

6. Variante 4: Ringverkehre

Dieser Anwohnerorschlag sieht die Anlage von drei Ringverkehren vor. Die Durchfahrung des Plangebietes wird durch eine Kombination von Sperrungen und Fahrtrichtungsgeboten verhindert. Die Einbahnstraßenregelung Hohe Lucht – Köbbinghof – Basteiring soll umgedreht werden.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Sperrung des Kapuzinerstraße westlich Köbbinghof
- Sperrung des Teichwegs
- Umdrehen der Einbahnstraßenregelung Hohe Lucht – Köbbinghof - Basteiring
- Fahrtrichtungsbeschränkungen an den Knotenpunkten Basteiring / Seminarstraße und Wetmarstraße / Seminarstraße

Durch die Maßnahmen ergeben sich drei Ringverkehre, die in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt sind.

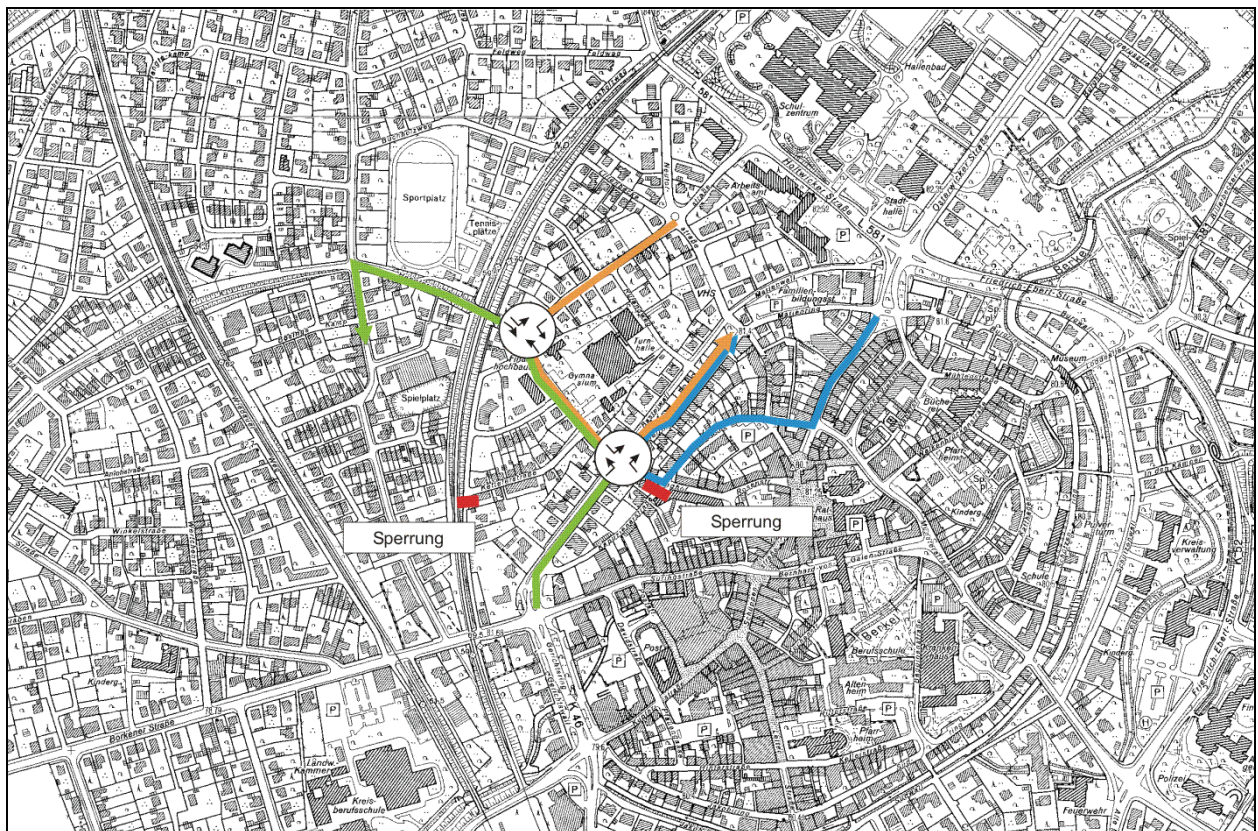


Abbildung 15: Maßnahmen der Variante 4



Eine erste Vorprüfung ergab, dass das Umdrehen der Einbahnstraßenregelung am Knotenpunkt Kleine Viehstraße / Pumpengasse zu erheblichen Befahrbarkeitsproblemen führt. Das Rechtsabbiegen in die Pumpengasse ist für größere Fahrzeuge nicht möglich.

Aufgrund der Vielzahl der zugelassenen Fahrtbeziehungen können bei dem vorliegenden Konzept die Fahrtrichtungsbeschränkungen nur durch die Beschilderung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 209 StVO) vorgenommen werden. Die Akzeptanz dieser Beschilderung ist im hohen Maße von der Überwachung der Verkehrsregelung abhängig. Hier ist zu befürchten, dass die Durchfahung des Gebietes vorschriftswidrig über die Straßen Wetmarstraße, Neutorstraße, Seminarstraße und Basteiring erfolgen wird.

Insgesamt entsteht bei dieser Alternative ein eher unübersichtliches Straßennetz.



7. Variante 5: Einbahnstraße Basteiring

Dieser Anwohnergutachten baut auf den Vorschlägen des Verkehrsentwicklungsplans auf. Auf die Sperrung der Wetmarstraße wird verzichtet. Der Vorschlag greift somit die Anregung der Anwohner des Hengtegebiets auf. Ergänzend wird der Basteiring südlich der Seminarstraße in Fahrtrichtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghof
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof
- Einbahnstraße im Basteiring in Fahrtrichtung Norden südlich der Seminarstraße

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.

