

Vorentwurf

Im Auftrag der Stadt Coesfeld



Verkehrsuntersuchung
In der nordwestlichen Innenstadt und im
Hengtegebiet, Coesfeld
Teil I: Vorher-Analyse



Auftraggebende

Stadt Coesfeld
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr
Markt 8
48653 Coesfeld

Verfasserin

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 27 60 – 0
F. 025 01 27 60 – 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Bearbeitung

Diana Wolf
T. 025 01 27 60 – 0
diana.wolf@nts-plan.de

Severin Pieper
T. 025 01 27 60 – 82
severin.pieper@nts-plan.de

Inhalt

1.	Anlass und Aufgabenstellung.....	6
2.	Verkehrsdaten	8
2.1.	Spitzenstunden.....	9
2.2.	DTV Analyse 2024.....	11
2.3.	DTVw Analyse 2024.....	13
2.4.	Radverkehrsbelastungen Analyse 2024.....	15
3.	Fazit.....	17
4.	Abkürzungsverzeichnis	18
5.	Literaturverzeichnis	19

Tabellen

Tabelle 1 - Zusammenfassung Verkehrsbelastung Analyse 2024	9
--	---

Abbildungen

Abbildung 1 - Übersicht Straßen mit zu hohem Durchgangsverkehr [1].....	6
Abbildung 2 - Zählstellen im Untersuchungsgebiet [2].....	8
Abbildung 3 - DTV Analyse 2024 [2]	11
Abbildung 4 - DTVw-Analyse 2024 [2]	13
Abbildung 5 – Radverkehrsbelastung in der Morgenspitzenstunde – Analyse 2024 [2]	15

Anlagen

01 - Auswertungen Verkehrserhebung - Knotenstrombelastungspläne:

- **Analyse 2024**
 - QS 1: Teichweg
 - QS 2: Mühlenstraße
 - QS 3: Friedrich-Ebert-Straße
 - KP 1: Basteiring / Kapuzinerstraße
 - KP 2: Seminarstraße / Kettelerstraße
 - KP 3: Hengtestraße / Hengtering
 - KP 4: Buchholzweg / Feldweg (keine Berücksichtigung der L581)
 - KP 5: Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke (Kreisverkehr)
 - KP 6: Neustraße / Hohe Lucht / Pumpengasse
 - KP 7: Münsterstraße / Große Viehstraße / Pumpengasse
 - KP 8: Kleine Viehstraße / Marienring / Burgring / Große Viehstraße

Im Rahmen des folgenden Gutachtens sind sämtliche Personenbezeichnungen auf alle potenziellen Geschlechter zu beziehen. Sollte vereinzelt keine geschlechtsneutrale Form genutzt worden sein, dient dies der besseren Lesbarkeit und entzieht sich jeglicher Bewertung.

1. Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Coesfeld verfolgt seit Jahren das übergeordnete Ziel, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Eine Vielzahl an Untersuchungen wurde bereits durchgeführt und Maßnahmen empfohlen, um eine attraktive, lebenswerte und nutzerfreundliche Stadtentwicklung hervorzubringen. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2005 wurden Räume identifiziert, in denen eine Diskrepanz zwischen der tatsächlich gelebten Verkehrsnutzung und der geplanten Netzfunktion besteht. Die Befreiung vom Durchgangs- und Fremdverkehr stellt eine zentrale Herausforderung dar. Das betrifft unter anderem den Bereich der nordwestlichen Innenstadt und des angrenzenden Hengtegebiets. Da der Innenstadtring an dieser Stelle nicht geschlossen ist, nutzen viele Verkehre die dort gelegenen Wohnstraßen als Schleichwege, welche nicht für diese Zwecke ausgelegt sind.

Die Stadt Coesfeld hat im Juli 2021 die Bewerbungsgemeinschaft USP Projekte GmbH / nts Ingenieurgesellschaft mbH / Simple GmbH mit der Erstellung des Masterplans Mobilität beauftragt. Dieser stellt erneut die Erforderlichkeit einer stärkeren Steuerung der Verkehrsbelastung in den betroffenen Bereich heraus.

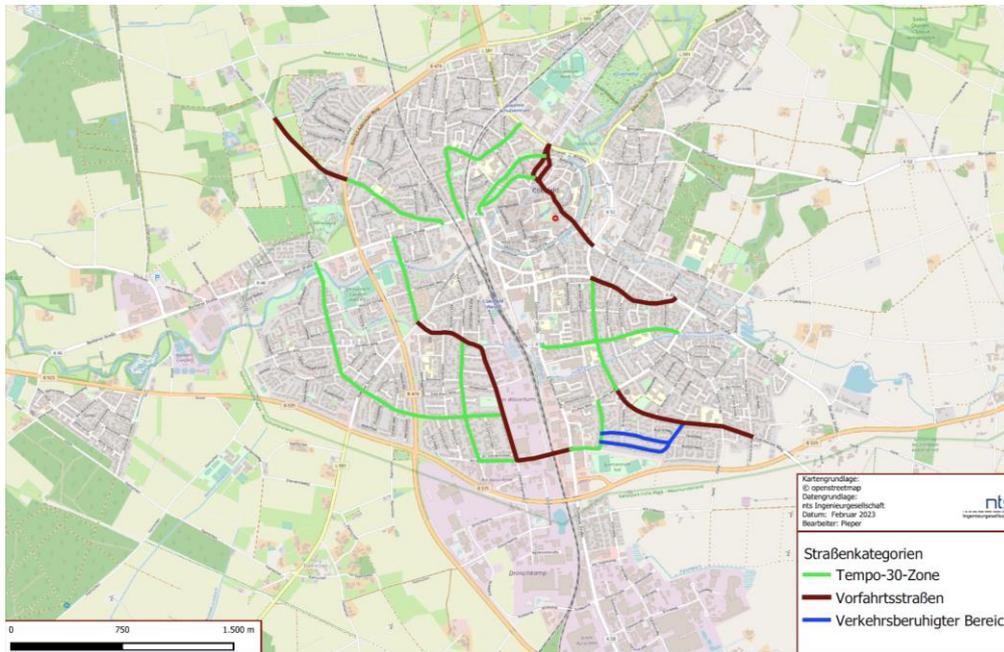


Abbildung 1 - Übersicht Straßen mit zu hohem Durchgangsverkehr [1]

Die Stadt Coesfeld erwägt verschiedene verkehrsplanerische, noch nicht definierte Maßnahmen (bspw. Einbahnstraßenregelungen, Ausschlussregelungen oder Sperrungen auf bestimmten Streckenabschnitten für den motorisierten Individualverkehr) in den betroffenen Bereichen.

