

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

02.04.2024

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

11.04.2024

25.04.2024

Vorberatung

Entscheidung

Masterplan Mobilität, Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet: konkretisierende Planung

Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Anlage 3 beschlossen.

Beschlussvorschlag 2.1:

Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Teileinziehungsverfahren für die in der Anlage 6.1 dargestellte Teilfläche der Großen Viehstraße durchzuführen und anschließend die Teileinziehung mit einer geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung umzusetzen.

Das Parkleitsystem ist entsprechend anzupassen.

Die Realisierung erfolgt im Herbst 2024 nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474, nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten und nach Umsetzung des Beschlusses 6.

Beschlussvorschlag 2.2:

Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring:

Der Anregung, den Marienring in der Mitte zu sperren, so dass die Häuser und der Parkplatz nur von einer Seite angefahren werden können, und den Parkplatz ebenfalls in der Mitte zu sperren, wird nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag 2.3:

Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring:

Der Anregung, den Basteiring von der Kreuzung Neutorstraße/Neustraße bis zur Kreuzung Seminarstraße/Köbbinghof zur Sackgasse zu machen (Wendemöglichkeit: der kleine Parkplatz vor dem Haus Basteiwall 22), wird nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag 3:

Maßnahme 2: Hohe Lucht:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Teileinziehungsverfahren für die in der Anlage 7 dargestellte Teilflächen 1 und 2a oder alternativ 2b durchzuführen und anschließend die Teileinziehung mit einer geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung umzusetzen. Dabei sind die Belange der Feuerwehr und der Rettungsdienste im besonderen Maße zu berücksichtigen.

Der Parkplatz „Hohe Lucht“ wird zukünftig nur noch über die Hohe Lucht erschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einbindung des Parkplatzes in das bestehende Parkleitsystem zu prüfen oder andere Lösungsansätze zu entwickeln, um die freien Kapazitäten auf diesem Parkplatz an geeigneter Stelle anzuzeigen.

Vor Durchführung des Teileinziehungsverfahrens sind die direkten Anlieger der Hohen Lucht an der Festlegung, ob die Teileinziehung für die Fläche 2a oder 2b erfolgt, zu beteiligen.

Die Realisierung erfolgt im Anschluss an die Baumaßnahme in der Kupferstraße in 2025 (nach Freigabe der Kupferstraße und nach Rücknahme der Freigabe der Süringstraße in beiden Richtungen), nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten und nach Umsetzung des Beschlusses 6.

Beschlussvorschlag 4.1:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg:

Die Seminarstraße wird als unechte Einbahnstraße gemäß der Anlage 9 beschildert.

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Teileinziehungsverfahren für die in der Anlage 9 dargestellten Teilfläche des Teichweges durchzuführen und anschließend die Teileinziehung mit einer geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung umzusetzen.

Die Realisierung erfolgt im Herbst 2024 nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474 und nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten.

Beschlussvorschlag 4.2:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Prüfung fortzuführen, ob der ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring) durch das Gebiet geführt werden kann. Über das Ergebnis ist zunächst im Ausschuss für Planen und Bauen zu berichten.

Beschlussvorschlag 4.3:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg

Die Verwaltung wird beauftragt, in 2025 eine Ausbauplanung aufzustellen zu lassen, die Kostenanteile gemäß Beitragsrecht zu ermitteln und eine Anliegerbeteiligung durchzuführen. Der Rat ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Beschlussvorschlag 4.4:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg (konkurrierend zu Beschlussvorschlag 4.1):

Der Anregung, Seminarstraße und Teichweg mit Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ von der Wetmarstraße zu trennen, wird nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag 4.5:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg (konkurrierend zu Beschlussvorschlag 4.1):

Der Anregung, den Teichweg in Höhe der im Bebauungsplan dargestellten Wendeanlage zu sperren, wird nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag 4.6:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg:

Der Anregung, die Kettelerstraße als echte Einbahnstraße (Zufahrt nur vom Teichweg) auszubilden, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwicklung im Auge zu behalten, gegebenenfalls über eine solche Regelung zu beraten und die Ergebnisse dem Rat vorzulegen.

Beschlussvorschlag 4.7:

Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg (konkurrierend zu Beschlussvorschlag 4.1):

„In der Seminarstraße wird keine Schulstraße eingerichtet. Auch wird der Anregung, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren, nicht gefolgt.“

Beschlussvorschlag 5:

Maßnahme 4: Fahrradstraßen:

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Ausweisung einer Fahrradzone anstatt von einzelnen Fahrradstraßen wird bestätigt. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für die Fahrradzone (siehe Anlage 10) zu erarbeiten. In diesem Rahmen ist zu prüfen, wo der Einsatz von verkehrsberuhigenden Elementen sinnvoll ist und ob weitere Geschwindigkeitsanzeigen eingesetzt werden sollen. Ebenfalls ist zu prüfen, welche Empfehlungen aus dem Fußverkehrscheck zum Hengtegebiet (Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 24.03.2022, Vorlage 65/2022: Fußverkehrscheck im Hengtegebiet: Schritte zur Umsetzung) im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fahrradstraßen umgesetzt werden können.

Beschlussvorschlag 6:

Die Verwaltung wird beauftragt, vor Umsetzung der Beschlüsse 1 und 2 gemeinsam mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH eine Lösung für die zukünftige Linienführung des BürgerBusses unter Berücksichtigung des Linksabbiegeverbots von der Großen Viehstraße in den Marienring und der Sperrung der Hohen Lucht zu entwickeln und zu realisieren.

Beschlussvorschlag 7:

Anregungen zum Hengtegebiet gesamt

Der Anregung, eine Diagonalsperre in der Hengtestraße in Höhe des Hengterings zu errichten, wird nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag 8:

Anregungen zum Hengtegebiet gesamt

Der Anregung, den Hölkers Kamp nach Westen bis zur Hengtestrasse durchzuführen, gegebenenfalls auch als Fahrradstraße, wird nicht gefolgt.