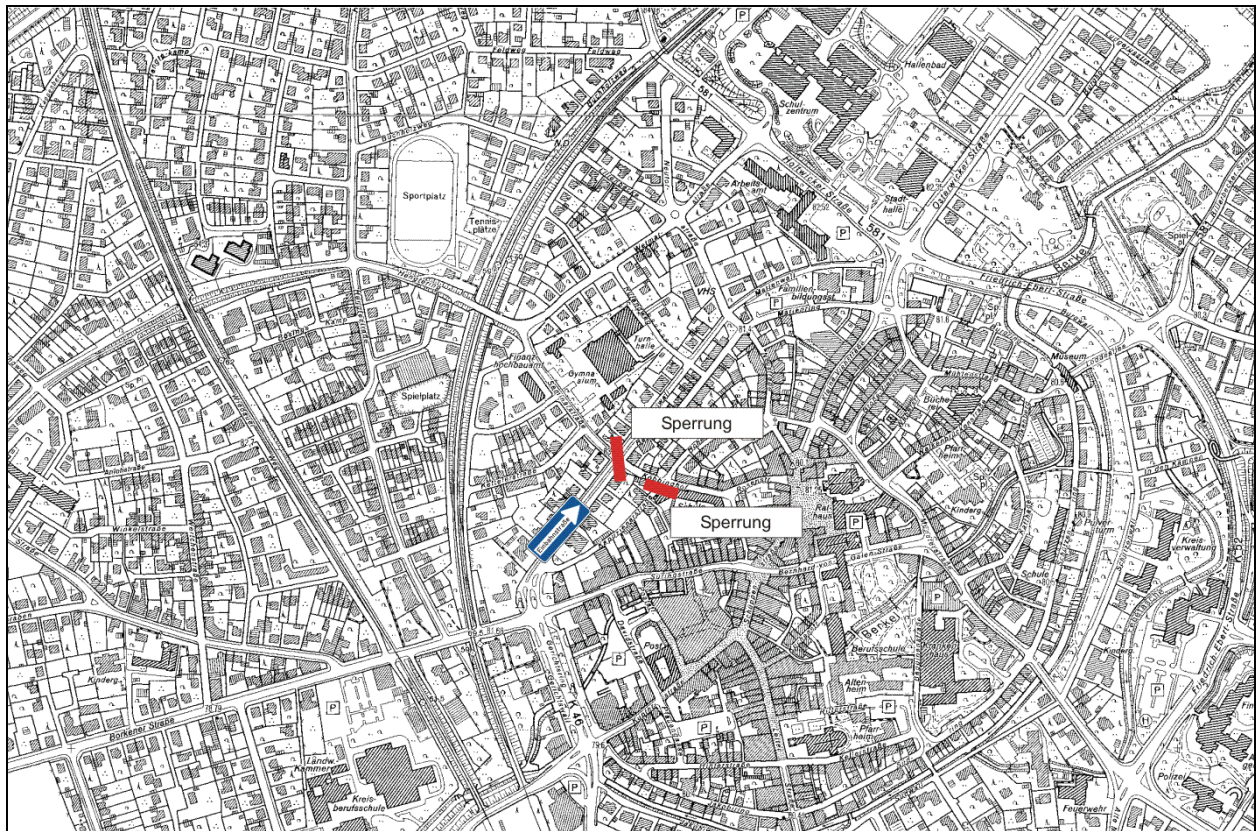


Abbildung 16: Maßnahmen der Variante 5



Diese Variante führt zu einer weitest möglichen Entlastung des Basteirings. Allerdings wird die Anfahbarkeit für die Anwohner ebenfalls deutlich eingeschränkt.

Insgesamt kommt es zu einer Entlastung der folgenden Straßen:

- Basteiring (zwischen - 2.900 und - 7.100 Kfz / 24 h)
- Kapuzinerstraße (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Hohe Lucht (- 3.800 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Marienring (- 1.600 Kfz / 24 h)

Bei dieser Variante wird der verdrängte Verkehr größtenteils auf das Hauptstraßennetz verlagert. Darüber hinaus wird ein wesentlicher Teil des Durchgangsverkehrs von der Borkener Straße zur Holtwicker Straße auf die Wetmarstraße und die Seminarstraße ausweichen und dort zu einer Zunahme der Verkehrsbelastungen führen. Insgesamt sind im Zuge der folgenden Strecken Mehrbelastungen zu erwarten:

- Wetmarstraße (+ 600 bis + 1.200 Kfz / 24 h)
- Seminarstraße (+ 1.300 Kfz / 24 h)
- Neutorstraße (+ 600 Kfz / 24 h)
- Hengtestraße (+ 300 bis + 2.100 Kfz / 24 h)
- Buchholzweg (+ 800 Kfz / 24 h)
- Feldweg (+ 300 Kfz / 24 h)
- Hölkers Kamp (+ 300 Kfz / 24 h)

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





Abbildung 17: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)

