

## Zukünftige Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

10.11.2011

---

### Werkstattgespräch am 08.11.2010 von 19.00 bis 22.50 Uhr

#### Teilnehmer:

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste

Von der Stadt Coesfeld: Thomas Backes, Dr. Thomas Robers, Hermann Richter, Ludger Schmitz, Holger Ludorf

Moderation: Jens Stachowitz

### 1. Einführung

Nach einer Begrüßung durch den Moderator Jens Stachowitz führte Holger Ludorf anhand der folgenden Fragen kurz in das Thema ein:

- warum muss gehandelt werden?
- Wo stehen wir?
- Welche Ziele wurden definiert?
- Welche Festlegungen zu den so genannten Kombimaßnahmen wurden getroffen?
- Welche Maßnahmen wurden durch den Arbeitskreis empfohlen
- Warum wurden Maßnahmen im Teichweg und auf dem „Kleinen“ Marktplatz ergänzt?

Die neue Verkehrsführung über den „Kleinen“ Marktplatz wurde im Anschluss kontrovers diskutiert. Durch die Einbahnstraßenregelung in der Verlängerung der Kleinen Viehstraße sind die Verkehrsteilnehmer (z.B. Kunden der Volksbank) gezwungen, ihre Fahrt über die Neu- und die Neutorstraße fortzusetzen. Entsprechendes gilt für die Abfahrt der Marktbeschicker. Aus Sicht einiger Teilnehmer führt das auf diesen Straßen zu einer unnötigen Mehrbelastung. Vorgesprochen wurde, die Einbahnstraßenregelung in der Verlängerung der Kleinen Viehstraße wieder aufzuheben. Herr Schmitz äußerte Bedenken gegen eine solche Lösung, da die Verkehrsteilnehmer dann auf dem Kleinen Marktplatz wenden müssten. Die Verwaltung wird diesen Punkt noch einmal eingehend prüfen.

### 2. Feedback aus dem Kreis der Nachbarschaftsvertreter

Jens Stachowitz fragte ein Feedback aus dem Kreis der Nachbarschaftsvertreter zu den umgesetzten Maßnahmen und zu den Reaktionen in den Nachbarschaften ab. Dabei wurden insbesondere die folgenden Punkte angesprochen. Hierbei handelt es sich um eine reine Aufzählung der aus subjektiver Perspektive angesprochenen Punkte und eine Wiedergabe einzelner Statements. Es wurde nicht abgefragt, ob die Thesen durch den gesamten Arbeitskreis mitgetragen werden.

- Die vorgezogene Umsetzung und die Kommunikation in der Umsetzungsphase werden stark kritisiert.
- Insgesamt ist eine Abnahme des Verkehrs festzustellen.
- Eine deutliche Abnahme des Verkehrs ist festzustellen im Basteiring, im Marienring, in der Seminarstraße, in der Kapuzinerstraße und der Hohen Lucht.
- Dies gilt auch und im Besonderen in den Abendstunden.