Sachverhalt:

1. Grundlage der Maßnahme

Masterplan Mobilität, Maßnahmensteckbrief B5: Einrichtung von Fahrradstraßen.

Masterplan Mobilität, Maßnahmensteckbrief E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet.

Die Steckbriefe sind als Anlage 1 und 2 beigefügt.

2. Zugrunde liegende Beschlüsse

Beschlüsse zum Masterplan Mobilität: Ratssitzung vom 21.06.2023: TOP 12 „a-b | Coesfeld geht weiter: Beschlussfassung Masterplan Mobilität“, Vorlage: 101/2023/1

Hier insbesondere:

Beschluss b.1 (Antrag der FDP-Fraktion während der Sitzung des HFA):

Es wird beschlossen, dass es in der Münsterstraße nicht direkt zu einer Durchfahrtsperre kommen soll.

Beschluss b.2 (Antrag der FDP-Fraktion während der Sitzung des HFA)

Die Verwaltung möge prüfen, welche Maßnahmen möglich seien um den Durchgangsverkehr in der Münsterstraße zu reduzieren.

Beschlüsse 7.1 bis 7.4 zur Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen

Beschlüsse 16.1 bis 16.15 zur Maßnahme E 2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet

Beschluss 51:

Der vorliegende Endbericht wird unter Beachtung der vorausgehenden Beschlüsse als Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld beschlossen.

3. Planungsanlass

Als Mobilitätskonzept definiert der Masterplan Mobilität Ziele in Bezug auf die Entwicklung der Mobilität, grundsätzliche Planungsprämissen und die Verkehrsnetze. Abgeleitet daraus wurden Maßnahmen, die in ein integriertes Handlungskonzept eingebunden wurden.

Auszug aus dem Masterplan Mobilität:

Aus den übergeordneten Zielfeldern und den jeweiligen Unterzielen wurden Maßnahmen abgeleitet. Dabei wurden mit Blick auf die Vorgaben der Stadt Coesfeld keine umfangreichen dezidierten Maßnahmenkataloge entwickelt, die kleinteilige und punktuelle Optimierungen vornehmen. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu behandeln und konzeptionelle Ansätze zu entwickeln. Die folgenden Maßnahmen sind demnach auch als Handlungsanstöße für weitergehende Planungen zu verstehen.

Die in den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen definierten Ansätze sind weiter zu konkretisieren und schließlich umzusetzen. Die vorliegenden Planungen dienen der Konkretisierung der beiden im Kapitel 1 genannten Maßnahmensteckbriefe.

4. Beteiligungsverfahren

4.1. Beteiligung der Öffentlichkeit

Auf der Grundlage des Maßnahmensteckbriefes und unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus den letzten 25 Jahren, in denen immer wieder Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in diesem Gebiet entwickelt, dann aber aus verschiedenen Gründen verworfen wurden, hat die Verwaltung 4 Maßnahmenpakete erarbeitet. Diese wurden der Öffentlichkeit im „Rahmen einer Informationsveranstaltung am 12.12.2023 vorgestellt. An Themenwänden zu den einzelnen Maßnahmen konnte die Öffentlichkeit im Anschluss Fragen stellen, diskutieren und ergänzende Hinweise bzw. Anregungen notieren.

Die Präsentation wurde im Internet veröffentlicht, bis zum 15.01.2024 hatte die Öffentlichkeit die Gelegenheit, weitere Anregungen abzugeben. Wie sonst z.B. in den Bauleitplanverfahren üblich wurden die Anregungen in eine Abwägungstabelle übertragen, mit einer Stellungnahme der Verwaltung sowie mit einem Abwägungsvorschlag versehen. Die Abwägungstabelle ist als Anlage 3 beigefügt.

Innerhalb der Tabelle wurden die Anregungen thematisch sortiert:

- Anregungen, die unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können
 - Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
 - Maßnahme 2: Hohe Lucht
 - Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
 - Maßnahme 4: Fahrradstraßen
- Anregungen, die nicht unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können (Sonstige Anregungen)
 - Anregungen zum Basteiring
 - Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
 - Allgemeines
- Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess

Die während der Veranstaltung an den Themenwänden notierten Anregungen und die im Anschluss eingereichten Anregungen wurden komplett in die Abwägungstabelle übertragen. Stellungnahmen, die auf verschiedene Themenbereiche aufgeteilt werden mussten, wurden in der Regel in jedem Themenbereich komplett mit einleitenden und begleitenden Textpassagen aufgeführt. Diese tauchen daher unter Umständen mehrfach in der Tabelle auf. Da alle Stellungnahmen komplett in die Tabelle übernommen wurden, wurde darauf verzichtet, die Originalstimmungen in Gänze als Anlage beizufügen. Bei Bedarf können diese bei der Verwaltung abgerufen werden. Stellungnahmen, die Pläne oder Bilder in größerem Umfang enthalten, wurden hingegen zu einem Dokument zusammengefasst und als Anlage 4 beigelegt. In der Abwägungstabelle wurden die Nummern dieser Stellungnahmen fett und mit Unterstrich formatiert.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmenvorschläge gemacht, die Alternativen oder Ergänzungen zur städtischen Planung enthalten. Dabei handelt es sich oft ebenfalls um wirkungsvolle Lösungen, die aber einen größeren Eingriff in das Verkehrssystem mit sich bringen. Die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder, in denen sich eine Lösungssuche bewegt, detailliert aufgezeigt:

- Wunsch nach Durchlässigkeit
- Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.
- Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben

Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen oder in den Werkstattgesprächen 2011 entwickelten Maßnahmen oder wie einige der aktuell vorgebrachten ergänzenden oder alternativen Lösungsvorschläge. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, bei diesen „weicheren“ Maßnahmen zu bleiben und die strikteren Anregungen nicht weiter zu verfolgen. Dies spiegelt sich in der Abwägungstabelle und in den Beschlussvorschlägen wider.

