

Zukünftige Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

20.09.2010

Arbeitsgespräch am 20.09.2010 von 19.00 bis 22.30 Uhr

Teilnehmer:

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste

Von der Stadt Coesfeld: Ludger Schmitz, Holger Ludorf

Moderation: Jens Stachowitz

Nach einer Begrüßung durch Jens Stachowitz erläuterte Holger Ludorf zunächst in Anlehnung an die Systematik der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06 mögliche Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung. Hierzu gehören

- Bauliche Elemente zur Verkehrsführung
 - Stichstraßen / bauliche Sperren
 - Schleifenstraßen / Diagonalsperren
 - Einbahnstraßen
 - Abbiegeverbote in Verbindung mit einer entsprechenden baulichen Gestaltung
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung
 - Teilaufpflasterungen
 - Plateaufpflasterungen
 - Versätze
 - Einengungen
- Beschilderungslösungen
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Durchfahrverbote

Anschließend fasste er die in der letzten Sitzung definierten Ziele in Gruppen zusammen. Gleichzeitig wurden wichtige Eckpunkte diskutiert und Bewertungskriterien definiert:

- Oberstes Ziel: Finden einer gemeinsamen Lösung in der Runde der Nachbarschaftsvertreter
- Ziele, die nicht für die Beurteilung der vorliegenden Lösungsvarianten genutzt werden können, die aber in Kombination mit diesen Varianten zu einer weiteren Verbesserung führen können:
 - Reduzieren der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten
 - Lärminderung
 - Heraushalten des Lkw-Verkehrs
 - Heraushalten des Busverkehrs
 - Entlastung kritischer Knotenpunkte

Diese sollen in einem der nächsten Arbeitsgespräche diskutiert werden.

- Ziele, die der Bewertung der vorliegenden Lösungsvarianten dienen:

Nr.	Ziele	Kriterien
1	Umsetzen der gefundenen Lösung	Umsetzbarkeit
2	Durchsetzen der gefundenen Lösung	Durchsetzbarkeit
3	Ausprobieren der gefundenen Lösung	Möglichkeit des Ausprobierens
4	Entlastung der nord-westlichen Innenstadt	Differenz der Verkehrsbelastung in der Vorher-Nachher-Untersuchung

Durch das Gremium wurde bestätigt, dass mit dem Begriff der „nord-westlichen Innenstadt“ der Quasi-Ringschluss mit den Straßen Marienring, Basteiring, Kapuzinerstraße, Hohe Lucht und Pumpengasse gemeint ist. Das als Ziel definierte Heraushalten des Durchgangsverkehrs ergibt sich nunmehr als Unterziel des Ziels Nr. 4: Durch das Verdrängen des Durchgangsverkehrs ergibt sich eine Entlastung der nord-westlichen Innenstadt:

4.1	Heraushalten des Durchgangsverkehrs	Vergleich des Durchgangsverkehrsanteils in der Vorher-Nachher-Untersuchung
5	Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften	Differenz der Verkehrsbelastung in der Vorher-Nachher-Untersuchung

Die ebenfalls als Ziel definierte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz ergibt sich wiederum als Unterziel des Ziels Nr. 5: Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz wird eine Mehrbelastung der Nachbarschaften vermieden. Der allgemeine Begriff Nachbarschaften kennzeichnet hierbei die unmittelbar angrenzenden Bereiche: Hengtegebiet, Wetmarstraße, Seminarstraße, Neu- und Neutorstraße.

5.1	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz	Vergleich des Durchgangsverkehrsanteils in der Vorher-Nachher-Untersuchung <i>oder aber:</i> Erreichung des Ziels Nr. 5
-----	-----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Festgelegt wurde, dass sich eine flächige Verbesserung, die in der letzten Sitzung als Ziel gefordert wurde, dann eintritt, wenn die Ziele Nr. 4 und 5 erreicht werden. Insofern wird dieses nicht als eigenständiges Ziel übernommen.