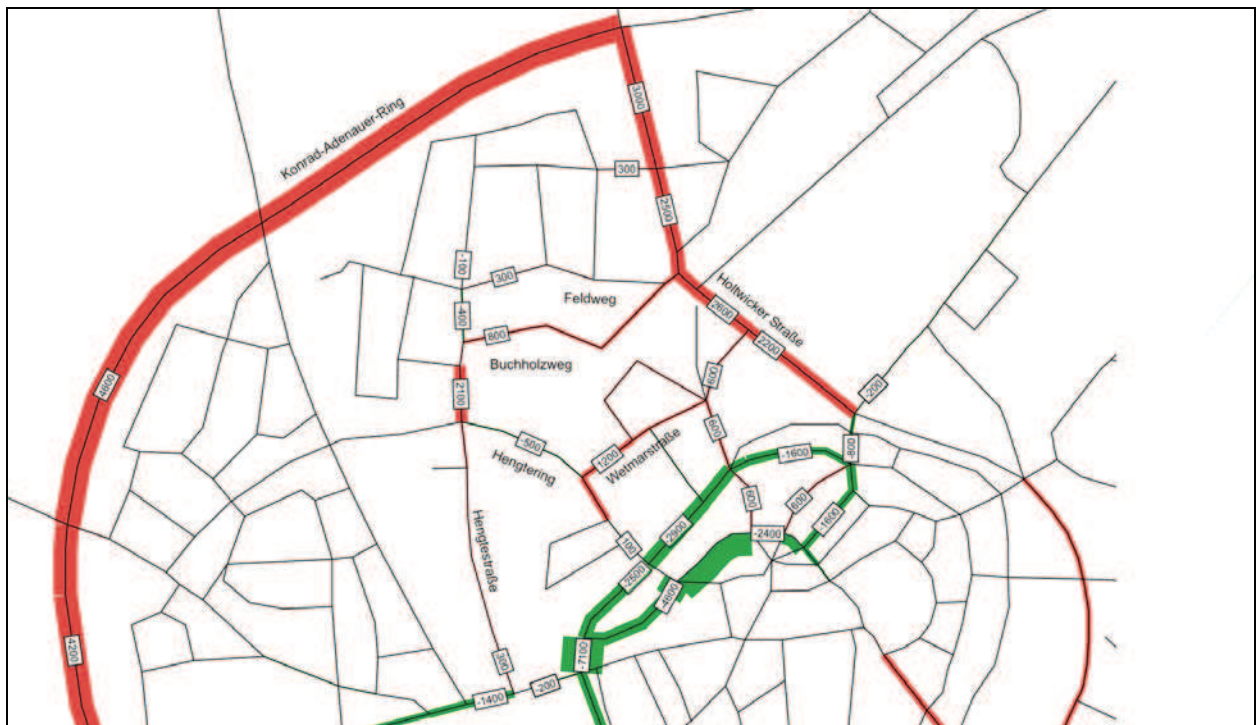


Abbildung 18: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)



8. Variante 6: Wetmarstraße als Sammelstraße

8.1 Allgemeines

Die Wetmarstraße übernimmt heute die Funktion einer Wohnsammelstraße. Sie bindet das Hengtegebiet an die Holtwicker Straße an. Im Unterschied zu dem Maßnahmenvorschlag des Verkehrsentwicklungsplans sieht die Variante 6 vor, die Hengtestraße weiterhin als Wohnsammelstraße geöffnet zu lassen, so dass weiterhin eine auch zu Spitzenzeiten leistungsfähige Anbindung des Hengtegebiets an die Holtwicker Straße zur Verfügung steht. Der Vorschlag kommt den Wünschen der Anwohner in dieser Hinsicht daher weitest gehend entgegen. Diese Maßnahme öffnet zudem Gestaltungsspielraum, um künftig Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Feldweg und Buchholzweg zu ergreifen.

8.2 Variante 6 a: Seminarstraße geöffnet

Aufbauend auf den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans werden anstelle der darin vorgesehenen Sperrung der Wetmarstraße die unerwünschten Fahrtbeziehungen an den Knotenpunkten Wetmarstraße / Seminarstraße und Hengtestraße / Hengtering durch Fahrtrichtungsgebote (Zeichen 209 StVO) unterbunden.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghof
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof
- Fahrtrichtungsgebote an den Knotenpunkten Wetmarstraße / Seminarstraße und Hengtestraße / Hengtering

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.



