

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld



Teil 2: Verkehrsprognose und Planungskonzept

Brilon
Bondzio
Weiser 

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld

Teil 2: Verkehrsprognose und Planungskonzept

Durchführung:



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Projektleitung:

Dr.-Ing. Lothar Bondzio

Projektbearbeitung:

Dipl.-Ing. Richard Baumert
Dipl.-Ing. Alexander Sillus

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Zusammenfassung Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung (Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplans)	3
2. Prognose des Verkehrsaufkommens	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Allgemeine Verkehrsentwicklungen	5
2.2.1 Allgemeine Entwicklungen im Pkw-Verkehr	5
2.2.2 Allgemeine Entwicklungen im Lkw-Verkehr.....	6
2.3 Demografische Entwicklungen	7
2.4 Wirtschaftliche Entwicklungen.....	8
2.5 Städtebauliche und verkehrliche Einzelprojekte.....	8
2.6 Prognose-Nullfall 2020	9
3. Ableitung künftiger Problembereiche (Prognose-Nullfall 2020)	12
3.1 Allgemeines	12
3.2 Künftige Problembereiche im motorisierten Individualverkehr	12
3.3 Künftige Problembereiche im Fuß- und Radverkehr	16
3.4 Künftige Problembereiche im ÖPNV	16
4. Verkehrliches Leitbild der Stadt Coesfeld	17
4.1 Entwicklung von Handlungsstrategien	17
4.2 Formulierung des Leitbildes	18
5. Planungskonzept	21
5.1 Herleitung des Planungskonzeptes	21
5.2 Bausteine des Planungskonzeptes	25
5.3 Definition des Vorbehaltsnetzes.....	26
5.4 Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt.....	27
5.5 Sonstige Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr	32
5.6 Sonstige Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr	34
5.7 Sonstige Maßnahmen im ÖPNV	37



5.8	Maßnahmen im Ortsteil Lette	37
5.9	Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen	38
5.10	Nachweis der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs	41
6.	Zusammenfassende Empfehlung zur Umsetzung des Planungskonzeptes	43
	Literaturverzeichnis	46
	Anlagenverzeichnis	47



1. Zusammenfassung Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung (Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplans)

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld gliedert sich in die beiden Teile

- Teil 1: Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung und
- Teil 2: Verkehrsprognose und Planungskonzept.

Im Teil 1 werden zunächst die Planungsgrundlagen dargestellt. Neben Anlass und Ziel der Untersuchung werden die bisherigen Planungskonzepte sowie die Vorgehensweise erläutert. Anschließend werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten dargestellt. Dabei werden allgemeine Kennwerte zur Mobilität in Coesfeld beschrieben und im Rahmen eines Vergleichs mit anderen Städten bewertet. Für Coesfeld besonders kennzeichnend ist dabei der hohe Anteil des Radverkehrs am Modal Split sowie der geringe Anteil des ÖPNV.

Einen wesentlichen Bestandteil des Teil 1 bildet die verkehrliche Zustandsanalyse

- im fließenden motorisierten Individualverkehr,
- im ruhenden Verkehr,
- im Fußgängerverkehr,
- im Radverkehr sowie
- im ÖPNV.

Die eigenen Erhebungen (Zählungen, Verkehrsbefragungen, Stromverfolgung mittels Kennzeichenerfassung, Kartierungen) sowie die bereits vorliegenden Analysen und Konzepte, insbesondere das Parkraumkonzept sowie das Radwegkonzept werden erläutert.

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme erfolgt abschließend eine Problemanalyse der heutigen Verkehrssituation. Für den **fließenden motorisierten Individualverkehr** werden dabei die folgenden Problempunkte herausgearbeitet:

- fehlender Ringschluss in der nordwestlichen Innenstadt
- niveaugleiche Bahnübergänge im Zuge der Borkener Straße und der Friedhofsallee
- Defizite bei der Koordinierung der Lichtsignalanlagen
- im Ortsteil Lette der Zustand der Ortsdurchfahrt, fehlende flächenhafte Verkehrsberuhigung sowie Kapazitätsengpässe am Knotenpunkt B 474 / Coesfelder Straße

Im Bereich des **ruhenden Verkehrs** werden die folgenden Probleme herausgestellt:

- unzureichendes Park & Ride-Angebot am Bahnhof Coesfeld
- Parksuchverkehr in der Innenstadt



Bezogen auf den **Fuß- und Radverkehr** werden die folgenden Problempunkte genannt:

- fehlende Überquerungsstellen
- Lücken im Radwegenetz
- schlechter Zustand von Geh- und Radwegen
- schlechte Zugänglichkeit des Bahnhofs Coesfeld für den Radverkehr
- unzureichendes Angebot an Bike & Ride-Plätzen an den Bahnhöfen Coesfeld und Lette

Für den **ÖPNV** zeigen sich die folgenden Problempunkte:

- mangelhafte Bedienungshäufigkeit im Busverkehr
- mangelhafte Erschließungsqualität im Busverkehr
- mangelhafte Haltestellenausstattung

Die im Teil 1 erläuterte Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung der heutigen Verkehrssituation in Coesfeld bildet eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung des Planungskonzeptes.



2. Prognose des Verkehrsaufkommens

2.1 Allgemeines

Die Aufgabe der Verkehrsprognose besteht darin, abzuschätzen, wie sich das Verkehrsaufkommen künftig entwickeln wird. Die künftige verkehrliche Entwicklung hängt dabei von den folgenden Einflussfaktoren ab:

- Allgemeine Verkehrsentwicklungen
- Demografische Entwicklungen
- Ökonomische Entwicklungen
- Änderungen in der Flächennutzung
- Änderungen im Angebot an Verkehrswegen

Eine zuverlässige Prognose des Verkehrsaufkommens setzt voraus, dass bestimmte Annahmen zu den sich verändernden Rahmenbedingungen getroffen werden. Aus der Vielzahl von Annahmen lassen sich Szenarien ableiten, die die Rahmenbedingungen festlegen unter denen eine Prognose der künftigen verkehrlichen Entwicklung möglich ist.

2.2 Allgemeine Verkehrsentwicklungen

2.2.1 Allgemeine Entwicklungen im Pkw-Verkehr

Zur Abschätzung der allgemeinen Motorisierungsentwicklungen wurde die Shell-Prognose 2004 „Flexibilität bestimmt Motorisierung“ herangezogen. Die Autoren der Studie entwickeln darin zwei verschiedene Modelle für die Zukunft, die auf verschiedenen gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen basieren:

- **Tradition**

Die Globalisierung und die Einführung neuer Technologien werden als Risiko gesehen. Die Situation ist durch eine geringe Reformbereitschaft und durch einen schwachen Konsum gekennzeichnet. Insgesamt bezeichnet dieses Szenario die Situation einer wirtschaftlichen Stagnation. Aus den diesem Szenario zugrunde liegenden Annahmen heraus wird eine Zunahme des Pkw-Verkehrs bis zum Jahr 2020 von 4 % prognostiziert.

- **Impulse**

Dieses Szenario beschreibt eine Entwicklung hin zu einer positiven Grundeinstellung der Gesellschaft zur fortschreitenden Globalisierung mit starken Liberalisierungstendenzen sowie einer weiteren Individualisierung der Gesellschaft. Insgesamt wird die Bedeutung des Pkw für die persönliche Motorisierung und Flexibilität weiter gesteigert. Bis zum Jahr 2020 wird eine Zunahme des Pkw-Verkehrs um 8 % prognostiziert.



Die beiden Szenarien beschreiben die Ober- bzw. Untergrenze der möglichen verkehrlichen Entwicklung. Für das Untersuchungsgebiet wird eine Entwicklung angenommen, die zwischen den beiden Szenarien „Tradition“ und „Impulse“ liegt. Bis zum Jahr 2020 wird daher eine Zunahme der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung um 6 % angenommen.

In der folgenden Abbildung sind die Auswirkungen der beiden Szenarien auf die Pkw-Jahresfahrleistung sowie die angenommene mittlere Entwicklung dargestellt. Dabei wird auch deutlich, dass bei Annahme einer mittleren Entwicklung um das Jahr 2020 herum der Höhepunkt der Verkehrszunahme erreicht wird.