Für Stellungnahmen, in denen Alternativen zur städtischen Planung vorgeschlagen werden oder die Anregungen mit einer sehr übergeordneten Bedeutung enthalten, wurde nicht direkt in der Abwägungstabelle ein Abwägungsvorschlag formuliert. Die Abwägung erfolgt in diesen Fällen nicht direkt über den Beschluss der Abwägungstabelle (Beschlussvorschlag 1). Vielmehr wurden für diese Anregungen eigene Beschlussvorschläge in dieser Vorlage formuliert. In der Abwägungstabelle findet sich jeweils ein entsprechender Hinweis.

4.2. Beteiligung des Stadtmarketingvereins

Nach den Ratsbeschlüssen zum Masterplan Mobilität vom 21.06.2023 soll bei allen unter die Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt fallenden Maßnahmen vorab die Stellungnahme des Stadtmarketingvereins eingeholt werden, sodass diese in die Beratung miteinbezogen werden kann.

Dies betrifft die Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring und die Maßnahme 2: Hohe Lucht. Die Planung zu den Ladezonen in der Kleinen Viehstraße (Anlage 06.2) wurde dem Stadtmarketing-Verein zur Stellungnahme vorgelegt, da hier demnächst das Parken mit einer Höchstparkdauer von 3 Stunden nicht mehr zulässig ist. Zulässig bleibt das kurzzeitige Halten für Lade- oder Bringvorgänge. Die Planung zur geänderten Markierung der Stellplätze in der Hohen Lucht (Anlage 08.1) wurde dem Stadtmarketingverein zur Stellungnahme vorgelegt, da sich hier die Anzahl der Stellplätze reduziert.

Die Stellungnahme des Stadtmarketing-Vereins lag beim Versand der Sitzungseinladungen noch nicht vor. Sobald die Stellungnahme vorliegt, wird die Verwaltung sie nachreichen.

5. Zum rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem in den Anregungen angesprochenen Urteil des Berliner Verwaltungsgericht

Das Berliner Gerichtsurteil (Beschluss der 11. Kammer vom 15. Dezember 2023, VG 11 L 316/23) bewertet die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Straßensperrungen. Für ein solches Verkehrsverbot müssen gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO bestimmte Anordnungsvoraussetzungen vorliegen: *„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“* („besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage).

Die in den Kapiteln 6.1 bis 6.3 erläuterten Maßnahmen begründen sich vor allem unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Aspekten. Sie dienen der Beseitigung von städtebaulichen und verkehrlichen Missständen, die den nordwestlichen Teil der Innenstadt und das angrenzende Hengtegebiet seit Jahrzehnten belasten. Verursacht wurden sie durch den Bau der Fußgängerzonen und den Bau des inneren Rings (Friedrich-Ebert-Straße etc.), der nur zu drei Vierteln geschlossen wurde. Dadurch wurde ein Großteil des Verkehrs, der zuvor mitten durch die Innenstadt führte, auf die Verbindungen durch das oben genannte Gebiet verdrängt. Seitdem beschäftigt sich die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Coesfeld mit Lösungen zur Beseitigung dieser Missstände. Erste Ansätze gibt es bereits im Generalverkehrsplan von 1984. Das daraus resultierende, letztendlich eingestellte Planfeststellungsverfahren zur Schließung des Inneren Rings entlang der Bahnstrecke Münster-Coesfeld hatte vor allem die Entlastung der nordwestlichen Innenstadt zum Ziel. Sowohl im Verkehrsentwicklungsplan von 2005 als auch im Masterplan Mobilität von 2023 werden die Missstände benannt und Handlungsempfehlungen zur Beseitigung der Missstände formuliert.

Die aktuellen Maßnahmen dienen der Konkretisierung des im Masterplan definierten Maßnahmensteckbriefes E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet. Zur Verkehrslenkung sollen einzelne Straßenabschnitte für Kraftfahrzeuge nicht mehr befahrbar sein. Hierfür ist eine Teileinziehung erforderlich. Bei der Teileinziehung handelt es sich um die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Die Teileinziehung erfolgt durch die Straßenbaubehörde (hier: die Stadt Coesfeld). Die Straßenbaubehörde ist bei der Überlegung zur Teileinziehung nicht auf straßenrechtliche Gründe im engeren Sinne (wie z.B. das Vorliegen einer „besonderen“ bzw. „qualifizierten“ Gefahrenlage) beschränkt, sondern kann andere, beispielweise städtebauliche örtliche und überörtliche bzw. verkehrliche und verkehrsplanerische Belange mitberücksichtigen. Das entsprechende Verkehrszeichen bzw. die entsprechende Verkehrseinrichtung kennzeichnet dann lediglich die bereits beschränkte Widmung der Straße. Daher kann der ansonsten für die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs erforderliche Nachweis der besonderen

bzw. qualifizierten Gefahrenlage entfallen. Bestätigt wird dieses Verfahren aktuell durch den so genannten „Schulstraßen-Erlass“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in NRW (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2024/2/26/b5c376d3104fbffe8fa5312ca1d55e1c/erlass-schulstrassen-nov2023.pdf>). Das Urteil des Berliner Verwaltungsgerichtes ist daher für das aktuelle Verfahren der Stadt Coesfeld ohne Relevanz.