6	Erreichbarkeit der Ziele nord-westlich der Fußgängerzone	Umweglänge Komplexität der Verkehrsführung
---	----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

Ursprünglich wurde hier das Ziel „Erreichbarkeit der Geschäfte nord-westlich der Fußgängerzone“ benannt. In der Sitzung war man sich aber einig, dass diese Zielsetzung zu einseitig wäre. Zu betrachten sind auch weitere Ziele wie Parkplätze, Schulen, Kultur- und Gesundheitseinrichtungen etc. Festgelegt wurde auch, dass hier neben dem „normalen Pkw-Verkehr“ auch andere Verkehrsarten in der Bewertung zu berücksichtigen sind. Konkret benannt wurden der Radverkehr, der ÖPNV und der Lieferverkehr. Das Ziel „kurze Verbindungen“ ergibt sich als höchste Qualitätsstufe der Erreichbarkeit und wird daher nicht gesondert aufgeführt.

7	Unveränderte Erschließung der Wohngebiete	Zahl der möglichen Zufahrten
---	-------------------------------------------	------------------------------

Hier ist zunächst zu diskutieren, auf welche Wohngebiete sich das Ziel bezieht. Für einige Teilnehmer muss das Ziel für das Gesamtgebiet gelten, für andere Teilnehmer ist eine Beschränkung auf das Hengtegebiet erforderlich. Diese äußerten die Meinung, dass eine Ausdehnung des Ziels auf alle Straßen des Gesamtgebietes eine Lösung nahezu unmöglich

machen würde, da alle Maßnahmen der Verkehrslenkung unmittelbar eine veränderte Erschließungssituation zur Folge hätten (Beispiel: eine Einbahnstraße in der Seminarstraße führt unweigerlich zu einer veränderten Erschließungssituation zumindest für die Seminarstraße selber). Man einigte sich darauf, dass das Ziel in der nächsten Sitzung näher konkretisiert werden soll.

Als Ziele definiert wurden in der letzten Sitzung auch eine bessere Beschilderung sowie eine intelligente Verkehrsführung. Hierbei handelt es sich nach Meinung des Gremiums jedoch um konkrete Maßnahmen und nicht um allgemeingültige Ziele.

Kontrovers diskutiert wurde, ob die Ziele Nr. 4 und 5 auch für die Holtwicker Straße gelten können. Als Landesstraße gehört sie zum Vorbehaltsnetz und übernimmt damit eine wichtige Funktion im Verkehrsnetz. Anlieger der Holtwicker Straße vertraten die Auffassung, dass diese Ziele auch für sie gelten müssten. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens (mit Ausnahme des Busverkehrs) sei zwingend erforderlich. Dies ergebe sich auch durch die europäische Umgebungslärmrichtlinie, die eine Lärminderungsplanung bei einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Fahrzeugen im Jahr fordert. Der Landesbetrieb Straßenbau habe bestätigt, dass diese Zahl auf der Holtwicker Straße überschritten werde. Andere Teilnehmer äußerten die Ansicht, dass die Holtwicker Straße als Hauptverkehrsstraße dazu bestimmt sei, Verkehr aufzunehmen. Eine Lösung für die Wohngebiete sei nicht möglich, wenn der Verkehr nicht auf das Vorbehaltsnetz verdrängt werden könne. Die Diskussion dieses Themas wurde auf die nächsten Arbeitsgespräche vertagt.

Anschließend wurden die bisher vorliegenden Varianten einer Grobbewertung unterzogen, nachdem sie zuvor von Holger Ludorf vorgestellt wurden. Dargestellt wurden hierbei auch die verbleibenden Durchfahrmöglichkeiten durch das Gesamtgebiet. Es wurde entschieden, dass die Varianten 1, 2, 3a, 3b, 4, 5 für eine konsensfähige Lösung nicht in Frage kommen und daher im weiteren Verfahren nicht näher betrachtet werden sollen. Für die Variante 6a wurden Zweifel an der Akzeptanz der Regelungen geäußert. Ansonsten wurde sie als relativ gute Lösung mit geringen Verdrängungseffekten in die benachbarten Wohngebiete gekennzeichnet. Befürchtet wurde zusätzlicher Verkehr auf der Hengtstraße. Diese Variante soll zunächst beiseite gelegt und bei Bedarf noch einmal aus der Schublade geholt werden soll. Die Variante 6b wurde negativer bewertet und aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen.