- Klar entlastet wurde der Basteiring in der Einmündung in die Borkener Straße. Die früheren Rückstaus im Basteiring vor der Ampelanlage treten heute nicht mehr auf. Ein wesentliches Ziel der Maßnahmen konnte damit erreicht werden.
- Die Verbindung über Kapuzinerstraße und Hohe Lucht wurde in der Anfangsphase noch häufig genutzt. Dies ist inzwischen nicht mehr der Fall. Hier ist eine deutliche Entspannung eingetreten.
- Für den Teichweg, die Kettlerstraße und die Seminarstraße sind Entlastungseffekte spürbar.
- Die Probephase ist sehr gut gelaufen. Es ist merklich ruhiger geworden im gesamten Gebiet. Nach anfänglichen Verkehrssteigerungen gilt dies inzwischen auch für Neu- und Neutorstraße.
- Für einzelne Straßen werden deutliche Mehrbelastungen festgestellt. Insbesondere gilt dies für Wetmarstraße, Neutorstraße und Neustraße. Hier hat sich der Verkehr auf einem hohen Niveau eingependelt. Die Mehrbelastungen in diesen Straßen widersprechen dem durch den Arbeitskreis formulierten Ziel, die Entlastungseffekte nicht zu Lasten anderer Nachbarschaften gehen zu lassen.
- Der Kreisverkehr in der Wetmarstraße muss nunmehr alle Verkehrsströme aufnehmen und ist damit deutlich überlastet.
- Der Verkehr wird gerade auf die Hauptverbindungen der Radfahrer und Schulkinder verdrängt. Zu nennen sind hier Hengtering/Wetmarstraße und Neu-/Neutorstraße. Daher hat sich die Situation aus Perspektive dieser Verkehrsteilnehmer verschlechtert, die Stadt hat hier die Schulwegsicherung stärker zu beachten. Als besonderer Gefahrenpunkt wurde die Querung der Wallanlage über die Neutorstraße ausgemacht. Durch die Verkehrszunahme auf der Neutorstraße sind die Gefahren für Radfahrer und Schulkinder deutlich größer geworden.
- Die Situation an der Kreuzung Seminarstraße/Basteiwall/Basteiring hat sich durch die Abnahme des Verkehrsaufkommens deutlich entspannt.
- Anfänglich war eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Hengtestraße vor der Einmündung in die Borkener Straße festzustellen. Inzwischen hat der Verkehr an dieser Stelle wieder abgenommen.
- Die Wetmarstraße verbleibt als einziger Zugang zum Vorbehaltsnetz im nordöstlichen Bereich. Dadurch wird die Grünphase für die Wetmarstraße in der Kreuzung mit der Holtwicker Straße häufiger angefordert. Dies wiederum führt zu vermehrten Rückstaus auf der Holtwicker Straße.
- Die Einbahnstraßenregelungen werden durch einzelne Verkehrsteilnehmer ignoriert.
- Nur ganz vereinzelt fahren noch Autos entgegen der Einbahnstraße in den Basteiring.
- Das Geschwindigkeitsniveau insgesamt ist durch die geänderte Verkehrsführung gestiegen.
- Die veränderten Parkmarkierungen auf der Wetmarstraße werden nicht mitgetragen. Die ursprünglichen Markierungen waren wichtig zur Reduzierung der Geschwindigkeiten.
- Die Sicherheit für Radfahrer sollte auf der Wetmarstraße durch die Markierung eines Schutzstreifens wie z.B. in der Daruper Straße verbessert werden.
- Eine zufriedenstellende Erreichbarkeit der Innenstadt aus Richtung Holtwicker Straße ist während der Kirmeszeit nicht mehr gegeben, unzumutbare Umwege sind die Folge.

### **3. Analyse der Kritikpunkte**

In Vorbereitung auf die Sitzung hatte die Verwaltung die wesentlichen Kritikpunkte, die während der Probephase geäußert wurden (Schreiben oder Mails an Stadt, Auswertung Presse, Telefongespräche etc.), zusammengestellt. Diese Kritikpunkte wurden durch Holger Ludorf vorgestellt und kurz erläutert. Im Anschluss wurde durch die Arbeitskreismitglieder mit Hilfe von Klebepunkten auf einer Skala bewertet, ob die Kritik als berechtigt angesehen wird (Skala von 1 bis 5, 1: Kritik voll berechtigt, 5: Kritik voll unberechtigt). Auf Wunsch der Teilnehmer wurde dabei unterschieden nach Fraktionsvertretern und Nachbarschaftsvertretern. Schließlich wurde diese Bewertung verglichen mit einer Bewertung, die die Verwaltung vorbereitet hatte. Jens Stachowitz stellte fest, dass die Bewertung in den meisten Punkten deckungsgleich erfolgte. Sowohl die Bewertung der Verwaltung als auch Fotos der Arbeitskreisbewertung sind als Anlage beigelegt. Folgende wesentlich Punkte können aus der Erörterung festgehalten werden :

