



Der Bürgermeister

# Öffentliche Beschlussvorlage 286/2010

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

22.11.2010

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	02.12.2010	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	16.12.2010	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	22.12.2010	Entscheidung

## **Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet: Beschluss über umzusetzende Maßnahmen**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Straßenverkehrsbehörde wird empfohlen, die folgenden Elemente zur Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt entsprechend der Variante 8b im Einklang mit den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften umzusetzen:
  - Einbahnstraße im Basteiring zwischen Kapuzinerstraße und Neutorstraße in nord-östlicher Richtung
  - Einbahnstraße in der Hohen Lucht in nord-östlicher Richtung
  - Einbahnstraße in der Pumpengasse in westlicher Richtung
  - Einbahnstraße in der Seminarstraße in südlicher Richtung
  - Einbahnstraße im Marienring zwischen Neutorstraße und westlicher Zufahrt zum Parkplatz „Marienring“ in westlicher Richtung
2. Der Erfolg der Maßnahme ist durch eine Verkehrsuntersuchung (Vorher-Nachher-Verkehrserhebung) zu belegen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die durch den Arbeitskreis empfohlenen und im Sachverhalt dargestellten „Kombimaßnahmen“ zu prüfen. Ausgenommen hiervon sind die Maßnahmen
  - „Zuflusssteuerung im Knoten Borkener Straße/Gerichtsring“ und
  - „Optimierung/Entlastung kritischer Knotenpunkte im Vorbehaltsnetz“.

Die Ergebnisse sind dem Ausschuss gemeinsam mit dem Ergebnis der Nachuntersuchung vorzulegen. Der Ausschuss wird auf Grundlage dieser Ergebnisse über das weitere Vorgehen beraten.

4. Als vorgezogene „Kombimaßnahme“ (Reduzierung der Geschwindigkeiten) werden in der Neutorstraße Plateauaufpflasterungen nach Abschluss der Voruntersuchung und vor Beginn der Probephase realisiert. Die Ansätze im Entwurf zum Haushalt 2011 unter dem Investitionscode 70STR038 sind hierfür um 19.000 € zu erhöhen.

5. Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 19.000 € für die Verkehrsuntersuchung, die Markierungs- und Fräsarbeiten sowie die Beschilderung werden im Entwurf des Haushalts 2011 berücksichtigt.
6. Dem im Sachverhalt beschriebenen modifizierten Zeitplan wird zugestimmt.

**Auswirkungen auf die Finanzrechnung (in EUR):**

Gesamtkosten der Maßnahme	Objektzuschüsse (Zusch. Beiträge)	Sonstige Einzahlungen	Eigenanteil
19.000 €			19.000 €

**Auswirkungen auf die Ergebnisrechnung (in EUR):**

Jährlich (Gesamtdauer = \_\_\_\_\_ Jahre)

Nur Haushaltsjahr(e)      2011

Leistungsentgelte	
Kostenerstattungen	
sonstige Erträge	
<b>Summe der Erträge</b>	
Personalaufwendungen	
Aufwand für Sach- u. Dienstleistungen	
Verkehrsuntersuchung	10.000 €
Beschilderung, Markierung, Fräsarbeiten	9.000 €
Abschreibungen (netto, d. h. nach Auflösung SoPo)	
sonstige Aufwendungen	
<b>Summe der Aufwendungen</b>	<b>19.000 €</b>
<b>Überschuss (+) / Defizit (-)</b>	

**Sachverhalt:**

Nachdem der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen die Verwaltung in seiner Sitzung am 23.06.2010 beauftragt hatte,

*gemeinsam mit Vertretern der unmittelbar betroffenen Bürger aus den Bereichen nordwestliche Innenstadt und Hengte und Vertretern der im Rat vertretenen Fraktionen die vorhandenen Lösungsvorschläge zu diskutieren und zu bewerten und ggfls. alternative Lösungen für die zukünftige Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt zu entwickeln,*

wurden die betroffenen Nachbarschaftsgruppierungen für den 07.09.2010 zu einem ersten Werkstattgespräch eingeladen. Um eine konstruktive Arbeit zu ermöglichen, wurde der Personenkreis auf je zwei Vertreter der Nachbarschaftsgruppierungen und einen Vertreter je Fraktion begrenzt. Darüber hinaus nahmen Vertreter der Verwaltung am Gespräch teil. Moderiert wurde das Gespräch - wie auch die weiteren Gespräche im Beteiligungsverfahren - durch Jens Stachowitz (Jens Stachowitz Kommunalberatung, 44139 Dortmund).