Die verbleibenden Varianten 7 bis 12 sollen im nächsten Arbeitsgespräch detailliert untersucht und bewertet werden. Im folgenden eine Zusammenfassung der Kurzbewertungen aus der Sitzung:

Variante 7

Die Verbindung Basteiring-Seminarstraße-Wetmarstraße ist zu komfortabel für den Durchgangsverkehr, ansonsten können die notwendigen Umwege durchaus zu Effekten führen.

Variante 8:

Die Verbindung Basteiring-Neutorstraße-Wetmarstraße ist zu komfortabel für den Durchgangsverkehr, Probleme werden für den Busverkehr gesehen

Variante 9:

Diese Variante erfordert relativ geringe Umwege, Effekte könnten sich durch die winklige Verkehrsführung mit schwierigen Eckverbindungen ergeben. Der Busverkehr könnte alternativ über den Parkplatz Hohe Lucht geleitet werden.

Variante 10:

Die Verbindung Basteiring-Köbbinghof, Hohe Lucht, Pumpengasse ist zu komfortabel für den Durchgangsverkehr, die Erschließung des Parkplatzes Kapuzinerstraße über den Basteiring und den Köbbinghof kann kritisch sein.

Variante 11:

Sehr ähnlich der Variante 10 mit den entsprechenden Nachteilen. In Richtung Holtwicker Straße relativ komfortable Verbindung, in Richtung Borkener Straße unattraktiver. Befürchtet wird eine Mehrbelastung der Verbindung Hengtstraße, Hengtering und Wetmarstraße.

Variante 12:

Diese Variante wurde ebenfalls als diskussionswürdig eingestuft.

Einig war man sich darüber, dass die Freigabe von neu geschaffenen Einbahnstraßen für den Radverkehr auch in Gegenrichtung selbstverständlich sein sollte. Eine Planskizze der einzelnen Varianten einschließlich Kurzbeschreibung der Maßnahmen ist als Anlage beigefügt.

Im Laufe der Diskussion wurden wiederum **konkrete Maßnahmen** vorgeschlagen, die an dieser Stelle für das weitere Verfahren festgehalten werden sollen:

- Verbesserte Parkwegweisung
- Erschwerte Einfahrten in das Gebiet z.B. durch veränderte Ampelschaltungen oder durch eine Umgestaltung der Einfahrtsbereiche
- Stop-Schilder an den Kreuzungen
- Beschilderung von innerörtlichen Zielen am Abzweig von der Landesstraße L 555 in die Osterwicker Straße zur Entlastung der Holtwicker Straße
- Bodenschwellen als Maßnahme der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsminderung
- Freigabe der Süringstraße in beiden Richtungen zur besseren Anbindung des Parkplatzes Davidstraße an die Borkener Straße
- Verbesserte Anbindung (zweite Zufahrt) zum Gebiet Citadelle (diese Maßnahme kann nicht dem engeren Betrachtungskreis zugeordnet werden, wird der Vollständigkeit halber aber als allgemeine Anregung festgehalten)

Vereinbart wurde, dass Holger Ludorf in Vorbereitung auf die nächste Sitzung die Befahrbarkeit von Verbindungen prüft, die heute nicht befahren werden und deren Befahrung durch die verkehrlenkenden Maßnahmen notwendig wird. Ebenfalls wird er die zusätzlichen Lösungsvorschläge, die in der Sitzung von Vertretern der Anliegergemeinschaft Holtwicker Straße, der Uhlennachbarschaft und der St. Antoniusnachbarschaft überreicht wurden, als Plangrafik aufbereiten, damit sie in der nächsten Sitzung diskutiert werden können.

Das nächste Arbeitsgespräch findet statt am 04.10.2010 um 19.00 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses.

gez. Holger Ludorf

Anlage: Übersicht der bewerteten Lösungsvarianten