- Eine substantielle Abweichung gab es nur bei der Bewertung des Kritikpunktes „Die Sicherheit für Schulkinder und Radfahrer hat sich auf der Wetmarstraße verschlechtert“. Der Arbeitskreis hält diese Kritik für berechtigt, die Verwaltung eher nicht. Argument aus dem Arbeitskreis: durch die Verkehrszunahme hat sich die ohnehin schwierige Situation weiter verschlechtert und führt zu echten Gefahren für die Schulkinder und Radfahrer. Argument der Verwaltung: die Wetmarstraße weist auch nach Realisierung der Maßnahme keine für eine Tempo 30-Zone ungewöhnliche Verkehrsbelastung auf. Markierte Parkplätze auf der Fahrbahn seien ein anerkanntes Mittel zur Verkehrsberuhigung in Tempo 30-Zonen. Eine Ausnahmesituation entstehe lediglich durch die hohe Zahl der Radfahrer vor allem in den Morgenstunden. Diese gab es aber auch schon zuvor, so dass sich kein erhöhtes Gefahrenpotential ableiten ließe.
- Der Kritikpunkt „Einbahnstraßen werden ignoriert“ wurde in der Skala zwar zunächst unterschiedlich bewertet. Einig war man sich aber in der Feststellung, dass einige wenige Verkehrsteilnehmer einzelne Einbahnstraßenbeschilderungen ignorieren (und die Kritik damit zunächst zutrifft), dies aber nicht toleriert werden könne und geeignete Maßnahmen eingeleitet werden müssten (und die Kritik damit nicht berechtigt sein kann).
- Die Kritik in Richtung der fehlenden Legitimation der Nachbarschaftsvertreter wurde von der Verwaltung mit 3 bewertet, vom Arbeitskreis fast einheitlich mit 5. Holger Ludorf erläuterte die Beweggründe der Verwaltung: sicher hätte es auch andere Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung gegeben. Über die „richtige“ Form könne man immer streiten, eine eindeutig richtige Form werde es dabei nie geben. Daher könne die Verwaltung die Kritik durchaus akzeptieren, halte die Entscheidung für das gewählte Verfahren, welches auch durch die politischen Gremien bestätigt wurde, aber nach wie vor für richtig. Jens Stachowitz stellte klar, dass er als Moderator der Arbeitsgruppe die Nachbarschaftsvertreter aber auch nicht in der Position und Verantwortung als „Mandatsträger“ gesehen hätte, sondern als im Gebiet Kundige, die auch Meinungen und Interessen aus ihrer Umgebung mit in die Diskussion bringen.
- Im Nachgang wurde aus dem Arbeitskreis kritisiert, dass nach wie vor Leerfahrten von Bussen über die Neutorstraße erfolgen. Die Verwaltung wird diesen Punkt noch einmal prüfen und gegebenenfalls mit den Busunternehmen besprechen.

#### 4.1 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden von Holger Ludorf ausführlich vorgestellt:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden am 19.05.2011 (vor Durchführung der Maßnahmen) und am 13.10.2011 (nach Durchführung der Maßnahmen) in 7 Kreuzungsbereichen die Fahrzeugströme und an 8 Stellen die Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst. Mit Hilfe der Kennzeichenerfassung wurde der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bestimmt. Die Angaben im Folgenden beziehen sich auf den Erfassungszeitraum von 4 Stunden (15.00 bis 19.00 Uhr).

Die Ergebnisse der Kennzeichenverfolgung zeigen, dass der Gesamtverkehr um 1.010 Fahrzeuge (15%) und der Durchgangsverkehr um 1.237 Fahrzeuge (41%) zurückgegangen sind:

|                      | Gesamtverkehr | Durchgangsverkehr | Anteil des Durchgangsverkehrs |
|----------------------|---------------|-------------------|-------------------------------|
| 19.05.2011           | 6.589 Kfz     | 3.019 Kfz         | 46%                           |
| 13.10.2011           | 5.579 Kfz     | 1.782 Kfz         | 32%                           |
| Differenz absolut    | -1.010 Kfz    | -1.237 Kfz        | -14%                          |
| Differenz prozentual | -15%          | -41%              |                               |

Die Hauptbeziehungen des Durchgangsverkehrs lagen vor Durchführung der Maßnahmen zwischen den Querschnitten III, IV, V und VI in den folgenden Relationen:

- III (Basteiring) > IV (Pumpengasse)

- III (Basteiring) > VI (Wetmarstraße)
- V (Marienring) > III (Basteiring)

Nach Durchführung der Maßnahmen gibt es nennenswerte Durchgangsverkehre nur noch zwischen den Querschnitten III (Basteiring) und VI (Wetmarstraße) und in wesentlich schwächerer Form zwischen den Querschnitten VI (Wetmarstraße) und I (Hengtestraße).