Vor diesem Hintergrund wurde die nts Ingenieurgesellschaft mit der Ermittlung der Auswirkungen von verkehrlenkenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt sowie im Hengtegebiet beauftragt. Um die Verkehrsbelastung vergleichen zu können, werden vor und nach der Umsetzung von Maßnahmen Verkehrserhebungen durchgeführt.

Im vorliegenden Bericht wird mit der Bestandserfassung der erste Teil dieser Untersuchung dokumentiert.

Die vorliegende Untersuchung nimmt zunächst die bestehenden Verkehrsbelastungen an den umliegenden Knotenpunkten in den Blick und stellt den Ist-Zustand vor der Umsetzung der Maßnahmen dar. Nach Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen wird in einer weiteren Untersuchung die Auswirkung erfasst und verglichen. Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen werden die folgenden Schritte durchgeführt:

1. **Analyse 2024:** Ermittlung der Verkehrsbelastung 2024

Im zweiten Teil der Untersuchung wird nach Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen deren Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung analysiert.

2. **Analyse 2025:** Ermittlung der Verkehrsbelastung 2025 nach Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen
3. **Gegenüberstellung Analyse 2024 und Analyse 2025** im Endbericht

2. Verkehrsdaten

Im Rahmen der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Untersuchung wurden von der nts Ingenieurgesellschaft am Donnerstag, den 26.09.2024, an den folgenden Knotenpunkten

- KP 1: Basteiring / Kapuzinerstraße
- KP 2: Seminarstraße / Kettelerstraße
- KP 3: Hengtestraße / Hengtering
- KP 4: Buchholzweg / Feldweg (keine Berücksichtigung der L581)
- KP 5: Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke (Kreisverkehr)
- KP 6: Neustraße / Hohe Lucht / Pumpengasse
- KP 7: Münsterstraße / Große Viehstraße / Pumpengasse
- KP 8: Kleine Viehstraße / Marienring / Burgring / Große Viehstraße

eine Kurzzeitzählung jeweils in den Intervallen von 07:00 Uhr bis 11:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr durchgeführt und viertelstundengenau ausgewertet (siehe Abbildung 2).

Die Knotenpunkte KP 3 Hengtestraße / Hengtering und KP 6 Neustraße / Hohe Lucht / Pumpengasse wurden 24-stündig gezählt.

Außerdem wurde an den folgenden Querschnitten am Mittwoch, den 25.09.2024, und am Donnerstag, den 26.09.2024 in den Zeitintervallen von 07:00 Uhr bis 11:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr die Verkehrserhebung durchgeführt:

- QS 1: Teichweg
- QS 2: Mühlenstraße
- QS 3: Friedrich-Ebert-Straße

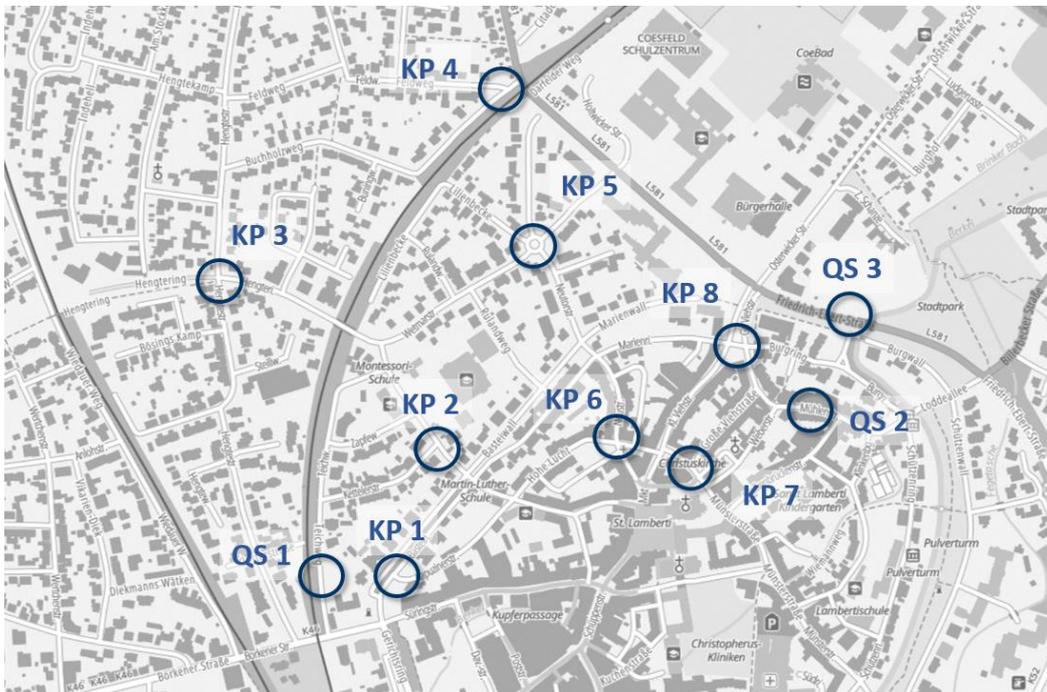


Abbildung 2 - Zählstellen im Untersuchungsgebiet [2]

2.1. Spitzenstunden

Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden jeweils in 15 Minuten-Blöcken ausgewertet. Die vier aufeinanderfolgenden höchstbelasteten 15 Minuten werden zur jeweiligen Tagesspitzenstunde morgens und abends aufaddiert und sind als Summe über alle Knotenpunktzuflüsse für die Tagesspitzenstunden in Tabelle 1 dargestellt. Die entsprechenden Knotenstrombelastungspläne sind den Anlagen zu entnehmen.

