

Verkehrsuntersuchung nord-westliche Innenstadt

im Auftrag der Stadt Coesfeld

August 2006

Dr.-Ing. L. Bondzio
Dipl.-Ing. A. Sillus

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2. Verkehrsbelastungen	4
2.1 Analyse-Verkehrsbelastungen.....	4
2.2 Prognose-Verkehrsbelastungen.....	6
3. Variante 1: Empfehlung des Verkehrsentwicklungsplans	7
4. Variante 2: Wetmarstraße als Anliegerstraße	10
5. Variante 3: Sperrung des Marienrings	11
5.1 Variante 3 a: Sperrung der Kapuzinerstraße.....	11
5.2 Variante 3 b: Sperrung der Pumpengasse	14
6. Variante 4: Ringverkehre	17
7. Variante 5: Einbahnstraße Basteiring	19
8. Variante 6: Wetmarstraße als Sammelstraße	22
8.1 Allgemeines	22
8.2 Variante 6 a: Seminarstraße geöffnet	22
8.3 Variante 6 b: Seminarstraße als unechte Einbahnstraße	25
9. Zusammenfassende Bewertung	29
Literaturverzeichnis	32



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Bereich der nordwestlichen Innenstadt wird im Süden durch die Borkener Straße und die Kapuzinerstraße, im Osten durch die Große Viehstraße und die Holtwicker Straße, im Norden durch den Konrad-Adenauer-Ring und im Westen durch die Bahnanlagen begrenzt. Die folgende Abbildung verdeutlicht den Planungsbereich.



Abbildung 1: Planungsbereich



Einige Straßen in diesem Bereich werden heute in erheblichem Umfang vom Durchgangsverkehr belastet. Der Anteil des Durchgangsverkehr im Zuge des Basteirings beträgt beispielsweise 37 %. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld [1] kommt zu der folgenden Bewertung:

Der Innenstadtring ist im nordwestlichen Quadranten nicht geschlossen. Die Verkehrsnachfrage wird in diesem Bereich ersatzweise über Straßen abgewickelt, die aufgrund ihres Querschnitts, ihres baulichen Zustandes und ihrer Randnutzungen nicht für die Aufnahme der Verkehrsbelastungen ausgelegt sind. (Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld, Teil 1: Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung, S. 61)

Im Verkehrsentwicklungsplan wird zudem darauf hingewiesen, dass am Knotenpunkt Borkener Straße / Gerichtsring künftig (Prognosehorizont 2020) Kapazitätsprobleme zu erwarten sind.

Vor dem Hintergrund dieser Problemlage wird eine Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr empfohlen. Neben einer Entlastung der Straßen vom Durchgangsverkehr wird dabei auch eine Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße / Gerichtsring erreicht.

Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket wird inzwischen in Coesfeld kontrovers diskutiert. Von Seiten der Anwohner wird vielfach der Wunsch geäußert, eine bessere Erschließung des Hengtegebiets zu gewährleisten. Die Bedenken der Anwohner richten sich sowohl gegen die Sperrung der Wetmarstraße als auch gegen die Sperrung des Basteirings.

Vor diesem Hintergrund wurden von Anwohnern aber auch von der Verwaltung zahlreiche Alternativkonzepte entwickelt. Diese Alternativkonzepte sollen im Rahmen einer Detailuntersuchung auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit die Alternativkonzepte geeignet sind, die im Verkehrsentwicklungsplan genannten verkehrlichen Ziele zu erreichen.



2. Verkehrsbelastungen

2.1 Analyse-Verkehrsbelastungen

Aus den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan lagen für die folgenden Knotenpunkt Zählergebnisse aus dem Jahr 2003 vor:

- Borkener Straße / Gerichtsring
- Basteiring / Seminarstraße
- Basteiring / Marienring
- Pumpengasse / Kleine Viehstraße
- Kleine Viehstraße / Marienring

Darüber hinaus lagen Belastungsdaten für die folgende Querschnitts vor:

- Hengtestraße nördlich der Borkener Straße
- Buchholzweg westlich der Holtwicker Straße
- Wetmarstraße westlich der Holtwicker Straße
- Kleine Viehstraße südlich der Holwicker Straße

Im Rahmen einer ergänzenden Verkehrszählung wurden am 27.04.2006 in den Zeiträumen 7:00 – 11:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr die Knotenströme an den folgenden Knotenpunkten erfasst:

- Hengtestraße / Hengtering
- Hengtestraße / Buchholzweg
- Hengtestraße / Feldweg

Die folgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsbelastungen (jeweils Kfz / 4 h) in den beiden Erhebungszeiträumen.



