

Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes

24.04.2006

Ersatz für den Inneren Ring:

Verkehrslenkung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

1 Vorbemerkung

Die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan zeigen, dass sich bereits heute und in noch stärkerem Maße künftig die Verkehrsprobleme im Bereich der westlichen Innenstadt konzentrieren. Hier schlägt der Verkehrsentwicklungsplan eine grundsätzlich andere Verkehrsführung vor. Die wesentlichen Kernpunkte bilden die Verkehrslenkung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich Hengtegebiet sowie der Ausbau der Ladestraße zwischen Dülmener Straße und Sökelandstraße. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zu dem bereits seit Jahrzehnten diskutierten Ringschluss zwischen Borkener und Holtwicker Straße dar. In einem ersten Schritt sollen zunächst die verkehrslenkenden Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt realisiert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept bilden und nur gemeinsam oder in geringem zeitlichen Abstand realisiert werden können. Daher ist ein zeitnahe Ausbau der Ladestraße unverzichtbar, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems auf Dauer aufrecht zu erhalten. Nach Einschätzung des Gutachters Dr. Bondzio ist eine zeitliche Differenz von bis zu 5 Jahren vertretbar.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihren Grundzügen dar. Im Rahmen einer Detailuntersuchung sind Problembereiche herauszuarbeiten und Lösungsansätze zu formulieren. Darauf aufbauend ist eine Entwurfsplanung zu erarbeiten und mit den Bürgern abzustimmen. Im Folgenden sind die Ergebnisse dieser Arbeiten dargestellt.

2 Grundsätzliche Anforderungen

2.1 Bemessungsfahrzeuge

Das Bemessungsfahrzeug für die Gestaltung der Diagonalsperre Basteiring/Seminarstraße ist der Gelenkbus mit einer Länge von 18 m. Die Sperre muss demnach so ausgebildet werden, dass sie von einem Gelenkbus (und damit auch von einem Lastzug) befahren werden kann. Da dies aber eher die Ausnahme ist, kann die Befahrbarkeit auch unter Inanspruchnahme der Gehwege sicher gestellt werden. Entsprechendes gilt auch für die nach erfolgter Sperrung möglichen Fahrbeziehungen in der Kreuzung Köbbinghof/Hohe Lucht.

Für die gesamte Verbindung Wetmarstraße/Seminarstraße/Basteiring ist der Gelenkbus ebenfalls das Bemessungsfahrzeug, da diese Straßen eine wichtige Verbindung für den Linienverkehr darstellen.