6. Maßnahmen

6.1. Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring

6.1.1. Maßnahmenbeschreibung

Die Fahrt von der Großen Viehstraße zur Kleinen Viehstraße und zum Marienring soll für Kraftfahrzeuge unterbunden werden. Dafür ist ein Teileinziehungsverfahren für die in der Anlage 6.1 dargestellten Teilfläche der Großen Viehstraße durchzuführen. Bei der Teileinziehung handelt es sich um die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Im vorliegenden Fall wird sie auf den Radverkehr beschränkt. Anschließend ist die Teileinziehung mit einer geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung umzusetzen. In Frage kommen hier z.B. die im Rahmen der Informationsveranstaltung im Dezember vorgestellten Maßnahmen (Linksabbiegeverbot, Sperrpfosten). Eine weitergehende Umgestaltung (z.B. Entsiegelung der gesamten heutigen Durchfahrt) ist nicht möglich, da eine Durchfahrt für Fahrräder weiterhin möglich sein muss. Die endgültige Gestaltung muss in Abhängigkeit von der Entscheidung über den im Masterplan Mobilität vorgeschlagenen Fahrradring (Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings) erfolgen.

Heute wird die Runde über Große und Kleine Viehstraße häufig genutzt, um einen freien Parkplatz zu suchen, wenn im ersten Anlauf ein solcher nicht gefunden wurde. Das ist zukünftig nicht mehr möglich, der Parksuchverkehr wird grundsätzlich reduziert. Um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass freie Plätze zum Halten für kurzzeitige Erledigungen (z.B. Bringen von Patienten zur Arztpraxis) sowie für den Anlieferungsverkehr zur Verfügung stehen, sollen in der Kleinen Viehstraße auf einzelnen Stellplätzen Zonen zum kurzzeitigen Halten (sogenannte Ladezonen) eingerichtet werden. Damit greift die Verwaltung auch die Bitte der Einzelhändler an der Kleinen Viehstraße auf, solche Zonen zum kurzzeitigen Halten einzurichten. Darüber hinaus stellt die jetzige Anlieferungssituation (z. B. von Paketzustellern) mit regelmäßigen Haltevorgängen auf Geh- und Radwegen, Feuerwehruzufahrten usw. im v. g. Verkehrsbereich regelmäßig eine erhebliche Verkehrsgefährdung dar. Die Ladezonen dienen somit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Durchlässigkeit, insbesondere in Fahrtrichtung Lambertiplatz für Rettungsfahrzeuge. Die Lage der insgesamt 3 Ladezonen ist in dem als Anlage 6 beigefügten Lageplan dargestellt.

In Folge der Teileinziehung muss die Linienführung des BürgerBusses angepasst werden. Erste Gespräche mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH wurden geführt. Ebenfalls angepasst werden muss das Parkleitsystem, welches aktuell die Zuführung zum Parkplatz am Marienring über die Münsterstraße vorsieht.

6.1.2. Effekte für das Verkehrssystem

Die Verbindung Münsterstraße-Große Viehstraße wird deutlich vom Verkehr entlastet. Die Maßnahme dient damit auch als Ersatz für die im Masterplan Mobilität dargestellte Sperrung der Münsterstraße. Mühlenstraße, Marienring und Basteiring erfahren eine Entlastung für die Fahrtrichtung Westen. Verlagert wird der Verkehr im Wesentlichen auf den inneren Ring (Friedrich-Ebert-Straße), der Bestandteil des Vorbehaltsnetzes ist. Damit unterstützt die Maßnahme unmittelbar auch das im Masterplan definierte Ziel VS3 „Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.“

6.1.3. Realisierungszeitraum

Die Realisierung ist vorgesehen für den Herbst 2024 nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474, nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten und nach Umsetzung des Beschlusses 6.

6.2. Maßnahme 2: Hohe Lucht

6.2.1. Maßnahmenbeschreibung

Durch die Maßnahme wird die Fahrt durch die Hohe Lucht in Höhe des Parkplatzes westlich der Neustraße für Kraftfahrzeuge unterbunden. Eine Weiterfahrt in Richtung Pumpengasse und damit in Richtung Münsterstraße und Große Viehstraße ist nicht mehr möglich. Die Hohe Lucht wird zur Sackgasse, in der Folge wird sie in beide Richtungen freigegeben. Ursprünglich war vorgesehen, dass der Parkplatz an der Hohen Lucht über die Neustraße erschlossen wird. Dies wurde auch auf der Informationsveranstaltung vorgestellt. Damit sollte erreicht werden, dass kein Parksuchverkehr in die Hohe Lucht gezogen wird. Der nordwestliche Teil des Parkplatzes an der Hohen Lucht sollte als Wendemöglichkeit dienen. Der Parkplatz hätte baulich in zwei Teile getrennt werden müssen, eine Fahrt Überfahrt zwischen den beiden Teilen wäre nicht möglich gewesen.

In den internen Diskussionen auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich bei der Verwaltung die Überzeugung gefestigt, dass eine Erschließung des Parkplatzes aus Richtung Westen (über Kapuzinerstraße und Hohe Lucht) die bessere Lösung darstellt. In diesem Fall muss zusätzlich zur Hohen Lucht die Ausfahrt des Parkplatzes in Richtung Neustraße für Kraftfahrzeuge unterbunden werden. Die Hohe Lucht erfährt durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr. Eine darüber hinausgehende Entlastung vom Zielverkehr zum Parkplatz ist nicht unbedingt erforderlich. Vielmehr erscheint eine Entlastung des Marienrings und der Neutorstraße vom Parkplatzzielverkehr zur Hohen Lucht deutlich zielführender. Dies umso mehr, da der Parkplatz dann auch nicht mehr über den Lambertiplatz und die Neustraße angefahren werden kann. Dadurch wird der Lambertiplatz deutlich entlastet, was städtebaulich wünschenswert ist. Bei dieser Variante ist eine Teilung des Parkplatzes nicht erforderlich, der gesamte Parkplatz wird weiterhin wie heute über eine Parkscheinregelung bewirtschaftet. Um den Parksuchverkehr zu unterbinden, sollte der Parkplatz entweder in das Parkleitsystem eingebunden werden oder andere Lösungsansätze entwickelt werden, um die freien Kapazitäten auf diesem Parkplatz an geeigneter Stelle anzuzeigen.