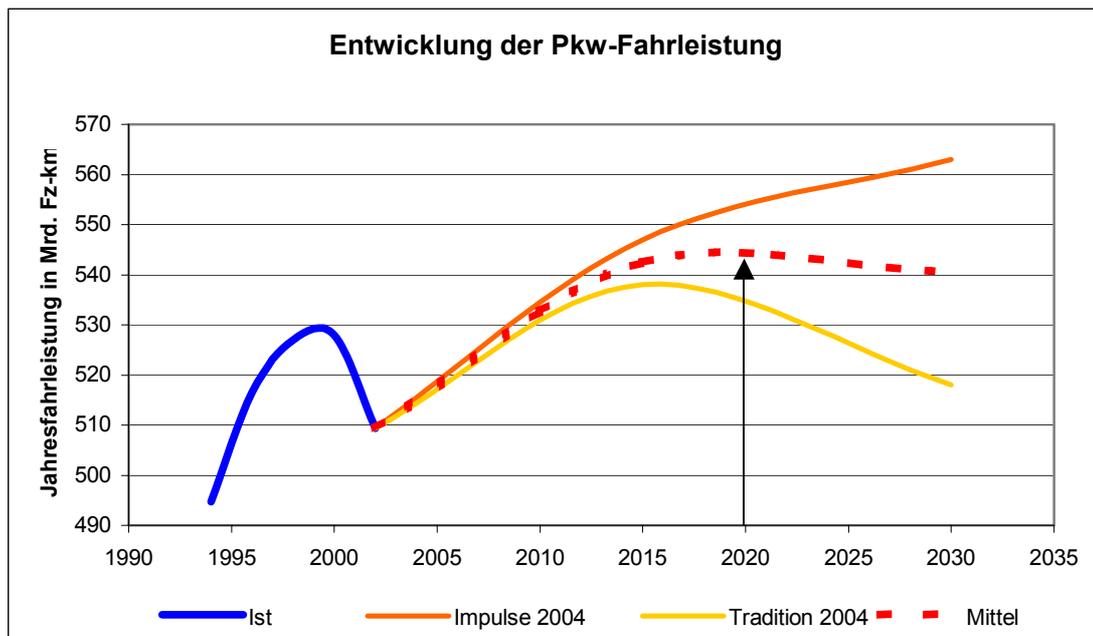


Abbildung 1: Allgemeine Entwicklung der Fahrleistung im Pkw-Verkehr

2.2.2 Allgemeine Entwicklungen im Lkw-Verkehr

Im Bereich des Güterverkehrs hat in den letzten Jahren eine ausgesprochen dynamische Entwicklung stattgefunden. So haben die Fahrleistungen im Schwerverkehr zwischen 1992 und 2002 bundesweit um 34 % zugenommen. Für die vorliegende Untersuchung wurde die Prognose des Bundesverkehrswegeplans übernommen, die bis zum Jahr 2020 eine Zunahme der Gesamtfahrleistungen mit Berücksichtigung des Fernverkehrs um weitere 33,7 % und ohne Berücksichtigung des Fernverkehrs um 22,1 % vorhersagt.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Jahresfahrleistungen seit Anfang der 90er Jahre sowie die Trendprognose bis zum Jahr 2020.



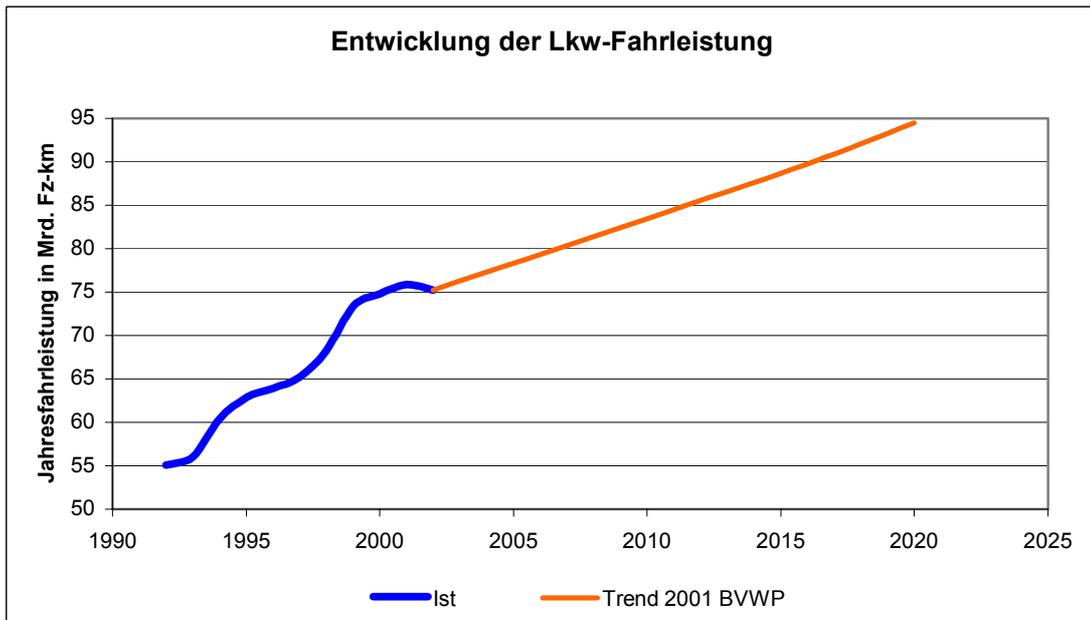


Abbildung 2: Allgemeine Entwicklung der Fahrleistung im Lkw-Verkehr

2.3 Demografische Entwicklungen

Die Stadt Coesfeld hat nach wie vor eine positive Einwohnerentwicklung. Gemäß IGVP (Integrierte Gesamtverkehrsplanung) des Landes Nordrhein-Westfalen darf in der Stadt Coesfeld bis zum Jahr 2015 auch mit einem weiteren Anstieg der Einwohnerzahl gerechnet werden. Da keine Prognosewerte für das Jahr 2020 vorliegen, wurde die künftige Entwicklung bis zum Jahr 2020 extrapoliert.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Stadt Coesfeld seit 1987 sowie die Fortschreibung bis zum Jahr 2020.

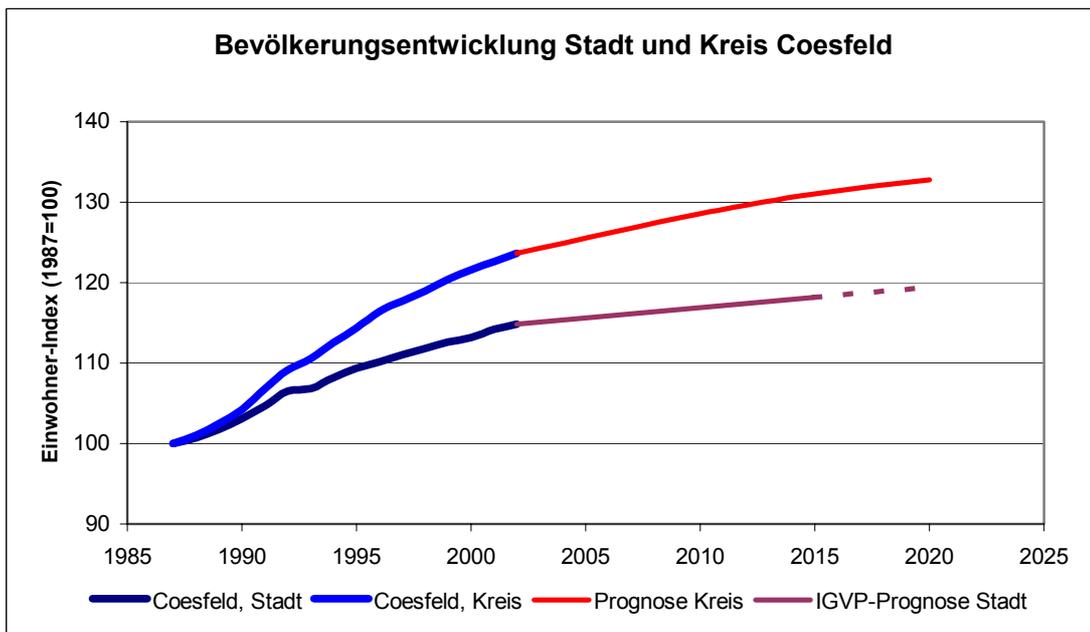


Abbildung 3: Entwicklung der Einwohnerzahlen in Coesfeld



Zwischen dem Jahr 2002 und dem Prognosejahr 2020 ist demnach mit einem Bevölkerungszuwachs um 4 % von etwa 36.500 auf dann etwa 38.000 Einwohner zu rechnen.

Darüber hinaus wird sich bis zum Jahr 2020 eine Verschiebung innerhalb der Altersstruktur der Coesfelder Bevölkerung einstellen. Während im Jahr 2002 etwa 76 % der Bevölkerung Erwachsene sind, wird dieser Anteil bis zum Jahr 2020 auf dann 85 % steigen. Verbunden mit dieser Verschiebung im Altersaufbau ist ein im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl überproportional hoher Anstieg der Personen mit Führerschein.

Mit dem Bevölkerungsanstieg sowie mit dem überproportional hohen Anstieg der Erwachsenenanzahl geht ein Zuwachs bei der Anzahl der Pkw in Coesfeld gegenüber 2002 um 24 % (Prognose IGVP) einher.

2.4 Wirtschaftliche Entwicklungen

Im Jahr 2002 waren in der Stadt Coesfeld etwa 20.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Gemäß IGVP (Integrierte Gesamtverkehrsplanung) des Landes Nordrhein-Westfalen ist bis zum Jahr 2015 mit einem Anstieg zu rechnen. Extrapoliert man diese Entwicklung bis zum Jahr 2020 ergibt sich gegenüber 2002 eine Zunahme um 8 % auf dann etwa 21.600 Beschäftigte.

2.5 Städtebauliche und verkehrliche Einzelprojekte

Im Rahmen der Modellrechnungen wird bis zum Jahr 2020 von der Realisierung der folgenden Einzelprojekte ausgegangen:

- Entwicklung neuer Wohnstandorte an den Standorten
 - Ächterrott: ca. 4 ha
 - Lette: ca. 5 ha
 - Lette Kreuzstraße: ca. 7 ha
 - Erweiterung Baugebiet Nord-West: ca. 10 ha
 - Martinschule: ca. 2 ha
 - Hengtesportplatz: ca. 1 ha
 - Überbauung des jetzigen Freibadgeländes: 2 ha
- Erweiterung der Gewerbegebiete
 - Südost: ca. 28 ha
 - Am Weißen Kreuz: Verdoppelung der Produktion durch Westfleisch
- Entwicklung eines neuen Freibades am Standort Hallenbad (Osterwicker Straße)
- Neubau eines Theaters am Standort WBK (Osterwicker Straße)
- Entwicklung altengerechten Wohnens und Dienstleistungen auf dem Gelände der ehemaligen Weberei



- Altengerechtes Wohnen: 0,8 ha
- Gewerbe, Dienstleistung, Praxen: 0,8 ha

Die Auflistung der relevanten Einzelprojekte stellt den aktuellen Stand zum Januar 2005 dar. Zwischenzeitlich sind die folgenden Änderungen absehbar, die nicht in die Modellrechnungen eingegangen sind:

- Der Wohnstandort Ächterrott wird in absehbarer Zeit nicht realisiert. Stattdessen wird in gleicher Größe (ca. 4 ha) eine Überbauung des Ostendorfgeländes in Erwägung gezogen. Durch diese geänderten Strukturannahmen werden die Prognoseergebnisse nicht nennenswert beeinträchtigt.
- Im Bereich Osterwicker Straße / Holtwicker Straße wurde ein Kinostandort realisiert. Durch die Veranstaltungszeiten in den Abendstunden sind hierdurch keine gravierenden Einflüsse auf die Qualität des Verkehrsablaufs in den Spitzenstunden zu erwarten.
- Das etwa 168 ha große Gelände der Freiherr-von-Stein-Kaserne wird künftig einer neuen Nutzung zugeführt. Über die künftigen Nutzungen liegen zur Zeit noch keine Angaben vor.

Über die oben dargestellten Maßnahmen hinaus werden in Coesfeld zur Zeit die Einzelhandelsprojekte

- Postpassage und
- Bahnhofsumfeld

diskutiert. Für beide Projekte liegen bereits konkrete Planungen vor. Da die konkrete Verkaufsflächenzahl sowie die Branchenzusammensetzung jedoch erst nach Abschluss der Prognoseberechnungen des Verkehrsentwicklungsplans festgelegt wurde, wurden die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen zunächst anhand vorläufiger Ausgangsdaten überprüft. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wurde nachgewiesen. Ende 2005 wurden die verkehrlichen Fachgutachten zu beiden Entwicklungsmaßnahmen abgeschlossen. Im Rahmen einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans werden die Ergebnisse der Fachgutachten in den Verkehrsentwicklungsplan integriert.

Darüber hinaus wird bis zum Jahr 2020 von der Realisierung der folgenden verkehrlichen Projekte ausgegangen:

- Anbindung der Anschlussstelle Dülmen an die B 474
- Ortsumgehung Darup (B 525)
- Ortsumgehung Nottuln (B 525)

2.6 Prognose-Nullfall 2020

Die unter Punkt 1.2 bis 1.5 aufgeführten absehbaren Entwicklungen bilden die Grundlage für den Prognose-Nullfall 2020. Bei diesem Prognose-Nullfall wird davon ausgegangen, dass innerhalb der Stadt Coesfeld noch keine weitergehenden Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden.



Insgesamt muss bis zum Jahr 2020 mit einer Zunahme der Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr um 22,9 % gerechnet werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an allen Fahrten wird von 61 % auf 66,7 % zunehmen.

In den Anlagen P 1 (Coesfeld) und P 3 (Innenstadt) sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls grafisch dargestellt. Die Anlage P 2 enthält eine Differenzdarstellung zu den Analysewerten 2004.

In der folgenden Tabelle sind die Veränderungen der werktäglichen Verkehrsbelastungen an 14 Beispielquerschnitten vergleichend gegenübergestellt.

Querschnitt		Analyse 2004 [Kfz/24 h]	Prognose-Nullfall 2020 [Kfz / 24 h]	Veränderung [%]
1	Borkener Straße westlich der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring	9.700	11.100	+ 13,4
2	Borkener Straße westlich der Kreuzung Gerichtsring	8.800	10.000	+ 13,6
3	Friedhofsallee westlich der Kreuzung Gerichtsring	7.300	8.900	+ 21,9
4	Konrad-Adenauer-Ring südlich der Kreuzung Borkener Straße	10.300	12.100	+ 17,5
5	Konrad-Adenauer-Ring westlich der Kreuzung Holtwicker Straße	9.900	11.800	+ 19,2
6	Druffels Weg östlich der Einmündung Dülmener Straße	6.900	7.500	+ 8,7
7	Dülmener Straße südlich der Kreuzung Bahnhofstraße	12.200	13.100	+ 7,4
8	Sökelandstraße nördlich der Kreuzung Bahnhofstraße	5.500	6.400	+ 16,4
9	Sökelandstraße südlich der Kreuzung Friedhofsallee	10.500	12.300	+ 17,1
10	Gerichtsring südlich der Kreuzung Borkener Straße	11.000	12.500	+ 13,6
11	Basteiring nördlich der Kreuzung Gerichtsring	8.100	9.000	+ 11,1
12	Daruper Straße östlich der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße	6.500	7.800	+ 20,0
13	Friedrich-Ebert-Straße nördlich Kreuzung Daruper Straße	11.100	12.300	+ 10,8
14	Holtwicker Straße westlich der Kreuzung Osterwicker Straße	11.000	12.900	+ 17,3

Tabelle 1: Vergleich der werktäglichen Verkehrsbelastungen Analyse 2004 und Prognose-Nullfall 2020



In der Anlage P 4 sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls für den Ortsteil Lette grafisch dargestellt. Die Anlage P 5 enthält eine Differenzdarstellung zu den Analysewerten 2004. Insgesamt ergibt sich im Zuge der Coesfelder Straße eine gegenüber heute erhebliche Verkehrszunahme. Auch im Verlauf der Bruchstraße kommt es zu starken Verkehrszuwächsen.

In der folgenden Tabelle sind die Veränderungen der werktäglichen Verkehrsbelastungen an 3 Beispielquerschnitten in Lette vergleichend gegenübergestellt.

Querschnitt		Analyse 2005 [Kfz/24 h]	Prognose-Nullfall 2020 [Kfz / 24 h]	Veränderung [%]
1	Coesfelder Str. nördlich der Kreuzung Bruchstraße	6.200	8.600	+ 38,7
2	Bruchstraße westlich der Kreuzung Coesfelder Str.	5.700	6.900	+ 21,0
3	B 474n östlich der Ortslage Lette	11.600	12.600	+ 8,6

Tabelle 2: Vergleich der werktäglichen Verkehrsbelastungen Analyse 2005 und Prognose-Nullfall 2020 in Lette



3. Ableitung künftiger Problembereiche (Prognose-Nullfall 2020)

3.1 Allgemeines

Im Rahmen der Bestandsanalyse der heutigen Verkehrssituation wurden die derzeitigen Schwächen im Coesfelder Verkehrsnetz aufgezeigt. Auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2020 (Prognose-Nullfall) zeigen sich zusätzlich die folgenden künftigen Entwicklungen:

- Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal split)

Bedingt durch die Zunahme der Motorisierung verbunden mit der Veränderung innerhalb der Altersstruktur der Coesfelder Bevölkerung ist bis zum Jahr 2020 ein Zunahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs an allen Fahrten von 61 % im Jahr 2003 auf annähernd 67 % im Jahr 2020 zu erwarten.

- Starke Zunahme der Motorisierung

Bis zum Jahr 2020 muss von einer starken Zunahme der Anzahl der zugelassenen Pkw von aktuell 20.700 auf 25.700 ausgegangen werden.

Diese Entwicklungen führen dazu, dass der motorisierte Individualverkehr künftig einen noch höheren Stellenwert innerhalb des Verkehrssystems der Stadt Coesfeld einnehmen wird. Die Bedeutung der anderen Verkehrsmittel wird sich hingegen verringern.

Für die einzelnen Verkehrsmittel sind durch diese Entwicklungen unterschiedliche Auswirkungen zu erwarten. Diese werden im Folgenden beschrieben.

3.2 Künftige Problembereiche im motorisierten Individualverkehr

Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs

Die Berechnungen zum Prognose-Nullfall zeigen, dass im gesamten Hauptstraßennetz mit einer erheblichen Zunahme der Verkehrsbelastungen gerechnet werden muss. Auf der Grundlage der Prognosewerte wurde für die wichtigsten Knotenpunkte im Hauptstraßennetz eine Bewertung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs bei Beibehaltung des heutigen Ausbaustandes durchgeführt. Dabei wurden alle verkehrswichtigen Knotenpunkte im Zuge des Innenstadtrings, im Zuge der Dülmener Straße, im Zuge der B 474 sowie im Zuge der Coesfelder Straße bewertet.

Die Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten wurde in Qualitätsstufen gemäß HBS 2001/2005 eingeteilt:

- A sehr gut
- B gut
- C befriedigend
- D ausreichend
- E mangelhaft
- F ungenügend



Die Untersuchungen für den Bereich der westlichen Innenstadt wurden mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation durchgeführt. Eine rein analytische Betrachtung hätte aufgrund der Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs durch die niveaugleichen Bahnübergänge im Zuge der Borkener Straße und der Friedhofsallee verbunden mit den kurzen Knotenpunktabständen nicht zu aussagekräftigen Ergebnissen geführt.

Es wurde ein Simulationsmodell bestehend aus den folgenden Knotenpunkten erstellt:

- Borkener Straße / Gerichtsring
- Friedhofsallee / Gerichtsring
- Wiesenstraße / Sökelandstraße
- Sökelandstraße / Bahnhofsstraße
- Wiesenstraße / Letter Straße
- Dülmener Straße / Bahnhofsstraße
- Dülmener Straße / Grimpingstraße

Die Simulationsläufe wurden hinsichtlich der Verlustzeiten ausgewertet. Anschließend erfolgte eine Einstufung der Knotenpunkte nach den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001/2005.

Für die folgenden Knotenpunkte wurde eine analytische Berechnung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß den im HBS 2001/2005 vorgesehenen Berechnungsverfahren durchgeführt. Die Signalprogramme wurden jeweils für die Prognoseverkehrsstärken optimiert.

- Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße
- Konrad-Adenauer-Ring / Loburger Straße
- Konrad-Adenauer-Ring / Borkener Straße
- Konrad-Adenauer-Ring / Friedhofsallee
- Konrad-Adenauer-Ring / B 525
- Friedrich-Ebert-Straße / Holtwicker Straße
- Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße
- Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße
- Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße
- Münsterstraße / Bernhard-von-Galen-Straße
- Dülmener Straße / Druffels Weg
- Dülmener Straße / Anbindung B 525
- B 474 / Dülmener Straße
- B 474 / Coesfelder Straße Nord



- B 474 Coesfelder Straße / Süd
- Coesfelder Straße / Bruchstraße
- Coesfelder Straße / Lindenstraße

In der folgenden Tabelle sind die zu erwartenden Qualitätsstufen für die einzelnen Knotenpunkte zusammenfassend dargestellt. Die grafische Darstellung erfolgt in den Anlagen M 2 und M 3. Maßgebend für die Gesamteinstufung des Knotenpunktes ist dabei die Knotenpunktzufahrt mit den höchsten Wartezeiten.

Knotenpunkt	Betriebsform	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)
Borkener Straße / Gerichtsring	Lichtsignalanlage	F
Friedhofsallee / Gerichtsring	Lichtsignalanlage	F
Wiesenstraße / Sökelandstraße	Lichtsignalanlage	E
Sökelandstraße / Bahnhofsstraße	Lichtsignalanlage	A
Wiesenstraße / Letter Straße	Lichtsignalanlage	D
Dülmener Straße / Bahnhofsstraße	Lichtsignalanlage	E
Dülmener Straße / Grimpingstraße	Vorfahrt	C
Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße	Lichtsignalanlage	C
Konrad-Adenauer-Ring / Loburger Straße	Lichtsignalanlage	B
Konrad-Adenauer-Ring / Borkener Straße	Lichtsignalanlage	C
Konrad-Adenauer-Ring / Friedhofsallee	Lichtsignalanlage	D
Konrad-Adenauer-Ring / B 525	Lichtsignalanlage	D
Friedrich-Ebert-Straße / Holtwicker Straße	Lichtsignalanlage	C
Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße	Lichtsignalanlage	B
Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße	Lichtsignalanlage	B
Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße	Lichtsignalanlage	B
Münsterstraße / Bernhard-von-Galen-Straße	Lichtsignalanlage	A
Dülmener Straße / Druffels Weg	Lichtsignalanlage	C
Dülmener Straße / Anbindung B 525	Lichtsignalanlage	B
B 474 / Dülmener Straße	Lichtsignalanlage	B
B 474 / Coesfelder Straße Nord	Vorfahrt	F
B 474 / Coesfelder Straße Süd	Vorfahrt	B
Coesfelder Straße / Bruchstraße	Lichtsignalanlage	B
Coesfelder Straße / Lindenstraße	Lichtsignalanlage	B

Tabelle 3: Prognose-Nullfall 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in der Nachmittagsspitze



Aus den Simulationen und Berechnungen werden die folgenden künftigen Problembereiche deutlich:

- **Bereich südwestliche Innenstadt**
Hier zeigt sich gegenüber der heutigen Situation eine deutliche Verschlechterung der Qualität des Verkehrsablaufs. An den beiden Knotenpunkten Borkener Straße / Gerichtsring und Friedhofsallee / Gerichtsring wird die Kapazität in der Nachmittagsspitze überschritten. Aufgrund der kurzen Knotenpunktabstände wirkt sich die Überlastung mit hohen Wartezeiten und langen Rückstaus auch auf die sonstigen Knotenpunkte im Bereich der westlichen Innenstadt aus. Durch die langen Rückstaus wird auch an den Nachbarknotenpunkten die Qualität des Verkehrsablaufs merklich beeinträchtigt. Insgesamt ist das bestehende Straßennetz im Bereich der südwestlichen Innenstadt überlastet.
- **B 474 / Coesfelder Straße Nord**
Dieser Knotenpunkt ist bereits heute rein rechnerisch überlastet. Aufgrund der besonderen Situation (Pulkbildung durch hohes Lkw-Aufkommen sowie durch Lichtsignalanlage am nördlich benachbarten Knotenpunkt) kann der Verkehr in der Nachmittagsspitze gerade noch abgewickelt werden. Bedingt durch die prognostizierten Verkehrszunahmen ist hier künftig in jedem Fall eine Überlastung zu erwarten.

Verdrängung des Verkehrs ins nachgeordnete Netz

Als unmittelbare Folge der hohen Auslastung im Hauptstraßennetz ist zunehmend mit einer Verkehrsverlagerung ins nachgeordnete Straßennetz zu rechnen. Insbesondere im nördlichen Abschnitt der Dülmener Straße ist in den Spitzenzeiten bereits heute eine hohe Auslastung zu beobachten. Eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastungen führt hier zwangsläufig zu einer weiteren Verschlechterung der Qualität des Verkehrsablaufs. Betroffen sind hiervon insbesondere die Wohngebiete zwischen Dülmener Straße und Daruper Straße.

Ruhender Verkehr

Eine Zunahme des Pkw-Bestandes führt zwangsläufig auch zu einer Zunahme des ruhenden Verkehrs. Hier sind die folgenden Auswirkungen zu erwarten:

- **Kapazitätsengpässe der Stellplatzanlagen**
Kapazitätsengpässe können insbesondere in der Innenstadt entstehen.
- **Stärkere Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr**
Flächen für Fußgänger und Radfahrer werden zunehmend durch parkende Fahrzeuge beansprucht.
- **Probleme durch hohen Parkdruck in den Wohngebieten**



3.3 Künftige Problembereiche im Fuß- und Radverkehr

Durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sind für Fußgänger und Radfahrer die folgenden Auswirkungen zu erwarten:

- Die steigenden Verkehrsbelastungen im Hauptstraßennetz erschweren die Überquerbarkeit der Straßen außerhalb der Knotenpunkte für Fußgänger und Radfahrer zunehmend. Die Folge sind längere Wartezeiten und daraus resultierend auch ein risikoreicheres Querungsverhalten mit höheren Unfallgefahren.
- Die Flächen für Fußgänger und Radfahrer werden durch parkende Fahrzeuge zunehmend beansprucht.

3.4 Künftige Problembereiche im ÖPNV

Für den ÖPNV sind die folgenden Entwicklungen zu berücksichtigen:

- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an allen Wegen in Coesfeld wird weiter zurückgehen oder bestenfalls auf niedrigem Niveau stagnieren.
- Durch die Kapazitätsengpässe im Hauptstraßennetz sind auch die Busse betroffen. Dies wird zunehmend zu Verspätungen führen.



4. Verkehrliches Leitbild der Stadt Coesfeld

4.1 Entwicklung von Handlungsstrategien

Die Prognose des Verkehrsaufkommens zeigt, dass auch künftig ein ungebrochener Trend zu einem höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal split zu erwarten ist. Es sind unterschiedliche Handlungsstrategien denkbar, mit denen dieser Entwicklung begegnet werden kann. Im folgenden werden zwei unterschiedliche Strategien vorgestellt:

Szenario: Umweltverbund

Diese Strategie sieht die konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor. Neben einem konsequenten Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes sowie einer Taktverdichtung im Öffentlichen Verkehr beinhaltet das Maßnahmenpaket auch Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr. Durch eine Kombination von Angebots- und Zwangsmaßnahmen soll eine Verlagerung von Verkehrsmittelanteilen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfolgen.

Dieses Szenario lag vielen Verkehrsentwicklungsplänen der letzten 20 Jahre zugrunde. Rückblickend ist festzustellen, dass diese Strategie in keinem Fall zu der prognostizierten Verringerung des Kfz-Verkehrs beigetragen hat.

Neben dem bisher nicht nachgewiesenen Erfolg dieser Strategie sprechen in Coesfeld auch die folgenden Aspekte gegen eine Anwendung:

- Zwangsmaßnahmen gegen den motorisierten Individualverkehr können die Attraktivität Coesfelds als Mittelzentrum nachhaltig beeinträchtigen.
- Der Anteil des Radverkehrs ist in Coesfeld bereits heute ausgesprochen hoch und auch durch weitreichende Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes nicht nennenswert zu steigern.
- Der öffentliche Verkehr spielt in Coesfeld aufgrund der kompakten Struktur des Stadtgebiets nur eine untergeordnete Rolle. Eine deutliche Verbesserung des Angebots durch eine massive Taktverdichtung und ggf. die Einführung eines Stadtbussystems sind mit erheblichen Kosten verbunden. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass durch eine solche Angebotsverbesserung in erster Linie Verkehrsanteile auf Kosten des Radverkehrs hinzugewonnen werden.

Szenario: Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs

Diesem Szenario liegt die Strategie zugrunde, den künftig auftretenden Verkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln. Die Erreichbarkeit Coesfelds mit allen Verkehrsmitteln ist nach wie vor sicherzustellen und weiter zu verbessern. Eine wichtige Maßnahme ist beispielweise die Konzentration des Verkehrs auf das Hauptstraßennetz und die Entlastung der Wohngebiete vom nicht gebietsbezogenen Verkehr. Die Voraussetzung hierfür ist der leistungsfähige Ausbau des Hauptstraßennetzes.

Die Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist gezielt zu verbessern, um einen möglichst hohen Marktanteil des Umweltverbundes zu halten.



Im Abstimmungsprozess mit den am Planungsprozess Beteiligten zeigte sich, dass sich die große Mehrheit der Beteiligten in Richtung des Szenarios „Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs“ ausspricht. Die diesem Szenario zugrunde liegenden Ideen bilden daher auch die Grundlage für die Formulierung des „Verkehrlichen Leitbildes der Stadt Coesfeld“. Dieses Leitbild wurde im Rahmen des Abstimmungsprozesses von den Teilnehmern des projektbegleitenden Arbeitskreises formuliert.

4.2 Formulierung des Leitbildes

In diesem verkehrlichen Leitbild sind die Leitziele formuliert, die als inhaltliche Grundlage für die künftige verkehrliche Entwicklung Coesfelds zu verstehen sind. Bei künftigen Entscheidungen zu verkehrsrelevanten Fragestellungen in Coesfeld werden die im Leitbild formulierten Ziele zu Grunde gelegt.

Die verschiedenen Ziele stehen untereinander in einem vielfältigen inhaltlichen Abhängigkeitsverhältnis. Teilweise konkurrieren sie miteinander, so dass in Konfliktfällen eine Abwägung zwischen den verschiedenen Zielen erforderlich ist.

Die Oberziele sind dabei eher grundsätzlich und verkehrsmittelübergreifend formuliert. Die Unterziele sind hingegen auf einzelne Verkehrsmittel bezogen und konkreter gefasst. Sie haben teilweise bereits Maßnahmencharakter.

Grundsätzliche Ziele (Oberziele)

- Die **Erreichbarkeit** aller wichtigen Zielorte in der Stadt muss gewährleistet sein. Dabei erfolgt keine einseitige Bevorzugung eines Verkehrsmittels auf Kosten der anderen, sondern eine Förderung des Miteinanders der Verkehrsteilnehmer und der Vernetzung der Verkehrsmittel.
- Die **Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer** zu gewährleisten. Dabei genießen die schwachen Verkehrsteilnehmergruppen einen besonderen Schutz. Im Zweifelsfall ist der Verkehrssicherheit der Vorrang vor dem Komfort einzuräumen.
- Für alle Verkehrsteilnehmer ist ein **ausreichend dimensioniertes Verkehrsnetz** bereitzustellen. Der hohe Qualitätsstandard der Verkehrsinfrastruktur ist auch bei künftigen Planungen aufrecht zu erhalten.
- Der **motorisierte Individualverkehr** ist auf das hierfür vorgesehene **Hauptstraßennetz zu konzentrieren**. Außerhalb des Hauptstraßennetzes bestimmen die Randnutzungen den Straßentyp.

Bezogen auf die Coesfelder Innenstadt (innerhalb der Wälle) bedeutet dies, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem motorisierten Individualverkehr bis zum Innenstadtrand uneingeschränkt zu gewährleisten ist. **Innerhalb der Innenstadt hat sich der motorisierte Individualverkehr den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern unterzuordnen.**

Für die Straßen mit überwiegender Wohnfunktion bedeutet dies eine weitgehende Entlastung vom Durchgangsverkehr. Die Beeinträchtigung der Anwohner durch Lärm und Abgase kann so reduziert werden.



- Die **Ansiedlung verkehrsintensiver Nutzungen** im Coesfelder Stadtgebiet wird dann befürwortet, **wenn** hierdurch ein **Attraktivitätsgewinn** für Coesfeld eintritt. Der Verkehr hat hier eine dienende Funktion. Das Verkehrssystem muss an die geänderten Nutzungen angepasst werden. In zentrumsnaher Lage ist die Anbindung mit allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

Unterziele motorisierter Individualverkehr

Von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeit Coesfelds ist der motorisierte Individualverkehr. Er ist wichtig für die Funktionsfähigkeit Coesfelds als Mittelzentrum und als Standort von Versorgungseinrichtungen: Ämter, Behörden, Gerichte, Schulen etc.

- Im Straßennetz ist weiterhin ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sicher zu stellen. Das Straßennetz ist auch künftig den Anforderungen anzupassen.
- Der nordwestliche Bereich der Innenstadt (Basteiring, Marienring, Kapuzinergasse, Hohe Lucht, Große Viehstraße, Kleine Viehstraße) ist vom quartiersfremden Verkehr zu entlasten.
- Das Stellplatzangebot ist, wenn eine höhere Nachfrage prognostiziert wird, anzupassen.
- Im Innenstadtbereich ist ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle Nutzergruppen vorzuhalten. Im engeren Innenstadtbereich sind im Wesentlichen Kurzzeitparkplätze sowie Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte bereit zu stellen. Langzeitstellplätze werden überwiegend am Rand der Innenstadt vorgehalten. Die Zuweisung der Stellplätze zu den einzelnen Nutzergruppen erfolgt über eine Bewirtschaftung.
- Zur Vermeidung von Parksuchverkehr sind die Stellplätze im Innenstadtbereich auf wenige Standorte zu konzentrieren. Durch ein Parkleitsystem ist eine optimale Ausnutzung der Stellplätze zu gewährleisten.
- Im Straßennetz ist eine angemessene Orientierung sicherzustellen.

Unterziele Fußgänger und Radfahrer

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur mit den damit verbundenen kurzen Wegen haben der Fußgängerverkehr und der Radverkehr eine große Bedeutung für die Wege innerhalb Coesfelds. Insbesondere das Fahrrad nimmt als Hauptbestandteil des Umweltverbundes eine herausragende Stellung ein und ist als Verkehrsmittel im Straßenraum ständig präsent.

- Die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb Coesfelds ist durch ein geschlossenes und ausreichend dimensioniertes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.
- Die sichere, komfortable Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes und die Barrierefreiheit ist für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.
- Innerhalb der Innenstadt ist eine gute Orientierung für Fußgänger und Radfahrer sicherzustellen.



- In der Innenstadt und am Innenstadtrand ist ein ausreichendes Stellplatzangebot für Radfahrer sicherzustellen.
- In der Fußgängerzone und auf dem Marktplatz ist der Radverkehr im gegenwärtigen Umfang weiterhin zu ermöglichen.
- Eine Aufnahme der Stadt Coesfeld in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte ist anzustreben.

Unterziele öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wesentliches Element zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Ausbildungsverkehrs. Er hat zudem große Bedeutung im Regionalverkehr zur Verbindung Coesfelds mit den Nachbargemeinden und mit dem Oberzentrum Münster. Im Bereich des Stadtverkehrs ist der öffentliche Personennahverkehr hingegen von nachrangiger Bedeutung.

- Die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr ist durch den Ausbau des Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Angebots an zentralen Verknüpfungspunkten zu gewährleisten.
- Auch in den Ortsteilen ist eine angemessene Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.
- Die Lage der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs soll die Belange des Schülerverkehrs berücksichtigen.
- Eine attraktive Gestaltung der Haltestellen ist sicherzustellen.



5. Planungskonzept

5.1 Herleitung des Planungskonzeptes

Das Planungskonzept wurde auf der Grundlage der folgenden Arbeitsschritte und Informationen erarbeitet:

- Ergebnisse der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan
- Übernahme der noch nicht realisierten Empfehlungen des Parkraumkonzeptes
- Übernahme der noch nicht realisierten Empfehlungen des Radverkehrskonzeptes
- Vorschläge der Bürger
- Vorschläge aus den politischen Gremien der Stadt Coesfeld

Ergebnisse der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan

Auf der Grundlage der Mängelanalyse, der Verkehrsprognose und der darauf aufbauenden Ableitung der künftigen Problembereiche wurden unter Berücksichtigung der im verkehrlichen Leitbild für die Stadt Coesfeld festgeschriebenen Ziele sowie unter Einbeziehung der am Planungsprozess beteiligten Arbeitskreismitglieder Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Coesfeld entwickelt.

Ein Schwerpunkt der Arbeiten lag dabei auf der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich der westlichen Innenstadt. Da sich die Schließung des inneren Rings bei Beibehaltung der niveaugleichen Bahnübergänge bereits in voran gegangenen Fachgutachten als verkehrstechnisch nicht sinnvoll herausgestellt hatte, wurde eine alternative Lösung erarbeitet, bei der mit überschaubarem Aufwand auch künftig ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sicher gestellt werden kann. Dabei wurden auch sehr aufwendige bauliche Überlegungen mit der Anlage niveaufreier Bahnübergänge in die Überlegungen einbezogen. Diese sehr aufwendigen Lösungen wurden im weiteren Planungsprozess jedoch verworfen, da der zu erwartende erhebliche Kostenaufwand in keinem Verhältnis zu den möglichen Verbesserungen gegenüber der empfohlenen Lösung steht und diese Varianten auf absehbare Zeit nicht realisierbar sind.

Übernahme der noch nicht realisierten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes

Die noch nicht realisierten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes wurden in das Planungskonzept übernommen, soweit keine sachlichen Gründe gegen eine Übernahme sprachen. In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Maßnahmen dargestellt.



Maßnahme	Berücksichtigung im VEP
Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit anschließender Änderung der Bewirtschaftung	Übernahme in den VEP
Aufstockung des Parkplatzes am Arbeitsamt	Übernahme in den VEP
Bewirtschaftung des Parkplatzes Marienring nach Fertigstellung der Parkpalette Arbeitsamt	Übernahme in den VEP
Flächendeckende Bewirtschaftung der Zone 3	Übernahme in den VEP
Aufstockung des Parkplatzes am Kreishaus	Der Parkplatz am Kreishaus ist inzwischen nicht mehr öffentlich zugänglich. Da eine Aufstockung nicht mehr in Betracht kommt, erfolgt keine Übernahme in den VEP.
Aufstockung des Parkplatzes Davidstraße	Sofern die Entwicklungsmaßnahme Postpassage umgesetzt wird, wird an dieser Stelle eine Tiefgarage mit größerer Stellplatzkapazität realisiert. Daher erfolgt keine Übernahme in den VEP.
Aufstockung des Parkplatzes am Freibad	Alternativkonzept liegt vor und wird in den VEP übernommen

Tabelle 4: Übernahme der noch nicht realisierten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes 1997 in den VEP

Übernahme der noch nicht realisierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes

Die noch nicht realisierten Maßnahmen bzw. sich nicht in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wurden in das Planungskonzept übernommen, soweit keine sachlichen Gründe gegen eine Übernahme sprachen. In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Maßnahmen dargestellt.

Ort	Maßnahme	Berücksichtigung im VEP
Kupferstraße	Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung	Übernahme in den VEP
Gerichtsring / Kupferstraße	Direkte Führung des Radverkehrs aus der Zufahrt Kupferstraße in Richtung Rekener Straße	Übernahme in den VEP
Wiesenstraße / Gartenstraße	Reduzierung der Geschwindigkeit im Zuge der Wiesenstraße auf Tempo 30	Keine Übernahme in den VEP: Bei der geplanten Entwicklung des Bahnhofsumfeldes und der Verkehrsbedeutung der Wiesenstraße ist diese Maßnahme nicht sinnvoll.
Letter Straße / Mittelstraße	Überleitung des Radwegeendes	Übernahme in den VEP
Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße	Direkte Führung des Radverkehrs in der Zufahrt Friedrich-Ebert-Straße	Übernahme in den VEP
Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße	Art der Markierung des Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße	Verschiedene	Übernahme in den VEP



Ort	Maßnahme	Berücksichtigung im VEP
Holtwicker Straße zwischen Neutorstraße und Feldweg	Beschilderung als kombinierter Geh-/Radweg in beiden Richtungen	Übernahme des Alternativkonzeptes in den VEP
Fußgängerbereich	Änderung der Zeitregelung für die Zulassung des Radverkehrs	Keine Übernahme in den VEP: Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wird nicht gesehen.
Sökelandstraße in Fahrtrichtung Nord	Öffnung der Busspur für den Radverkehr	Übernahme in den VEP
Borkener Straße / Gerichtsring	Direkte Führung des Radverkehrs in den Zufahrten Borkener Straße und Süringstraße	Übernahme in den VEP
Wiesenstraße / Busstraße	Überleitung des Radwegeendes	Übernahme in den VEP
Daruper Straße / Alte Münsterstraße	Überleitung des Radwegeendes	Übernahme in den VEP
Kalksbecker Weg / Am Wietkamp	Überleitung des Radwegeendes	Übernahme in den VEP
Reiningstraße / Haugen Kamp	Überleitung des Radwegeendes	Übernahme in den VEP
Reiningstraße	Tempo 30	Übernahme in den VEP
Wiesenstraße zwischen Letter Straße und Jacobiwall	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Bahnhofstraße zwischen Gartenstraße Dülmener Straße	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Bahnhofstraße zwischen Dülmener Straße und Alte Münsterstraße	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Sökelandstraße	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Daruper Straße zwischen Alte Münsterstraße und Druffels Weg	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Alte Münsterstraße	Anlage eines Schutzstreifens	Übernahme in den VEP
Billerbecker Straße	Verbesserung der Radverkehrsanlagen	Übernahme in den VEP
Holtwicker Straße / Neutorstraße	Ersetzen der Sperrbügel durch einen Pfosten	Übernahme des Alternativkonzeptes in den VEP
Geh-/Radweg zwischen Grenzweg und Bahnhofstraße	Ersetzen der Sperrbügel durch einen Pfosten	Übernahme des Alternativkonzeptes in den VEP
Katthagen / Wiemannweg	Gehwegnase im Bereich der Radwegverbindung in den Kämpfen	Übernahme in den VEP
Schützenring / Wiemannweg	Gehwegnase im Bereich der Radwegverbindung in den Kämpfen	Übernahme in den VEP
Bahnhofstraße zwischen Sökelandstraße und Dülmener Straße	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Übernahme des Alternativkonzeptes in den VEP
Bahnhofstraße / Dülmener Straße	Markierung einer Radfahrschleuse etc.	Übernahme des Alternativkonzeptes in den VEP



Ort	Maßnahme	Berücksichtigung im VEP
Billerbecker Straße zwischen Bloomesch und Sitterstiege	Anlage einer Querungshilfe mit Fahrbahnverschwenkung	Übernahme in den VEP
Pumpengasse zwischen Große und Kleine Viehstraße	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Keine Übernahme in den VEP: Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wird nicht gesehen.
Lübbesmeyerweg / Bernhardstraße	Verbesserung der Bordsteinabsenkungen	Übernahme in den VEP

Tabelle 5: Übernahme der noch nicht realisierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes in den VEP

Im Rahmen der Umgestaltung der K 46 ist die Umsetzung der folgenden Maßnahmen des Radwegekonzeptes geplant:

- Wiesenstraße zwischen Letter Straße und Jacobiwall: Anlage eines Schutzstreifens
- Bahnhofstraße zwischen Gartenstraße und Dülmener Straße: Anlage eines Schutzstreifens
- Bahnhofstraße zwischen Dülmener Straße und Alte Münsterstraße: Anlage eines Schutzstreifens
- Sökelandstraße: Anlage eines Schutzstreifens
- Daruper Straße zwischen Alte Münsterstraße und Druffels Weg: Anlage eines Schutzstreifens
- Alte Münsterstraße: Anlage eines Schutzstreifens
- Letter Straße / Mittelstraße: Überleitung des Radwegeendes
- Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße: Direkte Führung des Radverkehrs in der Zufahrt Friedrich-Ebert-Straße
- Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße: Art der Markierung des Schutzstreifens
- Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße: Verschiedene Maßnahmen
- Sökelandstraße: Öffnung der Busspur für den Radverkehr
- Wiesenstraße / Busstraße: Überleitung des Radwegeendes
- Daruper Straße / Alte Münsterstraße: Überleitung des Radwegeendes



Vorschläge der Bürger

Im Rahmen des gesamten Planungsprozesses wurden von Coesfelder Bürgern Maßnahmen vorgeschlagen. In der Anlage M 1 sind die Anregungen zusammenfassend dargestellt. Zu jeder Anregung ist zudem die fachliche Stellungnahme dokumentiert.

Vorschläge aus den politischen Gremien der Stadt Coesfeld

Aus den politischen Gremien der Stadt Coesfeld wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die in das Planungskonzept übernommen wurden.

5.2 Bausteine des Planungskonzeptes

Dieses Planungskonzept setzt sich aus den folgenden Bausteinen zusammen:

- Definition des Vorbehaltsnetzes

Hierbei geht es um die Festlegung solcher Straßen, die als Vorfahrtstraßen in der Regel mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h (mit nur punktuellen Abminderungen im Bereich von Gefahrenpunkten) den nicht ausschließlich zur Erschließung dienenden Verkehr anziehen und abwickeln sollen.

- Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt

Die Untersuchungen zeigen, dass sich bereits heute und im noch stärkeren Maße künftig die Verkehrsprobleme im Bereich der westlichen Innenstadt konzentrieren. Es wird eine grundsätzlich andere Verkehrsführung vorgeschlagen. Die wesentlichen Kernpunkte bilden die Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr sowie der Ausbau der Ladestraße zwischen der Dülmener Straße und der Sökelandstraße. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen bilden ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept und können nur zusammen oder allenfalls im geringen zeitlichen Abstand realisiert werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zu dem bereits seit Jahrzehnten in Coesfeld diskutierten Ringschluss zwischen der Borkener Straße und der Holtwicker Straße dar. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist der Ringschluss unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht mehr erforderlich.

- Sonstige Maßnahmen in der Kernstadt Coesfeld

Neben den Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt gibt es eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Neben Vorschlägen des Gutachters resultieren diese Maßnahmenvorschläge im erheblichen Umfang aus Vorschlägen von Bürgern, Teilnehmern des projektbegleitenden Arbeitskreises sowie aus dem politischen Umfeld. Bezogen auf den Radverkehr beinhalten die Maßnahmen auch den überwiegenden Teil der im Radverkehrskonzept für die Stadt Coesfeld vorgeschlagenen Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden im fol-



genden als Einzelmaßnahmen bezeichnet, da sie unabhängig voneinander realisiert werden können. Ein zwingender Zusammenhang, der die gemeinsame Realisierung mehrere Einzelmaßnahmen erfordert, besteht nicht.

- Maßnahmen im Ortsteil Lette

Das Maßnahmenpaket für den Ortsteil Lette sieht zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Ortsteil vor.

5.3 Definition des Vorbehaltsnetzes

Bei der Strukturierung und Verteilung des Verkehrs spielt die Definition eines Vorbehaltsnetzes eine wichtige Rolle. Hierbei geht es um die Festlegung solcher Straßen, die als Vorfahrtstraßen in der Regel mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h (mit nur punktuellen Abminderungen im Bereich von Gefahrenpunkten) den nicht ausschließlich zur Erschließung dienenden Verkehr anziehen und abwickeln sollen. Daneben dienen sie dem guten Verkehrsablauf des öffentlichen Verkehrs. Eine solche Definition ist geboten, da sie es erlaubt, gezielt bestimmte Bereiche, wie z.B. Wohngebiete, von übermäßigen Verkehrsbelastungen auszunehmen. Gemäß der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist die Definition des Vorbehaltsnetzes Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen.

Das Vorbehaltsnetz der Stadt Coesfeld umfasst zum einen sämtliche klassifizierte Straßen, also die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Daneben sind auch eine Reihe von städtischen Straßen mit wichtiger Verkehrsbedeutung erfasst.

Im Einzelnen sind die folgenden Straßen Bestandteil des Vorbehaltsnetzes:

- Innerhalb des innerstädtischen Verkehrsrings gehören die Große und Kleine Viehstraße, die Pumpengasse sowie die Münsterstraße zum Vorbehaltsnetz.
- Der innerstädtische Verkehrsring wird durch die Straßen Gerichtsring, Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße und Friedrich-Ebert-Straße gebildet und ist vollständig Bestandteil des Vorbehaltsnetzes.
- Als auf die Innenstadt zuführende bedeutende Radialstraßen sind die Borkener Straße, die Rekenener Straße / Friedhofsallee, die Dülmener Straße, die Daruper Straße, die Bergallee, die Billerbecker Straße, die Osterwicker Straße, die Holtwicker Straße sowie die Bahnhofstraße zwischen Daruper Straße und Laurentiusstraße Bestandteil des Vorbehaltsnetzes. Auch die im Planungskonzept vorgesehene Ladestraße wird als städtische Hauptverkehrsstraße zukünftig Bestandteil des Vorbehaltsnetzes werden.
- Der Konrad-Adenauer-Ring stellt die zentrale Verkehrsachse westlich der Innenstadt dar. Er nimmt sowohl den Durchgangsverkehr auf und verteilt den Quell- und Zielverkehr ins nachgeordnete Straßennetz.
- Für die Verteilung des Verkehrs in die Wohngebiete sind die Straßen Am Tüskenbach, Lübbesmeyerweg und Am Wasserturm, sowie der Druffels Weg von großer Wichtigkeit. Daneben erfüllt der Druffels Weg noch eine Aufgabe als Verteiler des Verkehrs auf Daruper Straße und Dülmener Straße.



- Die Loburger Straße bis zum Konrad-Adenauer-Ring und der Kalksbecker Weg bis zum Druffels Weg schließlich spielen für die Anbindung des Umlandes an die Stadt eine Rolle.
- Der Straßenzug Wetmarstraße – Seminarstraße – Basteiring ist für die Erschließung der nord-westlichen Innenstadt für den öffentlichen Verkehr von Bedeutung. Daher ist die Befahrbarkeit dieser für den Linienbusverkehr auch in Zukunft zu gewährleisten.
- In Lette sind die B 474, die Coesfelder Straße sowie die Bruchstraße Bestandteil des Vorbehaltensnetzes.

Die Loburger Straße zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Borkener Straße ist nicht aufgenommen worden, da sie außer der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete keine Funktion hat, die nicht vom übrigen Vorbehaltensnetz ausgefüllt werden könnte. Gleiches gilt auch für die Hengtestraße, bei der Zählungen nur einen sehr geringen Durchgangsverkehrsanteil festgestellt haben. Beide Straßen haben die Funktion einer Wohnsammelstraße.

Grimpingstraße und Laurentiusstraße kämen bei einer ausschließlichen Betrachtung ihrer Lage im Straßennetz für eine Aufnahme in das Vorbehaltensnetz in Betracht. Aufgrund der vorhandenen Straßencharakteristik und der Umfeldbedingungen allerdings ist eine Einstufung oberhalb einer Sammelstraße für die angrenzenden Wohngebiete nicht angemessen. Ähnliches gilt für den Straßenzug Haugen Kamp/ Wester Esch/ Schlesienstraße/ Breiter Weg/ Adolf-Meyer-Straße. Auch hierbei handelt es sich zweifellos um Sammelstraßen aber nicht um Hauptverkehrsstraßen.

Im Vergleich zum bisherigen Vorbehaltensnetz sind der südliche Lübbesmeyer Weg und der Dreischkamp kein Bestandteil mehr, da es sich bei diesem Straßenzug hauptsächlich um eine zentrale Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet handelt, die nicht zwingend als Vorfahrtstraße ausgebildet werden muss.

Das Vorbehaltensnetz ist in den Anlagen M 6 (Coesfeld) und M 7 (Lette) grafisch dargestellt.

5.4 Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt

Für die Verkehrsführung im Bereich der westlichen Innenstadt wird eine grundsätzlich andere Verkehrsführung vorgeschlagen. Die wesentlichen Kernpunkte bilden die Maßnahmenpakete

- Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr sowie
- Ausbau der Ladestraße zwischen der Dülmener Straße und der Sökelandstraße.

Beide Maßnahmenpakete sind als ein gemeinsames Maßnahmenbündel zu verstehen, das in jedem Fall gemeinsam realisiert werden muss. Durch die Sperrung der nordwestlichen Innenstadt wird im südlichen Bereich des Innenstadtrings ein höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert, dass nur mit Ausbau der Ladestraße künftig leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zu dem bereits seit Jahrzehnten in Coesfeld diskutierten Ringschluss zwischen der Borkener Straße und der Holtwicker Straße dar. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist der Ringschluss unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht mehr erforderlich.

Die Maßnahmen sind in der Anlage M 8 grafisch dargestellt.



Maßnahmenpaket: Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr

Ziel dieses Maßnahmenpakets ist es, die vollständige Durchfahrung des nordwestlichen Innenstadtbereichs künftig zu verhindern. Hierzu wird mit Hilfe von Durchfahrtsperren eine Teilung der nord-westlichen Innenstadt in getrennte Zonen für den motorisierten Individualverkehr vorgenommen.

Dieses Maßnahmenpaket setzt sich aus den folgenden Einzelmaßnahmen zusammen:

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghoff
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghoff
- Durchfahrtsperre in der Wetmarstraße östlich der Seminarstraße für den motorisierten Individualverkehr bei Beibehaltung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr (alternativ: Verlegung der Buslinie)
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Hengtestraße

Bezüglich der Verkehrsberuhigung in der Hengtestraße wird ein mehrstufiges Verfahren vorgeschlagen. In der ersten Stufe wird die Hengtestraße weiterhin vollständig durchfahrbar sein. Mit Hilfe von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird der Fahrtzeitwiderstand jedoch erhöht, um die Durchfahrung der Hengtestraße für den Durchgangsverkehr möglichst unattraktiv zu machen. Nach Umsetzung dieser Maßnahme wird als zweite Stufe eine Nachheruntersuchung vorgeschlagen, bei der die Auswirkungen der Planungsmaßnahmen auf die Verkehrsnachfrage im Zuge der Hengtestraße ermittelt werden. Sofern sich herausstellen sollte, dass die Hengtestraße zu stark vom gebietsfremden Verkehr belastet wird, kommen im Rahmen einer dritten Stufe weitergehende Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Hengtestraße in Betracht. Das Maßnahmenspektrum reicht von ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Durchfahrtsverbote) bis hin zur Anlage von Durchfahrtsperren.

Durch die Sperrung der nordwestlichen Innenstadt kommt es insgesamt zu einer deutlichen Entlastung des Knotenpunktes Borkener Straße / Gerichtsring.

Die folgende Abbildung zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr.





Abbildung 4: Maßnahmen im Bereich nordwestliche Innenstadt



Maßnahmenpaket Ausbau der Ladestraße zwischen der Dülmener Straße und der Sökelandstraße

Im Rahmen dieses Maßnahmenpakets wird die Ladestraße als Bestandteil des Hauptstraßennetzes für den Verkehr geöffnet. Hierzu ist ein Ausbau der Ladestraße zwischen Dülmener Straße und Sökelandstraße als Hauptverkehrsstraße notwendig. Die Anbindung an die Dülmener Straße und an die Sökelandstraße erfolgt über Kreisverkehre. Alternativ kommt auch die Anlage von Kreuzungen mit Lichtsignalanlage in Betracht.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladestraße ist auch eine Öffnung der Sökelandstraße zwischen der Ladestraße und der Wiesenstraße für den Zweirichtungsverkehr zwingend erforderlich. Nur so kann ein Abfluss des Verkehrs aus der Ladestraße in Richtung Norden gewährleistet werden.

Die folgende Abbildung zeigt die baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladestraße.

Durch die geänderte Verkehrsnachfrage ist auch eine Überarbeitung der Signalsteuerungen an den Knotenpunkten

- Dülmener Straße / Bahnhofstraße
- Wiesenstraße / Letter Straße
- Sökelandstraße / Wiesenstraße
- Gerichtsring / Friedhofsallee
- Gerichtsring / Borkener Straße

erforderlich.