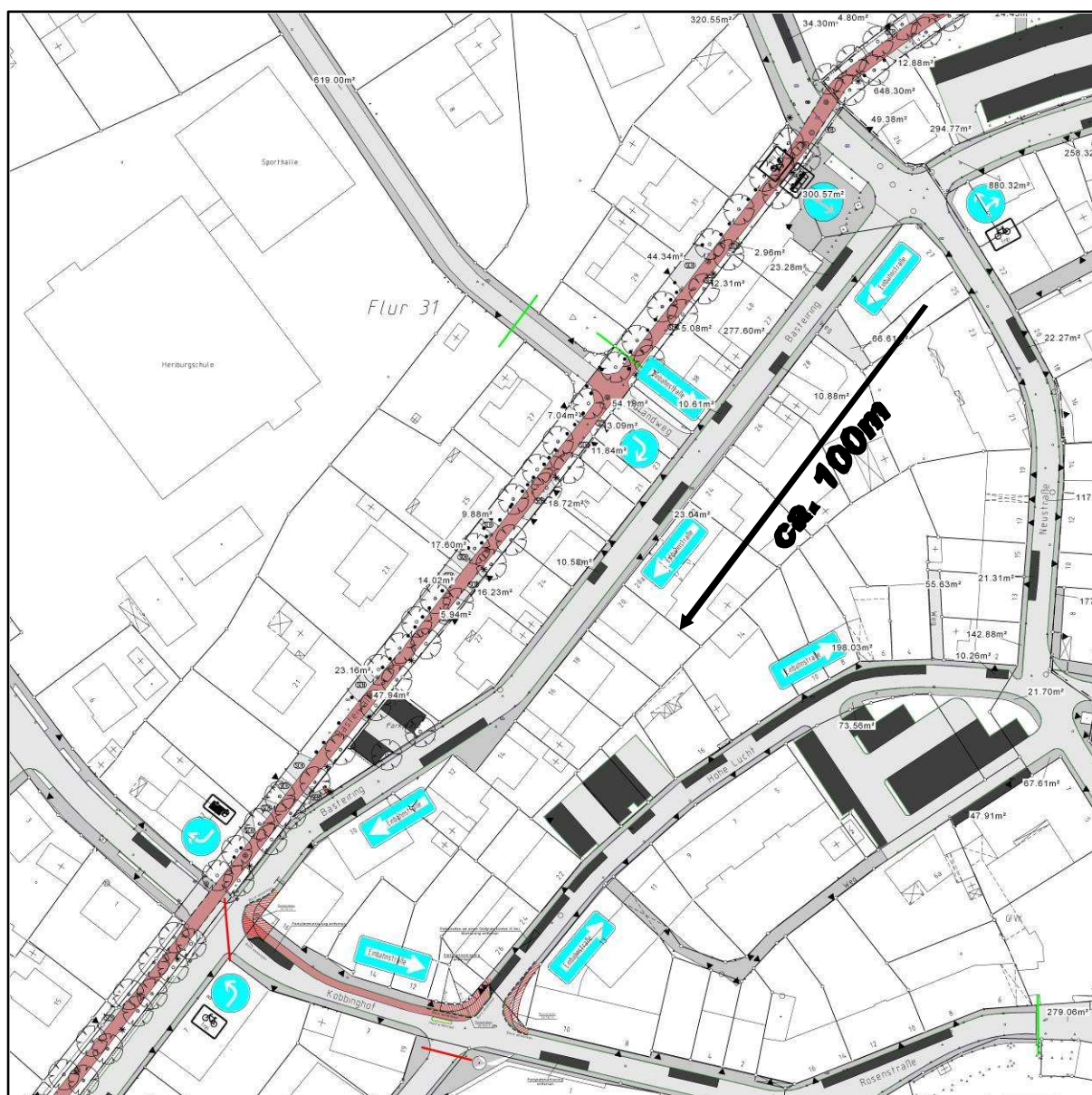
2.2 Zeitliche Beschränkungen der Durchfahrtsverbote

Eine zeitliche Beschränkung der Durchfahrtsverbote ist nicht sinnvoll. Die betroffenen Straßen sind nicht dem Vorbehaltsnetz zugeordnet, so dass der Durchgangsverkehr dauerhaft aus dem Gebiet herausgehalten werden muss. Eine Freigabe der Sperrungen hätte unmit-

telbare Auswirkungen auf den Knotenpunkt Borkener Straße/Gerichtsring und würde zu verschiedenen Tageszeiten völlig unterschiedliche Signalprogramme erforderlich werden lassen. Darüber hinaus ist eine zeitlich begrenzte Freigabe bei einer baulich angelegten Sperre nur mit einem hohen finanziellen Aufwand realisierbar, da die Sperre in den freigegebenen Zeiten verschwinden müsste. Dies ist z.B. nur mit versenkbaren Pollern oder Schrankenanlagen umsetzbar.

2.3 Freigabe von Einbahnstraßen

Aufgrund der eklatant sinkenden Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der Detailuntersuchung darüber nachgedacht, ob einzelne Straßenabschnitte, die heute als Einbahnstraße ausgewiesen sind, nach erfolgter Sperrung in beiden Richtungen freigegeben werden können.



Aufgrund der geringen Straßenbreite fällt der westliche Teil des Köbbinghofes vorab aus diesen Überlegungen heraus. Auch die Hohe Lucht kommt aufgrund der Straßenbreite in Verbindung mit dem gebogenen, unübersichtlichen Verlauf für eine solche Regelung nicht in Frage. Für den Bereich des Bastiering zwischen Seminarstraße und Neutorstraße prognostiziert der Verkehrsentwicklungsplan eine werktägliche Verkehrsstärke von 800 Fahrzeugen. Dies entspricht einer Belastung von ca. 100 Fahrzeugen in der Spitzenstunde. Aufgrund der fehlenden Durchfahrtmöglichkeit verändert sich die absolute Verkehrsbelastung durch die Frei-