Zunächst wurden durch den Arbeitskreis einvernehmlich getragene Ziele definiert, die in Bezug auf die nord-westliche Innenstadt und die benachbarten Gebiete erreicht werden sollten. Anschließend wurde die Suche nach konkreten Lösungen auf ein kleineres Gremium delegiert,

welches aus jeweils einem Vertreter der eingeladenen Gruppierungen, Holger Ludorf als Vertreter der Verwaltung und aus Jens Stachowitz als Moderator bestehen sollte.

Dieser Arbeitsgruppe gelang es in zwei Arbeitsgesprächen, eine gemeinsam getragene Variante der Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt zu erarbeiten. Darüber hinaus sprach die Arbeitsgruppe klare Empfehlungen in Bezug auf die so genannten „Kombimaßnahmen“ aus. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die unabhängig von der ausgewählten Variante eingesetzt werden können. Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe wurden dem „großen“ Arbeitskreis in einem zweiten Werkstattgespräch am 02.11.2010 vorgestellt und durch diesen bestätigt. Das gesamte Beteiligungsverfahren wurde durch eine sehr konstruktive Gesprächsatmosphäre geprägt, in der alle Teilnehmer auch Verständnis für die teilweise entgegen gesetzten Interessen der anderen Nachbarschaften zeigten. Die Teilnehmer zeigten sich insgesamt sehr zufrieden mit der Organisation, dem Ablauf und den Ergebnissen der Gespräche. Hervorgehoben wurde die fruchtbare Arbeit sowohl des Arbeitskreises als auch der verkleinerten Arbeitsgruppe. Auf eine Darstellung des Verlaufs der einzelnen Gespräche wird an dieser Stelle verzichtet. Es wird verwiesen auf die Gesprächsprotokolle, die als Anlage beigefügt sind. Ebenfalls verzichtet wird auf eine Darstellung der einzelnen Varianten, die durch die Arbeitsgruppe bewertet wurden. Diese können durch die Ratsmitglieder im Rathaus eingesehen werden. Bei Bedarf können die Varianten durch die Verwaltung (Holger Ludorf, Tel. 939-1306) näher erläutert werden. Die konkreten Ergebnisse des Arbeitskreises sind im Folgenden zusammengefasst, gleichzeitig wird die gemeinsam getragene Vorzugsvariante erläutert.

### Ziele

- I. Oberstes Ziel: Finden einer gemeinsamen Lösung
- II. Ziele, mit deren Hilfe die Entwürfe der Verkehrsführung beurteilt wurden
  1. Umsetzen der gefundenen Lösung
  2. Durchsetzen der gefundenen Lösung
  3. Ausprobieren der gefundenen Lösung
  4. Entlastung der nord-westlichen Innenstadt
    - 4.1 Heraushalten des Durchgangsverkehrs
  5. Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften
    - 5.1 Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz
  - 6.1 Erreichbarkeit der Ziele nördlich der nord-westlichen Innenstadt
  - 6.2 Erreichbarkeit der Ziele in der nord-westlichen Innenstadt
  7. Unveränderte Erschließung der Wohngebiete
- III. Weitere Ziele, die im direkten Zusammenhang mit den Kombimaßnahmen stehen
  - a. Reduzieren der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten
  - b. Lärminderung
  - c. Heraushalten des Lkw-Verkehrs
  - d. Heraushalten des Busverkehrs
  - e. Entlastung kritischer Knotenpunkte

### Vorzugsvariante

Variante 8b mit den folgenden Elementen der Verkehrsführung:

- Einbahnstraße im Basteiring zwischen Kapuzinerstraße und Neutorstraße in nord-östlicher Richtung

- Einbahnstraße in der Hohen Lucht in nord-östlicher Richtung
- Einbahnstraße in der Pumpengasse in westlicher Richtung
- Einbahnstraße in der Seminarstraße in südlicher Richtung
- Einbahnstraße im Marienring zwischen Neutorstraße und westlicher Zufahrt zum Netto-Parkplatz in westlicher Richtung

