



Verkehrsuntersuchung Reiningstraße in Coesfeld

im Auftrag der Stadt Coesfeld

Schlussbericht

September 2007

Dr.-Ing. L. Bondzio
Dipl.-Ing. A. Sillus
Dipl.-Ing. (FH) A. Thome

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

6. Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Die Stadt Coesfeld möchte die Reiningstraße vom Verkehr entlasten. Die Reiningstraße sowie die Straße Haugen Kamp sollen zu einer Tempo 30-Zone umgewidmet werden. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung waren geeignete Maßnahmen zur baulichen Umgestaltung der Reiningstraße zu entwickeln und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen zu quantifizieren.

Es wurden die drei folgenden Umgestaltungsvarianten entwickelt:

Variante 1:

Diese Variante sieht eine Tempo 30-Regelung verbunden mit einer baulichen Umgestaltung für den gesamten Abschnitt der Reiningstraße zwischen Friedhofsallee und Borkener Straße vor. Es kommen unterschiedliche Maßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Anwendung:

- Alternierendes Parken im gesamten Abschnitt der Reiningstraße
- Aufpflasterung der Knotenpunktbereiche
- Punktuelle Einengungen
- Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Reiningstraße / Haugen Kamp
- Aufpflasterung der Knotenpunktbereiche in Verbindung mit der Regelung „Rechts vor Links“

Die Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer wird durch die folgenden Maßnahmen erreicht:

- Sicherung der Radwegequerung des Anna-Katharina-Emmerick-Radweges
- Verbreiterung des Gehwegbereichs südlich der Einmündung Am Fredesteen
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr
- Gesicherte Überleitung der Radwege auf die Fahrbahn

Variante 2:

Diese Variante ist im Wesentlichen deckungsgleich mit der Variante 1. Einziger Unterschied ist die Anlage eines aufgepflasterten Knotenpunktbereichs Reiningstraße / Haugen Kamp mit der Verkehrsregelung „Rechts-vor-Links“ an Stelle eines Mini-Kreisverkehrs.

Variante 3:

Die Variante 3 basiert ebenfalls auf der Variante 1. Der bestehende Radweg auf der Ostseite der Reiningstraße zwischen den Knotenpunkten Rekener Straße und Oldendorper Weg wird jedoch beibehalten. Die Radwegebeschilderung wird entfernt und der Radweg wird als „Anderer Radweg“ weitergeführt.



Die verkehrlichen Auswirkungen bei Umsetzung der drei Varianten sind identisch. Eine Differenzierung im Rahmen des Verkehrsmodells ist nicht sinnvoll. Alle drei Varianten sind geeignet die Verkehrsbelastungen im Zuge der Reiningstraße zu reduzieren. In der folgenden Tabelle sind die zu erwartenden Verkehrsbelastungen für unterschiedliche Straßenquerschnitte zusammenfassend dargestellt.

Querschnitt	Prognose-Planfall 2020 [Kfz / 24 h]	Varianten 1 bis 3 [Kfz / 24 h]	Veränderung [%]
Reiningstraße nördlich Haugen Kamp	4.500	3.000	- 33
Reiningstraße südlich Haugen Kamp	3.300	2.500	- 24
Haugen Kamp westlich Reiningstraße	3.700	2.600	- 24
Konrad-Adenauer-Allee	12.900	14.000	+ 9

Tabelle 1: Veränderung der Verkehrsbelastungen

Nach Umsetzung der Maßnahmen kann von einer deutlichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Zuge der Reiningstraße ausgegangen werden. Der Durchgangsverkehrsanteil sinkt dann auf 12 bis 15 %. Heute liegt er bei 25 bzw. 34 %.

Abschließend wird die Umsetzung der Varianten 1 oder 3 empfohlen. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Verlauf der Reiningstraße sowie eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden. Die vorgeschlagene Anlage eines Mini-Kreisverkehrs am Knotenpunkt Reiningstraße / Haugen Kamp ist dabei nicht zwingend notwendig. Ein Mini-Kreisverkehr ist jedoch geeignet, einen Beitrag zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu leisten. Der Rückbau des Radwegs auf der östlichen Seite der Reiningstraße ist ebenfalls nicht zwingend notwendig. Sogenannte „Andere Radwege“ sind in Coesfeld bereits an anderen Stellen eingeführt und werden durch die Verkehrsteilnehmer akzeptiert.

Bochum, September 2007

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