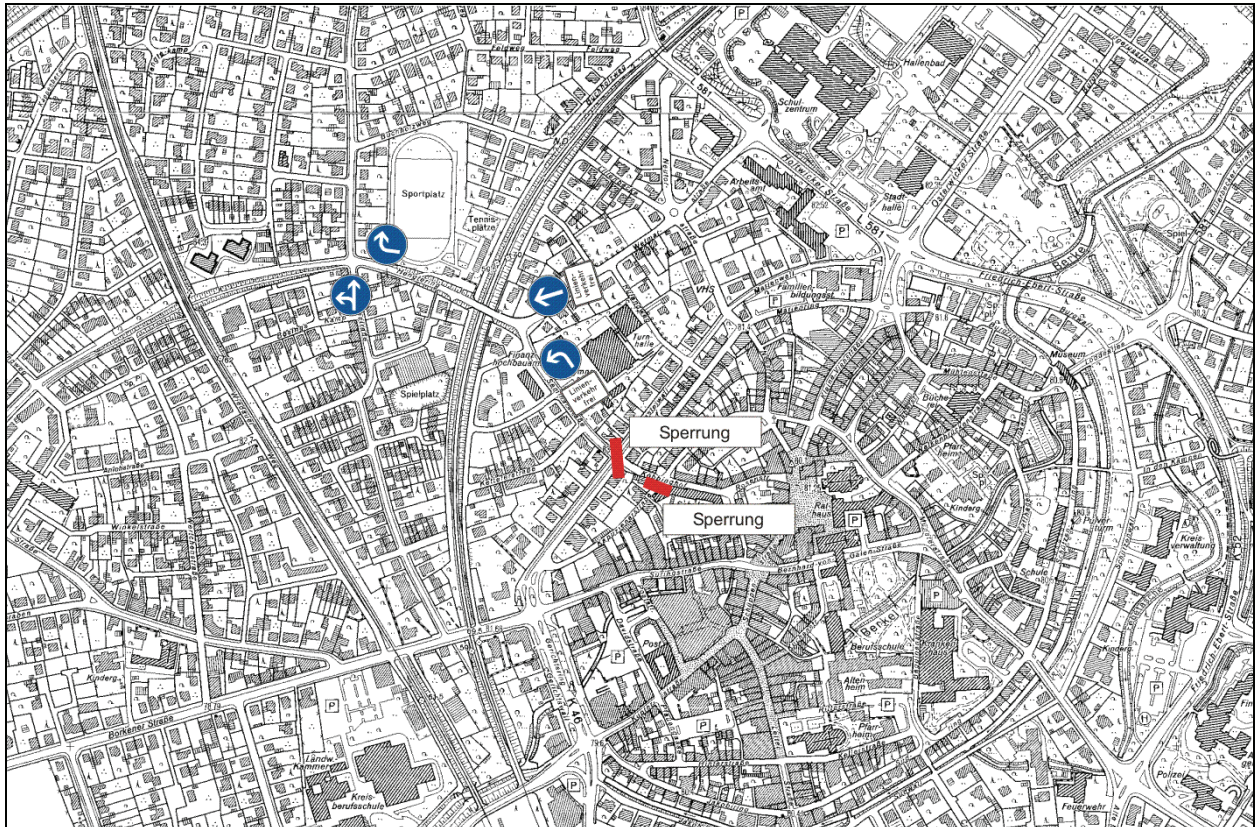


Abbildung 19: Maßnahmen der Variante 6 a

Die Fahrtrichtungsgebote sollen eine Durchfahrung des Untersuchungsgebiets verhindern. Sie setzen jedoch auch eine entsprechende Akzeptanz durch die Kraftfahrer voraus. Die Akzeptanz dieser Beschilderung ist im hohen Maße von der Überwachung der Verkehrsregelung abhängig. Hier ist zu befürchten, dass die Durchfahrung des Gebietes vorschriftswidrig über die Straßen Wetmarstraße, Seminarstraße und Basteiring erfolgen wird. Eine Unterstützung der geplanten Verkehrsführung durch bauliche Maßnahmen kann zu einer Erhöhung der Akzeptanz der Verkehrsregelung führen und ist daher grundsätzlich sinnvoll.

Die Umlenksrechnungen gehen davon aus, dass die Fahrtrichtungsgebote vollständig eingehalten werden. In diesem Fall ergeben sich Entlastungen in der Größenordnung der im Verkehrsentwicklungsplan empfohlenen Maßnahmen. Lediglich in der Wetmarstraße fällt die Entlastung mit bis zu 1.600 Kfz / 24 h niedriger aus.

Insgesamt kommt es zu einer Entlastung der folgenden Straßen:

- Basteiring (zwischen - 2.900 und - 5.500 Kfz / 24 h)
- Kapuzinerstraße (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Hohe Lucht (- 3.800 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 2.900 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.600 Kfz / 24 h)



- Marienring (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Wetmarstraße (zwischen – 1.000 und – 1.600 Kfz / 24 h)

Bei dieser Variante wird der verdrängte Verkehr größtenteils auf das Hauptstraßennetz verlagert. Darüber hinaus treten im Zuge der folgenden Strecken Mehrbelastungen auf:

- Hengtestraße (bis zu + 2.400 Kfz / 24 h)
- Hengtering (+ 900 Kfz / 24 h)
- Buchholzweg (+ 700 Kfz / 24 h)
- Feldweg (+ 400 Kfz / 24 h)
- Hölkers Kamp (+ 400 Kfz / 24 h)

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

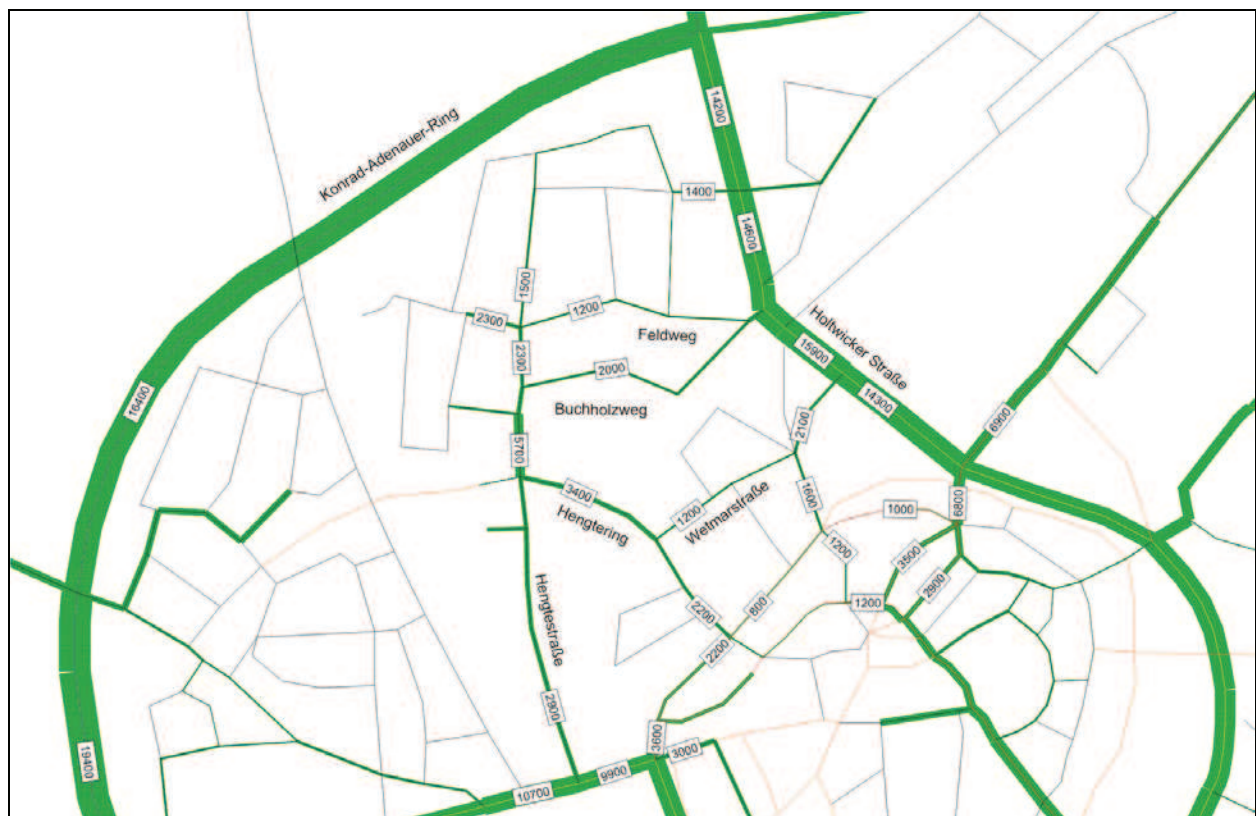


Abbildung 20: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)



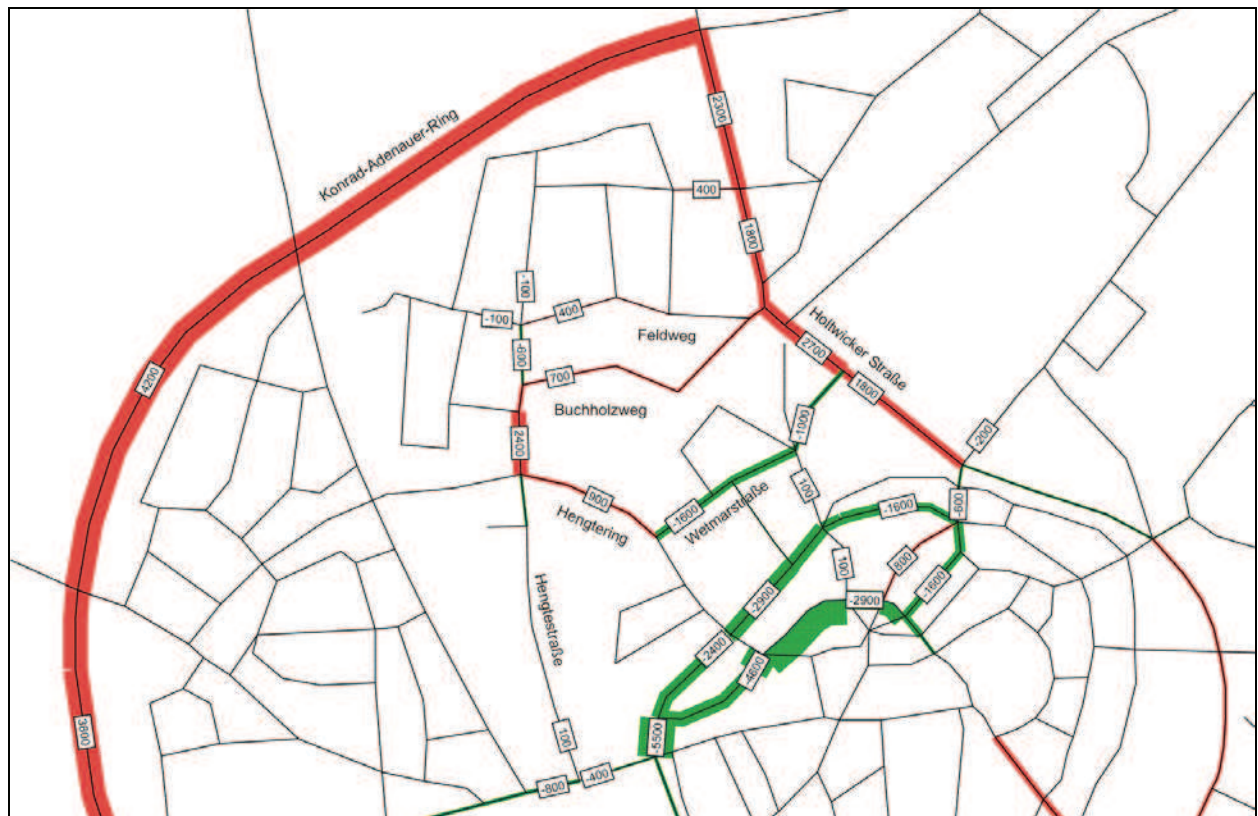


Abbildung 21: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)

8.3 Variante 6 b: Seminarstraße als unechte Einbahnstraße

Dieser Vorschlag stellt eine Weiterentwicklung der Variante 6 a dar. In Ergänzung zur Variante 6 a wird die Einfahrt von Norden in die Seminarstraße durch das Zeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt) unterbunden. Es kann von einer hohen Akzeptanz dieses Verkehrszeichens ausgegangen werden.

Im Einzelnen werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghof
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghof
- Fahrtrichtungsgebote an den Knotenpunkten Wetmarstraße / Seminarstraße und Hengtestraße / Hengtering
- Verbot der Einfahrt in die Seminarstraße aus Richtung Norden

In der folgenden Abbildung sind die Einzelmaßnahmen grafisch dargestellt.



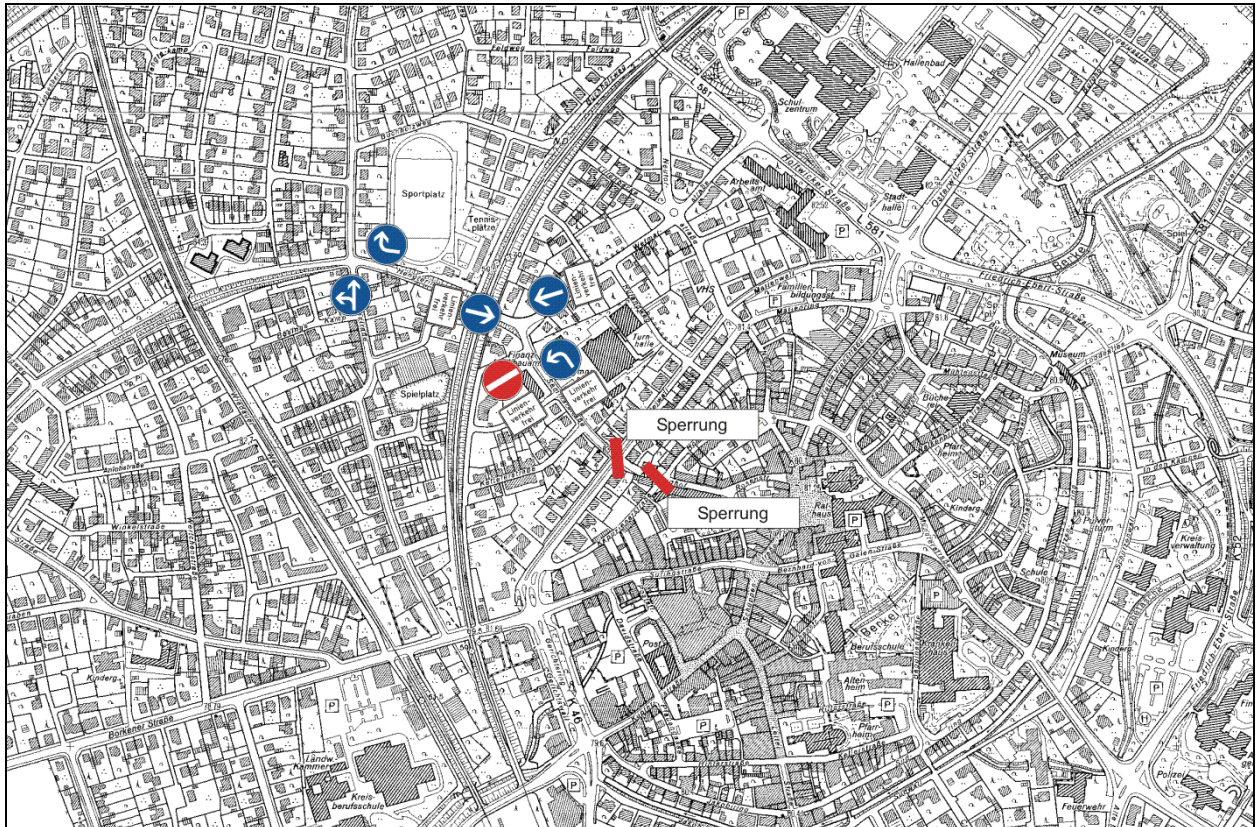


Abbildung 22: Maßnahmen der Variante 6 b

Die Umlegungsrechnungen gehen davon aus, dass die Fahrrichtungsgebote vollständig eingehalten werden. Die Entlastungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung wie bei der Variante 6 a. Die Entlastung der Wetmarstraße fällt weniger stark aus. Dafür wird die Seminarstraße entlastet.

Insgesamt kommt es zu einer Entlastung der folgenden Straßen:

- Basteiring (zwischen - 2.900 und - 5.400 Kfz / 24 h)
- Kapuzinerstraße (- 2.400 Kfz / 24 h)
- Hohe Lucht (- 3.800 Kfz / 24 h)
- Pumpengasse (- 2.700 Kfz / 24 h)
- Große Viehstraße (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Marienring (- 1.600 Kfz / 24 h)
- Wetmarstraße (zwischen – 800 und – 1.200 Kfz / 24 h)
- Seminarstraße (- 700 Kfz / 24 h)

Bei dieser Variante wird der verdrängte Verkehr größtenteils auf das Hauptstraßennetz verlagert. Im nachgeordneten Netz sind Mehrbelastungen sind im Zuge der folgenden Strecken zu erwarten:



- Hengtestraße (zwischen + 600 und + 2.200 Kfz / 24 h)
- Hengtering (+ 800 Kfz / 24 h)
- Buchholzweg (+ 800 Kfz / 24 h)
- Feldweg (+ 300 Kfz / 24 h)
- Hölkers Kamp (+ 300 Kfz / 24 h)

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

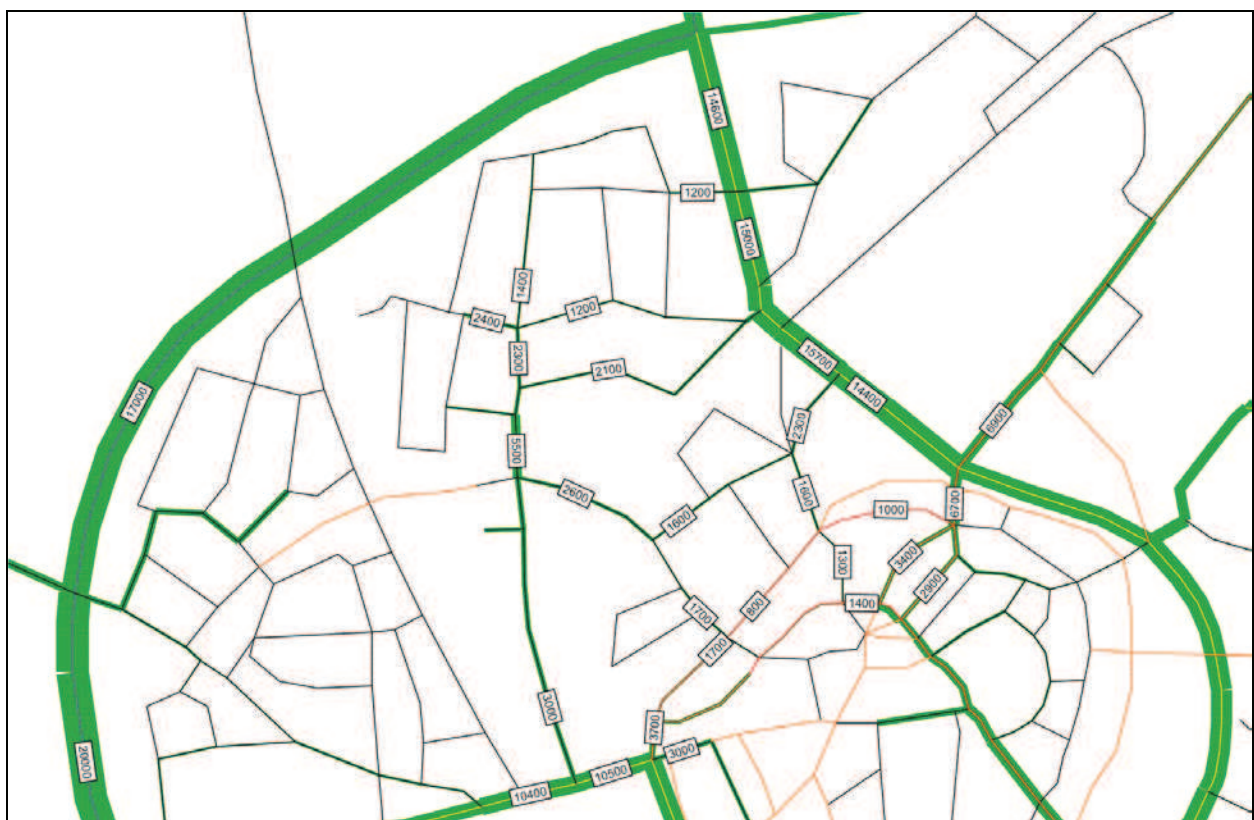


Abbildung 23: Verkehrsbelastungen im Prognosefall 2020 (Kfz / 24 h)



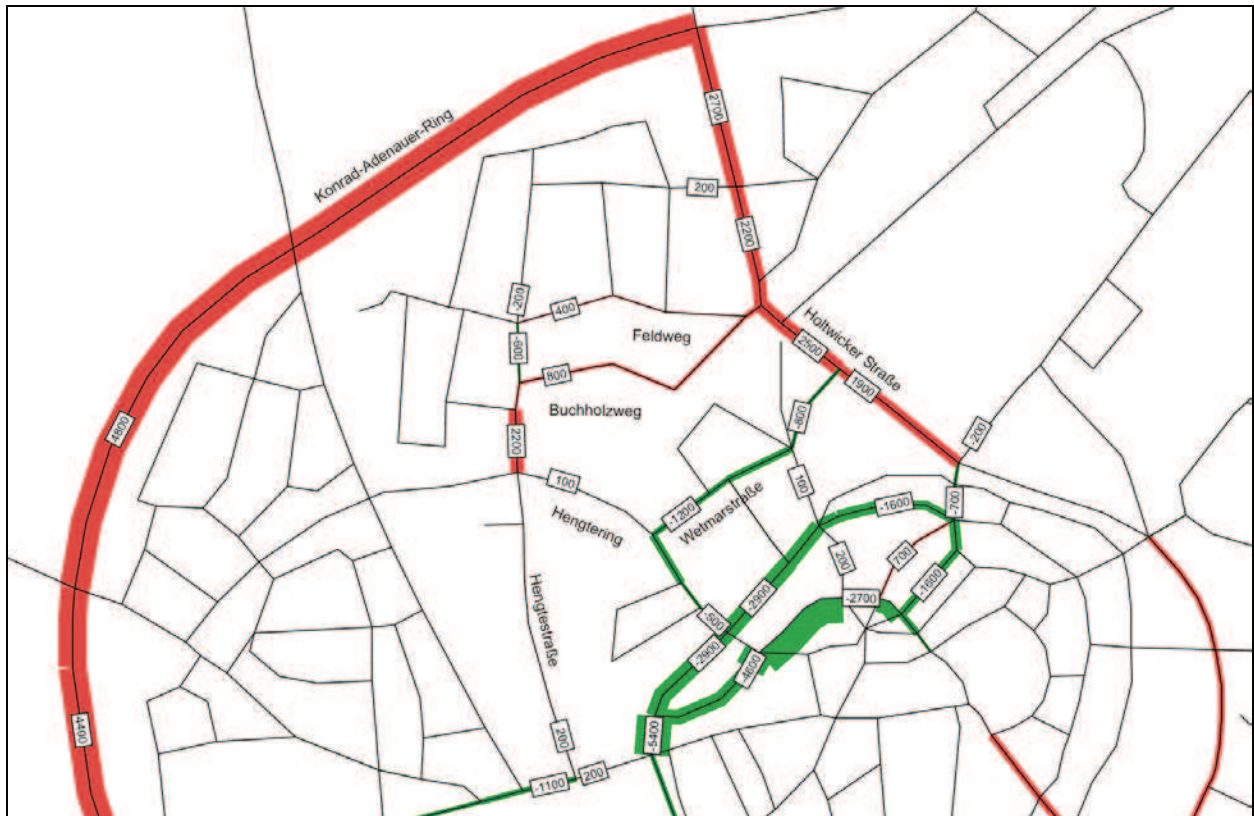


Abbildung 24: Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall 2020 (Kfz / 24 h)



9. Zusammenfassende Bewertung

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden acht Varianten der Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht. Die Variante 4 (Ringverkehre) wird dabei nicht weiter verfolgt, da eine Realisierung aus Gründen der Befahrbarkeit nicht möglich ist. Sie bietet darüber hinaus auch keine wesentlichen Vorteile gegenüber der Variante 1 (Empfehlung des Verkehrsentwicklungsplan). Bei Einhaltung der Verkehrsregelungen ist die Variante 2 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen ähnlich zu bewerten wie die Variante 1.

