

AG 1:

Teilnehmer

Lothar Bondzio	BBW GmbH
Klaus Dammers	Kreis Coesfeld
Uwe Dickmanns	Stadt Coesfeld
Udo Drees	Kreis Coesfeld
Peter Klostermann	Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner, Arbeitskreis Wirtschaft
Uwe Manteuffel	Stadt Coesfeld – FB 60
Thomas Mühlenkamp	Stadt Coesfeld – FB 60
Heinz Öhmann	Stadt Coesfeld
Hermann Richter	DJK Eintracht Coesfeld VBRS e.V.
Sybille Schall	FDP-Fraktion
Hermann-Josef Vogt	VCD-Kreisverband Coesfeld

Diskussionsergebnisse

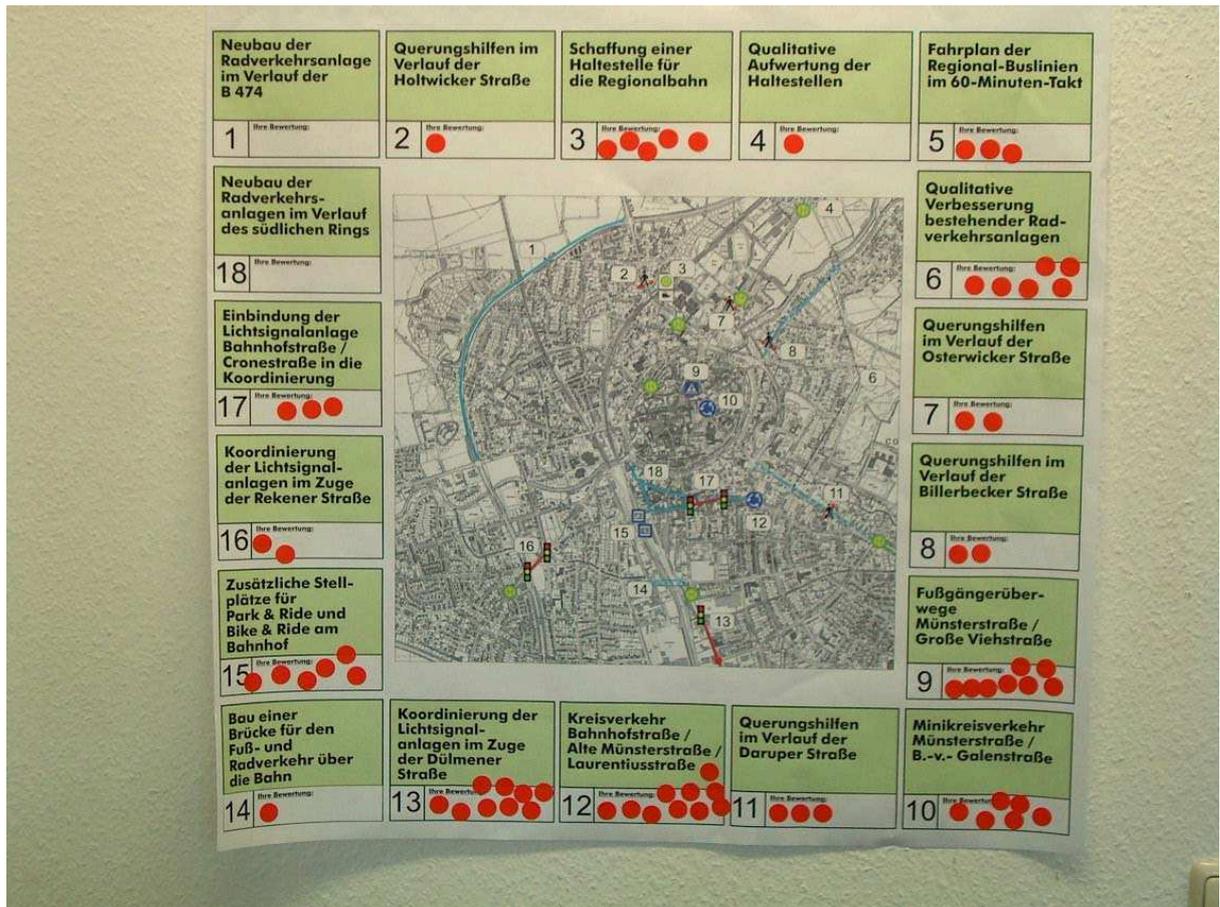
Maßnahmenkonzept Teil I: Punktuelle Maßnahmen

- Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Wesentlichen unterstützt. Dabei zeigt sich eine deutliche Rangfolge in der Dringlichkeit der Maßnahmen.
- Hinsichtlich der baulichen Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr findet insbesondere der vorgeschlagene Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße nachdrückliche Zustimmung. Der Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Münsterstraße / Berhard-von-Galen-Straße wird zwar überwiegend positiv beurteilt, doch wird der Umbau als weniger dringend eingestuft.
- Bei den signaltechnischen Maßnahmen wird insbesondere die Notwendigkeit der Überarbeitung der Koordinierung im Zuge der Dülmener Straße hervor gehoben. Eine mögliche Koordinierung zwischen den Signalanlagen im Zuge der Rekener Straße sowie im Zuge der Bahnhofstraße wird dem gegenüber als weniger wichtig eingestuft.
- Die Schaffung zusätzlicher Park&Ride-Stellplätze sowie hochwertiger Bike & Ride-Stellplätze am Bahnhof wird als weitere wichtige Maßnahme eingestuft.
- Hinsichtlich der Radverkehrsanlagen wird insbesondere die qualitative Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Daruper Straße und der Billerbecker Straße hervorgehoben.

- Eine Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer wird insbesondere im Verlauf der Münsterstraße für notwendig gehalten. Bei den Querungsstellen im Zuge der Radialstraßen erhält die Daruper Straße die höchste Priorität.
- Bei den Maßnahmen im öffentlichen Verkehr wird insbesondere die Notwendigkeit eines weiteren Haltepunktes der Regionalbahn am Schulzentrum hervorgehoben. Die qualitative Aufwertung der bestehenden Haltestellen wird hingegen als weniger wichtig angesehen.

Die Rangfolge der Maßnahmen ergibt sich aus der jeweiligen Punktezahl:

- | | |
|---|-----------|
| • Kreisverkehr Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße | 10 Punkte |
| • Koordinierung der Lichtsignalanlage im Zuge der Dülmener Straße | 9 Punkte |
| • Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) am Knotenpunkt Münsterstraße / Große Viehstraße | 8 Punkte |
| • Qualitative Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Daruper Straße und der Billerbecker Straße | 6 Punkte |
| • Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Münsterstraße / B.-v.-Galen-Straße | 6 Punkte |
| • Zusätzliche Park&Ride sowie Bike&Ride-Stellplätze am Bahnhof | 6 Punkte |
| • Schaffung eines weiteren Haltepunktes (Schulzentrum) für die Regionalbahn | 5 Punkte |
| • Taktverdichtung der Regionalbuslinien auf 60-Minuten-Takt | 3 Punkte |
| • Einbindung der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße / Cronestraße in die Koordinierung | 3 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Daruper Straße | 3 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Osterwicker Straße | 2 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Billerbecker Straße | 2 Punkte |
| • Koordinierung der Lichtsignalanlage im Zuge der Rekener Straße Straße | 2 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Holtwicker Straße | 1 Punkt |
| • Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahnanlagen | 1 Punkt |
| • Qualitative Aufwertung der Bushaltestellen | 1 Punkt |
| • Neubau von Radverkehrsanlagen im Verlauf des südlichen Rings (Bahnhofstraße, Sökelandstraße, Wiesenstraße) | 0 Punkte |
| • Neubau von Radverkehrsanlagen im Verlauf des Konrad-Adenauer-Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße | 0 Punkte |



Der Vorschlag des Büros BBW innerhalb der Innenstadt bei der Anlage von Querungsstellen für Fußgänger überwiegt auf Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zurückzugreifen und auf den Radialstraßen in erster Linie Mittelinseln einzusetzen wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Einrichtung von Mittelinseln in Abhängigkeit von der baulichen Situation vor Ort ggf. zu deutlich höheren Baukosten führt.

Maßnahmenkonzept Teil II: Konzept westliche Innenstadt

- Die Variante 1 sieht die Schließung des Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße vor. Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten werden dieser Variante jedoch keine Realisierungschancen eingeräumt. Von einzelnen Teilnehmern wird die Ansicht vertreten, dass man sich in Coesfeld endgültig von dieser kostenaufwendigen Maßnahme verabschieden sollte.
- Die Variante 2 (Optimierung der Signalsteuerungen im Zuge des Gerichtsrings unter Auflösung der separaten Fußgängerphase) stellt zwar eine besonders kostengünstige Maßnahme dar, löst jedoch nicht das Kapazitätsproblem im Zuge des südlichen Rings. Hier muss mit einer Verdrängung des Verkehrs ins nachrangige Netz gerechnet werden. Darüber hinaus schafft diese Variante zusätzliche Sicherheitsprobleme für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des Gerichtsrings. Das Problem des hohen Durchgangsverkehrsanteils im Bereich der nordwestlichen Innenstadt wird nicht gelöst. Diese Variante wird von allen Teilnehmern abgelehnt.
- Die Variante 3 sieht eine Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr vor. Darüber hinaus erfolgt eine Optimierung der Signalanlagen im Zuge des Gerichtsrings bei Beibehaltung der separaten Signalphase für Fußgänger. Mit dieser Variante wird das Kapazitätsproblem im Zuge des Gerichtsrings entschärft. Im Bereich der südlichen Innenstadt werden sich die Kapazitätsprobleme jedoch weiter verschärfen. Da hierdurch weitergehende Verdrängungen des Verkehrs ins nachgeordnete Netz zu erwarten sind, findet auch diese Variante keine Zustimmung.
- Die Variante 4 sieht zusätzlich zur Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr und zur Optimierung der Signalanlagen im Zuge des Gerichtsrings den Ausbau der Ladestraße zwischen der Grimpingstraße und der Sökelandstraße vor. Durch diese zusätzliche Maßnahme wird die Verkehrssituation im südlichen Innenstadtbereich deutlich entlastet und das Kapazitätsproblem beseitigt. Diese Maßnahme wird von den meisten Teilnehmern befürwortet.
- Insgesamt findet die Variante 4 die größte Zustimmung. Aufgrund der deutlich besseren Realisierungschancen soll diese Variante weiter verfolgt werden. Dennoch sollte die Variante 1 nicht vollständig verworfen werden. Um eine künftige Realisierung nicht zu erschweren sollten die städtischen Grundstücke im Trassenverlauf nicht veräußert werden.

AG 2:

Teilnehmer

Klaus Aufenanger	ADFC-Ortsgruppe Coesfeld
Thomas Backes	Stadt Coesfeld
Hans-Theo Bükler	Pro Coesfeld e.V.
Hagen Freund	Caritasverband für den Kreis Coesfeld e.V.
Erwin Güldenhöven	CDU-Fraktion (Vertreter von Herrn Frieling)
Wolfgang Kraska	FDP-Fraktion
Holger Ludorf	Stadt Coesfeld – FB 60
Raymund Mayer	Seniorennetzwerk Coesfeld e.V.
Alexander Sillus	BBW GmbH
Wolfgang Skornitzke	Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Helmut Sunderhaus	Stadtmarketing Verein Coesfeld & Partner

Diskussionsergebnisse

Maßnahmenkonzept Teil I: Punktuelle Maßnahmen

- Die vorgeschlagenen Maßnahmen finden im Großen und Ganzen Anklang. Es werden aber auch eine Reihe eigener Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis gemacht. Insgesamt wird eine deutliche Rangfolge in der Dringlichkeit der Maßnahmen deutlich.
- Hinsichtlich der baulichen Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr finden Kreisverkehre große Zustimmung. Besonders die Kreisverkehre Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße (Anregung aus dem Teilnehmerkreis) und der vorgeschlagene Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße werden sehr positiv gesehen. Hierbei spielt die bessere Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Rolle. Der Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Münsterstraße / Bernhard-von-Galen-Straße wird zwar überwiegend positiv beurteilt, stößt bei einigen Teilnehmern jedoch in Bezug auf die straßenverkehrsrechtlich konforme Nutzung durch die Kraftfahrer auf gewisse Skepsis.
- Bei den signaltechnischen Maßnahmen wird zum einen die Notwendigkeit der Überarbeitung der Koordinierung im Zuge der Dülmener Straße hervor gehoben, zum anderen auf die für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer nicht optimale Situation am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße (Anregung aus dem Teilnehmerkreis) hingewiesen. Eine mögliche Koordinierung zwischen den Signalanlagen im Zuge der Rekener Straße sowie im Zuge der Bahnhofstraße wird dem gegenüber als weniger wichtig eingestuft.

- Die Schaffung zusätzlicher Park&Ride-Stellplätze sowie hochwertiger Bike&Ride-Stellplätze am Bahnhof wird als weitere wichtige Maßnahme eingestuft.
- Hinsichtlich der Radverkehrsanlagen wird insbesondere die bessere Anbindung des Bahnhofs an die Dülmener Straße (Anregung aus dem Teilnehmerkreis) sowie die Anlage von entsprechenden Radverkehrsanlagen im Verlauf des südlichen Rings für wichtig erachtet.
- Eine Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer wird im Verlauf der Münsterstraße für sinnvoll gehalten. Bei den sonstigen Querungsstellen werden die Daruper Straße, die Reiningstraße (Anregung aus dem Teilnehmerkreis) und die Brücke über die Bahn genannt.
- Bei den Maßnahmen im öffentlichen Verkehr wird insbesondere die Notwendigkeit eines weiteren Haltepunktes der Regionalbahn am Schulzentrum hervorgehoben. Die qualitative Aufwertung der bestehenden Haltestellen wird hingegen als weniger wichtig angesehen.

Die Rangfolge der Maßnahmen ergibt sich aus der jeweiligen Punktezahl:

- | | |
|--|-----------|
| • Kreisverkehr Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße | 10 Punkte |
| • Kreisverkehr Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße | 8 Punkte |
| • Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Münsterstraße / B.-v.-Galen-Straße | 6 Punkte |
| • Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Dülmener Straße | 6 Punkte |
| • Entfernung eines Abbiegefahrstreifens am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße | 5 Punkte |
| • Koordinierung der Lichtsignalanlage im Zuge der Dülmener Straße | 5 Punkte |
| • Zusätzliche Park&Ride sowie Bike&Ride-Stellplätze am Bahnhof | 5 Punkte |
| • Neubau von Radverkehrsanlagen im Verlauf des südlichen Rings (Bahnhofstraße, Sökelandstraße, Wiesenstraße) | 5 Punkte |
| • Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) am Knotenpunkt Münsterstraße / Große Viehstraße | 5 Punkte |
| • Schaffung eines weiteren Haltepunktes (Schulzentrum) für die Regionalbahn | 5 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Daruper Straße | 4 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Reiningstraße | 4 Punkte |
| • Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahnanlagen | 4 Punkte |
| • Koordinierung der Lichtsignalanlage im Zuge der Rekener Straße | 3 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Osterwicker Straße | 3 Punkte |
| • Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Holtwicker Straße | 2 Punkte |
| • Qualitative Aufwertung der Bushaltestellen | 2 Punkte |

- Qualitative Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Daruper Straße und der Billerbecker Straße 2 Punkte
- Einbindung der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße / Cronestraße in die Koordinierung 2 Punkte
- Taktverdichtung der Regionalbuslinien auf 60-Minuten-Takt 1 Punkt
- Neubau von Radverkehrsanlagen im Verlauf des Konrad-Adenauer-Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße 1 Punkt
- Anlage von Querungshilfen im Verlauf der Billerbecker Straße 0 Punkte

Dem Vorschlag des Büros BBW, innerhalb der Innenstadt bei der Anlage von Querungsstellen für Fußgänger überwiegend auf Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zurückzugreifen und auf den Radialstraßen in erster Linie Mittelinseln einzusetzen, wird grundsätzlich zugestimmt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Einrichtung von Mittelinseln in Abhängigkeit von der baulichen Situation vor Ort ggf. zu deutlich höheren Baukosten führt bzw. aus Gründen der Flächenverfügbarkeit (z.B. wegen Baumbestandes) nicht möglich ist. Die Teilnehmer plädieren in diesen Fällen für eine Prüfung im Einzelfall, ob nicht die Anlage eines Fußgängerüberweges gegenüber dem Belassen der bestehenden Situation eine sinnvolle Alternative sein kann..

Maßnahmenkonzept Teil II: Konzept westliche Innenstadt

- Die Variante 1 sieht die Schließung des Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße vor. Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten werden dieser Variante jedoch allenfalls sehr langfristig Realisierungschancen eingeräumt. Endgültig auf diese Maßnahme verzichten möchte die Mehrheit der Teilnehmer allerdings nicht.
- Die Variante 2 (Optimierung der Signalsteuerungen im Zuge des Gerichtsrings unter Auflösung der separaten Fußgängerphase) stellt zwar eine besonders kostengünstige Maßnahme dar, löst jedoch nicht das Kapazitätsproblem im Zuge des südlichen Rings. Hier muss mit einer Verdrängung des Verkehrs ins nachrangige Netz gerechnet werden. Darüber hinaus schafft diese Variante zusätzliche Sicherheitsprobleme für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des Gerichtsrings. Das Problem des hohen Durchgangsverkehrsanteils im Bereich der nordwestlichen Innenstadt wird nicht gelöst. Diese Variante wird von allen Teilnehmern abgelehnt.
- Die Variante 3 sieht eine Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr vor. Darüber hinaus erfolgt eine Optimierung der Signalanlagen im Zuge des Gerichtsrings bei Beibehaltung der separaten Signalphase für Fußgänger. Mit dieser Variante wird das Kapazitätsproblem im Zuge des Gerichtsrings entschärft. Im Bereich der südlichen Innenstadt werden sich die Kapazitätsprobleme jedoch weiter verschärfen. Die Teilnehmer können sich vorstellen, diese Variante als Zwischenstufe zu Variante 4 zu betrachten, wenn sichergestellt ist, dass vor Eintreffen der prognostizierten Verkehrszuwächse (und damit der Verdrängung des Verkehrs im südlichen Innenstadtbereich) die Variante 4 verwirklicht wird.
- Die Variante 4 sieht zusätzlich zur Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr und zur Optimierung der Signalanlagen im Zuge des Gerichtsrings den Ausbau der Ladestraße zwischen der Grimpingstraße und der Sökelandstraße vor. Durch diese zusätzliche Maßnahme wird die Verkehrssituation im südlichen Innenstadtbereich deutlich entlastet und das Kapazitätsproblem beseitigt. Diese Maßnahme wird von den meisten Teilnehmern befürwortet. Bezüglich der Anbindung der Ladestraße an die Dülmener Straße werden neben der vorgeschlagenen Stellen in Höhe der Grimpingstraße auch die Straße Am Kupferhammer und der Druffels Weg genannt.
- Insgesamt findet die Variante 4 die größte Zustimmung. Aufgrund der deutlich besseren Realisierungschancen soll diese Variante weiter verfolgt werden. Variante 3 ist als Vorstufe zu Variante 4 denkbar, falls hierbei durch die zeitliche Abfolge der Varianten die Verdrängungseffekte im südliche Innenstadtbereich ausgeschlossen werden können. Die Variante 1 sollte nicht vollständig verworfen werden.