gabe der Einbahnstraße nicht. Lediglich einzelne Fahrbeziehungen werden sich ändern, da die unmittelbaren Anlieger nicht mehr gezwungen sind, über den Köbbinghof und die Hohe Lucht zu fahren. Zur Verkehrsberuhigung wurden in der Vergangenheit im Basteiring versetzt angeordnete Parkbereiche markiert. Um die Auswirkungen solcher Fahrbahneinengungen auf den Verkehrsfluss beurteilen zu können, bieten die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) ein Rechenmodell an. Für die Berechnung wurde der gesamte Abschnitt des Basteirings mit zusammenhängenden Parkflächen zwischen Seminarstraße und Neutorstraße als eine Einengung mit einer Länge von 100 m eingeführt. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt in diesem Bereich 30 km/h. Bei diesen Annahmen kommen in der Spitzenstunde 17 Fahrzeuge (von insgesamt 100 Fahrzeugen) zum Halten. In 85% der Fälle, in denen Fahrzeuge zum Halten kommen, sind die Warteschlangen vor der Einengung jeweils nicht länger als 1 Fahrzeuglänge. Die mittlere Wartezeit der zum Stehen kommenden Fahrzeuge beträgt 11 Sekunden. Die gesamte Wartezeit aller Fahrzeuge liegt in der Spitzenstunde bei 3 Minuten. Dies sind für eine Tempo 30-Zone akzeptable und durchaus gewollte Werte, die zu einer Verringerung der Geschwindigkeiten beitragen. In der Realität werden die Wartezeiten eher geringer ausfallen, da es sich bei den Parkplatzbereichen nicht um eine zusammenhängende Einengung handelt. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung hat somit für den Basteiring zwischen Seminarstraße und Neutorstraße keine nennenswerten negativen Auswirkungen. Der beurteilte Straßenabschnitt sollte im Rahmen der verkehrslenkenden Maßnahmen in beiden Richtungen freigegeben werden.

Eine darüber hinausgehende Freigabe der Hohen Lucht für den Radverkehr wird nicht befürwortet. Aufgrund des unübersichtlichen Straßenverlaufs und der geringen Fahrbahnbreite (in Verbindung mit den markierten Parkbereichen) wird hier das Gefahrenpotential als deutlich zu hoch eingeschätzt.

2.4 Anpassung der Signalzeiten

Bei den im Maßnahmenkatalog des VEP vorgeschlagenen Anpassungen der Lichtsignalanlagen handelt es sich insbesondere beim Knoten Borkener Straße/Gerichtsring um umfangreiche und damit kostenintensive Maßnahmen. Eine Anpassung der Lichtsignalzeiten ist zum jetzigen Zeitpunkt nach Aussagen des Gutachters nicht zwingend erforderlich. Daher sollte die Umstellung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladestraße und den Anpassungen der übrigen Lichtsignalanlagen erfolgen.

3 Beurteilung von Einzelpunkten

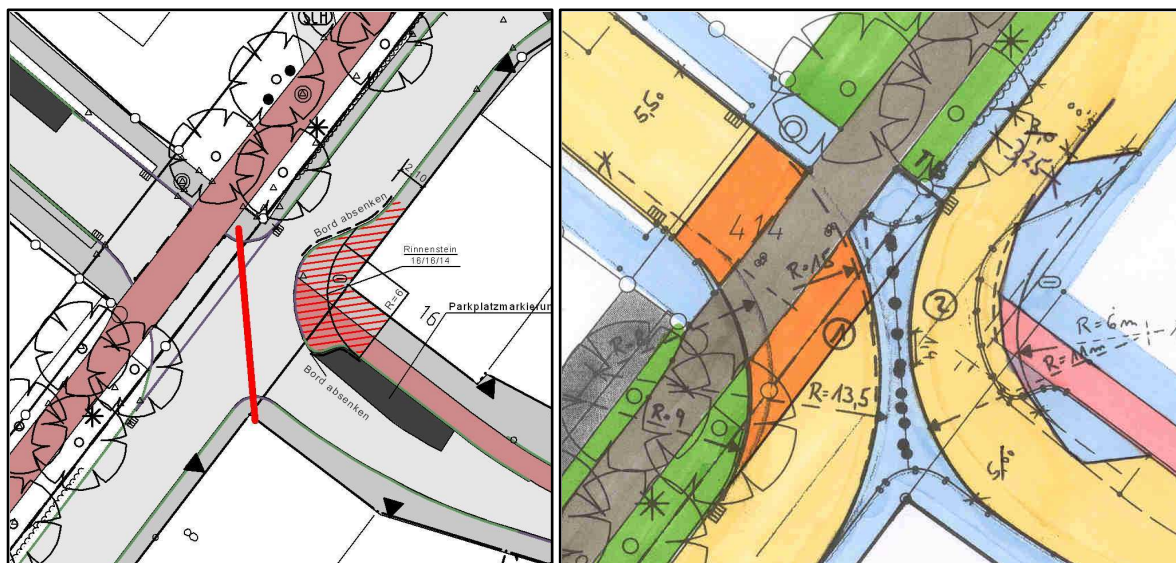
3.1 Kreuzung Basteiring/Seminarstraße/Köbbinghof