Auch für diese Maßnahme ist ein Teileinziehungsverfahren durchzuführen. Die Teileinziehung erstreckt sich auf die in der Anlage 7 dargestellten Teilflächen 1 und 2a oder alternativ 2b. Bei der Teileinziehung handelt es sich um die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Im vorliegenden Fall wird sie auf den Radverkehr und auf die Rettungsdienste beschränkt. Anschließend ist die Teileinziehung mit einer geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Anordnung umzusetzen.

Dabei sind die Belange der Feuerwehr und der Rettungsdienste im besonderen Maße zu berücksichtigen. Um die Hilfsfristen der Rettungsdienste einhalten zu können, muss die Freigabe der Durchfahrt in der Hohen Lucht für die Feuerwehr und die Rettungsdienste mit möglichst kurzer Verzögerung erfolgen. Die Feuerwehr sieht die Sperrung der Hohen Lucht als problematisch an, solange die Durchfahrt auch für die Feuerwehr gesperrt wäre oder eine Befahrung durch die Feuerwehr alleine durch manuell herausnehmbare Poller ermöglicht würde. Daher schlägt die Verwaltung vor, in der Hohen Lucht einen elektrisch versenkbaren Poller einzusetzen, der bereits aus der Fahrt heraus geöffnet werden kann. Welche Steuerungstechnik (Fernbedienung, Steuerung über Handy, Kennzeichenerfassung etc.) eingesetzt wird, ist im weiteren Verfahren zu prüfen und zu entscheiden (siehe hierzu auch die Abwägung zur Anregung 62.10 auf Seite 118 in der Abwägungstabelle). Des Weiteren ist zu prüfen, welche weiteren Mittel zur Umsetzung der Teileinziehung eingesetzt werden (z.B. herausnehmbare Sperrpfosten).

Der Detailplan zur Teileinziehung von Flächen in der Hohen Lucht (Anlage 7) enthält zwei Varianten für die genaue Lage der Teileinziehung. Die Lage hat auf die Wirkung der Sperrung keine wesentlichen Auswirkungen, sehr wohl allerdings auf die Erschließung einzelner Anliegergrundstücke. Daher sollte die genaue Lage unter Beteiligung der direkten Anlieger der Hohen Lucht festgelegt werden.

Um die Begegnung von Fahrzeugen zu ermöglichen, müssen einzelne Stellplätze in der Hohen Lucht entfernt werden. Die verbleibenden Stellplätze werden weiterhin über eine Parkscheinregelung bewirtschaftet. Die Gesamtanzahl der Stellplätze auf dem Parkplatz bleibt unverändert. Nach der aktuellen Planung, die als Anlage 8 beigefügt ist, werden sechs Stellplätze demarkiert, im Gegenzug wird ein Stellplatz zusätzlich eingerichtet. Somit entfallen insgesamt fünf Stellplätze.

6.2.2. Nachweis von Parkraumkapazitäten

Nach den Festlegungen des Masterplans Mobilität müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein, bevor Stellplätze im Straßenraum aufgehoben werden. Zum einen müssen ausreichende Stellplatzkapazitäten in zumutbarer Entfernung nachgewiesen werden, zum anderen darf die Entfernung der Stellplätze kein Selbstzweck sein, sondern muss zum Erreichen der im Masterplan definierten Ziele dienen.

Die fünf Stellplätze sind der Nutzergruppe der Kunden und Besucher sowie der Anwohner der Innenstadt zuzuordnen. Das Entfernen der Stellplätze wird erforderlich, um die Sperrung der Hohen Lucht realisieren zu können und dient damit der Umsetzung der Maßnahme E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“. Verfolgt werden damit unter anderem die im Masterplan Mobilität definierten Ziele:

VS3. Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.

VS4. Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.

VS5. Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.

Um die zur Verfügung stehenden Stellplatzkapazitäten zu untersuchen, hat die Verwaltung die Parkraumbelastung auf den Parkplätzen an der Kapuzinerstraße und an der Hohen Lucht im Zeitraum zwischen dem 07.03. und dem 21.03.2024 erfasst. Im Zeitraum vom 07.03. bis zum 20.03.2024 wurde die Belegung der Parkplätze an der Kapuzinerstraße und der hohen Lucht vom Kontrollpersonal für den ruhenden Verkehr während der turnusmäßigen Kontrollgänge erfasst. Die maximale Gesamtauslastung lag hier bei 81% (07.03.2024, 8:55 Uhr), zu diesem Zeitpunkt waren 73 Stellplätze belegt, 17 Stellplätze blieben frei. Am 21.03.2024 wurde die Belegung im Stundentakt durch den Fachbereich 60 erfasst. Neben den beiden zuvor genannten Parkplätzen wurden hier auch die Straßenraumparkplätze am Köbbinghof einbezogen. Die maximale Gesamtauslastung lag hier bei 83% (21.03.2024, 9:30 Uhr), zu diesem Zeitpunkt waren 80 Stellplätze belegt, 16 Stellplätze blieben frei. Im Ergebnis zeigt sich, dass auf den Parkplätzen an der Kapuzinerstraße und an der Hohen Lucht zu allen Zeiten genügend freie Kapazitäten vorhanden sind, um die Aufhebung der fünf Stellplätze zu kompensieren.

Der Parkplatz an der Kapuzinerstraße ist der am weitesten von den wegfallenden Stellplätzen entfernte Parkplatz, im Mittel beträgt die Entfernung 190 m (zum Parkplatz vor Haus Nr. 8). Um die Zumutbarkeit zu beurteilen, kann die Stellplatzverordnung NRW herangezogen werden. Dort heißt es im § 5:

„Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 Metern, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 Metern.“

Somit sind die vorliegenden Entfernungen als zumutbar anzusehen. Die notwendigen Parkraumkapazitäten können in zumutbarer Entfernung nachgewiesen werden, die im Masterplan festgesetzten Voraussetzungen werden insgesamt erfüllt.