In der Anlage findet sich eine grafische Darstellung der vorgesehenen Einbahnstraßen. Nach Umsetzung der Maßnahmen kann die nordwestliche Innenstadt zwischen der Holtwicker Straße und der Borkener Straße in beiden Richtungen nicht mehr direkt durchfahren werden. Erforderlich sind deutliche Umwege. Von der Borkener Straße in Richtung Holtwicker Straße führt die Verbindung über den Basteiring, die Neutorstraße und die Wetmarstraße. Alternativ ist die Fahrt über die Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Neustraße, Neutorstraße und Wetmarstraße möglich. Aufgrund der zusätzlichen Umwege wird diese Verbindung aber nur eine untergeordnete Rolle spielen. In umgekehrter Richtung sind zwei Verbindungen denkbar: zum einen über die Wetmarstraße, Seminarstraße, Köbbinghof und Kapuzinerstraße. Alternativ ist die Einfahrt bis zur Wetmarstraße auch über den Marienring und die Neutorstraße möglich. Ziel ist es, die Fahrt durch die nordwestliche Innenstadt mit Hilfe der erforderlichen Umwege möglichst unattraktiv zu gestalten, um den Durchgangsverkehr auf das Vorbehaltsnetz zu verdrängen. Für die Erschließung des Hengtegebietes bringt die Variante 8b keine wesentlichen Nachteile mit sich. Lediglich die Zufahrt über den Basteiring und die Seminarstraße ist in Zukunft nicht mehr möglich. Angaben über die Qualitätsstufen, die für die einzelnen definierten Ziele erreicht werden, können der als Anlage beigefügten Bewertungstabelle entnommen werden. Die Qualitätsstufe 1 steht dabei für eine sehr hohe Qualität, Qualitätsstufe 5 kennzeichnet die schlechteste Qualität.

Nach dem derzeitigen Planungsstand können in den folgenden Straßenabschnitten echte Einbahnstraßen eingerichtet werden:

- Basteiring Ost zwischen Köbbinghof und Neutorstraße
- Hohe Lucht
- Pumpengasse
- Marienring zwischen Neutorstraße und westlicher Zufahrt zum Netto-Parkplatz

Diese werden durch das Verkehrszeichen 220 in der Einfahrt und Verkehrszeichen 267 in der Ausfahrt gekennzeichnet. Die Einbahnstraße im Marienring wird für Radfahrer in der Gegenrichtung freigegeben. Durch die Beschränkung der Einbahnstraßenregelung auf den westlichen Abschnitt des Marienrings kann sowohl der Nettoparkplatz als auch der Parkplatz „Marienring“ in beide Richtungen verlassen werden. Im östlichen Abschnitt des Basteirings, in der Hohen Lucht und in der Pumpengasse wird voraussichtlich aus unterschiedlichen Gründen (zu geringe Fahrbahnbreite neben parkenden Fahrzeugen, schwierige Sichtverhältnisse, benachbarte Wallanlage als Haupttradwegeverbindung) auf die Freigabe für den Radverkehr verzichtet werden. Der Köbbinghof kann weiterhin über den vorhandenen Radweg auch gegenläufig von Radfahrern befahren werden.

Weiterhin ist geplant, in der Seminarstraße und im westlichen Basteiring „unechte Einbahnstraßen“ einzurichten. Dies ist erforderlich, um Bussen das Befahren in beiden Richtungen zu ermöglichen. In einer echten Einbahnstraße ist dies nicht möglich. Gleichzeitig soll auch der Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Unechte Einbahnstraßen werden alleine durch ein Verbot der Einfahrt unter Verzicht auf das Verkehrszeichen 220 beschildert.

Um die beschriebenen Regelungen umsetzen zu können, muss es gelingen, den Busverkehr nur noch über die Verbindung Wetmarstraße - Seminarstraße - Basteiring zu führen. Heute fährt die Linie R 62 in der Fahrtrichtung Nottuln - Coesfeld über die Neutorstraße und den Basteiring, um die Haltestelle „Basteiring“ zu bedienen. Untersuchungen im Jahr 2006 haben aber gezeigt, dass die Buslinie ohne Probleme auf die erstgenannte Verbindung verlegt werden kann, wo sie dann alternativ die Haltestelle „Heriburg-Gymnasium“ bedient.

Im Werkstattgespräch am 02.11.2010 wies Hermann Richter (Fachbereich 30) als Vertreter der Straßenverkehrsbehörde darauf hin, dass es sich bei den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde um Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung handele. Vor Durchführung der Maßnahmen müsse die rechtliche Situation daher genauestens untersucht und bewertet werden. Verbunden sei dies mit bestimmten Beteiligungspflichten, z.B. seien zunächst die Kreispolizeibehörde, die Feuerwehr und die Rettungsdienste anzuhören. Das Anhörungsverfahren wird derzeit durchgeführt. Über die dann vorliegenden Ergebnisse wird in der Sitzung berichtet.