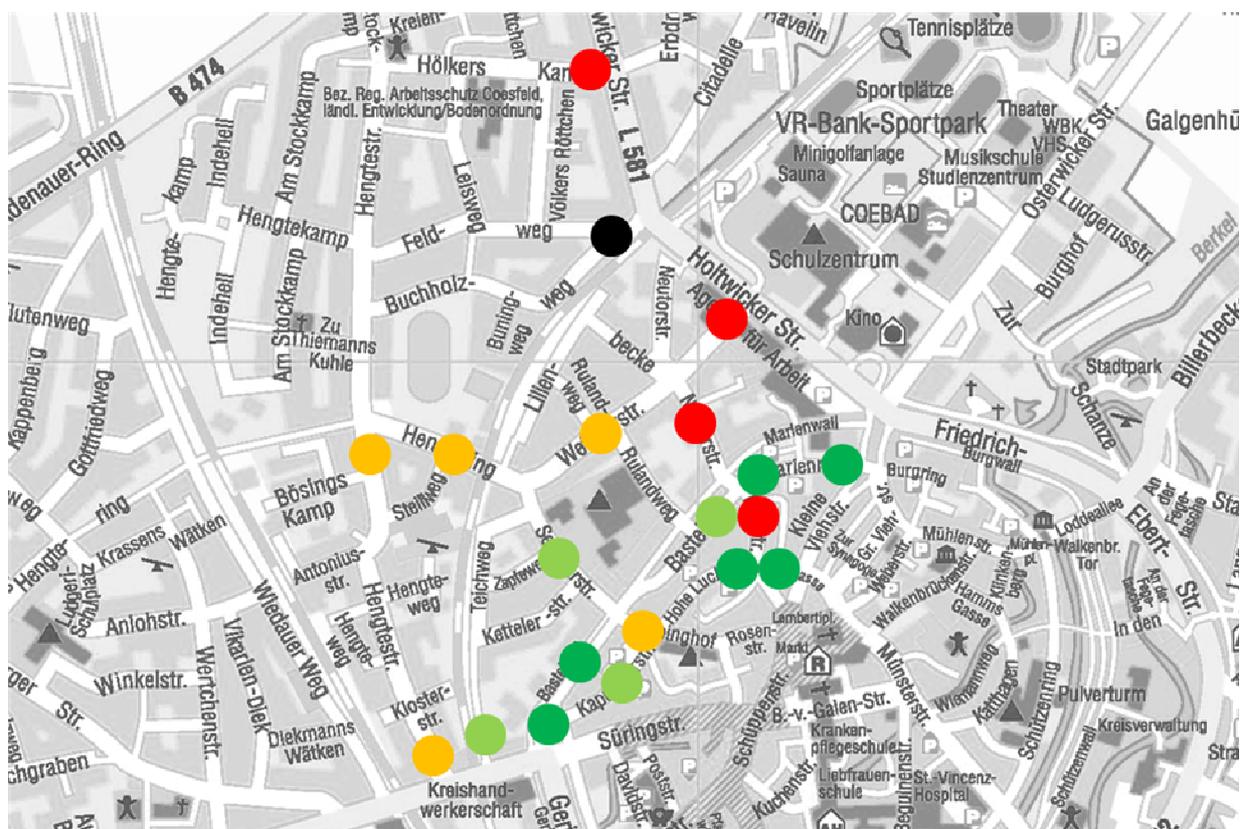
Desweiteren zeigt die Kennzeichenerfassung, dass die Verkehrsbelastung im Basteiring unmittelbar nördlich der Kreuzung Basteiring/Borkener Straße/Gerichtsring um 1.147 Fahrzeuge zurückgegangen ist. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Vergleich mit den Werten des Verkehrsentwicklungsplanes. Zwischen der Prognose Nullfall (ohne grundlegende Veränderungen im Verkehrsnetz) und der Prognose Planfall (mit Ausbau der Hansestraße und Umsetzung von verkehrslenkenden Maßnahmen in der nord-westlichen Innenstadt) ergibt sich hier eine Reduzierung um 1.530 Fahrzeuge. Das gesteckte Ziel der Entlastung des Knotenpunktes konnte durch die im Sommer 2011 umgesetzten Maßnahmen also zu 75% erreicht werden.

Aus der Kennzeichenerfassung in Verbindung mit der Knotenstromzählung lassen sich Querschnittsbelastungen für einzelne Straßenabschnitte ermitteln. Die Ergebnisse wurden für die Arbeitskreissitzung graphisch aufbereitet und präsentiert. Durch den Vergleich der Vorher- und Nachheruntersuchung ergibt sich für die einzelnen Abschnitte das folgende Bild:

|   |  |
|---|--|
| • Hölkers Kamp  | sehr starke Zunahme des Gesamtverkehrs, weiterhin geringer Durchgangsverkehrsanteil  |
| • Buchholzweg   | nahezu unveränderte Verkehrssituation  |
| • Wetmarstraße in der Einmündung in die Holtwicker Straße | sehr starke Zunahme des Gesamtverkehrs und des Durchgangsverkehrs, unveränderter Durchgangsverkehrsanteil von ca. 50%  |
| • Wetmarstraße westlich des Kreisverkehrs                 | starke Zunahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Hengtering  | starke Zunahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Hengtestraße südlich des Hengterings                    | starke Zunahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Hengtestraße in der Einmündung in die Borkener Straße   | starke Zunahme des Gesamtverkehrs, sehr starke Zunahme des Durchgangsverkehrs, gesteigener Durchgangsverkehrsanteil, der mit 27% aber immer noch im moderaten Bereich bleibt |
| • Teichweg  | Abnahme des Gesamtverkehrs, nahezu unveränderter Durchgangsverkehr, insgesamt sehr geringe Verkehrsbedeutung   |
| • Kapuzinerstraße   | starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Hohe Lucht  | sehr starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich  |
| • Pumpengasse   | sehr starke Abnahme des Verkehrs, nahezu ohne Verkehrsbedeutung  |
| • Neustraße   | sehr starke Zunahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich  |
| • Seminarstraße   | starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |

|   |  |
|---|--|
| • Köbbinghof  | starke Zunahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Basteiring nördlich der Einmündung in die Borkener Straße | sehr starke Abnahme des Gesamtverkehrs, sehr starke Abnahme des Durchgangsverkehrs, gesunkener Durchgangsverkehrsanteil mit 40%                  |
| • Basteiring zwischen Kapuziner- und Seminarstraße          | sehr starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich  |
| • Basteiring zwischen Seminar- und Neutorstraße             | starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich   |
| • Neutorstraße  | sehr starke Zunahme des Gesamtverkehrs, abgeleiteter Durchgangsverkehrsanteil von 30%  |
| • Marienring westlich der Viehstraße                        | sehr starke Abnahme des Gesamtverkehrs, sehr starke Abnahme des Durchgangsverkehrs, deutlich gesunkener Durchgangsverkehrsanteil mit nunmehr 28% |
| • Marienring östlich der Neutorstraße                       | sehr starke Abnahme des Gesamtverkehrs, Aussage zum Durchgangsverkehr nicht möglich  |

Zusammenfassende Darstellung:



Erläuterung: ● : sehr starke Zunahme      ● : starke Zunahme      ● : unverändert  
 ● : sehr starke Abnahme      ● : starke Abnahme

Betrachtet man die absoluten Zahlen, zeigten die folgenden Straßen **vor Durchführung der Maßnahmen** mit Werten von über 900 Fahrzeugen eine relativ große Belastung:

- Basteiring im Einmündungsbereich zur Borkener Straße: 2.457 Fahrzeuge
- Basteiring südlich der Seminarstraße: 1.228 Fahrzeuge
- Kapuzinerstraße: 1.031 Fahrzeuge

- Hohe Lucht: 946 bis 1.008 Fahrzeuge
- Marienring: 901 bis 1.039 Fahrzeuge

Diese Straßen wurden - wie oben erläutert - durch die Maßnahmen entlastet. Jedoch zeigen sich **nach Durchführung der Maßnahmen** ähnliche Belastungen an anderer Stelle:

- Wetmarstraße: 915 bis 1.464 Fahrzeuge
- Hengtestraße: 987 bis 1.090 Fahrzeuge
- Neutorstraße: 1.152 bis 1.206 Fahrzeuge

Hier ist also eine deutliche Verlagerung auf andere Straßen im Gebiet festzustellen. Bei der Beurteilung dürfen aber neben den absoluten Zahlen andere Faktoren wie die Vorbelastung der Straßen vor Durchführung der Maßnahmen und der Anteil des Durchgangsverkehrs an der Gesamtbelastung nicht außer Acht gelassen werden. Auch die Straßenraum- und Umfeldgestaltung kann hier eine wichtige Rolle bei der Beurteilung der Verträglichkeit spielen.

Insgesamt 16 Fahrzeuge fahren während der Erhebung binnen 4 Stunden entgegen der Einbahnstraße aus der Seminarstraße in die Wetmarstraße, insgesamt 12 Fahrzeuge entgegen der Einbahnstraße durch die Pumpengasse.

Ein weiteres interessantes Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist, dass genau so viele Linksabbieger von der Hohen Lucht in die Neustraße fahren wie vom Basteiring in die Neutorstraße (jeweils knapp 390 Fahrzeuge). Da die Verbindung über den Basteiring für den Durchgangsverkehr wesentlich attraktiver ist, kann es sich hier eigentlich nur um Quellverkehr handeln.

Insgesamt lassen sich die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung somit wie folgt zusammenfassen:

- Das Gesamtverkehrsaufkommen konnte durch die Maßnahmen um 1.010 Fahrzeuge (15%) reduziert werden.
- Der Durchgangsverkehr ist um 1.237 Fahrzeuge (41%) zurückgegangen.
- Der Durchgangsverkehr von der Holtwicker Straße bzw. Viehstraße in Richtung Borkener Straße konnte in wesentlichen Teilen aus dem Gebiet verdrängt werden.
- Der Durchgangsverkehr von der Borkener Straße in Richtung Holtwicker Straße bzw. Viehstraße konnte nur zum Teil aus dem Gebiet verdrängt werden. Der verbleibende Durchgangsverkehr genauso wie der Quellverkehr kann nur über die Neutorstraße und die Wetmarstraße in dieser Richtung abfließen.
- Die ehemaligen Verbindungen des Durchgangsverkehrs durch das Gebiet (Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Pumpengasse, Marienring Basteiring wurden deutlich entlastet.
- Innerhalb des Gebietes hat eine teilweise Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen stattgefunden. In der Folge kommt es in der Wetmarstraße, der Hengtestraße, der Neu- und der Neutorstraße zu deutlichen Mehrbelastungen.