6.2.3. Effekte für das Verkehrssystem

Durch die Sperrung der Hohen Lucht werden die Kapuzinerstraße, die Hohe Lucht, die Münsterstraße und die Große Viehstraße deutlich vom Verkehr entlastet. Auch der Knotenpunkt Gerichtsring/Borkener Straße wird entlastet. In Verbindung mit der „Einbahnstraßenregelung“ in der Seminarstraße wird der Verkehr im Wesentlichen auf den inneren Ring verlagert. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der Hohen Lucht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich.

6.2.4. Realisierungszeitraum

Nach dem Abschluss der Baumaßnahme in der Hohen Lucht wurde die Straßensperrung zunächst wieder aufgehoben. Dies wurde auch deshalb erforderlich, da die Süringstraße während der Baumaßnahme in der Kupferstraße (vorgesehen für 2024) zwischen der Davidstraße und dem Gerichtsring in beide Richtungen freigegeben werden muss. Die Hohe Lucht wird dann für den Verkehrsabfluss benötigt. Die erneute Sperrung der Hohen Lucht ist dann vorgesehen im Anschluss an die Baumaßnahme in der Kupferstraße in 2025 (nach Freigabe der Kupferstraße und nach Rücknahme der Freigabe der Süringstraße in beiden Richtungen), nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten und nach Umsetzung des Beschlusses 6.

6.3. Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg

6.3.1. Maßnahmenbeschreibung

Mit dem Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ wird auf der Seminarstraße eine unechte Einbahnstraße zwischen dem Basteiring und der Einmündung des Teichweges eingerichtet. Aufgrund von Erfahrungen mit der aktuellen Regelung (Verbot der Einfahrt nur vom Basteiring) wird die Beschilderung an jeder Einmündung wiederholt. Damit soll die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer gesteigert werden. Für Radfahrer und auch für Linienbusse bleibt die Durchfahrt in beide Richtungen erlaubt. Die Akzeptanz wäre bei Anordnung einer echten Einbahnstraße vermutlich noch größer. Jedoch lässt der Busverkehr eine solche Regelung nicht zu, da eine echte Einbahnstraße wohl für Radfahrer, nicht aber für Busse in beide Richtungen freigegeben werden kann.

Der Abschnitt der Seminarstraße zwischen Wetmarstraße und Teichweg bleibt in beiden Richtungen geöffnet, damit Eltern, die ihre Kinder zur Montessorischule bringen, das Gebiet über den Ring Seminarstraße-Zapfweg Teichweg wieder in Richtung Wetmarstraße verlassen können (siehe hierzu auch den Abschnitt zum Thema „Elternhaltestellen“).

Um eine Verlagerung der Verkehre auf den Teichweg zu verhindern, wird die Durchfahrt durch den Teichweg zwischen Zapfweg und Kettelerstraße unterbunden. Dafür ist ein Teileinziehungsverfahren für die in der Anlage 9 dargestellten Teilfläche des Teichweges durchzuführen. Bei der Teileinziehung handelt es sich um die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird. Im vorliegenden Fall wird sie auf den Radverkehr beschränkt. Anschließend ist die Teileinziehung mit einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und geeigneten Mitteln zur Erreichung des Durchfahrtsverbots für den Kfz-Verkehr umzusetzen. Bei der Wahl der Mittel wird auf die gefahrenträchtigen Sperrpfosten im Sinne des neuen Erlasses verzichtet.

6.3.2. Elternhaltestellen

Auszug aus den Informationen der Landesverkehrswacht NRW
<https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/unsere-themen/fur-schuler/elternhaltestellen/>

„In den vergangenen Jahren hat sich der Hol- und Bringverkehr vor Schulen deutlich erhöht. Immer mehr Erziehungsberechtigte bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule – weil sie sie vor den Gefahren des Straßenverkehrs schützen wollen, weil sie zu weit von

der Schule entfernt wohnen, um zu Fuß zu gehen, oder weil es schlicht bequem ist und an einem hektischen Morgen Zeit spart.

Dabei ist es für Kinder entscheidend, dass sie zu Fuß als Verkehrsteilnehmer ihre Erfahrungen sammeln. Auf dem Schulweg lernen sie, Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen richtig einzuschätzen, das räumliche Vorstellungsvermögen insgesamt und auch die Wahrnehmung von Zeit werden verbessert. Auf den Schulwegen lernen die Kinder Verkehrsregeln und sie lernen Verkehrsschilder und -einrichtungen kennen.

All diese Kenntnisse und Fähigkeiten sind wichtig, damit die Kinder selbstständig und sicher Wege zu Fuß gehen können. Auch steigt mit jedem allein zurückgelegten Weg das Selbstbewusstsein der Erstklässlerinnen und Erstklässler. Nach einem zu Fuß zurück gelegten Schulweg haben die Kinder die letzte Müdigkeit abgeschüttelt, Sauerstoff getankt und sich bewegt. Nun können sie konzentriert in den Schultag starten.

Und noch ein Aspekt ist von Bedeutung: Kinder, die von klein auf an das Auto gewöhnt sind, werden es auch im Erwachsenenalter als die selbstverständliche Mobilitätsform begreifen. Wem hingegen von den Eltern als Kind das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Nutzung von Bus und Bahn nahe gebracht bekommen wurde, wird im Erwachsenenalter diese gesundheitsfördernden und umweltschonenden Fortbewegungsmöglichkeiten eher in Erwägung ziehen.

Dem stehen Nachteile bei der Autonutzung gegenüber. Neben dem Umweltaspekt nimmt mit jeder Fahrt die Verkehrsdichte zu. Vor den Schulen bildet sich vielerorts ein allmorgendliches Verkehrschaos, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto abliefern. Denn die Infrastruktur der meisten Schulen ist nicht für ein hohes Verkehrsaufkommen ausgelegt, es fehlt der Raum für Parkplätze. An- und abfahrende PKW gefährden diejenigen Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen.