Tabelle 1 - Zusammenfassung Verkehrsbelastung Analyse 2024

Erhebungsdatum	Knotenpunkt	Morgenspitze	Abendspitze
25.09.2024	QS 1 Teichweg	62 Kfz/h 38 Rad/h 07:15 - 08:15 Uhr	47 Kfz/h 16 Rad/h 15:00 - 16:00 Uhr
	QS 2 Mühlenstraße	69 Kfz/h 8 Rad/h 07:30 - 08:30 Uhr	73 Kfz/h 13 Rad/h 16:15 - 17:15 Uhr
	QS 3 Friedrich-Ebert-Straße	707 Kfz/h 206 Rad/h 07:00 - 08:00 Uhr	823 Kfz/h 75 Rad/h 15:30 - 16:30 Uhr
26.09.2024	QS 1 Teichweg	54 Kfz/h 34 Rad/h 07:15 - 08:15 Uhr	44 Kfz/h 20 Rad/h 15:00 - 16:00 Uhr
	QS 2 Mühlenstraße	79 Kfz/h 9 Rad/h 09:45 - 10:45 Uhr	103 Kfz/h 4 Rad/h 15:45 - 16:45 Uhr
	QS 3 Friedrich-Ebert-Straße	809 Kfz/h 209 Rad/h 07:15 - 08:15 Uhr	885 Kfz/h 112 Rad/h 15:30 - 16:30 Uhr
26.09.2024	KP 1 Basteiring / Kapuzinerstraße	404 Kfz/h 80 Rad/h 10:45 - 11:45 Uhr	501 Kfz/h 115 Rad/h 15:30 - 16:30 Uhr
	KP 2 Seminarstraße / Kettelerstraße	74 Kfz/h 116 Rad/h 07:30 - 08:30 Uhr	83 Kfz/h 65 Rad/h 14:15 - 15:15 Uhr
	KP 3 Hengtestraße / Hengtering	210 Kfz/h 217 Rad/h 07:30 - 08:30 Uhr	238 Kfz/h 130 Rad/h 16:45 - 17:45 Uhr
	KP 4 Buchholzweg / Feldweg	75 Kfz/h 138 Rad/h 07:15 - 08:15 Uhr	96 Kfz/h 65 Rad/h 16:15 - 17:15 Uhr
	KP 5 Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke	160 Kfz/h 147 Rad/h 07:00 - 08:00 Uhr	256 Kfz/h 98 Rad/h 14:45 - 15:45 Uhr
	KP 6 Neustraße / Hohe Lucht / Pumpengasse	240 Kfz/h 41 Rad/h 10:45 - 11:45 Uhr	302 Kfz/h 61 Rad/h 15:00 - 16:00 Uhr
	KP 7 Münsterstraße / Große Viehstraße / Pumpengasse	377 Kfz/h 43 Rad/h 07:30 - 08:30 Uhr	461 Kfz/h 54 Rad/h 14:45 - 15:45 Uhr
	KP 8 Kleine Viehstraße / Marienring / Burgring / Große Viehstraße	469 Kfz/h 127 Rad/h 07:30 - 08:30 Uhr	566 Kfz/h 76 Rad/h 15:15 - 16:15 Uhr

Die Verkehrsbelastung der Querschnitte QS1, QS2 und QS3 in den Spitzenstunden fällt am zweiten Erhebungstag, den 26.09.2024, insgesamt höher aus als an dem vorherigen Tag mit einer Ausnahme in der Morgenspitzenstunde. Während Querschnitt 1 eine Verkehrsmenge von 100 Fz/h (davon 38 Rad/h) am 25.09.2024 aufweist, liegt die Verkehrsmenge am Folgetag bei 88 Fz/h (davon 34 Rad/h) in der Morgenspitzenstunde. In der Abendspitzenstunde wurde eine Verkehrsmenge von 63 Fz/h am ersten Tag und 64 Fz/h am zweiten Tag aufgenommen.

Die Verkehrsmengen an Querschnitt 2 am Mittwoch liegen in der Morgenspitze bei 77 Fz/h, sowie am Donnerstag bei 88 Fz/h. In der Abendspitzenstunde weist der Querschnitt eine Verkehrsmenge von 86 Fz/h, welche sich am Folgetag auf 107 Fz/h erhöht.

Der Querschnitt 3 umfasst die L 581 und weist die stärksten Verkehrsmengen auf. Die Morgenspitzenstunde liegt bei 913 Fz/h und die Abendspitze bei 898 Fz/h am ersten Erhebungstag. Am zweiten Erhebungstag steigt die Verkehrsstärke auf 1.018 Fz/h in der Morgenspitzenstunde und 997 Fz/h in der Abendspitzenstunde an.

Die Verkehrsmengen an Knotenpunkt 1 liegen morgens bei 484 Fz/h und abends bei 616 Fz/h in Summe über alle Knotenpunktzuflüsse.

Der Knotenpunkt 7 weist etwas stärkere Verkehrsmengen im Bestand auf. Hier liegt die Morgenspitzenstunde bei 420 Fz/h und die Abendspitze bei 515 Fz/h.

In vergleichbarer Größenordnung befindet sich die Verkehrsbelastung an Knotenpunkt 3. Hier wurden in der Morgenspitze 427 Fz/h ermittelt und in der Abendspitze reduziert sie sich auf 368 Fz/h. Außerdem liegt am KP 3 die höchste Radverkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet mit 217 Rad/h in der Morgenspitzenstunde vor.

Die stärkste Verkehrsbelastung erfährt der Knotenpunkt 8 mit 596 Fz/h (davon 127 Rad/h) in der Morgenspitzenstunde und 642 Fz/h (davon 76 Rad/h) in der Abendspitzenstunde.