In der folgenden Tabelle sind für die verbleibenden Varianten die zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausgewählter Straßenzüge zusammenfassend dargestellt (Angaben in Kfz / 24 h). In grün sind dabei die Werte gekennzeichnet, die um mehr als 200 Kfz unter den Werten des Prognose-Nullfall liegen. Die in rot markierten Werte liegen um mehr als 200 Kfz über den Werten des Prognose-Nullfalls. Besonders markiert sind jeweils die Verkehrsbelastungen, die als kritisch anzusehen sind und eher gegen die jeweilige Variante sprechen.

Querschnitt	Prognose-Nullfall	Variante 1 / 2	Variante 3a	Variante 3b	Variante 5	Variante 6a	Variante 6b
Basteiring West	9.100	4.000	6.700	6.800	2.000	3.600	3.700
Pumpengasse	4.100	1.000	1.000	0	1.700	1.200	1.400
Neustraße	1.100	1.000	100	2.600	1.700	1.200	1.300
Neutorstraße	1.500	1.500	2.100	4.400	2.100	1.600	1.600
Wetmarstr. Ost	3.100	2.800	4.500	5.600	3.700	2.100	2.300
Wetmarstr. West	2.800	100	3.100	2.800	4.000	1.200	1.600
Seminarstr. Süd	2.200	2.500	2.300	2.200	2.100	2.200	1.700
Hengtestr. Nord	1.600	1.500	1.500	1.600	1.500	1.500	1.400
Hengtestr. Süd	2.800	3.300	2.800	2.800	3.100	2.900	3.000
Buchholzweg	1.300	2.200	1.600	1.400	2.100	2.000	2.100
Feldweg	800	1.200	900	900	1.100	1.200	1.200

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten (Kfz / 24 h)



Die folgende Tabelle zeigt die zu erwartenden Verkehrsbelastungen des Knotenpunktes Borkener Straße / Basteiwall (Summe des zuführenden Verkehrs in Kfz / 24 h). Dabei wird deutlich, dass die Varianten ohne Sperrung des Basteirings (Variante 3 a und 3 b) den Knotenpunkt am wenigsten entlasten.

Variante	Summe des zuführenden Verkehrs (Kfz / 24 h)
Prognose-Nullfall	17.080
Variante 1: Empfehlung des Verkehrsentwicklungsplans	14.340
Variante 3 a: Sperrung des Marienrings und der Kapuzinerstraße	15.680
Variante 3 b: Sperrung des Marienrings und der Pumpengasse	15.670
Variante 5: Einbahnstraße Basteiring	12.490
Variante 6 a: Wetmarstraße als Sammelstraße und Seminarstraße geöffnet	13.700
Variante 6 b: Wetmarstraße als Sammelstraße und Seminarstraße als unechte Einbahnstraße	13.910

Tabelle 2: Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt Borkener Straße / Basteiwall
(Summe des zuführenden Verkehrs in Kfz / 24 h)

Die Untersuchungen zeigen, dass jede der untersuchten Varianten zu einer Entlastung des Straßenzuges Basteiring, Hohe Lucht, Pumpengasse führt. Dabei fällt die Entlastungswirkung für den Basteiring bei den Varianten 3 a und 3 b vergleichsweise gering aus. Bei diesen Varianten kommt es auch zu der geringsten Entlastung des Knotenpunktes Basteiring / Gerichtsring.

Bei den Varianten 3 a, 3 b und 5 kommt es zu einer merklichen Mehrbelastung der Wetmarstraße. Bei allen anderen Varianten wird die Wetmarstraße hingegen entlastet.

Die Veränderungen im Zuge der Seminarstraße sowie im Zuge der Hengtstraße sind vergleichsweise gering.



Erhöhungen der Verkehrsbelastungen sind hingegen im Zuge des Buchholzwegs und des Feldwegs zu erwarten. Ausnahmen bilden hier lediglich die Varianten 3 a und 3 b.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Varianten 1, 2, 6 a und 6 b am Ehesten in der Lage sind, die im Verkehrsentwicklungsplan genannten Ziele

- Entlastung der nordwestlichen Innenstadt vom Durchgangsverkehr und
- Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße / Gerichtsring

zu erreichen. Die Variante 1 hat dabei den Vorteil, dass durch Sperrungen von Verkehrswegen eindeutige Verkehrssituationen geschaffen werden. Vorschriftswidriges Verhalten wird ausgeschlossen. Bei der Variante 2 muss hingegen von einer erheblichen Anzahl verbotswidriger Fahrten ausgegangen werden.

Die Vorteile der Varianten 6 a und 6 b liegen darin, dass die Wetmarstraße weiterhin als wichtige Erschließungsstraße auch für das Hengtegebiet geöffnet bleibt. Dies entspricht dem von zahlreichen Anliegern des Hengtegebiets geäußerten Wunsch. Wenn eine dieser Varianten umgesetzt werden soll, kann die Umsetzung schrittweise erfolgen. Sofern die Variante 6 a nicht den gewünschten Erfolg bringt, kann die Variante 6 b kurzfristig umgesetzt werden. Eine Unterstützung der Beschilderungsmaßnahmen mit baulichen Mitteln ist aufgrund des Linienbusverkehrs am Knotenpunkt Hengtering / Wetmarstraße kaum möglich. Infrage kommt hingegen das Aufbringen von Markierungen, die das Befahren der zulässigen Fahrtbeziehungen unterstützen. Am Knotenpunkt Hengstraße / Hengtering können im begrenzten Umfang bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der vorgeschriebenen Fahrtrichtungen eingesetzt werden.

Bochum, August 2006

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH



Literaturverzeichnis

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (2006):

Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld. Bochum.

