

## Auswahl der Verkehrsführung:

### 1. Entscheidung: Tempo 30 Zone oder verkehrsberuhigter Bereich

Kurze Entfernung bis zur nächsten übergeordneten Straße/überschaubares Wohngebiet/relativ geringe Anzahl an Wohneinheiten/Wunsch der Käufer nach einem verkehrsberuhigten Bereich/Kriterien an einen Wohnweg nach RAST 06 werden erfüllt.

Geringerer Flächenverbrauch beim verkehrsberuhigten Bereich gegenüber der Tempo 30-Zone, da keine separaten Gehwege erforderlich werden.

➤ **Unter Beachtung der RAST 06 ist der verkehrsberuhigte Bereich die richtige „Straßenform“.**

(Voraussetzung: Der „Durchgangsverkehr“ spielt eine untergeordnete Rolle und der Anliegerverkehr überwiegt deutlich.)

### 2. Entscheidung: Sackgassenlösung oder durchgängige Verbindungsstraße zwischen Hengtering und Buchholzweg

Die oben genannte Voraussetzungen (Durchgangsverkehr untergeordnet, Anliegerverkehr überwiegt deutlich) für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten können nur durch eine „Sackgassenlösung“ erfüllt werden. Ansonsten zu starker „Durchgangsverkehrsanteil“ durch Parallelverkehr zur Hengtestraße. Dies führt zu einem zu hohen Geschwindigkeitsniveau (negative Beispiele in Coesfeld: Feldweg, Kiefernweg)

➤ **Sackgassenlösung**

### 3. Entscheidung: Anbindung an den Hengtering oder den Buchholzweg

#### Verkehrsbelastung, Funktion im Verkehrsnetz:

Unabhängig von der Anbindung des Wohngebietes an den Hengtering oder die Buchholzstraße erfolgt die Verkehrsführung in Richtung Borkener Straße/Gerichtsring über die identischen Straßen. Insofern ist für die Beurteilung insbesondere die Anbindung an die Holtwicker Straße zu betrachten. Eine Verkehrsuntersuchung von Mai 2011 hat die folgenden Belastungen in der Spitzenstunde ergeben:

- Hengtestraße südlich Hengtering: 156 Kfz
- Hengtestraße nördlich Hengtering: 117 Kfz
- Hengtestraße nördlich Borkener Straße: 212 Kfz
- Buchholzweg: 72 Kfz
- Hengtering: 113 Kfz
- Wetmarstraße zwischen Seminar- und Neutorstraße: 190 Kfz
- Wetmarstraße zwischen Neutor und Holtwicker Straße: 209 Kfz

Die Hengtestraße, der Hengtering und die Wetmarstraße übernehmen bereits heute die Funktion einer Sammelstraße (Haupterschließungsstraße). Sie dienen nicht alleine der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, sondern nehmen auch Verkehr in die angrenzenden Wohngebiete auf. Der Buchholzweg dient heute als reine Anliegerstraße (Erschließungsstraße). Durch ihn werden im Wesentlichen die angrenzenden Grundstücke erschlossen. Darüber hinaus stellen insbesondere der Hengtering und die Wetmarstraße eine wichtige Schulwegverbindung dar.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen nennen für Anliegerstraßen eine Verkehrsbelastung von 150 bis 400 Kfz/h. Sammelstraßen können eine Verkehrsbelastung bis zu 400 bis 800 Kfz aufweisen. Der Vergleich mit den tatsächlichen Verkehrsbelastungen belegt, dass das Verkehrsniveau im Gebiet allgemein – gemessen an der Verkehrsfunktion - eher als niedrig einzuschätzen ist.

Durch das neue Wohngebiet werden ca. 440 Kfz-Fahrten je Tag ausgelöst. Dies entspricht ca. 40 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde. Selbst wenn diese 40 Fahrten komplett (Was in der Praxis nicht richtig ist, da sich der Verkehr auf zwei Richtungen verteilen wird. 40 Fahrten ist also die absolut maximal anzunehmende Mehrbelastung für einen Straßenabschnitt, die in der Praxis nicht auftreten wird.) zu den oben genannten Verkehrsbelastungen hinzu gerechnet werden, liegen alle Straßen weiterhin auf dem Niveau der Anliegerstraße oder sogar noch darunter.

Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist unabhängig von den Fahrbahnbreiten bis zu einer Belastung von 400 Kfz/h als verträglich anzusehen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA). Alle Straßenabschnitte bleiben auch unter Berücksichtigung des neuen Wohngebietes deutlich unterhalb dieses Belastungswertes. Insofern ist das Radfahren auf der Fahrbahn weiterhin als unkritisch anzusehen, von einem gesteigerten Gefahrenpotenzial kann auch für den Schülerverkehr nicht ausgegangen werden.

Dies lässt insgesamt den Schluss zu, dass unter dem Aspekt der Verkehrsbelastung alle Straßen in der Lage wären, die zusätzliche Verkehrsbelastung aufzunehmen. Unter diesem Gesichtspunkt ergibt sich also keine eindeutige Empfehlung für die Anbindung des Wohngebietes an eine bestimmte Straße. Das Maßnahmenpaket des Verkehrsentwicklungsplanes für die nord-westliche Innenstadt und das Hengtegebiet sah eine Sperrung der Wetmarstraße vor. Ein Teil des Verkehrs wäre in der Folge auf den Buchholzweg verdrängt worden, der damit in Teilen die Funktion einer Sammelstraße übernommen hätte. Die Anlieger und in der Folge die Bürger im Rahmen des Bürgerentscheides sprachen sich deutlich gegen eine solche Lösung aus. Dies wurde im weiteren Verfahren durch die Politik bestätigt, so dass auch jetzt angenommen werden kann, dass eine Mehrbelastung des Buchholzweges nicht gewünscht ist.

**Allgemeine Bedingungen:** (Straßenbreiten jeweils in Klammern)

Anbindung an den Hengtering:

Anbindung an die Holtwicker Straße über Hengtering (6,0 m) und Wetmarstraße (6,0 m), ampelgesichert.

Anbindung an die Borkener Straße/den Gerichtsring über die Hengtestraße (5,5 m) oder über Hengtering (6,0 m), Seminarstraße (6,0 m) und Basteiring (5,5 m), zweite Verbindung ampelgesichert.

Anbindung an den Buchholzweg:

Anbindung an die Holtwicker Straße über den Buchholzweg (5,0 m), Anbindung direkt neben dem Bahnübergang, Linksabbiegen von der Holtwicker Straße in den Buchholzweg für Lkw nicht zulässig. Unübersichtliche Straßenführung im Buchholzweg, Begegnung Pkw/Lkw im Kurvenbereich selbst mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen nicht möglich.

Anbindung an die Borkener Straße/den Gerichtsring im Wesentlichen über die Hengtestraße (5,5 m), in geringerem Umfang über Hengtering (6,0 m), Seminarstraße (6,0 m) und Basteiring (5,5 m), zweite Verbindung ampelgesichert.

- **Unter Beachtung aller Faktoren (Fahrbahnbreite, Straßenführung, Einmündungssituation, Verkehrsbelastungen, heutige Straßenfunktion im Netz) stellt sich die Anbindung des Wohngebietes an den Hengtering gegenüber der Anbindung an den Buchholzweg als die deutlich bessere Variante dar.**

gez. Holger Ludorf