Die geringste Verkehrsbelastung ist an Knotenpunkt 2 mit 190 Fz/h in der Morgenspitze und 148 Fz/h in der Abendspitzenstunde zu verzeichnen. Der Knotenpunkt 4 weist 213 Fz/h (davon 138 Rad/h) in der Morgenspitzenstunde und 161 Fz/h (davon 65 Rad/h) in der Abendspitzenstunde auf.

Der Knotenpunkt 6 weist im Bestand eine Verkehrsmenge von 281 Fz/h in der Morgenspitze und 363 Fz/h in der Abendspitze in Summe über alle Knotenpunktzuflüsse auf.

Eine leicht höhere Verkehrsbelastung ist an Knotenpunkt 5 zu verzeichnen. Die Verkehrsmenge wurde auf 309 Fz/h in der Morgenspitzenstunde und auf 361 Fz/h in der Abendspitzenstunde ermittelt.

Die vollständigen Knotenstrompläne sind den Anlagen zu entnehmen.

2.2. DTV Analyse 2024

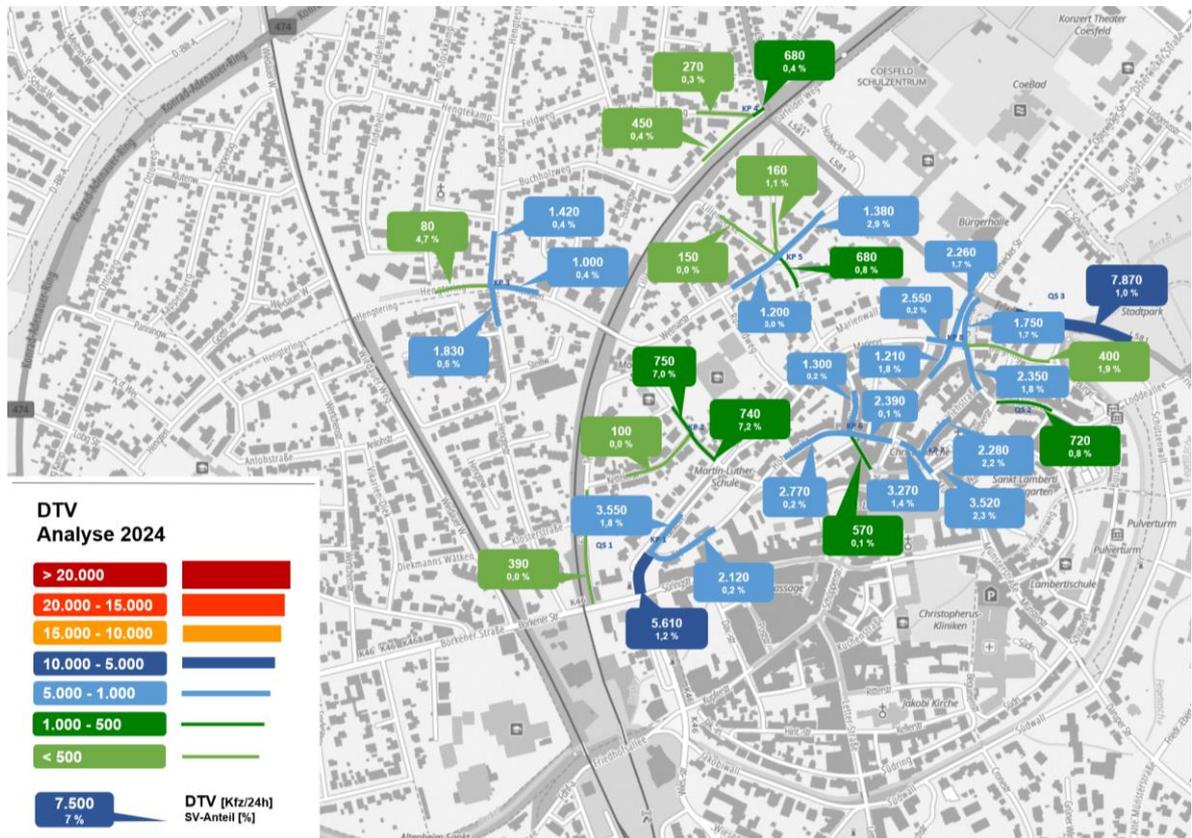


Abbildung 3 - DTV Analyse 2024 [2]

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres (DTV) stellt sich aktuell in den untersuchten Straßenquerschnitten entsprechend der Abbildung 3 (siehe auch Anhang) dar.

Im Rahmen der Untersuchung wurde im Querschnitt 3 der L 581 Friedrich-Ebert-Straße die stärkste Verkehrsmenge im Untersuchungsgebiet erfasst. Der DTV liegt dort bei rund 7.870 Kfz-Fahrten/24h.

Am Knotenpunkt 1 liegt der DTV bei 5.610 Kfz-Fahrten/24h auf dem südlichen Arm der Basteistraße und auf dem nördlichen Arm der Basteistraße bei 3.550 Kfz-Fahrten/24h. Die Verkehrsmengen der Kapuzinerstraße belaufen sich auf 2.120 Kfz-Fahrten/24h.

Die Kapuzinerstraße führt zum KP 6 über die Hohe Lucht, welche eine Verkehrsmenge von 2.770 Kfz-Fahrten/24h aufweist. Der Querschnitt der Neustraße nördlich des Knotenpunktes 6 wird mit einem DTV von 1.300 Kfz-Fahrten/24h beansprucht. Auf dem südlichen Arm des KP 6 liegt der DTV bei 540 Kfz-Fahrten/24h.

Auf der Pumpengasse zwischen Kleine Viehstraße und Hohe Lucht wurde eine Verkehrsmenge von 2.390 Kfz-Fahrten/24h ermittelt. Vor dem KP 7 liegt die Verkehrsbelastung auf der Pumpengasse durch zufließende Verkehre der Kleine Viehstraße bei 3.270 Kfz-Fahrten/24h geringfügig höher. Die Münsterstraße weist dort mit 3.520 Kfz-Fahrten/24h eine ähnliche Belastung auf. Auf der nördlich einmündenden Große Viehstraße liegt der DTV zunächst bei 2.280, hinter dem Knotenpunkt Große

Viehstraße/ Mühlenstraße bei 2.350 Kfz-Fahrten/24h. Der DTV im Querschnitt der Mühlenstraße östlich dessen weist 720 Kfz-Fahrten/24h auf.

Im weiteren Verlauf Richtung Norden reduziert sich die Belastung der Großen Viehstraße nördlich des Knotenpunkts 8 auf 1.750 Kfz-Fahrten/24h.

Im Kreisverkehr Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke beträgt die Verkehrsbelastung der Lilienbecke und des nördlichen Querschnitts der Neutorstraße rund 160 Kfz-Fahrten/24h. Auf dem südlichen Arm Neutorstraße liegt der DTV bei 680 Kfz-Fahrten/24h. Die meisten zufließenden Verkehre am KP erfolgen über die Wetmarstraße. In südwestlicher Richtung beträgt die Verkehrsmenge 1.200 Kfz-Fahrten/24h und dem gegenüber in Richtung der Friedrich-Ebert-Straße 1.380 Kfz-Fahrten/24h.

Der Knotenpunkt Buchholzweg / Feldweg liegt weiter nördlich vom betrachteten Kreisverkehr KP 5. Der DTV des Feldwegs in westlicher Richtung beträgt 270 Kfz-Fahrten/24h, während der Buchholzweg südwestlich eine Verkehrsstärke von 450 Kfz-Fahrten/24h aufweist. In nordöstlicher Richtung liegt die Verkehrsbelastung bei 680 Kfz-Fahrten/24h.

Im Westen des Hengtegebiets befindet sich der Knotenpunkt Hengering/Hengtestraße. Dieser wird in westliche Richtung lediglich von 80 Kfz-Fahrten/24h beansprucht. In östlicher Richtung liegt die Verkehrsbelastung bei 1.000 Kfz-Fahrten/24h. Der nördliche Querschnitt der Hengestraße umfasst 1.420 Kfz-Fahrten/24h. In südlicher Richtung steigt der Wert auf 1.830 Kfz-Fahrten/24h.

Der Teichweg befindet sich etwas weiter südlich vom betrachteten Knotenpunkt. Der Querschnitt des Teichwegs wird mit einer Verkehrsmenge von 390 Kfz-Fahrten/24h beansprucht. Die Kettlerstraße grenzt östlich an den Teichweg und wird lediglich mit 100 Kfz-Fahrten/24h belastet wird. Die Seminarstraße wird sowohl in nordwestlicher als auch in südöstlicher Richtung mit einer Verkehrsmenge von rund 750 Kfz-Fahrten/24h frequentiert.

2.3. DTVw Analyse 2024

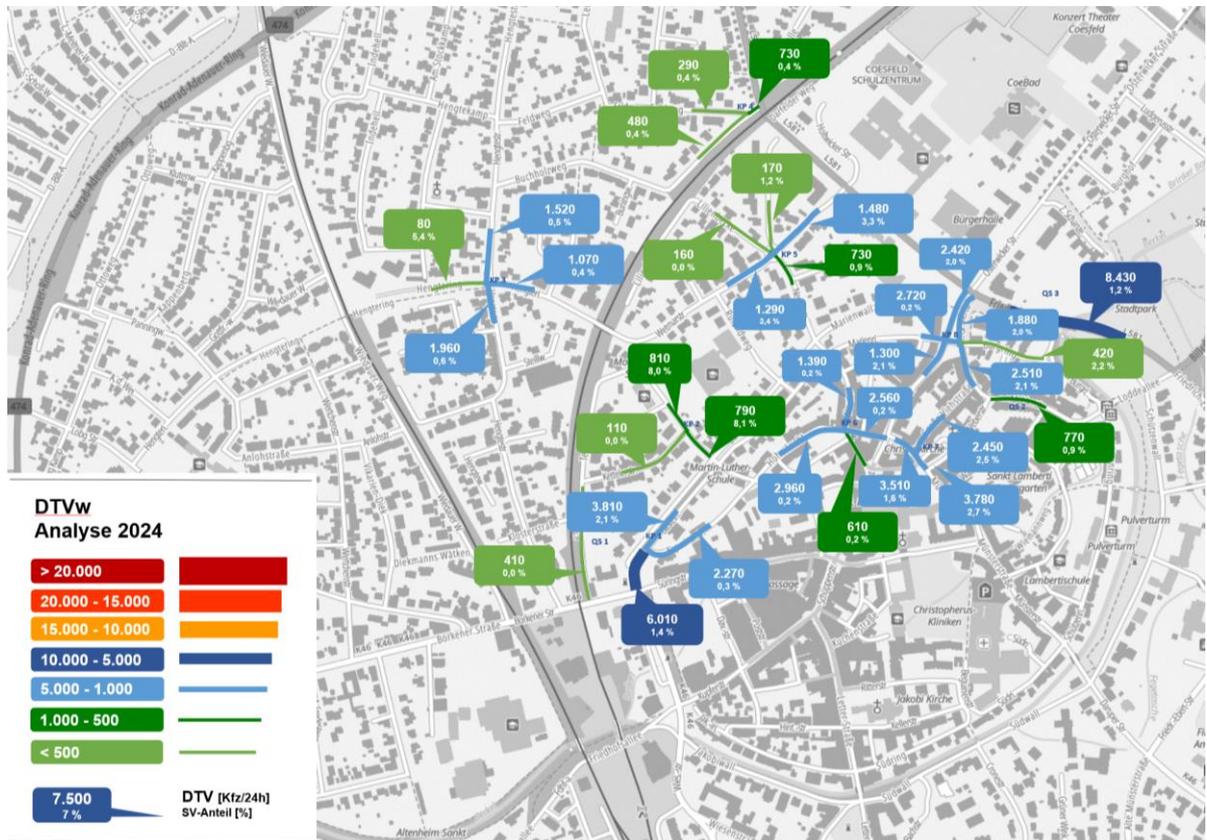


Abbildung 4 - DTVw-Analyse 2024 [2]

In Abbildung 4 (siehe auch Anhang) ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) in den untersuchten Straßenquerschnitten dargestellt. Der DTVw stellt im Vergleich zum DTV die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres, jedoch ohne Sonn- und Feiertage dar. Dadurch fällt die Verkehrsbelastung insgesamt im DTVw grundsätzlich höher und mit stärkerer Schwerverkehrsanteilen aus als im DTV.