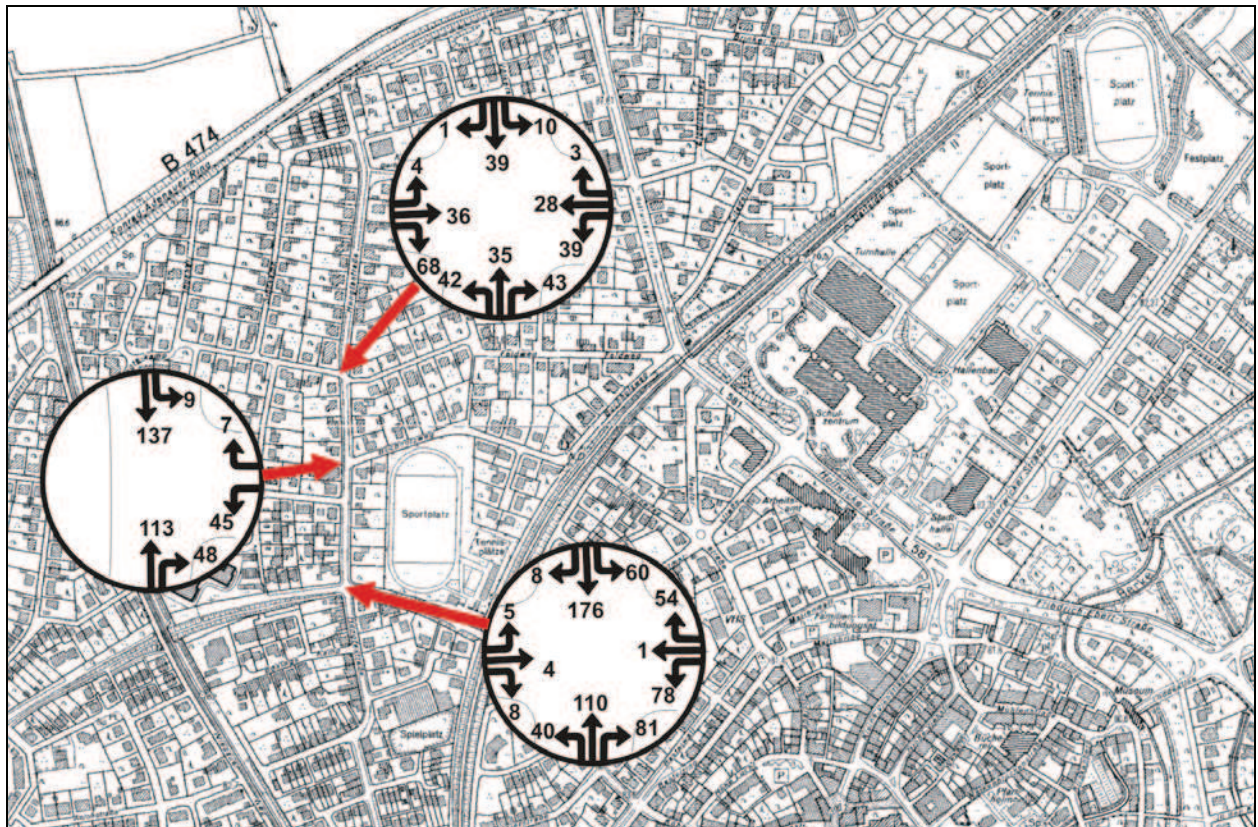


Abbildung 2: Verkehrsbelastungen 7:00 – 11:00 Uhr (Kfz / 4 h)

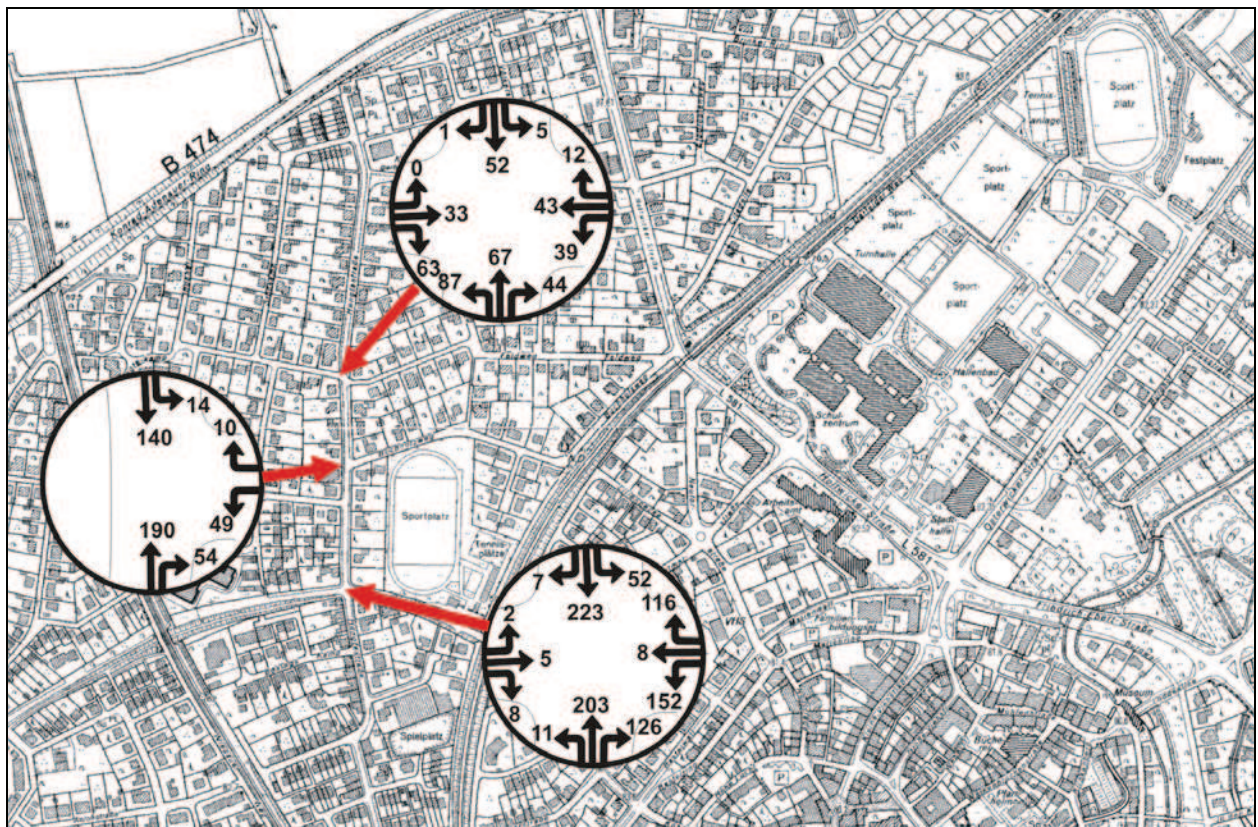


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen 15:00 – 19:00 Uhr (Kfz / 4 h)



2.2 Prognose-Verkehrsbelastungen

Das bestehende Verkehrsmodell der Stadt Coesfeld wurde im Rahmen der Untersuchungen in erster Linie für das Hauptstraßennetz entwickelt. Unter Verwendung der aktuellen Zählergebnisse wurde das Modell für den Untersuchungsbereich verfeinert und kalibriert.

Für den Prognose-Nullfall 2020 ergeben sich die folgenden werktäglichen Verkehrsstärken (Kfz pro 24 h).

