden. Zunächst soll die Führung des Busverkehrs in diesem Bereich jedoch nicht verändert werden, da die Anbindung über die zentrale Haltestelle Lambertikirche zu große Bedeutung besitzt. Darüber hinaus sind auch andere Maßnahmen für diese Bereiche vorgesehene Maßnahmen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen und Gemeinschaftsstraßen kann z.B. in Verbindung mit einer teilweisen oder vollständigen Herausnahme des Busverkehrs das Spektrum möglicher Lösungen deutlich erweitern.

Die Vorteile der Verkehrsreduzierung liegen bspw. in der Entlastung der Wohnstraßen und der Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Zudem wird im Allgemeinen durch die Reduzierung der Verkehrsmengen die Verkehrssicherheit erhöht. Dies ermöglicht es wiederum, die betreffenden Straßen nahmobilitätsfreundlich zu gestalten. Für die Münsterstraße ist der Ausbau einer Gemeinschaftsstraße anvisiert. Basteiring und Marienring sind darüber hinaus Bestandteile des geplanten Fahrradstraßenrings um die Innenstadt. Hierfür ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs eine Grundvoraussetzung.

Räumlicher Bezug

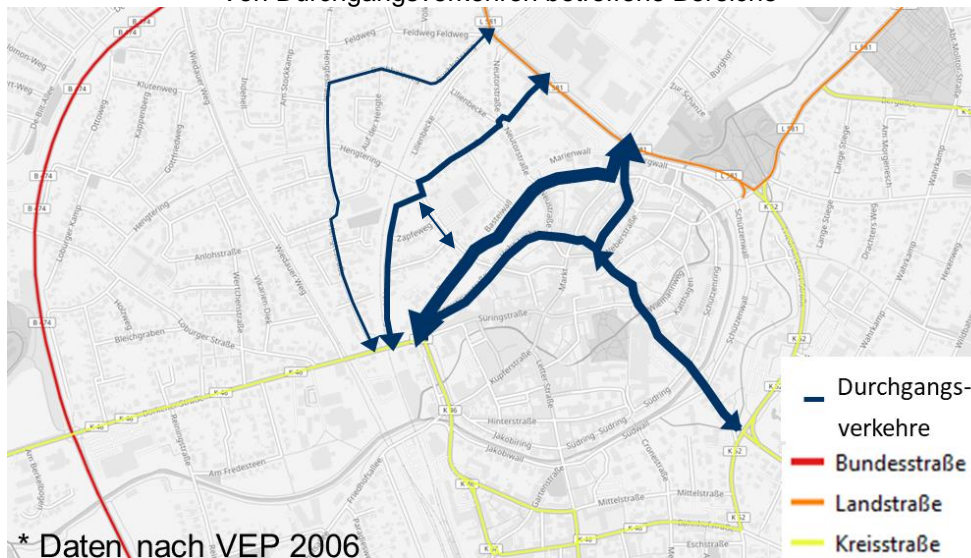
<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	--	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

--

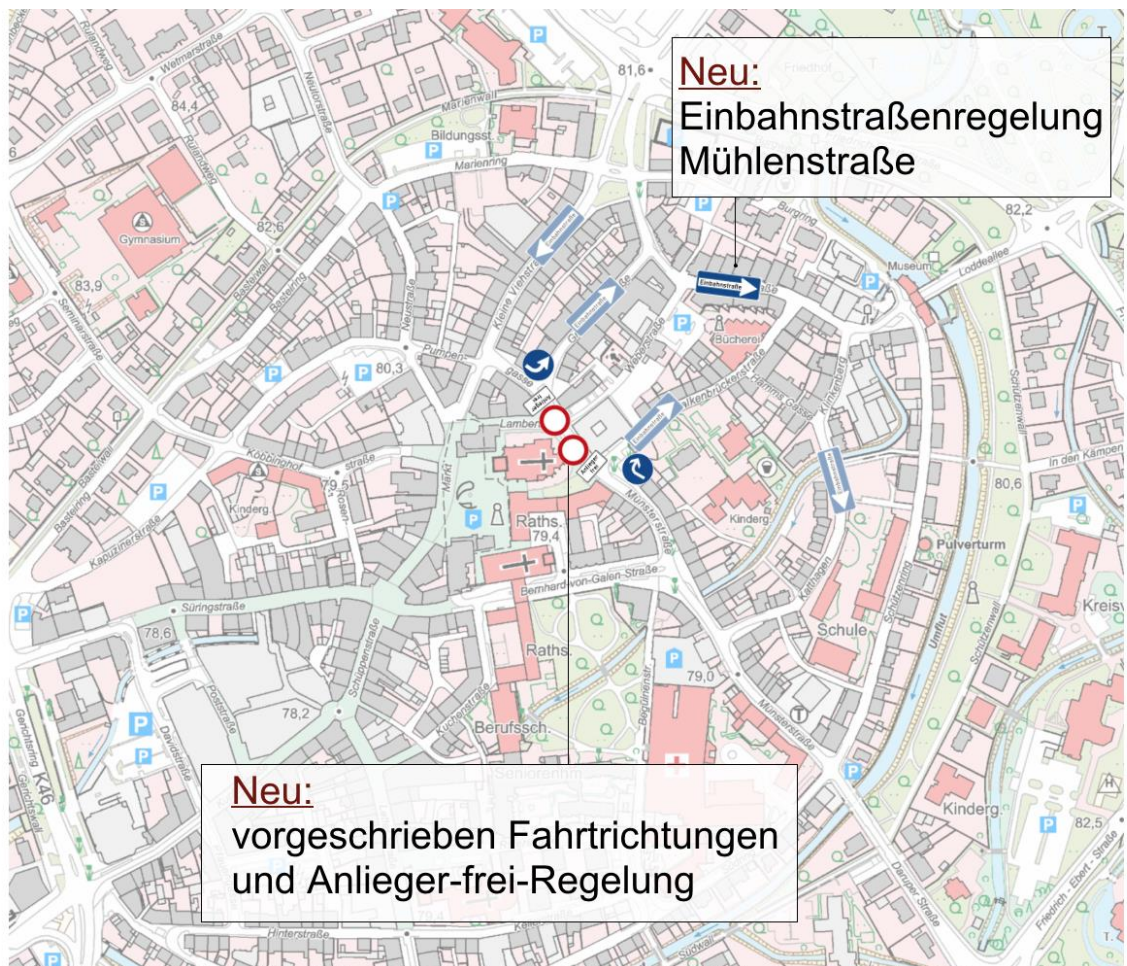
Visualisierung der Maßnahme

Von Durchgangsverkehren betroffene Bereiche



* Daten nach VEP 2006

Lösung für den Bereich Münsterstraße mit bestehenden Einbahnstraßen, vorgeschriebenen Fahrrichtungen, Anlieger-frei-Regelung und der Neuregelung für die Mühlenstraße



Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Diagonalsperre / Durchfahrtssperre</u> einfacher Poller: ca. 500 € p. Stück gesamt herunterfahbar: ca. 15.000 € p. Stück,</p> <p>Insgesamt rd. 35.000 – 50.000 € je Anfahrtssituation bei 4 Pollern und je nach Softwarelösung für Fernbedienung</p>	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>Hohe Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe