



Öffentliche Beschlussvorlage

an den Rat

Vorl.-Nr.: 93/2002
Fachbereich: Planung, Bauordnung, Verkehr
Produktnummer: 60.01.03
Datum: 10.04.2002
Gez.: Thomas Backes

Unterschrift Dezernent

15.05.02	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen				
Top:	Einst.:	J:	N:	E:	Bemerkung:

16.05.02	Rat				
Top:	Einst.:	J:	N:	E:	Bemerkung:

Betreff

Weiterführung des „Inneren Ringes“ zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße

Beschlussvorschlag (1)

Der Rat der Stadt Coesfeld empfiehlt dem Kreis Coesfeld, das am 24.07.1996 eingeleitete Planfeststellungsverfahren zur Weiterführung des innerstädtischen Ringes zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße einzustellen.

Beschlussvorschlag (2)

Im Jahr 2003 soll - vorbehaltlich der Entscheidungen des Rates zum Haushaltsplan 2003 - ein Auftrag zur Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes für die Stadt Coesfeld auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen und der zukünftigen Stadtentwicklung vergeben werden. Die Verwaltung wird beauftragt, erforderlichen Haushaltsmittel im Haushaltsentwurf vorzusehen.

Begründung:

zu 1

Im Rahmen der Neuordnung der Coesfelder Innenstadt wurde in den 70er und 80er Jahren die zukünftige Verkehrskonzeption umfassend und ausführlich diskutiert. Die Neuordnung des Verkehrssystems war bei der Gesamtplanung ein entscheidender Faktor, da die Innenstadt in Gefahr geriet, ihrer Bedeutung als multifunktionales Stadtzentrum mit hoher Erlebens- und Lebensqualität nicht mehr gerecht zu werden. Die historischen, engen Straßenräume waren

den steigenden Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs nicht mehr gewachsen. Bereits in den 70-er Jahren wurden zur Lösungsfindung umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und Planungskonzeptionen erarbeitet.

Nach jahrelangen Diskussionen hat sich der Rat der Stadt Coesfeld für eine Lösung ausgesprochen, die bis heute zum großen Teil bereits verwirklicht wurde. Hierzu gehören insbesondere die südlich gelegene Umgehungsstraße (B 525), die westlich gelegene Entlastungsstraße B 474 (Konrad-Adenauer Ring) sowie der innere Ring zwischen Viehtor und Borkener Straße. Zum städtebaulichen Gesamtkonzept gehörte bereits bei den damaligen Ratsentscheidungen das westliche Teilstück des innerstädtischen Ringes zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße.

Im Jahr 1984 wurde durch das Planungsbüro Dipl.-Ing. Gerhard Hinterleitner ein Generalverkehrsplan für das Stadtgebiet Coesfeld aufgestellt. Ziel war es, das damalige Verkehrskonzept zu analysieren und die weitere verkehrsmäßige Entwicklung aufzuzeigen. Die Untersuchungen zeigten, dass das damals bestehende Straßennetz nicht geeignet war, das gestiegene Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Um eine Lösung zu finden, die das innerstädtische Straßennetz optimal entlastet, wurden im Generalverkehrsplan mehrere Planungs- und Prognosevarianten durchgespielt. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Schließung des innerstädtischen Ringes unbedingt erforderlich ist, um die Verkehre des radial ausgerichteten Straßennetzes außerhalb der Wallanlagen aufzunehmen und direkt zu den Zielpunkten zu führen.

Um das fehlende westliche Teilstück zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße fertigstellen zu können, wurde am 24.07.1996 durch den Kreis Coesfeld das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Trassenführung des inneren Ringes in diesem Planfeststellungsverfahren bot sich durch die Rückbauabsichten der Deutschen Bahn AG an. Der Betrieb auf der Strecke Coesfeld - Rheine wurde eingestellt, so dass die frei werdende Trasse für die Teilstrecke des innerstädtischen Ringes genutzt werden kann. In der Zeit vom 09.09.1996 bis 08.10.1996 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach §73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG NW zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Nach Abschluss der Auslegungen gingen bei der Stadt Coesfeld sowie bei der Bezirksregierung als Anhörungsbehörde zahlreiche Einwendungen gegen die Planungen ein. In den im Anschluss an die Auslegung stattgefundenen Gesprächen zwischen der Stadt Coesfeld, dem Kreis Coesfeld sowie der Anhörungsbehörde kristallisierten sich in der Einschätzung der vorgebrachten Einwendungen und der zugrunde liegenden Planunterlagen insbesondere folgende kritische Punkte heraus:

- Der Prognosezeitraum des Verkehrsgutachtens reichte nicht ausreichend weit in die Zukunft.
- Die Baulastträgerschaft des Kreises wurde angezweifelt. Aus den Unterlagen ging nicht eindeutig genug hervor, dass die geplante Straße die Eigenschaften einer Kreisstraße aufweist.
- Die zu erwartende Ausweitung des Schienenverkehrs insbesondere auf der Strecke Coesfeld - Münster war in den Planunterlagen nicht genügend berücksichtigt.
- Im Laufe des Verfahrens waren Lärmschutzrichtlinien geändert worden. Eine entsprechende Überarbeitung des Lärmschutzgutachtens wurde erforderlich.

Im März 1998 erhielt das Ingenieurbüro INGENIEURPLANUNG aus Wallenhorst den Auftrag, die Frage der Baulastträgerschaft gutachterlich zu klären sowie eine aktuelle Verkehrsuntersuchung zur Weiterführung des inneren Ringes auf der Grundlage des Generalverkehrsplanes von 1984 durchzuführen. Im Juli 1998 wurden zur Berücksichtigung der berechtigten Einwendungen weitere Unterlagen zur "Planänderung und Ergänzung" erstellt. Diese enthielten auch den unter Beachtung der aktuellen Richtlinien geänderten "Lärmtechnischen Entwurf" der Ingenieurgesellschaft NTS aus Münster, der auch zusätzliche Zugfolgen auf der Strecke Coesfeld – Münster berücksichtigte.

Am 26.01.2000 schließlich wurde die Verkehrsuntersuchung zur Weiterführung des inneren Ringes durch INGENIEURPLANUNG fertiggestellt. In dieser Untersuchung fand zunächst eine Eichung der Prognosewerte des Generalverkehrsplanes für 1995 mit Hilfe aktueller, stichprobenartiger Zählwerte auf das Jahr 1999 statt. Nach erfolgter Eichung wurde für den Prognosehorizont 2015 die Entwicklung der Verkehrsmengen berechnet. Die resultierende Verkehrsmenge wurde anschließend sowohl auf das Prognose-Nullnetz (unverändertes Straßennetz für das Jahr 2015) als auch auf den Planfall "Schließung innerer Ring" umgelegt und die resultierende Verkehrsqualität bewertet.

Im übrigen stellt das Gutachten fest, dass auch das letzte Teilstück des inneren Ringes alle Eigenschaften einer Kreisstraße aufweist. Schließlich übernahm der Kreis Coesfeld auf Grundlage dieses Gutachtens am 05.04.2000 durch einen Beschluss des Kreistages endgültig die Straßenbaulast für die Weiterführung des innerstädtischen Ringes. Dies war gleichzeitig die Voraussetzung dafür, dass der Kreis das Planfeststellungsverfahren weiter betreiben konnte.

Nachdem die notwendigen Unterlagen vorlagen und das weitere Verfahren zur Planfeststellung mit der Bezirksregierung abgestimmt war, wurden Pläne der Bahn AG bekannt, den Schienenverkehr sowohl auf der Strecke Coesfeld - Münster als auch auf der Strecke Coesfeld - Gronau weiter auszubauen. In Gesprächen mit der Bahn wurden Forderungen laut, zusätzliche Bahnübergänge und lichtzeichengeregelte (Straßen-)Knotenpunkte mit Hilfe von BÜSTRA - Anlagen abhängig von einander gemeinsam zu steuern, was im Regelfall eine Verlängerung der Schließzeiten zur Folge gehabt hätte. In Abstimmung mit der Bezirksregierung wurde entschieden, vor Weiterführung des Verfahrens die Leistungsfähigkeit der signalisierten Knotenpunkte in einem weiteren Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung der nunmehr geänderten Randbedingungen untersuchen zu lassen.

Im April 2002 hat das Ingenieurbüro INGENIEURPLANUNG die Verkehrsuntersuchung abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden auf einer gemeinsamen Veranstaltung des Ausschusses für Bauen, Vermessung, Landschaft und Umwelt des Kreises sowie des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen der Stadt Coesfeld vorgestellt. Für die zwei untersuchten Varianten zur Schließung des innerstädtischen Ringes kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Schließung des Ringes aus verkehrstechnischer Sicht nach dem derzeitigen Stand der Planung (gem. Planfeststellungsunterlagen) nicht zu empfehlen ist. In der Simulation dieser Varianten treten Staus auf, die innerhalb der Simulation nicht abgebaut werden. Insbesondere für die Zufahrten Wiesenstraße, Borkener Straße und Basteiring sind keine akzeptablen Leistungsfähigkeiten zu erreichen. Zusätzlich wurde eine dritte Variante mit leicht modifiziertem Ist-Zustand ohne Schließung des Ringes untersucht. Die Funktionsfähigkeit dieser Variante zeigt, dass ohne Realisierung der Schließung des Ringes mittelfristig kein Zusammenbruch des Kfz-Verkehres im innerstädtischen Bereich zu erwarten ist. Die Modifikationen der einzelnen Varianten gegenüber dem jetzigen Zustand sind in der Verkehrsuntersuchung detailliert beschrieben. Eine Kopie der Untersuchung liegt diesem Beschlussvorschlag als Anlage bei.

Die Gründe für die mangelhafte Verkehrsqualität im untersuchten Gebiet ist eindeutig in dem starken Eingriff in den Verkehrsfluss durch die Bahn zu finden. Die Zahl der Zugdurchfahrten hat sich seit dem Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens stark erhöht. Als das Verfahren eingeleitet wurde, gab es Überlegungen von Seiten der Bahn, den Verkehr auf der Strecke Coesfeld - Gronau komplett einzustellen. Heute gibt es am Bahnübergang Borkener Straße fünf Durchfahrten innerhalb einer Stunde. Das größte Problem stellen hier die drei Durchfahrten innerhalb von fünf Minuten um die volle Stunde dar (z.B. 16:58/17:01/17:03 Uhr). Eine Verkürzung der Schließzeiten durch Bündelung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten ist nach Auskunft der DB Netz AG nicht möglich. Als Gründe wurden insbesondere die Anbindung an den Fernverkehr in den Knoten Dortmund und Münster, die enge Verknüpfung mit der Strecke Gronau - Enschede, die Eingleisigkeit beider Strecken, die festen Taktlagen auf beiden Strecken und fehlende Fahrzeitreserven zwischen den Kreuzungsbahnhöfen genannt. Um die Folgen des Bahneingriffes zu untersuchen, wurden alle drei Varianten auch ohne diesen Ein-

griff simuliert. In diesen Fällen wird ein sehr guter bis befriedigender Verkehrsablauf erreicht. An den wenigen problematischen Stellen ist eine zumindest ausreichende Verkehrsqualität durch eine optimierte Schaltung der Lichtsignalanlagen möglich. Somit wird deutlich, dass die Funktionsfähigkeit des untersuchten Netzausschnittes im Wesentlichen vom Eingriff der Bahn abhängig ist.

zu 2

Das Verkehrsgutachten nennt vier Lösungsansätze, mit denen das Vorhaben Schließung innerstädtischer Ring in Zukunft realisiert werden kann:

- Südliche Fortführung des inneren Ringes, um eine Überlagerung der Verkehrsströme auf der Borkener Straße zwischen Ring (IV.BA) und Gerichtsring, wie sie sich in der Simulation gem. Planfeststellung IV.BA darstellt, zu umgehen.
- Südliche Fortführung des inneren Ringes bis zur Wiesenstraße inkl. Bahnunterführung an der Borkener Straße.
- Straßenunterführung für Borkener Straße und Friedhofsallee durch die Bahntrasse Coesfeld-Münster, Szenario: Durchführung IV.BA innerer Ring, alternativ auch mit Fortführung innerer Ring bis zur Wiesenstraße.
- Vierstreifiger Ausbau des Gerichtsrings sowie der Knotenpunktzufahrten innerer Ring, Basteiring und Wiesenstraße.

Realistisch betrachtet kommt nur die erste sowie die letzte Variante in Betracht, da der Bau einer Bahnüber- bzw. -unterführung mittelfristig nicht realisierbar ist.

Die Entscheidung, ob der innerstädtische Ring trotz der zu erwartenden hohen Baukosten geschlossen werden soll, und wenn, welcher Lösungsansatz weiter verfolgt werden soll, kann nur auf der Grundlage eines neuen Generalverkehrsplanes getroffen werden. Dieser ist auch für den Fall nötig, dass der Ring nicht geschlossen wird, um verkehrlenkende Maßnahmen zur Entlastung der nord-westlichen Innenstadt zu entwickeln. Zur Erstellung des Verkehrsplanes ist zunächst die tatsächliche aktuelle Verkehrsbelastung (zumindest) im innerstädtischen Bereich zu ermitteln. Im Rahmen der Entwicklung des Generalverkehrsplanes können dann die verschiedenen Varianten simuliert und bewertet werden. Die Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der von INGENIEURPLANUNG prognostizierten Verkehrszahlen ist nach Auskunft der Bezirksregierung nicht möglich, da seinerzeit lediglich die Werte des Generalverkehrsplanes von 1984 mit Hilfe von stichprobenartigen Vergleichszählungen geeicht und anschließend hochgerechnet wurden. Notwendig sind jedoch Prognosewerte auf Grundlage aktueller Zählungen für alle Verkehrsströme.

Anlage:

Schlussbericht: IV. BA Innerer Ring, Verkehrsuntersuchung „Leistungsfähigkeit der signalisierten Knotenpunkte“