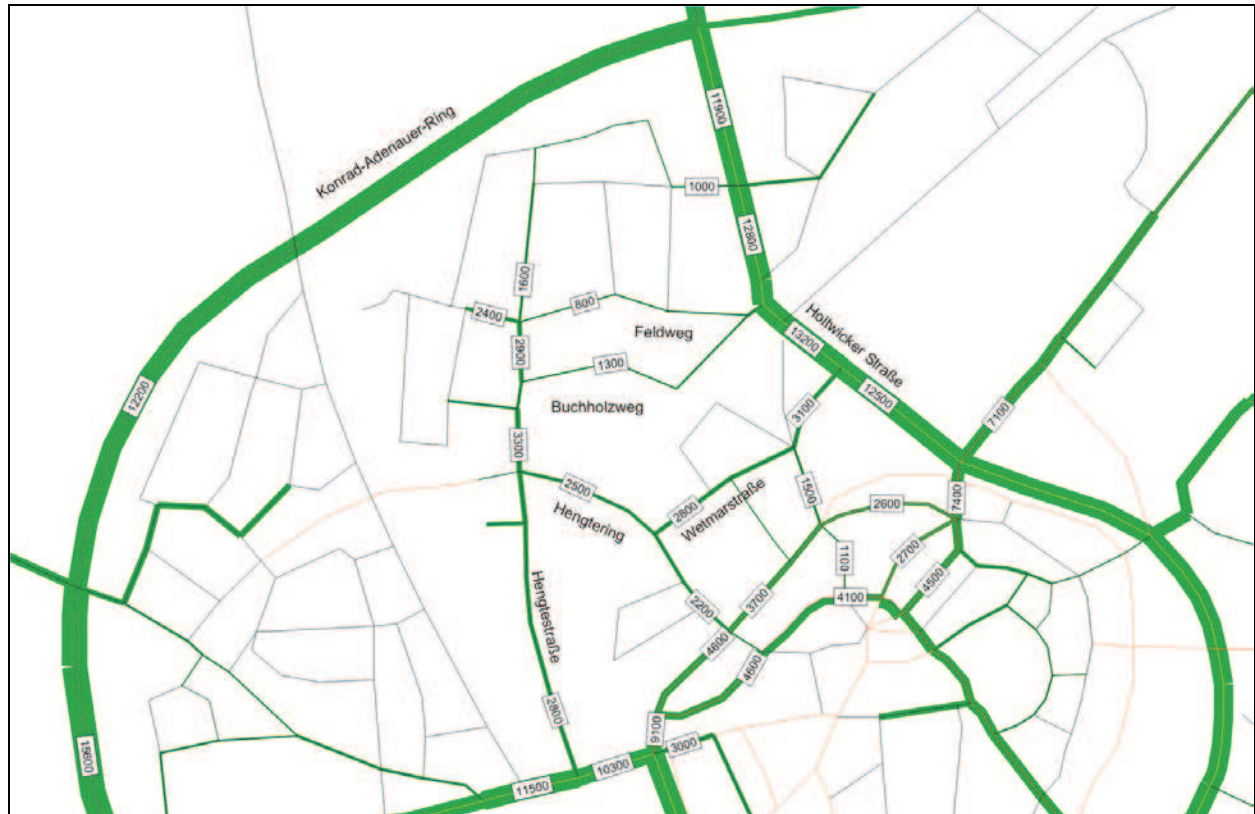


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)



3. Variante 1: Empfehlung des Verkehrsentwicklungsplans

Das im Verkehrsentwicklungsplan empfohlene Maßnahmenpaket zielt darauf ab, die Durchfahrung des nordwestlichen Innenstadtbereichs durch bauliche Maßnahmen zu verhindern. Dieses Maßnahmenpaket setzt sich aus den folgenden Einzelmaßnahmen zusammen:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghof
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof
- Durchfahrtsperre in der Wetmarstraße östlich der Seminarstraße für den motorisierten Individualverkehr bei Beibehaltung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr (alternativ: Verlegung der Buslinie)
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Hengtstraße

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.



Abbildung 5: Maßnahmen der Variante 1



Bei dieser Variante werden die folgenden Straßen erheblich entlastet:

- Basteiring (bis zu - 5.100 Kfz / 24 h)
- Kapuzinerstraße (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Hohe Lucht (- 3.800 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 3.100 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Marienring (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Wetmarstraße (bis zu - 2.800 Kfz / 24 h)

Der Verkehr wird zu einem erheblichen Teil auf das klassifizierte Hauptstraßennetz verlagert. Insofern treten im Zuge des Konrad-Adenauer-Rings und der Holtwicker Straße Mehrbelastungen auf. Innerhalb des Wohnsammelstraßen- und Wohnstraßennetzes sind die folgenden Mehrbelastungen zu erwarten.

- Hengtestraße (zwischen + 500 und + 1.800 Kfz / 24 h)
- Buchholzweg (+ 800 Kfz / 24 h)
- Feldweg (+ 400 Kfz / 24 h)
- Hölkers Kamp (+ 200 Kfz / 24 h)

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastungen sowie die Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020.