Auch diejenigen Eltern, die nicht auf das Auto verzichten können oder wollen, haben die Möglichkeit, ihre Kinder „laufen zu lassen“. Sie sollten ihre Kinder in einiger Entfernung zur Schule aus dem Wagen lassen. So können sie die letzten Meter zu Fuß gehen und es entsteht kein Stau vor dem Schulgebäude. Dabei sollten die Erziehungsberechtigten aber darauf achten, dass das Kind immer zur Bürgersteigseite aussteigt. Auch muss das Kind während der gesamten Autofahrt, und sei sie noch so kurz, korrekt gesichert sein.

Die Verwaltung wird das Thema „Elternhaltestellen“ im Rahmen der Gesamtmaßnahme erneut aufgreifen und zusätzlich zur Elternhaltestelle auf dem Parkplatz an der Agentur für Arbeit eine weitere Elternhaltestelle auf dem Köbbinghof anlegen. Die Entfernung zwischen Schule und Haltestelle liegt zwar etwas unterhalb des von der Verkehrswacht empfohlenen Mindestabstandes von 250 m, sie bildet ansonsten aufgrund der Lage im Verkehrsnetz und der Möglichkeit zum gesicherten Ein- und Aussteigen einen idealen Standort. In die Abwägungstabelle wurde dies entsprechend aufgenommen.

6.3.3. Schulstraße

Vorgeschlagen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren. Dieser Vorschlag zielt in Richtung der aktuell sehr präsenten „Schulstraßen“. Das Landesministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat aktuell in einem Erlass zusammengefasst, welche Möglichkeiten es gibt, „Schulstraßen“ einzurichten. Unter einer „Schulstraße“ ist im derzeitigen Sprachgebrauch die temporäre Sperrung einer Straße für den Kfz-Verkehr im Nahbereich einer Schule zu den maßgeblichen Bring- und Holzeiten zu verstehen. Eine Ausnahmeregelung gilt häufig im Rahmen einer Sondergenehmigung für direkte Anlieger.

Allerdings ist dieses Modell der Schulstraße nicht mit den geplanten Maßnahmen zu vergleichen, weil diese eine Sperrung der Seminarstraße nur in eine Fahrtrichtung vorsehen. Die Sperrung der Seminarstraße erfolgt über die Anordnung einer „unechten“ Einbahnstraße. Hier gibt es in jeder Einmündung das Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“. Die Verwaltung sieht die Gefahr, dass ein nur zeitweise eingerichtetes Verbot der Einfahrt zu weniger

Akzeptanz der Sperrung führen wird. Auch hält es die Verwaltung für notwendig, den Knoten Basteiwall/Seminarstraße/Basteiring generell und zu jeder Uhrzeit vom Verkehr zu entlasten.

Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Die Regelung in der Hohen Lucht gilt durchgängig den ganzen Tag. Insofern ist auch eine ganztägige Regelung in der Seminarstraße erforderlich. Andernfalls würde sich die Verkehrsbelastung in der noch offenen Fahrtrichtung auf der Seminarstraße sogar erhöhen. Insofern empfiehlt die Verwaltung, die Seminarstraße nicht nur tageszeitlich begrenzt, sondern dauerhaft in einer Fahrtrichtung zu sperren.

6.3.4. Thema ÖPNV (Anregungen 24, 73.4 und 86.2)

Dieses Thema wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert. Auch im Rahmen der Erstellung des Masterplans Mobilität wurde es immer wieder angesprochen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation eingehend geprüft und auch mit den Schulen besprochen. Ein wichtiger, immer wieder angesprochener Punkt ist die Attraktivität des Heriburg-Gymnasiums. Dieses sieht seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Nepomucenum deutlich reduziert, wenn die Busse nicht mehr direkt bis zur Schule fahren. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang auch eine zusätzliche Haltestelle an der Holtwicker Straße. Diese wurde aufgrund des immensen baulichen und damit finanziellen Aufwandes, aber auch aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse zunächst verworfen. Der Platzbedarf für eine Haltestelle einschließlich Warte-, Aufstell- und Einstiegsflächen steht hier in Konkurrenz zum dringend benötigten Platz für eine verbesserte Rad- und Fußwegführung. Zu Bedenken ist auch die Tatsache, dass die Busse nicht nur die Haltestelle am Heriburg-Gymnasium anfahren, sondern das Gebiet auch durchfahren, um die Haltestellen auf der jeweils anderen Seite der Innenstadt anfahren zu können.

Aus den genannten Gründen hat die Verwaltung zunächst entschieden, die Prüfung, ob der ÖPNV komplett aus dem Gebiet der nordwestlichen Innenstadt herausgenommen werden kann, einzustellen.

Aufgrund der vorgebrachten Anregungen in Bezug auf den ÖPNV ist die Verwaltung in eine erneute Prüfung eingestiegen. Dies allerdings nicht mit dem Ziel den ÖPNV komplett herauszunehmen, sondern ihn nur in einer Richtung durch das Gebiet zu führen. Dies hätte zum einen den Vorteil, dass die Seminarstraße dann als echte Einbahnstraße beschildert werden könnte, was die Akzeptanz sicher noch einmal erhöhen würde. Zum anderen könnte mit einer solchen Lösung auch die Situation am Knoten Basteiring/Basteiwall/Seminarstraße entschärft werden. Die Verwaltung hat Ansätze entwickelt, mit denen die Führung des ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring Straße) möglich werden könnte. Erste Gespräche mit dem Konzessionsnehmer und dem Kreis Coesfeld als Aufgabenträger wurden geführt. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung und des ÖPNV-Systems insgesamt konnte die Prüfung noch nicht abgeschlossen werden. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Seminarstraße zunächst wie im Dezember 2023 vorgestellt zunächst als unechte Einbahnstraße zu beschildern und parallel die Prüfung in Bezug auf den ÖPNV fortzuführen.