Im Querschnitt 3 der L 581 Friedrich-Ebert-Straße liegt die werktägliche Verkehrsstärke bei rund 8.430 Kfz-Fahrten/24h und der Schwerverkehrsanteil bei 1,2 % (im Vergleich zum DTV 1,0%).

Am Knotenpunkt 1 umfasst der DTVw 5.610 Kfz-Fahrten/24h in südlicher Richtung der Basteistraße und in nordöstlicher Richtung der Basteistraße 3.550 Kfz-Fahrten/24h. Die Verkehrsmengen der Kapuzinerstraße belaufen sich auf 2.770 Kfz-Fahrten/24h.

Nördlich der Kapuzinerstraße wird die Hohe Lucht mit einer Verkehrsmenge von 2.960 Kfz-Fahrten/24h bei 0,2% SV-Anteil belastet. Der DTVw auf der Neustraße liegt bei 1.390 Kfz-Fahrten/24h nördlich und 610 Kfz-Fahrten/24h südlich des KP 6. Im Osten wurde für die Pumpengasse eine Verkehrsmenge von 2.560 Kfz-Fahrten/24h ermittelt.

Die Verkehrsmenge auf der Pumpengasse steigt weiter östlich am Knotenpunkt 7 auf 3.510 Kfz-Fahrten/24h an. In östlicher Richtung vom Knotenpunkt 7 weist die Münsterstraße eine werktägliche Verkehrsstärke von 3.780 Kfz-Fahrten/24h mit einem SV-Anteil von 2,5% auf. Die Große Viehstraße in nördlicher Richtung des KP 7 wird mit einer Verkehrsmenge von 2.450 Kfz-Fahrten/24h beansprucht.

Der Burgring am Knotenpunkt 8 weist eine werktägliche Verkehrsstärke von 420 Kfz-Fahrten/24h auf, der Marienring 2.720 Kfz-Fahrten/24h. Die werktägliche Verkehrsbelastung auf der Großen Viehstraße aus dem Süden kommend (Einbahnstraße) beträgt 2.510 Kfz-Fahrten/24h und verringert sich nördlich des KP 8 auf 1.880 Kfz-Fahrten/24h Richtung L581. Die Verkehrsmenge in entgegengesetzter Richtung (von Nord nach Süd) beträgt 2.420 Kfz-Fahrten/24h und sinkt südlich des KP 8 auf 1.300 Kfz-Fahrten/24h ab. Die Mühlenstraße, welche parallel zum Burgring verläuft, wird von 770 Kfz /24h befahren.

Am Kreisverkehr Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke steigt die Verkehrsbelastung der Lilienbecke (160 Kfz/24h) und des nördlichen Querschnitts der Neutorstraße (170 Kfz/24h) im Vergleich zum DTV um jeweils 10 Kfz-Fahrten/24h an. Die Wetmarstraße, welche die Hauptverkehrsstärke darstellt, wird mit einer werktägliche Verkehrsmenge von 1.480 Kfz-Fahrten/24h und einem SV-Anteil von 3,3% im Nordost, sowie mit 1.290 Kfz-Fahrten/24h und einem SV-Anteil von 3,4% in Südwest belastet.

Der Knotenpunkt Buchholzweg / Feldweg weist im Querschnitt des Feldwegs einen DTVw von 290 Kfz-Fahrten/24h und des Buchholzwegs südlich von 480 Kfz-Fahrten/24h. In nordöstlicher Richtung liegt die werktägliche Verkehrsbelastung bei 730 Kfz-Fahrten/24h.

Der Knotenpunkt Hengtering/Hengtestraße weist in westliche Richtung einen DTVw von 80 Kfz-Fahrten/24h auf. Die Verkehrsbelastung in östlicher Richtung liegt bei 1.070 Kfz-Fahrten/24h. Die Hengtestraße wird in nördlicher Richtung mit 1.520 Kfz-Fahrten/24h und in südlicher Richtung mit 1.960 Kfz-Fahrten/24h beansprucht.

Der DTVw für den Querschnitt des Teichwegs beträgt 390 Kfz-Fahrten/24h, während die Kettlerstraße lediglich mit 100 Kfz-Fahrten/24h belastet wird. Der Knotenpunkt 2 wird sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung der Seminarstraße mit einer Verkehrsmenge von rund 800 Kfz-Fahrten/24h belastet.

2.4. Radverkehrsbelastungen Analyse 2024

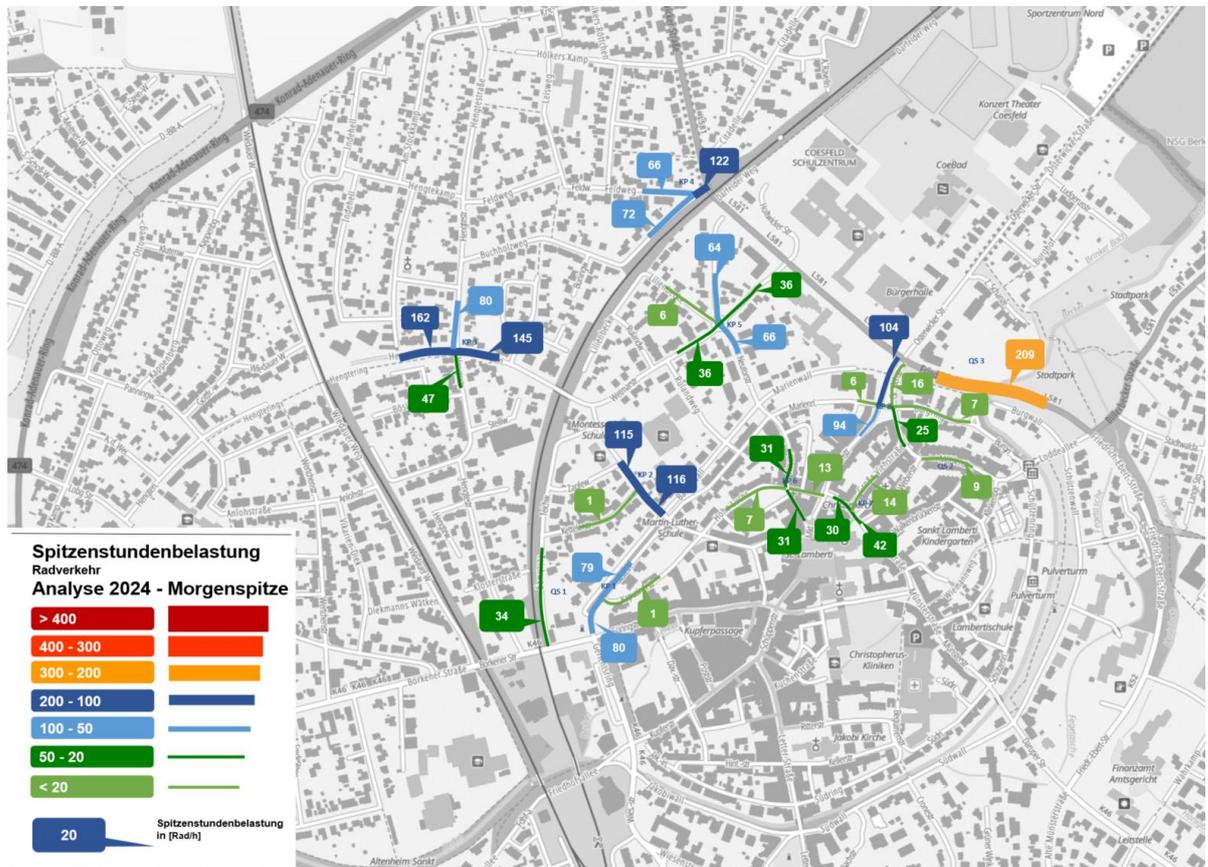


Abbildung 5 – Radverkehrsbelastung in der Morgenspitzenstunde – Analyse 2024 [2]

In Abbildung 5 sind die Radverkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde auf den untersuchten Straßenquerschnitte dargestellt. Es gilt zu beachten, dass die Morgenspitzenstunden sich aus der Gesamtbelastung (alle Fahrzeuge), nicht bloß aufgrund der Fahrräder ergeben. Die monomodalen Spitzenstunden können unter Umständen abweichen.

Im Rahmen der Untersuchung wurde im Querschnitt der Friedrich-Ebert-Straße die stärkste Radverkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet erfasst. Die Verkehrsbelastung liegt dort bei bis zu 209 Rad/h. Etwas geringere Verkehrsmengen weist der Querschnitt des Hengterings am Knotenpunkt 3 mit bis zu 162 Rad/h auf. Die angrenzenden Querschnitte der Straße Am Stockkamp werden südlich von KP 3 mit 47 Rad/h und nördlich des KP 3 mit 80 Rad/h beansprucht.

Am Knotenpunkt 1 liegt die Radverkehrsmenge bei 80 Rad/h auf dem südlichen Arm der Basteistraße und auf dem nördlichen Arm der Basteistraße bei 79 Rad/h.

Die Kapuzinerstraße führt zum KP 6 über die Hohe Lucht, welche eine Radverkehrsmenge von 7 Rad/h aufweist. Der Querschnitt der Neustraße wird mit einer Radverkehrsstärke von 31 Rad/h beansprucht.

Auf der Pumpengasse zwischen Kleine Viehstraße und Hohe Lucht wurde eine Verkehrsmenge von 13 Rad/h ermittelt. Vor dem KP 7 liegt die Radverkehrsbelastung auf der Pumpengasse durch zufließende Verkehre der Kleine Viehstraße 30 Rad/h leicht höher. Die Münsterstraße weist dort mit 42 Rad/h eine ähnliche Belastung auf. Auf der nördlich einmündenden Große Viehstraße liegt die

Radverkehrsstärke bei 14 Rad/h. Der DTV im Querschnitt 2 der Mühlenstraße östlich der Große Viehstraße weist 9 Rad/h auf.

Am Knotenpunkt 8 sind die Radverkehrsbeziehungen vergleichsweise diffus. Das hängt zum einen mit der bestehenden Einbahnstraßenregelung und zum anderen mit den insgesamt 6 Armen des Knoten zusammen. Die Große Viehstraße und die Kleine Viehstraße sind im Kfz-Verkehr als Einbahnstraßen ausgestaltet. Auf der Kleine Viehstraße ist der Radverkehr jedoch in beide Richtungen zugelassen und wird in Gegenrichtung zum Kfz-Verkehr auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Radverkehrsbelastung liegt in diesem Querschnitt bei 94 Rad/h. Nördlich der Einmündung Marienring ist ein Zweirichtungsradweg angelegt. Hier fließen zusätzlich zu den Radverkehren aus der südlichen Kleine Viehstraße noch Radverkehre aus der Große Viehstraße (östlich parallel zur Kleine Viehstraße). Hier wurden im Querschnitt 104 Radfahrende/h erfasst. Die Große Viehstraße führt südlich des Knotens 25 Radfahrende/h und nördlich dessen 16 Radfahrende/h.

Die Ost-West-Richtung ist klar untergeordnet. Auf dem östlichen Burgring wurden im Querschnitt 7 Radfahrende/h und auf dem westlichen Marienring 6 Radfahrende erfasst.