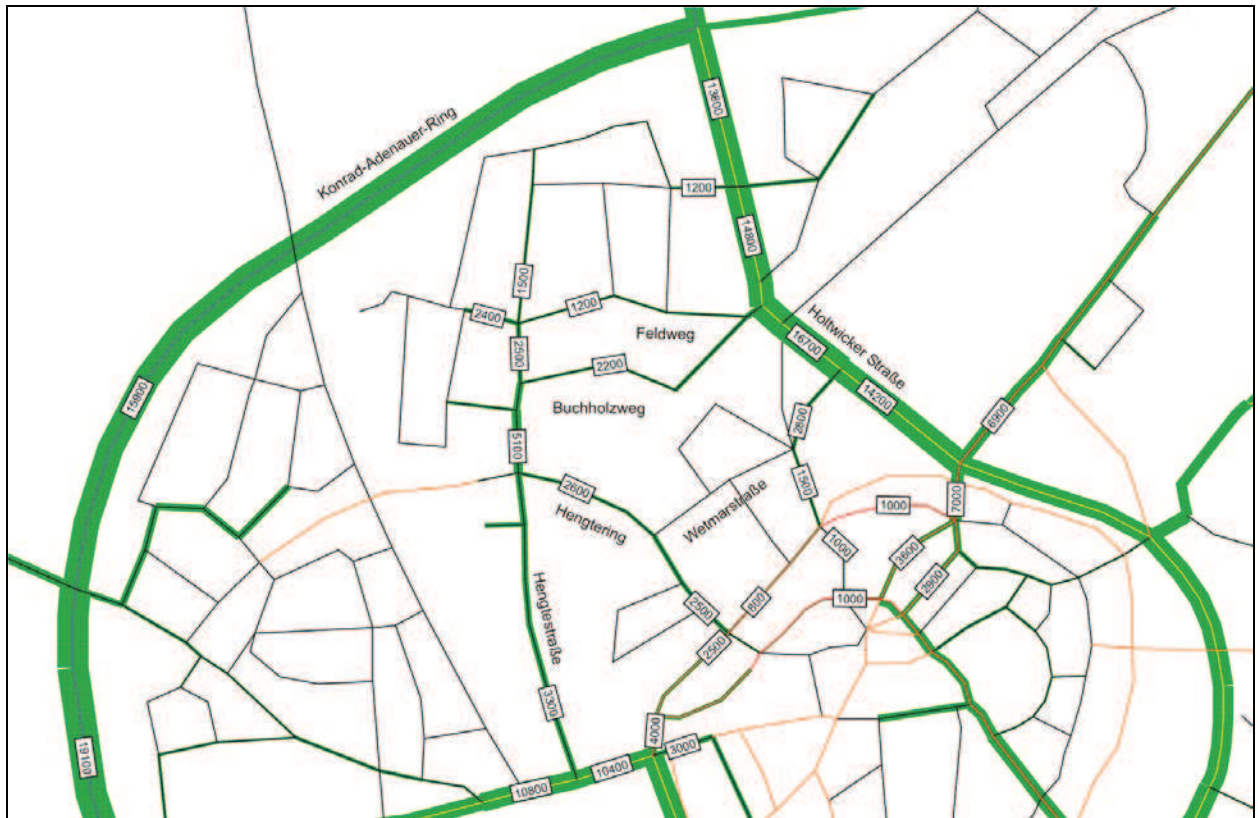


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)

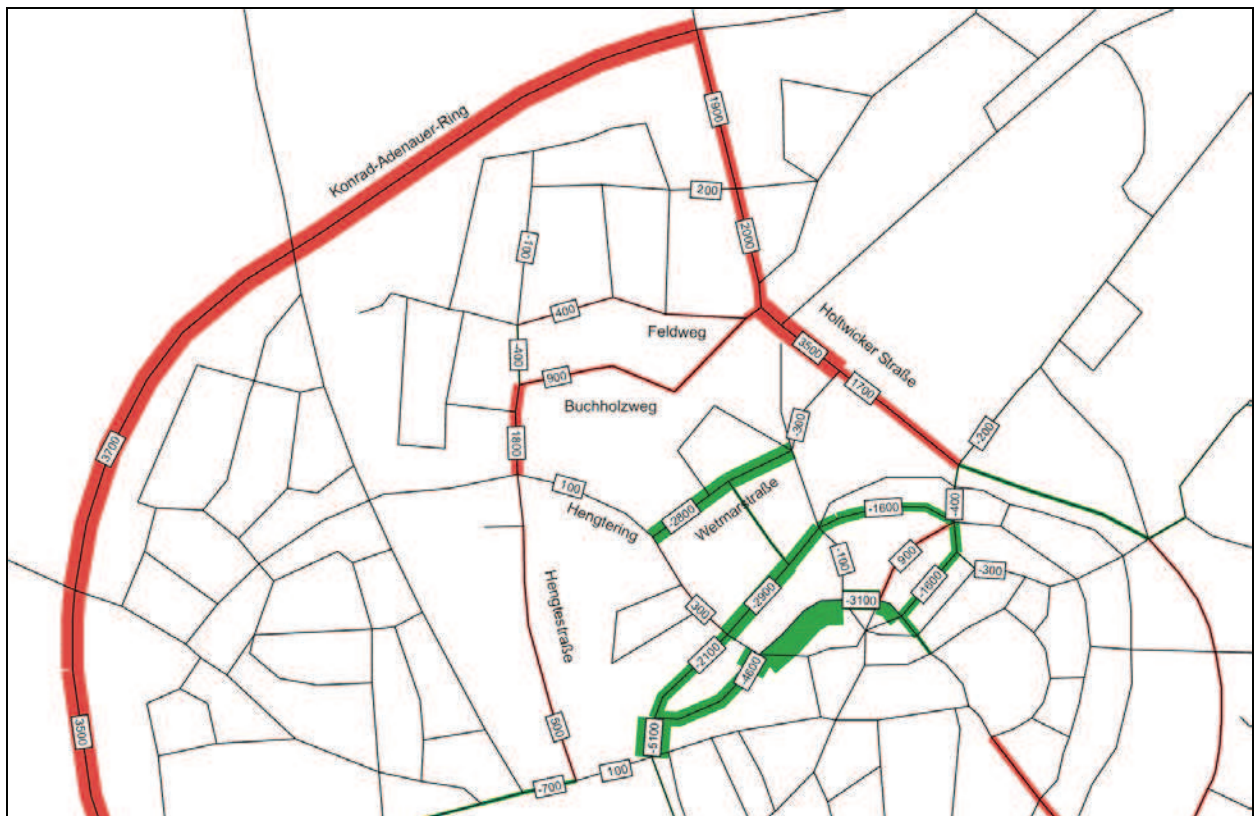


Abbildung 7: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)



4. Variante 2: Wetmarstraße als Anliegerstraße

Diese Variante wurde von den Anwohnern vorgeschlagen und sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghof
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof
- Beschilderung in der Wetmarstraße „Durchfahrt verboten, Anlieger frei“
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Hengtstraße sowie in der Seminarstraße

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.

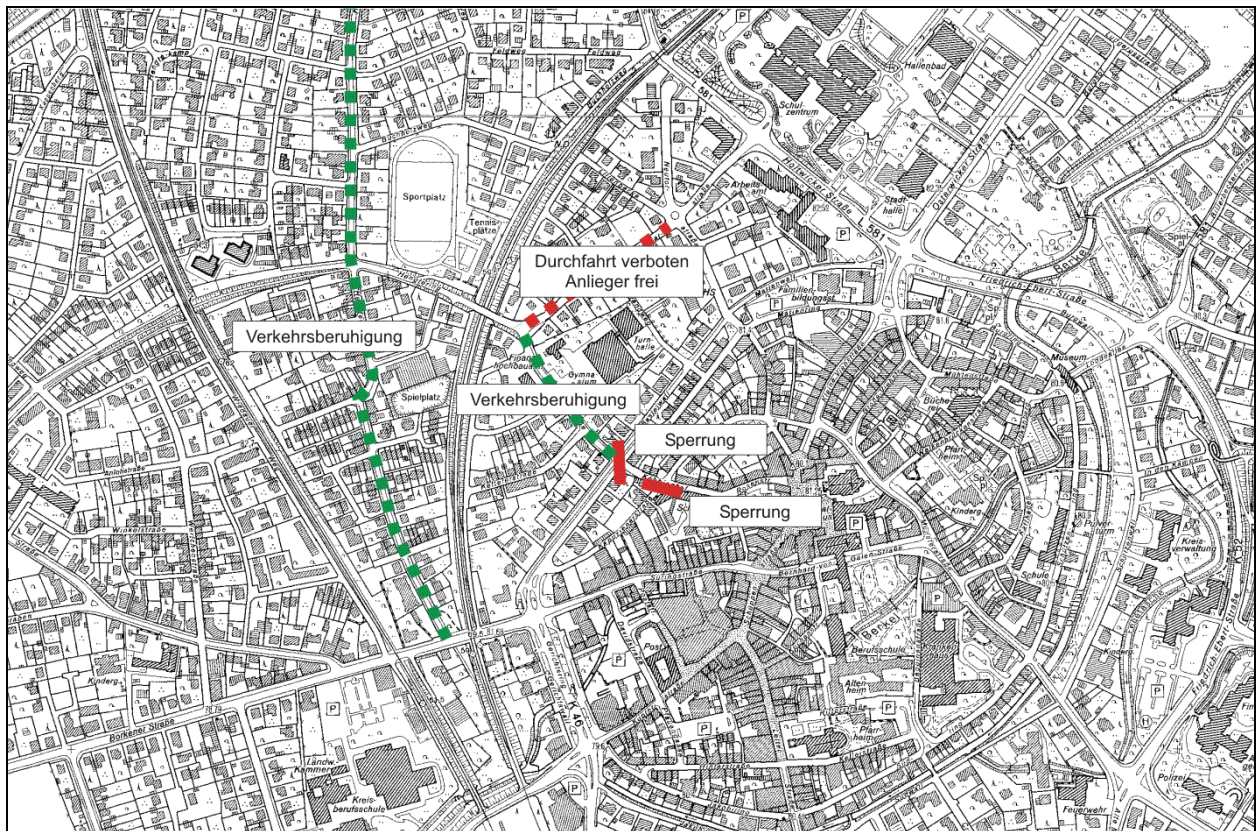


Abbildung 8: Maßnahmen der Variante 2

Die Maßnahmen sind sehr stark an die Empfehlung des Verkehrsentwicklungsplans angelehnt. Sofern sich alle Verkehrsteilnehmer an die Regelung in der Wetmarstraße halten, sind die verkehrlichen Auswirkungen vergleichbar mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans. Die geringen Unterschiede können im Rahmen des Netzmodells nicht berechnet werden. Allerdings wird befürchtet, dass die Verkehrsregelung in der Wetmarstraße nicht im ausreichenden Maße akzeptiert wird und zahlreiche Verkehrsverstöße auftreten.



5. Variante 3: Sperrung des Marienrings

5.1 Variante 3 a: Sperrung der Kapuzinerstraße

Diese Variante wurde ebenfalls von Anwohnern vorgeschlagen und sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- Sperrung des Marienrings östlich der Neutorstraße
- Zulassen des Rechtsabbiegens von der Neutorstraße in den Basteiring
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.

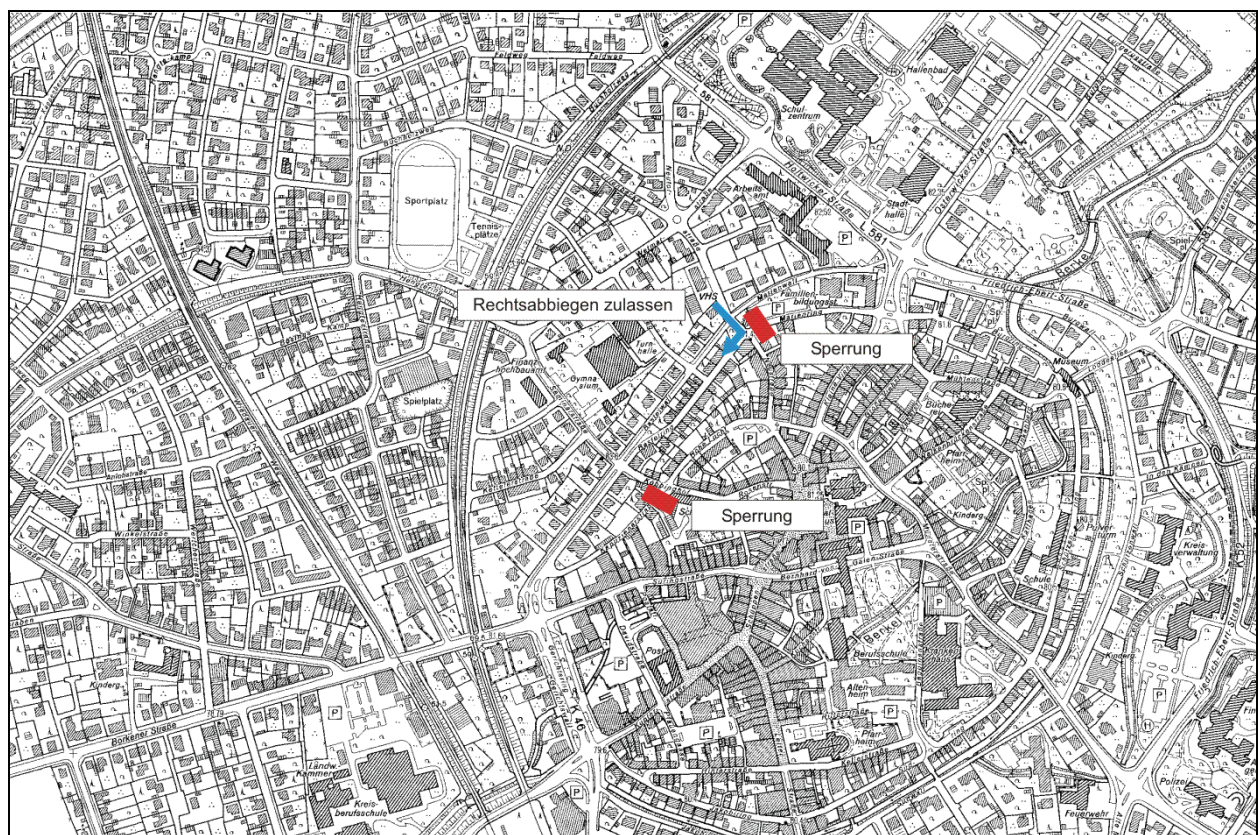


Abbildung 9: Maßnahmen der Variante 3 a



Bei dieser Variante werden die folgenden Straßen erheblich entlastet:

- Kapuzinerstraße (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Hohe Lucht (- 3.800 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 3.100 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.300 Kfz / 24 h)
- Marienring (- 2.000 Kfz / 24 h)

Im Zuge des Basteirings kommt es in Abschnitten zu Entlastungen zwischen 1.200 und 2.400 Kfz / 24 h. Im Bereich zwischen Seminarstraße und Kapuzinerstraße ist hingegen ein Mehrverkehrsaufkommen von etwa 900 Kfz / 24 h zu erwarten.

Auch bei dieser Variante wird der verdrängte Verkehr im Wesentlichen auf das Hauptstraßennetz verlagert. Eine Ausnahme bilden die Wetmarstraße und die Neutorstraße. Da eine Durchfahrung des Gebiets in Nord-Süd-Richtung jedoch weiterhin möglich ist kommt es im Zuge der Wetmarstraße (+ 1.400 Kfz / 24 h) sowie im Zuge der Neutorstraße (+ 600 Kfz / 24 h) zu Mehrbelastungen.

Im Zusammenhang mit dieser Variante wurde auch die Anlage eines zusätzlichen Rechtsabbiegefahrstreifens von dem Basteiring in die Borkener Straße angeregt. Eine solche Maßnahme führt zu einer Verringerung der Wartezeiten im Basteiring und somit zu einer Erhöhung der Attraktivität für den Durchgangsverkehr.

Insgesamt ergibt sich bei dieser Variante gegenüber der Variante 1 (Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans) eine deutlich geringere Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße / Basteiring.

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastungen sowie die Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020.



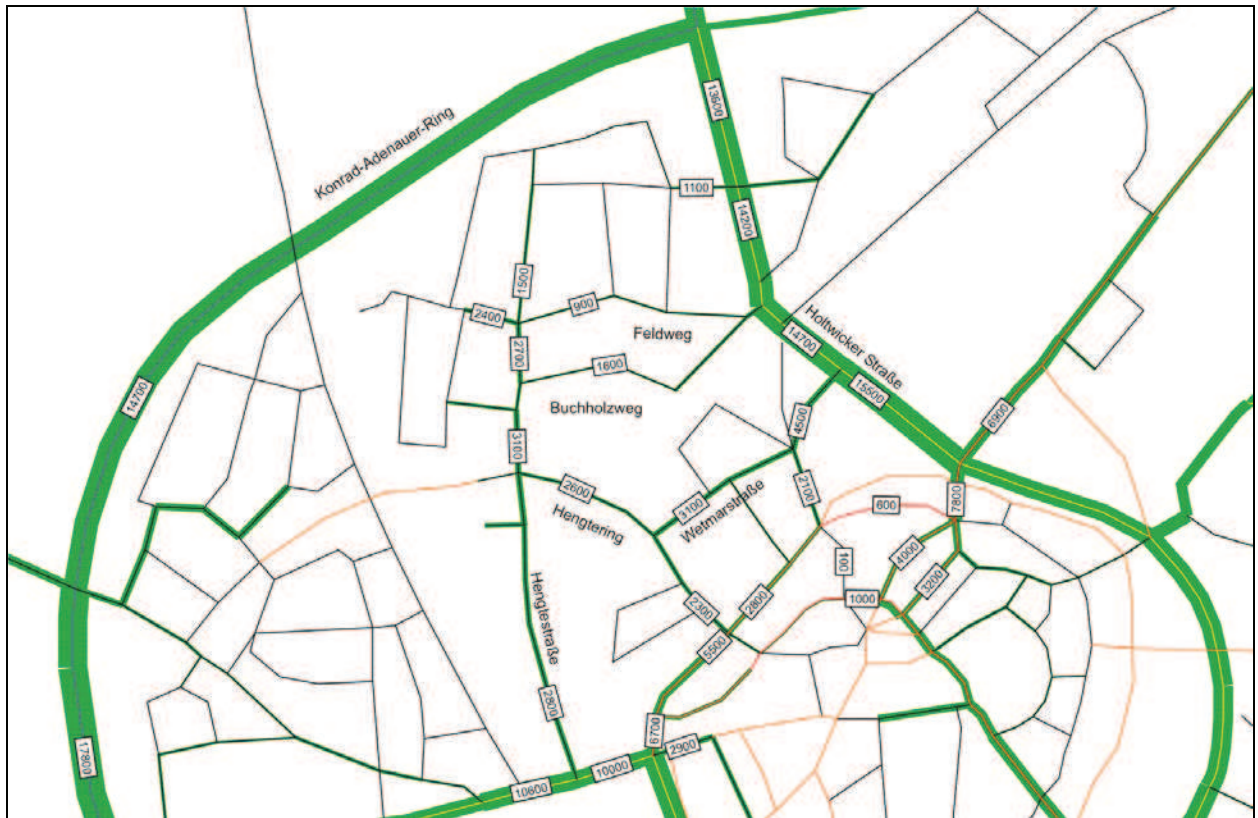


Abbildung 10: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)

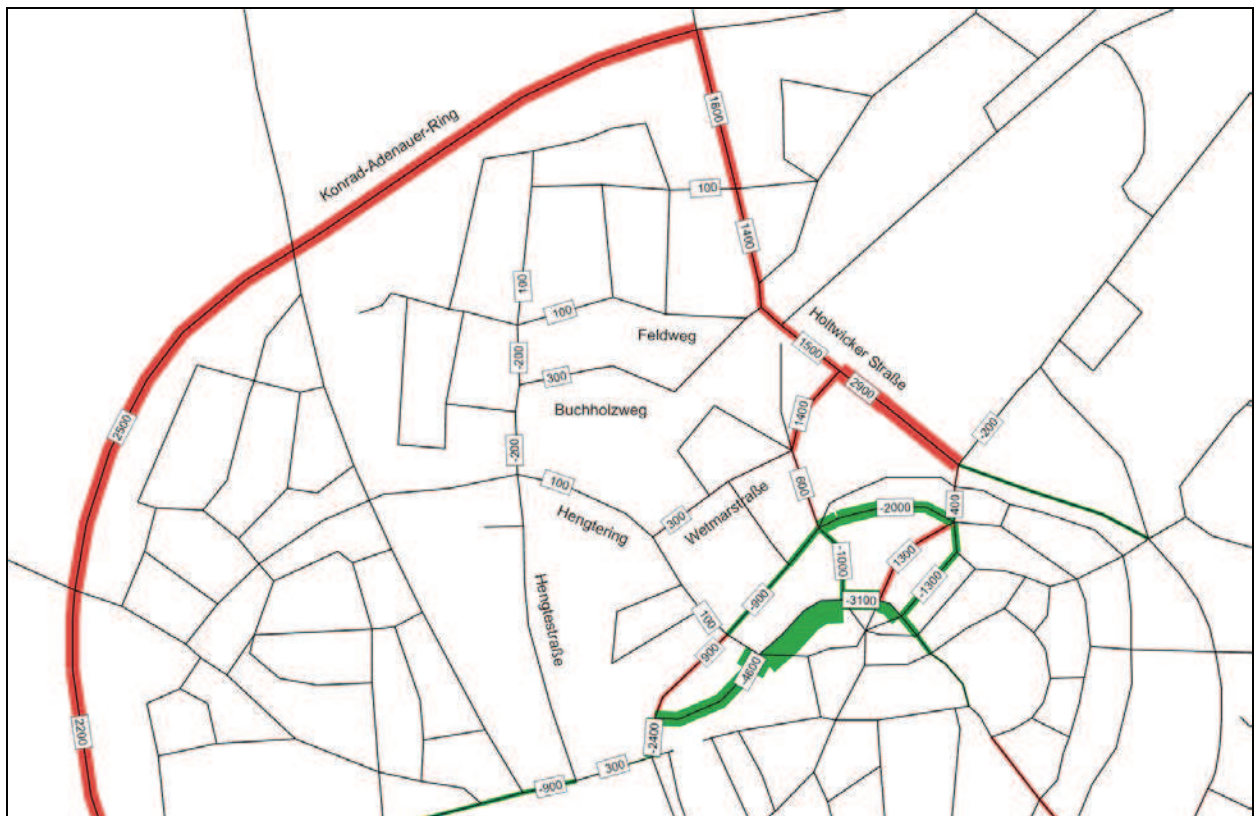


Abbildung 11: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)



5.2 Variante 3 b: Sperrung der Pumpengasse

Als Alternative wurde von Anwohnern auch die Sperrung der Pumpengasse anstelle der Sperrung der Kapuzinerstraße in die Diskussion eingebracht. Diese Variante 3 b sieht die folgenden Einzelmaßnahmen vor:

- Sperrung des Marienrings östlich der Neutorstraße
- Zulassen des Rechtsabbiegens von der Neutorstraße in den Basteiring
- Durchfahrtsperre in der Pumpengasse westlich der Kleine Viehstraße

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.