6.3.5. Effekte für das Verkehrssystem

Durch die Einbahnstraßenregelung werden der westliche Abschnitt des Basteirings, die Seminarstraße und die Wetmarstraße und damit sowohl der sensible Bereich rund um die beiden Schulen als auch der Knotenpunkt Basteiring/Basteiwall/Seminarstraße vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht.

In Verbindung mit der Sperrung der Hohen Lucht wird der Verkehr im Wesentlichen auf den inneren Ring verlagert, im besten Fall auf den äußeren Ring. In deutlich geringerem Umfang wird Verkehr auf die Hengtestraße und den Buchholzweg verlagert.

Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der Hohen

Licht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich. Die Verwaltung wird die Verlagerungseffekte genau im Auge behalten und - falls erforderlich - Maßnahmen zum Gegensteuern vorschlagen.

6.3.6. Realisierungszeitraum

Die Realisierung der Maßnahme ist vorgesehen für den Herbst 2024 nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474 und nach Durchführung von Verkehrserhebungen auf einzelnen Straßenabschnitten.

6.4. Maßnahme 4: Fahrradstraßen

6.4.1. Maßnahmenbeschreibung

Das im Masterplan definierte Fahrradstraßennetz soll unter Beachtung der ebenfalls im Masterplan definierten Standards in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet umgesetzt werden. Davon profitieren nach der im Dezember vorgestellten Planung die folgenden Straßen:

- Hengtestraße
- Hengtering
- Wetmarstraße
- Seminarstraße
- Neutorstraße

Der Buchholzweg ist nicht Bestandteil des im Masterplan definierten Fahrradstraßennetzes. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde vorgeschlagen, den Buchholzweg in das Netz der Fahrradstraßen aufzunehmen. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum ist dieser Vorschlag nicht direkt von der Hand zu weisen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet der nordwestlichen Innenstadt geprägt vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt. In der Fahrradzone gelten grundsätzlich die gleichen Regeln wie in der Fahrradstraße:

- In einer Fahrradstraße dürfen nur Fahrräder und E-Scooter fahren
- Zusatzschilder können Auto- und Motorradverkehr zulassen
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren

Durch ein Zusatzschild würde der Auto- und Motorradverkehr zugelassen. Die Fahrradzone weist gegenüber der ursprünglichen Planung mit einzelnen Fahrradstraßen deutliche Vorteile auf. Die Zone wird nur am Beginn der Zone beschildert, innerhalb der Zone werden Piktogramme zur Verdeutlichung der Regelungen markiert. Dadurch ist die Beschilderung deutlich einfacher als bei einzelnen Fahrradstraßen. Innerhalb der Zone gilt grundsätzlich die Regelung Rechts-vor-Links, was zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt. Die für die Fahrradstraßen definierten Standards werden auf die Fahrradzone übertragen.

Wo erforderlich sollen zusätzliche verkehrsberuhigende Elemente wie z.B. Plateauaufpflasterungen vorgesehen werden. Ebenfalls vorgesehen sind Geschwindigkeitsanzeigen in der Wetmarstraße und im Buchholzweg (letzteres im Zusammenhang mit der Sperrung des Feldweges und der damit verbundenen Verlagerung des Verkehrs auf den Buchholzweg). Im weiteren Verfahren soll untersucht werden, wo der Einsatz von verkehrsberuhigenden Elementen sinnvoll ist. Gleichzeitig muss untersucht werden, ob weitere Geschwindigkeitsanzeigen eingesetzt werden sollen. Entsprechende Anregungen wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußert.

Ebenfalls im weiteren Verfahren ist zu prüfen, welche Empfehlungen aus dem Fußverkehrscheck zum Hengtegebiet (Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 24.03.2022, Vorlage 65/2022: Fußverkehrscheck im Hengtegebiet: Schritte zur Umsetzung) im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fahrradstraßen umgesetzt werden können. Zu nennen ist hier z.B. der Kreisverkehr in der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße.

6.4.2. Effekte für das Verkehrssystem

Nach dem Masterplan Mobilität bilden die Fahrradstraßen ein wesentliches Element zur Förderung des Radverkehrs. Sie bilden damit eine bedeutende Grundlage zur Veränderung des Modal-Split und damit zur Entlastung des Verkehrssystems vom MIV. Durch die Realisierung der Fahrradzone werden diese Ziele weiterhin verfolgt und darüber hinaus kombiniert mit den zuvor genannten Vorteilen der Fahrradzone.

6.4.3. Realisierungszeitraum

Die Planung der Fahrradstraßen einschließlich der Bearbeitung der oben beschriebenen Prüfaufträge soll in diesem Jahr erfolgen. Eine Realisierung wäre dann ab 2025 möglich. Der Zeitplan ist aber auch abhängig von eventuellen Förderzusagen im Rahmen des Förderprogrammes Nahmobilität.

Anlagen:

- 01 Masterplan Mobilität, Maßnahmensteckbrief B5: Einrichtung von Fahrradstraßen
- 02 Masterplan Mobilität, Maßnahmensteckbrief F2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet
- 03 Abwägungstabelle
- 04 Auszug aus den Originalstellungnahmen
- 05 Maßnahmenübersicht (Auszug aus der Präsentation zur Informationsveranstaltung vom 12.12.2024)
- 06.1 Lageplan „Große Viehstraße: Teileinziehung einer Teilfläche“
- 06.2 Lageplan „Ladezonen in der Kleinen Viehstraße“
- 07 Detailplan „Teileinziehung Hohe Lucht“
- 08.1 Lageplan „Stellplätze in der Hohen Lucht“
- 08.2 Erfassung der Parkraumbelegung Kapuzinerstraße und Hohe Lucht
- 09 Lageplan „Seminarstraße und Teichweg“
- 10 Übersichtsplan „Fahrradzone“
- 11 Auszug Bebauungsplan 55 „Kreienkamp“