Der Verkehrsentwicklungsplan sieht an dieser Stelle eine Diagonalsperre vor. Die Sperre wird mit Hilfe von Stahlpfosten realisiert, die entlang der im Planungskonzept rot dargestellten Linie aufgestellt werden. Um eine Durchfahrtmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge zu schaffen, ist ein Teil der Pfosten herausnehmbar. Für Radfahrer bleibt die Sperre weiterhin durchlässig. Wie oben beschrieben wurde, müssen die Verbindungen Basteiring/Köbbinghof und Basteiring/Seminarstraße für Gelenkbusse und Lastzüge befahrbar sein. Unter Beibehaltung der jetzigen Hochbordführung wird dies dadurch erreicht, dass ein Teil des Gehweges als überfahrbare Fläche ausgebildet wird, während der verbleibende Teil des Geh- bzw. Radweges allein den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleibt. Getrennt werden überfahrbarer und nicht überfahrbarer Bereich durch eine Reihe von Rinnensteinen. Die vorhandene Bordanlage wird im Bereich vor der überfahrbaren Fläche abgesenkt. Die beiden markierten Stellplätze



im Köbbinghof müssen entfernt werden. Gegenüber einem kompletten Rückbau der Nebenanlagen bei gleichzeitiger Verbreiterung der Fahrbahn bietet diese Lösung den Vorteil, dass der Schutzbereich für Fußgänger und Radfahrer gegenüber der heutigen Situation grundsätzlich in gleicher Größe erhalten bleibt. Dies ist insbesondere für die Sichtbeziehungen beim Queren des Basteiringes wichtig. Nur in seltenen Ausnahmefällen muss ein Teil des Schutzbereiches von größeren Fahrzeugen überfahren werden.

Untersucht wurde auch eine Variante, in der durch eine geänderte Hochbordführung ein aufgepflasterter Schutzbereich im Bereich der Diagonalen entsteht. Dieser bietet eine sichere und konfliktfreie Möglichkeit, die Kreuzung zu queren. Bei einem geschätzten Kostenvolumen von ca. 24.000 € wurde diese Variante allerdings aus finanziellen Gründen verworfen.



Basteiring / Köbbinghof: Planungskonzept

Basteiring / Köbbinghof: untersuchte Variante

3.2 Sperrung der Kapuzinerstraße – Knoten Köbbinghof/Kapuzinerstraße/Hohe Lucht

Auch diese Sperre wird mit herausnehmbaren Stahlpfosten realisiert, um die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge offen zu halten. In Vorgesprächen mit der Martin-Luther-Grundschule wurde der Wunsch geäußert, die Sperre möglichst nah an den Knotenpunkt Kapuzinerstraße/Köbbinghof zu legen. Damit soll der südliche Bereich der Kreuzung, der überwiegend von den Schülern für den Weg zur Schule genutzt wird, möglichst von Kraftfahrzeugen frei gehalten werden. Mit Realisierung der Sperre wird die Kapuzinerstraße zur Sackgasse. Daher ist eine Wendeanlage anzubieten, die auch größeren Fahrzeugen das Wenden ermöglicht. In den oben genannten Vorgesprächen sahen die Schulvertreter die Notwendigkeit, eine Umfahrung auf dem Gelände des Parkplatzes zu schaffen. Damit soll den Eltern die Möglichkeit gegeben werden, die Kinder aus dem Auto aussteigen zu lassen, ohne den nachfolgenden Verkehr zu behindern und den Verkehrsraum zuzustellen. Dies wird dadurch erreicht, dass auf dem Parkplatz Kapuzinerstraße eine zweite Zufahrt angelegt und mit Pollern abgegrenzt wird. Durch eine entsprechend großzügige Gestaltung können in dieser Zufahrt gleichzeitig Fahrzeuge bis hin zum 3-achsigen Müllfahrzeug wenden. Die vorhandene Zufahrt sollte dann nur noch als Ausfahrt dienen, um Begegnungsfälle auf dem Parkplatz weitestgehend auszuschließen.

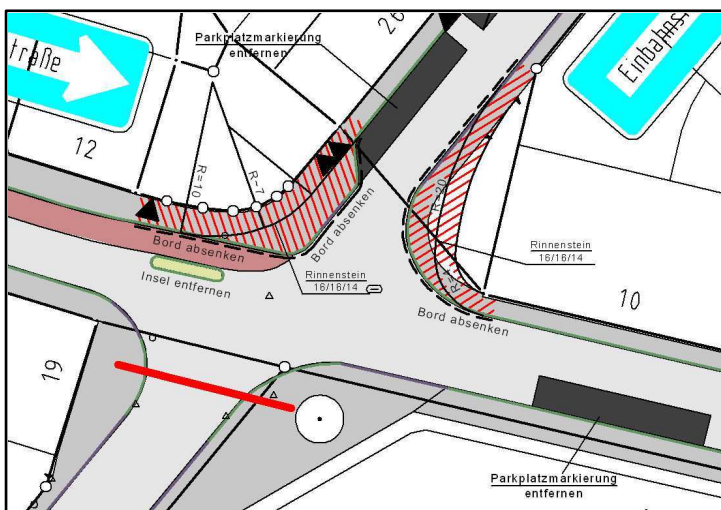
Alternativ ist –abweichend von den Darstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes- eine Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Köbbinghof/Kapuzinerstraße/Hohe Lucht möglich. Teile der Süringstraße werden heute über den Straßenzug Kapuzinerstraße-Köbbinghof-Rosenstraße beliefert. Diese Fahrbeziehung könnte im Falle einer Diagonalsperre aufrecht erhalten bleiben. Vom westlichen Arm des Köbbinghofes wäre nur noch das Linksabbiegen in die Hohe Lucht möglich, aus anderer Richtung nur noch das Linksabbiegen in die Kapuzinerstraße. Vertreter der Martin-Luther-Schule äußerten Bedenken gegen diese Variante. Um

Platz für das Befahren der Diagonalsperre zu schaffen, müsste die Fläche des Gehweges im süd-östlichen Kreuzungsbereich vor der Schule verkleinert werden. Nach Aussage der Schulvertreter ist dies der sensibelste Bereich des Schulumfeldes. Durch einen Rückbau würde sich die Gefahr für die Schüler wesentlich erhöhen.



Sperrung der Kapuzinerstraße mit zweiter Parkplatzzufahrt

In jedem Fall – unabhängig von der Ausgestaltung der Sperre- ist sicher zu stellen, dass der Kreuzungsbereich von Gelenkbussen und Lastzügen befahren werden kann. Bei einer Diagonalsperre wären der nord-westliche sowie der süd-östliche Kreuzungsbereich, bei einer einfachen Sperre am Ende der Kapuzinerstraße die beiden nördlichen Bereiche entsprechend zu gestalten. Wie in der Kreuzung Basteiring/Seminarstraße würde auch hier ein Teil des Gehweges überfahrbar ausgebildet. Die jetzige Hochbordführung bleibt erhalten. Der überfahrbare Bereich wird von dem nicht überfahrbaren Bereich durch eine Reihe von Rinnensteinen optisch getrennt. Aufgrund der besonderen Situation unmittelbar vor der Schule wird für den süd-östlichen Bereich eine Lösung favorisiert, in der der Gehweg tatsächlich zurückgebaut, der Hochbord entsprechend verlegt und die Fahrbahn verbreitert wird.



Köbbinghof / Hohe Lucht: Planungskonzept – einfache Sperre

3.3 Sperrung der Wetmarstraße

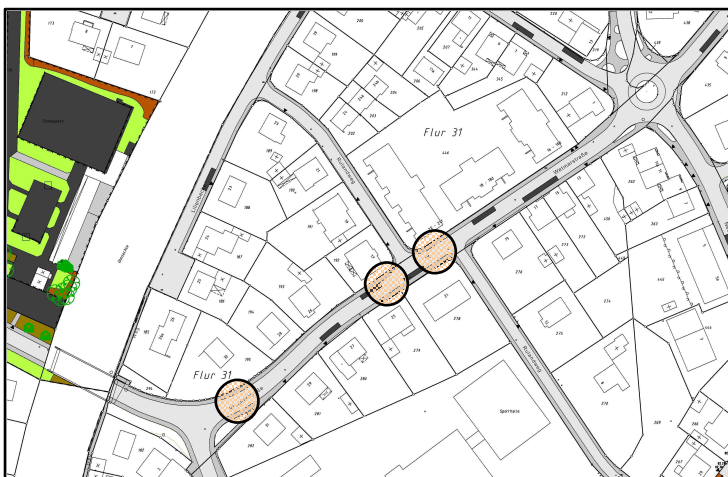
Die Bedeutung der Wetmarstraße als wichtige ÖPNV-Verbindung macht es erforderlich, die Straße für den normalen Kfz-Verkehr zu sperren, dem ÖPNV aber eine Durchfahrtmöglichkeit zu belassen. In Vorgesprächen mit den Busbetreibern, der Kreispolizeibehörde sowie des Kreises Coesfeld (Abteilung Kreis- und Strukturentwicklung: ÖPNV) zeigte sich, dass eine Busschleuse in Form eines versenkbaren Pollers (oder auch in Form einer Schranke), wie sie ursprünglich im Rahmen des VEP vorgeschlagen wurde, aufgrund der aufwändigen und damit teuren Technik und des hohen Wartungsaufwandes nicht die favorisierte Lösung darstellt. Darüber hinaus ist die Ausstattung aller Busse mit Fernbedienungen nicht praktikabel. Eine gewichtsabhängige Auslösung der Sperreinrichtung mit Hilfe einer Anforderungsschleife ist ebenfalls nicht realisierbar, da die Linie R 62 auch von Taxi-Bussen befahren wird. Diese würden aufgrund des geringen Gewichtes die Anforderungsschleife nicht auslösen.



Beispiel einer baulich angelegten Busschleuse (Lemgo)

Nach Gesprächen mit der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH in Soest zeichnen sich baulich angelegte Busschleusen als beste Lösung ab. Diese nutzen die größere Spurweite der Busse aus. In der Fahrbahn wird eine Vertiefung angelegt, die breiter ist als die Spurweite gebräuchlicher Pkw's. Insbesondere in den Niederlanden, aber z.B. auch in Lemgo wurden solche Busschleusen bereits realisiert. In den Niederlanden wurde ein Regelwerk mit erforderlichen Abmessungen entwickelt. Die Busbetreiber befürworten eine solche bauliche Lösung ebenfalls. Für Radfahrer bleibt die Busschleuse ebenfalls durchlässig, da diese neben der Vertiefung auf der Fahrbahn fahren können. Durch eine entsprechende Gestaltung kann es auch den Taxi-Bussen ermöglicht werden, nach Umliegen eines Sperrpfostens an der Schleuse vorbei zu fahren.

Sinnvollerweise ist die Busschleuse in der Wetmarstraße zwischen Seminarstraße und Kreisverkehr anzuordnen. Grundsätzlich gibt es hierbei drei Straßenabschnitte, die in Frage kommen.

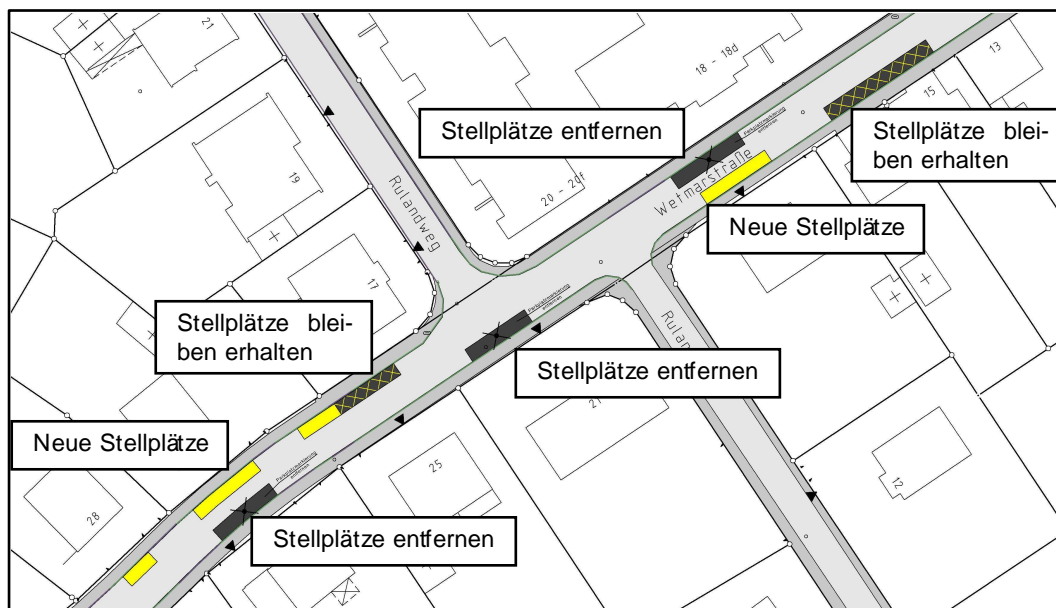


Mögliche Lage der Busschleuse

Eine baulich angelegte Busschleuse in der vorgeschlagenen Form unmittelbar östlich der Einmündung Seminarstraße/Hengtinger/Wetmarstraße ist allerdings nicht realisierbar. Diese kann nur in einem geraden Straßenabschnitt außerhalb eines Kurvenbereiches überfahren werden. Städtebaulich wäre eine Busschleuse zwischen den beiden Ästen des Rulandweges die günstigste Lösung. Diese könnte allerdings über den Rulandweg und die Lilienbecke umfahren werden.

3.4 Die Wetmarstraße als wichtige Verbindung des öffentlichen Personennahverkehrs

Der Straßenzug Wetmarstraße – Seminarstraße – Basteiring ist für die Erschließung der nord-westlichen Innenstadt durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von großer Bedeutung. Daher definiert der Verkehrsentwicklungsplan diese Straßen als wichtige ÖPNV-Verbindung. In dieser Funktion sind sie dem Vorbehaltsnetz zugeordnet. Bereits in der Vergangenheit wurde sowohl durch die Anlieger als auch durch die Busbetreiber immer wieder bemängelt, dass die versetzt angeordneten Parkbereiche zu einer starken Beeinträchtigung des Verkehrsflusses insbesondere in der Wetmarstraße führen. Dies wurde in Vorgesprächen mit den Busbetreibern noch einmal bekräftigt. Durch die verkehrslenkenden Maßnahmen wird die Bedeutung der Straßen als ÖPNV-Verbindung weiter steigen. Daher wird empfohlen, die Situation durch eine veränderte Anordnung der Parkbereiche zu verbessern.



Dabei wird auf einen wiederholten Versatz der Bereiche zwischen Seminarstraße und Neutorstraße verzichtet. Die Parkbereiche westlich des Rulandweges liegen am nördlichen Fahrbahnrand, östlich des Rulandweges am südlichen Fahrbahnrand. In Abhängigkeit von der endgültigen Lage der Busschleuse ist der Vorschlag gegebenenfalls zu modifizieren.

3.5 Sperrung Basteiwall / Sperrung Rulandweg

Um ein Umfahren der Diagonalsperre im Kreuzungsbereich Basteiring/Seminarstraße (siehe Übersicht, Seite 2) zu verhindern, muss gleichzeitig der Basteiwall nördlich der Kreuzung mit der Seminarstraße oder alternativ der Rulandweg gesperrt werden. Hierfür sind drei Varianten denkbar:

- a) Sperrung des Basteiwalls nördlich der Seminarstraße
- b) Sperrung des Basteiwalls südlich des Rulandweges
- c) Sperrung des Rulandweges zwischen Basteiring und Basteiwall

Variante a hat den Nachteil, dass der Basteiwall nur noch über den Rulandweg angefahren werden kann. Dies setzt voraus, dass der Rulandweg in beiden Richtungen geöffnet wird. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist der Begegnungsverkehr in diesem Abschnitt allerdings problematisch. Daher ist diese Variante nicht empfehlenswert.

Die Variante b hat eine völlig neue Erschließungssituation für das Haus Basteiwall 27 zur Folge. Bisher kann dieses Haus über den Basteiwall, kommend von der Seminarstraße, angefahren werden. Nach der Sperrung kann es nur noch über den Rulandweg erreicht werden. Eine Erschließung über den östlichen Arm des Rulandweges scheidet aus, da auch hierfür eine Freigabe in beiden Richtungen erforderlich wäre. Die Erschließung über den westlichen Arm setzt voraus, dass die vorhandene Sperre im Rulandweg versetzt wird.

Variante c schließlich besitzt den Nachteil, dass der Rulandweg nicht mehr als Ausfahrt aus dem Basteiwall genutzt werden kann. Dies bedeutet eine Mehrbelastung für den Basteiwall sowie eine Häufung von Begegnungsverkehren in diesem schmalen Straßenabschnitt.

Aus den genannten Gründen favorisiert die Verwaltung die Variante b. Die Akzeptanz durch die betroffenen Grundstückseigentümer sollte in Vorgesprächen geklärt werden.

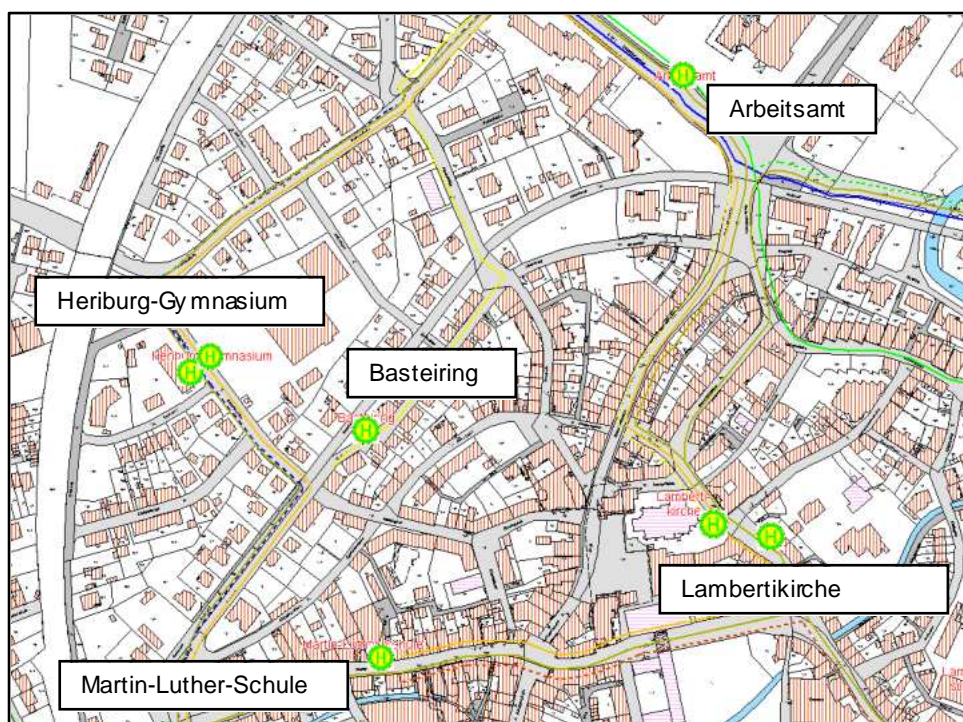
3.6 Kreuzung Basteiring / Marienring / Neutorstraße / Neustraße

Durch Verkehrszeichen wird heute das Einbiegen von der Neustraße und von der Neutorstraße in den Basteiring untersagt. Aufgrund der stark gesunkenen Verkehrsbedeutung und des nicht mehr vorhandenen Durchgangsverkehres sollten die Beschränkungen nach Realisierung der verkehrslenkenden Maßnahmen aufgehoben werden.

3.7 Auswirkungen auf den Busverkehr

Die überwiegende Anzahl der Busse nutzt den Straßenzug Wetmarstraße – Seminarstraße – Basteiring. Durch eine entsprechende Ausgestaltung der Sperre in der Wetmarstraße bleibt die Verbindung für den ÖPNV erhalten (siehe Punkt 3.4). Durch die Diagonalsperre im Basteiring sind die Linien R 63 und 673 betroffen. Die Linie R 63 Coesfeld - Nottuln stellt eine wichtige Regionalbusverbindung dar, die Linie 673 befördert überwiegend Schüler der Martin-Luther-Grundschule. Beide Linien fahren die Haltestelle Basteiring an, die R 63 allerdings nur auf dem Weg von Nottuln in Richtung Bahnhof Coesfeld. In anderer Richtung fährt sie über Seminar- und Wetmarstraße.

Diese Regionalbuslinie kann nach Angaben der Busbetreiber ohne größere Probleme auf die Verbindung Wetmarstraße-Seminarstraße-Basteiring verlegt werden. Der Halt wäre dann in beiden Richtungen am Heriburggymnasium. Die Linie 673 biegt bereits heute nach dem Halt am Basteiring in den Köbbinghof ein, um dann weiter in Richtung Lambertischule zu fahren. Die Linienführung kann also auch nach Einbau der Sperre unverändert bleiben.



Übersicht: ÖPNV-Haltestellen