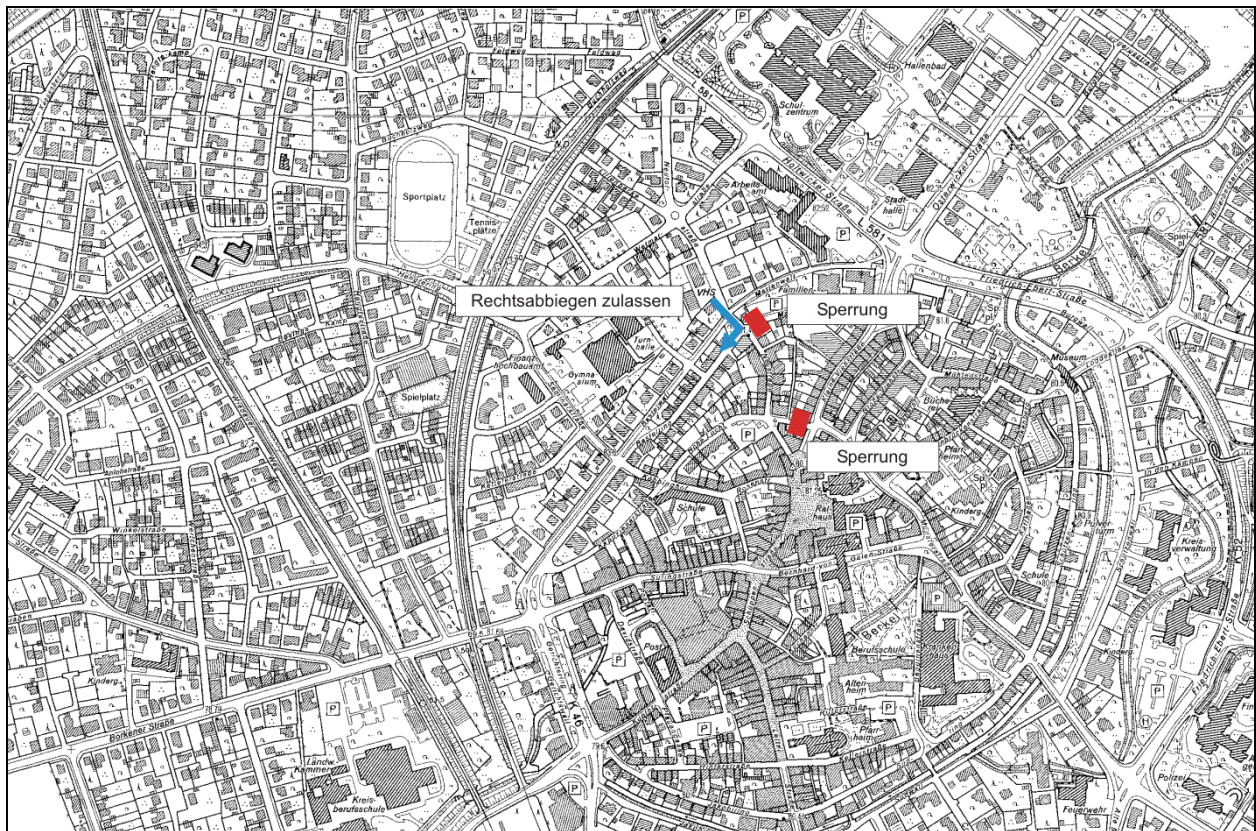


Abbildung 12: Maßnahmen der Variante 3 b



Bei dieser Variante werden die folgenden Straßen erheblich entlastet:

- Kapuzinerstraße (- 1.900 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 4.100 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Marienring (- 2.000 Kfz / 24 h)
- Basteiring (zwischen - 700 und - 2.300 Kfz / 24 h)

Bei dieser Variante wird der verdrängte Verkehr nur teilweise auf das Hauptstraßennetz verlagert. Da eine Durchfahrung des Gebiets weiterhin möglich ist kommt es im Zuge der folgenden Straßen zu deutlichen Mehrbelastungen:

- Wetmarstraße (+ 2.500 Kfz / 24 h)
- Neutorstraße (+ 2.900 Kfz / 24 h)
- Neustraße (+ 1.500 Kfz / 24 h)

Hierzu ist einschränkend anzumerken, dass der Nord-Süd gerichtete Verkehr innerhalb des Verkehrsmodells im Wesentlichen über die Neutorstraße verläuft. In der Realität ist davon auszugehen, dass ein Teil des Verkehrs auch über die Seminarstraße fährt. Die exakte Aufteilung auf beide Alternativrouten ist aufgrund der nur sehr geringen Reisezeitunterschiede rechnerisch nicht nachbildbar.

Insgesamt ergibt sich bei dieser Variante gegenüber der Variante 1 (Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans) eine deutlich geringere Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße / Basteiring.

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastungen sowie die Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020.





Abbildung 13: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)

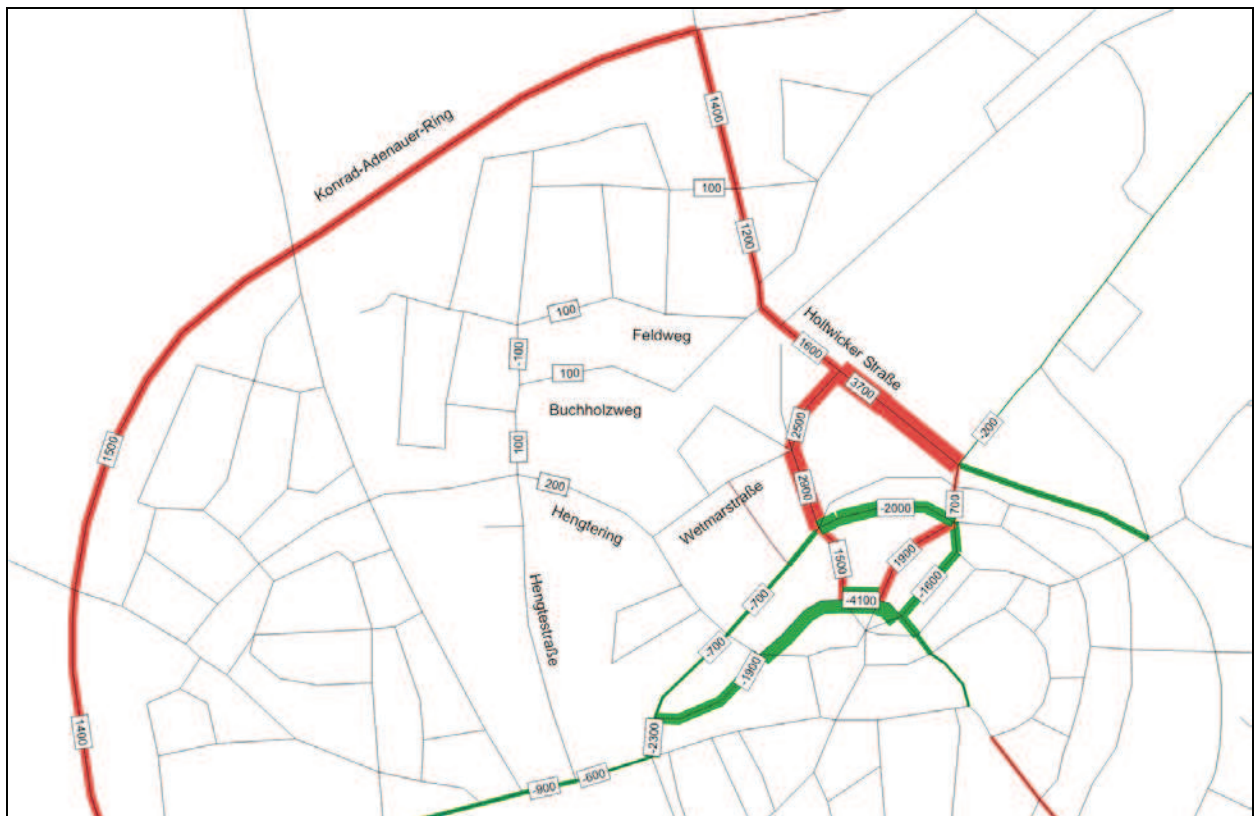


Abbildung 14: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)