Im Kreisverkehr Wetmarstraße / Neutorstraße / Lilienbecke liegt die Radverkehrsbelastung der Querschnitte der Neutorstraße bei bis zu 64 Rad/h. Auf der Wetmarstraße beträgt die Radverkehrsmenge 36 Rad/h in der Morgenspitzenstunde. Am geringsten belastet ist der Querschnitt der Straße Lilienbecke mit 6 Rad/h.

Der Knotenpunkt Buchholzweg / Feldweg liegt weiter nördlich vom betrachteten Kreisverkehr KP 5. Die Radverkehrsmenge des Feldwegs in westlicher Richtung beträgt 66 Rad/h, während der Buchholzweg südwestlich eine Verkehrsstärke von 72 Rad/h aufweist. In nordöstlicher Richtung liegt die Verkehrsbelastung deutlich höher bei 122 Rad/h.

Südlich des Kreisverkehrs befindet sich der Knotenpunkt 2 Kettelerstraße / Seminarstraße. Der Querschnitt der Kettelerstraße wird von lediglich 1 Rad/h beansprucht. Im Querschnitt der Seminarstraße liegt die Radverkehrsbelastung deutlich höher und umfasst bis zu 116 Rad/h.

Der Teichweg befindet sich etwas weiter westlich vom betrachteten Knotenpunkt. Der Querschnitt des Teichwegs wird mit einer Verkehrsmenge von 38 Rad/h beansprucht.

3. Fazit

Die Stadt Coesfeld verfolgt seit Jahren das Ziel, die nachhaltige Mobilität zu fördern und den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Aufgrund des lediglich zu drei Vierteln geschlossenen Stadtrings werden die Bereiche der nordwestlichen Innenstadt und des angrenzenden Hengtegebietes mit nennenswerten Durchgangsverkehren belastet. Hier sollen zeitnah Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und zur Unterbindung dieser Verkehre umgesetzt werden. Um die Auswirkungen solcher Maßnahmen zu evaluieren, wurde die nts Ingenieurgesellschaft für eine Verkehrserhebung vor der Umsetzung 2024 und nach Umsetzung der Maßnahmen im Jahr 2025 beauftragt.

Zur Ermittlung der Analyse-Verkehrsbelastung für das Jahr 2024 wurde an acht Knotenpunkten und drei Querschnitten eine Verkehrszählung durchgeführt.

In der nordwestlichen Innenstadt liegen die Verkehrsbelastungen im Bereich zwischen 2.200 Kfz/24h und 3.780 Kfz/24h, bezogen auf alle Tage des Jahres. Die höchste Belastung wurde auf mit 3.780 Kfz/24h auf der Münsterstraße festgestellt. Hier ist auch der Schwerlastverkehrsanteil mit 2,7 % nennenswert, kann jedoch auf die Streckenführung verschiedener Buslinien über die Münsterstraße sowie die Kleine Viehstraße und die Große Viehstraße erklärt werden.

Im Hengtegebiet jenseits der Wallanlage liegen die Belastungen an den untersuchten Knotenpunkten in unterschiedlichen Höhen. Die höchsten Belastungen wurden auf der Hengtestraße (1.960 Kfz/24h), dem Hengtering (1.070 Kfz/24h) und der Wetmarstraße (1.290 – 1.480 Kfz/24h) ermittelt. Dies legt die Vermutung nahe, dass die Strecke vorzugsweise als Umfahrung für die Innenstadt zwischen L 581 im Norden und K46 Borkener Straße genutzt wird.

Die stärksten Radverkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde sind auf dem Hengtering mit bis zu 162 Rad/h und der Münsterstraße mit 209 Rad/h zu verzeichnen.

Der zweite Teil der Untersuchung wird nach Umsetzung von verkehrlenkenden Maßnahmen in den betroffenen Bereichen im Jahr 2025 durchgeführt und die Auswirkungen auf die Belastungen evaluieren.

Münster, 20.02.2025

4. Abkürzungsverzeichnis

a	=	Auslastungsgrad
b _{So}	=	Sonntagsfaktor
C, q _{max}	=	Kapazität [Verkehrselement / Zeiteinheit]
DTV	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres, [Kfz/24h]
DTV _w	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen, [Kfz/24h]
f	=	Zunahmefaktor der Fahrleistungen
FSA	=	Fußgängerschutzanlage
k	=	Verkehrsdichte [Verkehrselement / Wegeinheit]
Fz	=	Fahrzeuge
Kfz	=	Kraftfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)
KP	=	Knotenpunkt
LSA	=	Lichtsignalanlage
Lkw	=	Lastkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
M _t	=	maßgebende Verkehrsstärke tags (im Zeitraum von 06:00 – 22:00 Uhr); [Kfz/h]
M _n	=	maßgebende Verkehrsstärke nachts (im Zeitraum von 22:00 – 06:00 Uhr); [Kfz/h]
MS	=	Morgenspitze
AS	=	Abendspitze
Pkw	=	Personenkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
p _t	=	Schwerverkehrsanteil tags (Zeitraum: 06:00 – 22:00 Uhr), [%]
p _n	=	Schwerverkehrsanteil nachts (Zeitraum: 22:00 – 06:00 Uhr), [%]
q	=	Verkehrsstärke [Verkehrselement / Zeiteinheit]
q _B	=	Bemessungsverkehrsstärke [Kfz/h]
q _z	=	Tagesverkehr des Zähltages [Kfz/24h]
q _{Zul}	=	zulässige Verkehrsstärke für die Qualitätsstufe; [Verkehrselement / Zeiteinheit]
QSV	=	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SV	=	Schwerverkehrsfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)
w	=	mittlere Wartezeit [Zeiteinheit]
W	=	Index für alle Werktage (Mo – Sa) außerhalb der Schulferien des betreffenden Landes

5. Literaturverzeichnis

- [1] nts Ingenieurgesellschaft mbH / USP GmbH / Simple GmbH, Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld, Münster, 2021.
- [2] Land NRW, „Datenlizenz Deutschland - Version 2.0 (<https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>)“, 2022. [Online]. Available: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>.