#### **4.2 Straßenverkehrsbehördliche Aspekte/Aspekte der Verkehrssicherheit**

Neben den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sind noch weitere Aspekte zu berücksichtigen, wenn über die Zukunftsfähigkeit der durchgeführten Maßnahmen entschieden werden soll:

- Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, und hier insbesondere die der Schüler und Radfahrer, steht dabei an oberster Stelle. In den ersten Wochen der Probephase wurde angezweifelt, ob die Sicherheit in der Kreuzung Neutorstraße/Basteiwall und auf der Wetmarstraße weiterhin gewährleistet werden kann. Von der Kreispolizeibehörde wurde in der Bewertung der Maßnahmen die Kreuzung Neutorstraße/Basteiwall mit ihren feh-

lenden Sichtdreiecken als konkreter Gefahrenpunkt angesprochen. Als kurzfristige Maßnahme wurden Warndreiecke auf die Straße aufgebracht und Stop-Schilder auf der Neutorstraße aufgestellt, um die Geschwindigkeit zunächst auf Null herunterzubringen und so die Situation zu entschärfen. Weitere Maßnahmen wie z.B. die Entfernung von sichtbehindernden Hecken und Bäumen sind derzeit in der Prüfung. Auf der Wetmarstraße wurden (nach der Verkehrszählung) die bestehenden Parkmarkierungen teilweise aufgehoben und durch neue Markierungen ersetzt. Durch den häufigen Wechsel der Fahrbahnseite sorgten die bestehenden Markierungen für eine sehr unübersichtliche Verkehrssituation und erschwerten den Verkehrsfluss insbesondere für Busse unnötig. Nunmehr gibt es nur noch einen klaren Versatz im Bereich des Rulandweges. Die Übersichtlichkeit wird deutlich gesteigert, es ist klar geregelt, welcher Verkehrsteilnehmer Vorrang hat, der Verkehrsfluss für Busse verbessert sich. Von der übersichtlicheren Verkehrssituation dürften aus Sicht der Verwaltung auch die Radfahrer profitieren. Eine Steigerung der Geschwindigkeiten wird von Seiten der Verwaltung nicht befürchtet. Die Verkehrssituation während der Kirmes insgesamt war für Verkehrsteilnehmer, die aus Richtung Norden in Richtung Innenstadt fahren, sehr unbefriedigend. Dies kann man unter Umständen mit einer verbesserten Wegweisung in den Griff bekommen. Nicht zu akzeptieren ist allerdings die fehlende Verbindung aus dem Norden in Richtung Krankenhaus und Rettungsleitstelle für Rettungsfahrzeuge und Einsatzkräfte der Feuerwehr. Hier müsste eine Lösung gefunden werden, wenn die jetzigen Regelungen grundsätzlich Bestand haben sollen.

Alle diese Aspekte müssen in die Beurteilung einfließen. Sie sind im weiteren Verlauf der Probephase weiterhin genauestens zu beobachten und zu bewerten.

#### **4.3 Diskussion der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der straßenverkehrsbehördlichen Aspekte/Aspekte der Verkehrssicherheit**

In der Diskussion wurden die folgenden Gesichtspunkte angesprochen:

- Für den Hölkers Kamp ergibt sich eine sehr starke Zunahme des Gesamtverkehrs bei weiterhin geringem Durchgangsverkehrsanteil. Es wurde die Vermutung ausgesprochen, dass dies auch mit den verlängerten Schrankenschließzeiten nach Eröffnung des Haltepunktes Schulzentrum zusammenhängen könne.
- Die Mehrbelastung in der Neustraße wird als besonders problematisch angesehen. Aufgrund der schmalen Gehwege müssen zahlreiche Verkehrsteilnehmer, die z.B. mit dem Kinderwagen oder dem Rollator unterwegs sind, die Fahrbahn nutzen.
- Es wurde die Frage gestellt, ob die Öffnung der Pumpengasse für eine Entlastung der Neu- und der Neutorstraße sorgen könne, ohne nachteilige Effekte auszulösen. In der Bewertung war sich der Arbeitskreis überwiegend einig, dass die Öffnung der Pumpengasse zu einem deutlich Anstieg des Durchgangsverkehrs führe und daher als Lösung nicht in Frage käme.
- Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang noch einmal die Situation rund um den „Kleinen“ Marktplatz. Einige Teilnehmer waren der Auffassung, dass eine Aufhebung der Einbahnstraße in der Verlängerung der Kleinen Viehstraße eine deutliche Entlastung der Neu- und der Neutorstraße zur Folge hätte. Nachdem Holger Ludorf recherchiert hatte, dass zwischen 15.00 und 19:00 Uhr 114 Fahrzeuge vom „Kleinen“ Marktplatz in die Neustraße fahren, war sich der überwiegende Teil des Arbeitskreises einig, dass diese Maßnahme zwar für eine Entlastung sorgen könne. Diese sei aber nicht in einer solchen Größenordnung zu erwarten, dass sie die Probleme auf der Neu- und der Neutorstraße alleine lösen könne.

#### **5. Lösungsszenarien**

Unter dem nächsten Tagesordnungspunkt stellte Holger Ludorf denkbare Lösungsszenarien vor. Er wies ausdrücklich darauf hin, dass es sich um eine reine Auflistung von denkbaren Lösungen handele, die nicht unbedingt alle zielführend sein müssten.

- Szenario 1: unveränderte Übernahme der jetzigen Maßnahmen als endgültige Lösung
- Szenario 2: Rückkehr zur alten Situation vor Durchführung der Maßnahmen
- Szenario 3: Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen

- Szenario 4: Ergänzung des Maßnahmenpaketes mit dem Ziel, weiteren Durchgangsverkehr auf das Vorbehaltsnetz zu verdrängen

Als Möglichkeiten einer Ergänzung des Maßnahmenpaketes nannte er:

- Geänderte, unattraktivere Linienführung für die Fahrbeziehung vom Gerichtsring in Richtung Holtwicker Straße:
  - Möglichkeit 1: Sperrung Basteiring, Führung über Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Neustraße, Neutorstraße, Wetmarstraße
  - Möglichkeit 2: Sperrung Basteiring, Führung über Basteiring, Köbbinghof, Hohe Lucht, Neustraße, Neutorstraße, Wetmarstraße

Diese Lösungen bringen folgende klare Nachteile mit sich: Sie führen zu einer Mehrbelastung der Hohen Lucht und der Neustraße (und je nach Variante der Kapuzinerstraße). Der gesamte verbleibende Durchgangsverkehr wird über den Köbbinghof und entlang des sensiblen Bereiches rund um die Martin-Luther-Grundschule geführt.

- Erhöhung des Fahrwiderstandes z.B. durch den Einbau von Plateaufpflasterungen
  - Zuflussteuerung in den Einfahrtbereichen Wetmarstraße/Holtwicker Straße und Basteiring/Borkener Straße, gegebenenfalls in Verbindung mit der Öffnung der Süringstraße in beiden Richtungen
- Holger Ludorf wies darauf hin, dass eine solche Maßnahme in der Übergangsphase zu Rückstaus im Gebiet selber und auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen führe. Auf Dauer müsse eine solche Maßnahme so gestaltet werden, dass sie zumindest nicht zu Behinderungen der anders gerichteten Verkehre auf den Hauptverkehrsstraßen führe.
- Beschleunigung des Inneren Ring
- Denkbare Maßnahmen sind hier der Bau von Kreisverkehren, flexiblere, verkehrsabhängige Ampelschaltungen, Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Bau einer Rechtsabbiegespur vom Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Holtwicker Straße.
- Verbesserung der Sichtverhältnisse in der Kreuzung Neutorstraße/Wallanlage durch Rücknahme der Hecke und Entfernen eines Alleebaumes

Als weitere Maßnahme nannte Herr Stachowitz Kommunikationsmaßnahmen z.B. mit einer direkten Ansprache der Verkehrsteilnehmer.

## 6. Fazit / Empfehlung an den Rat

Insgesamt war sich der Arbeitskreis in der Einschätzung einig, dass

- zum jetzigen Zeitpunkt eine klare Empfehlung an den Rat nicht möglich ist,
- erneut Zeit für eine eingehende Bewertung der nun vorliegenden Zahlen und Erkenntnissen und die weitere Lösungsentwicklung benötigt wird,
- der Versuch daher nicht vorschnell abgebrochen und daher jetzt nicht zur ursprünglichen Lösung zurückgekehrt werden sollte,
- die Probezeit regulär über den ursprünglich geplanten Zeitraum von 6 Monaten laufen sollte,
- eine nachhaltige Verbesserung für Neutorstraße, Neustraße und Wetmarstraße erforderlich ist,
- die Probleme im Zusammenhang mit der Verkehrsführung während der Kirmeszeit gelöst werden müssen,
- die Öffentlichkeit bis Ende Januar über die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und die Arbeit des Arbeitskreises informiert werden soll, soweit nicht bereits durch die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 23.11.2011 eine Information erfolgt.