#### Empfohlene Maßnahmen in Bezug auf die Kombimaßnahmen

- Intelligente Verkehrsführung
  - Öffnung der Süringstraße in beiden Richtungen zur besseren Anbindung des Parkplatzes Davidstraße an die Borkener Straße  
Empfehlung: Prüfung des Sachverhalts durch die Verwaltung
  - Zuflusssteuerung im Knoten Borkener Straße/Gerichtsring  
Empfehlung: Prüfung durch die Verwaltung, ob durch eine veränderte Signalsteuerung der Zufluss in die bzw. aus der nordwestlichen Innenstadt begrenzt werden kann
- Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten  
Empfehlung: Prüfung durch die Verwaltung/Unterbreiten eines entsprechenden Planungsvorschlags
- Heraushalten des Busverkehrs  
Empfehlung: Leerfahrten von Schulbussen so weit wie möglich aus dem Gebiet heraushalten
- Heraushalten des Lkw-Verkehrs  
Empfehlung: Verzicht auf Maßnahmen in der Probephase, anschließend erneute Bewertung
- Optimierung/Entlastung kritischer Knotenpunkte im Vorbehaltsnetz  
Empfehlung: Umsetzung der verkehrlenkenden Maßnahmen auch dann, wenn die Umstellung der Lichtsignalanlagen auf dem westlichen Inneren Ring aus finanziellen Erwägungen nicht zeitgleich erfolgen kann

#### **Zu den Beschlussvorschlägen 4 bis 6:**

Der Haushaltsentwurf für das Jahr 2011 enthält unter dem Investitionscode 70STR038 Ansätze für eine Deckensanierung in der Neutorstraße. Insgesamt wurden 79.950 € angemeldet, diese unterteilen sich in 28.000 € für investive und 48.950 € für konsumtive Maßnahmen. Die Chancen, die sich durch die Deckensanierung ergeben, sollten genutzt werden, um Plateauaufpflasterungen als Elemente der Geschwindigkeitsreduzierung einzubauen. Die Neutorstraße übernimmt in Zukunft eine wichtige Verbindungsfunktion insbesondere für Fahrten von der Borkener zur Holtwicker Straße. Die Aufpflasterungen können einen weiteren wichtigen Beitrag leisten, um die Verbindung möglichst unattraktiv zu gestalten und somit den Durchgangsverkehr aus dem Gebiet herauszuhalten. Der Bau der Plateauaufpflasterungen führt zu einer Kostenerhöhung von 19.000 €. Um diesen Betrag wäre der Haushaltsansatz zu erhöhen.

Der Erfolg der Maßnahme ist durch eine Verkehrsuntersuchung (Vorher-Nachher-Verkehrserhebung) zu belegen. Die Kosten für diese Untersuchung werden auf ca. 10.000 € geschätzt. Die Kosten für die Markierungs- und Fräsarbeiten sowie die Beschilderung werden bei ca. 9.000 € liegen.

Im Werkstattgespräch wurde der folgende Zeitplan festgelegt:

- März 2011: Voruntersuchung
- April 2011: Umsetzung der Variante 8b
- April bis Oktober 2011: Probephase
- Oktober 2011: Nachuntersuchung
- Januar bis Oktober 2011: Planungskonzept für die Kombimaßnahmen
- November 2011: Einbringen der Ergebnisse in die Haushaltsberatungen

Die Verwaltung hält eine Modifizierung dahingehend für erforderlich, dass aus dem Planungskonzept für die Kombimaßnahmen, welches im Jahr 2011 erarbeitet werden soll, die Maßnahmen „Zuflusssteuerung im Knoten Borkener Straße/Gerichtsring“ und „Optimierung/Entlastung kritischer Knotenpunkte im Vorbehaltsnetz“ herausgenommen werden. Zunächst ist mit einer Nachuntersuchung der Erfolg der Maßnahmen zu belegen. Sollten weitere oder andere Maßnahmen aufgrund der Untersuchungsergebnisse erforderlich werden, sind diese zunächst umzusetzen. Erst wenn die Probephase komplett abgeschlossen ist, werden sich die endgültigen Verkehrsströme und Verkehrsbelastungen einstellen. Diese sind zunächst in den Knotenpunkten zu erfassen, hierauf aufbauend lässt sich dann ein Signalisierungskonzept erstellen. Folgt der Rat dem Beschlussvorschlag der Verwaltung in Bezug auf die Neutorstraße, wäre zwischen Voruntersuchung und Probephase nicht nur die Variante 8b umzusetzen, sondern gleichzeitig die Neutorstraße zu sanieren.

### **Anlagen:**

Maßnahmenplan Variante 8b

Bewertungstabelle Variante 8b

Protokoll des Werkstattgesprächs am 07.09.2010

Protokoll des Arbeitsgesprächs am 20.09.2010

Protokoll des Arbeitsgesprächs am 04.10.2010

Protokoll des Werkstattgesprächs am 02.11.2010