Thomas Backes unterstrich noch einmal, dass es für den Fortbestand der jetzigen Lösung zwingend erforderlich sei, die Fragen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit zu klären. Insbesondere gelte dies für Fahrten von Rettungsfahrzeugen und Einsatzkräften der Feuerwehr während der Kirmes und für den Kreuzungsbereich Neutorstraße/Wallanlage. Dr. Thomas Roberts wies darauf hin, dass temporäre Lösungen für den Kirmeszeitraum nicht zu einer abneh-

menden Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer gegenüber den dauernd geltenden Regelungen in der übrigen Zeit führen dürften (z.B. kann das Zuhängen eines Einbahnstraßenschildes während der Kirmes dazu führen, dass die Einbahnstraßenregelung außerhalb der Kirmeszeit vermehrt ignoriert wird). Er machte noch einmal klar, dass Belange der Straßenverkehrsbehörde zu beachten seien und die Kreispolizeibehörde zu hören sei. Auf Nachfrage erläuterte Dr. Thomas Robers, dass die Polizei in ihrer Stellungnahme insbesondere die fehlenden Sichtbeziehungen in der Kreuzung Neutorstraße/Wallanlage kritisiert und hier Nachbesserungen gefordert habe. Ansonsten wird die Mehrbelastung in der Wetmar- und Neutorstraße allgemein als kritisch angesehen. Angesprochen wird von dort auch die Situation in der Einmündung der Hengtstraße in die Borkener Straße. Bei einem weiteren Unfall an dieser Stelle wäre der Punkt als Unfallhäufungsstelle zu deklarieren und geeignete Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

Als politische Vertreter meldeten sich Hans-Theo Büker und Thomas Stallmeyer zu Wort. Hans-Theo Büker vertrat die Auffassung, dass die Mehrbelastungen in einzelnen Straßen nicht akzeptiert werden können und die Sicherheitsfragen zwingend gelöst werden müssen. Thomas Stallmeyer sagte zu, dass die SPD den Versuch weiter positiv begleiten und unterstützen werde. Die SPD sei zum jetzigen Zeitpunkt gegen eine vorschnelle Beendigung der Probephase. Wenn auch nicht alle, seien doch wesentliche Ziele mit den durchgeführten Maßnahmen bereits erreicht worden.

Die Frage der Bürgerbeteiligung wurde zunächst kontrovers diskutiert. Eine Bürgerinformation kann aber von allen Teilnehmern mitgetragen werden. Eine Diskussion mit den Bürgern Coesfelds hielt eine große Zahl der Anwesenden zum jetzigen Zeitpunkt nicht für zielführend. Die wesentlichen Kritikpunkte sind aus der Presse und den Briefen an die Verwaltung hinreichend bekannt. Aus der Beobachtung und der Erhebung ist deutlich, welche dieser Kritikpunkte als vollständig gerechtfertigt anzusehen sind. Insgesamt war man sich einig, dass zum jetzigen Zeitpunkt weitere Lösungen und eine gute Kommunikation gefragt ist.

Über die oben genannten, einvernehmlich formulierten Punkte hinaus wurden im Verlauf der Diskussion die folgenden Einzelstatements abgegeben:

- Der Arbeitskreis stößt bei der jetzt notwendigen Problemlösung an seine Grenzen. Hier sieht man die Politik in der Pflicht.
- Die Probezeit sollte z.B. auf ein Jahr verlängert werden, um mehr Erfahrung sammeln zu können.
- Sollte es nicht gelingen, eine gravierende Lösung für Wetmar-, Neu- und Neutorstraße zu finden, sind die Maßnahmen insgesamt nicht tragbar.
- Für die Kirmes sollte ein neuer Standort gesucht werden, in Frage kommt z.B. die Innenstadt mit Marktplatz und Fußgängerzone.
- Die Probleme im Schüler- und Radverkehr müssen gelöst werden.
- Eine Vervierfachung des Verkehrs im Hölkers Kamp kann nicht akzeptiert werden.
- Bei der Entwicklung von Maßnahmen sollte die Rücknahme der Einbahnstraße in der Verlängerung der kleinen Viehstraße berücksichtigt werden.

Die Beteiligten zeigten sich zufrieden mit Aufbereitung der Ergebnisse durch die Verwaltung sowie mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Diskussion. Insbesondere wurde deutlich, dass die Entlastung der nord-westlichen Innenstadt vom Durchgangsverkehr einvernehmliches Ziel aller Teilnehmenden ist und dass gemeinsam weiter nach Lösungen zur Optimierung der Maßnahme gesucht werden soll.

gez. Holger Ludorf