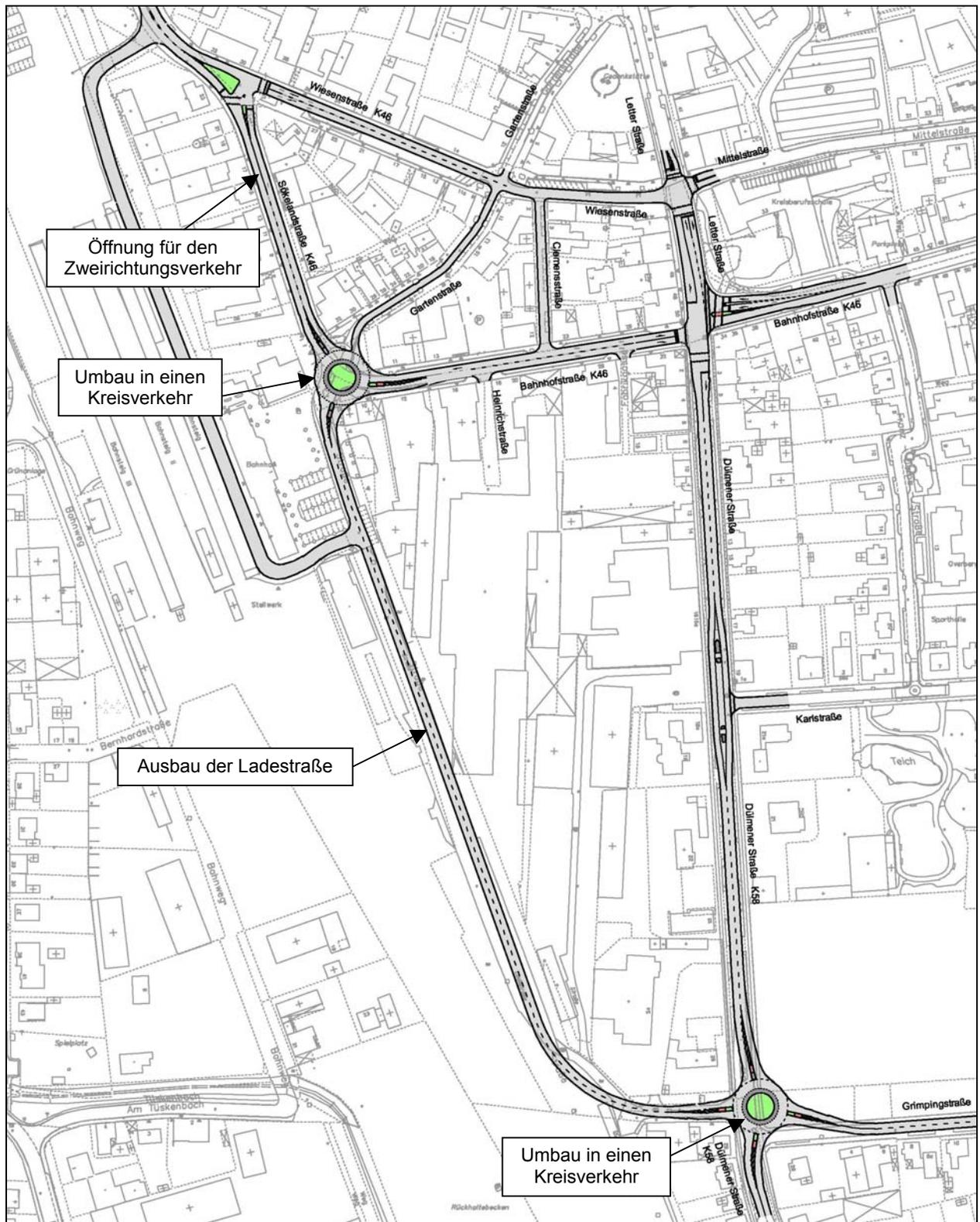


Abbildung 5: Künftiges Straßennetz mit Ausbau der Ladestraße



5.5 Sonstige Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

- **Flächendeckende Ausweisung von Tempo 30-Zonen**
Die Stadt Coesfeld hat in weiten Bereichen außerhalb des Vorbehaltsnetzes bereits flächenhaft Tempo 30-Zonen eingerichtet. Für die noch bestehenden Lücken liegen gemäß der in Coesfeld vorliegenden Prioritätenliste (Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld vom 30. August 2000) bereits konkrete Umsetzungskonzepte vor.
- **Punktuelle Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h**
Die Münsterstraße, die Pumpengasse sowie die Große und Kleine Viehstraße sind Bestandteil des Vorbehaltsnetz. In Bereichen besonders starker Fußgänger- und Radverkehrsquerungen wird punktuell die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.
- **Bauliche Umgestaltung von Straßen zur Geschwindigkeitsreduzierung**
Die Reiningstraße soll gemäß der beschlossenen Prioritätenliste zur flächenhaften Verkehrsberuhigung als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen und des hohen Durchgangsverkehrsanteils ist eine alleinige Beschilderung nicht ausreichend. Ergänzend sind bauliche Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich. Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung ist vor der Ausweisung zudem eine Detailuntersuchung zur Verkehrsfunktion und zu einer möglichen Verkehrsverdrängung erforderlich.

Im Zuge der Bergallee wird die Anlage einer Mittelinsel zur Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen.

Umgestaltung von Knotenpunkten

- **Anlage eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Münsterstraße / B.-v.-Galen Straße**
Bei der Anlage eines Minikreisverkehrs können die Querungsstellen für Fußgänger als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Hierdurch wird die Überquerbarkeit der Münsterstraße für Fußgänger verbessert.
- **Anlage eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße**
Durch die Anlage eines Kreisverkehrs wird die Trennwirkung der Friedrich-Ebert-Straße verringert. Die Überquerbarkeit für Fußgänger und Radfahrer für Fußgänger und Radfahrer wird verbessert. Die Zufahrtsituation in den Innenstadtbereich kann durch einen Kreisverkehr verdeutlicht werden.
- **Anlage eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Alte Münsterstraße / Bahnhofstraße**
Der Innenstadtring wird an dieser Stelle über Eck geführt. Diese markante Situation kann durch einen Kreisverkehr verdeutlicht werden. Dieser Knotenpunkt lässt nicht sinnvoll in eine Koordination einbinden, da der Hauptstrom von der Bahnhofstraße in die Alte Münsterstraße als bedingt verträglicher Linksabbieger geführt wird. Durch einen Kreisverkehr kann zudem die Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.



Maßnahmen zur Optimierung von Lichtsignalanlagen

- Optimierung der Koordinierung der Lichtsignalanlagen Dülmener Straße / Auffahrt B 525, Dülmener Straße / Am Wasserturm und Dülmener Straße / Druffels Weg
- Koordinierung der Lichtsignalanlagen Konrad-Adenauer-Ring / Rekener Straße und Rekener Straße / Reiningstraße
- Koordinierung der Lichtsignalanlagen Bahnhofstraße / Dülmener Straße und Bahnhofstraße / Cronestraße
- Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen
Vor der Entscheidung über die Abschaltung einer Anlage ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich.

Maßnahmen im Netz

- Sperrung von Wirtschaftswegen für den Durchgangsverkehr
Vor der Entscheidung über eine Sperrung ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich.
- Aufhebung von Schleichwegen zwischen der Billerbecker Straße und der Osterwicker Straße
Vor der Entscheidung ist jeweils eine Einzelfallprüfung erforderlich.

Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Im Parkraumkonzept von 1997 wird bei einer besonders positiven Entwicklung der Stellplatznachfrage (Szenario B: Starke Zuwächse) ein Neubaubedarf von 330 Stellplätzen prognostiziert. Zur Zeit werden in Coesfeld die beiden Entwicklungsmaßnahmen Bahnhofsquartier und Postpassage diskutiert. Für beide Maßnahmen liegen konkrete Investitionsvorhaben vor. Im Rahmen der Maßnahme Postpassage werden 150 zusätzliche Stellplätze in bester Innenstadtlage geschaffen. Bei Entwicklung des Bahnhofsquartiers kommen noch mehrere hundert Stellplätze am Bahnhof hinzu, die jedoch in erster Linie von den Besuchern des dort geplanten Einzelhandels genutzt werden.

Unabhängig von diesen Entwicklungsmaßnahmen ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze gemäß den Empfehlungen des Parkraumkonzeptes an den folgenden Standorten weiterhin zu empfehlen:

- Aufstockung des Parkplatzes Arbeitsamt mit einer weiteren Parkebene und etwa 60 zusätzlichen Stellplätzen
- Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit einer weiteren Parkebene und etwa 70 zusätzlichen Stellplätzen
- Schaffung von Stellplätzen für Dauerparker auf dem Gelände des ehemaligen Freibads
Im Parkraumkonzept von 1997 wird die Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf dem Gelände des ehemaligen Freibades vorgeschlagen. In Ergänzung hierzu wird die Schaffung von Stellplätzen für Dauerparker (Berufspendler etc.) an dieser Stelle vorgeschlagen. Im Gegenzug können die Stellplätze im Parkhaus Krankenhaus, die für Dauerparker vorgehalten werden, bewirtschaftet und zur Deckung der Stellplatznachfrage für Kunden und Besucher hinzugezogen werden.



Durch die Erweiterung der bestehenden Stellplatzanlagen werden bestehende Schwerpunkte des Parkraumangebots weiter ausgebaut. In Ergänzung wird die Anpassung des Parkleitsystems empfohlen. Im Rahmen des Parkleitsystems sollte gezielt auf wenige, aber dafür größere Stellplatzanlagen hingewiesen werden.

Gemäß dem Parkraumkonzept wird zudem die flächenhafte Bewirtschaftung der Zone 3 empfohlen. Hierzu zählt der Parkplatz Marienring mit etwa 50 Stellplätzen.

Die sonstigen Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr sind in der Anlage M 9 grafisch dargestellt.

5.6 Sonstige Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen

Im Rahmen des 4. Workshops des projektbegleitenden Arbeitskreises wurde über Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen diskutiert. Dabei zeichnete sich die Handlungsstrategie ab, Fußgängerüberwege in erster Linie im Innenstadtbereich (innerhalb der Wälle) zu verwenden. Außerhalb der Wälle sollte hingegen eher auf Mittelinseln zurückgegriffen werden. Auf der Grundlage dieser Handlungsstrategie wird die Anlage von Fußgängerüberwegen an den folgenden Standorten vorgeschlagen:

- Anlage von Fußgängerüberwegen am Knotenpunkt Münsterstraße / Große Viehstraße
- Anlage von Fußgängerüberwegen am Knotenpunkt Münsterstraße / B.-v.-Galen Straße im Zusammenhang mit der Umgestaltung in einen Minikreisverkehr

Zur Verbesserung der Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes werden Mittelsinseln im Zuge der folgenden Straßen vorgeschlagen:

- Daruper Straße
- Billerbecker Straße
- Holtwicker Straße
- Borkener Straße in Höhe Hengtestraße
- Osterwicker Straße

Die Reiningstraße ist nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsnetz. Dennoch wird die Anlage einer Mittelinsel zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer vorgeschlagen.

Zur Verbesserung der Überquerbarkeit für Fußgänger und Radfahrer wird in der Reiningstraße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Darüber hinaus wird im Zuge der folgenden Straßen des Vorbehaltsnetzes im Bereich verstärkter Fußgänger- und Radverkehrsquerungen eine punktuelle Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten vorgeschlagen (vgl. Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr):



- Große Viehstraße
- Kleine Viehstraße
- Pumpengasse
- Münsterstraße

Darüber hinaus werden die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer vorgeschlagen:

- Verbesserung der Querung am Knotenpunkt Alte Münsterstraße / Bahnhofstraße durch die Anlage eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
(kurzfristige Verbesserung durch eine direkte Führung des Radverkehrs gemäß Radverkehrskonzept)
- Verbesserung der Querung am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße durch die Anlage eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
(kurzfristige Verbesserung durch eine direkte Führung des Radverkehrs gemäß Radverkehrskonzept)
- Optimierung der Signalsteuerungen an den Knotenpunkten
 - Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße und
 - Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straßefür die Belange der querenden Fußgänger und Radfahrer
- Bessere Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Gerichtsring / Kupferstraße
(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Bessere Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Borkener Straße / Gerichtsring
(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Überleitung des Radwegendes am Knotenpunkt Letter Straße / Mittelstraße
(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Überleitung des Radwegendes am Knotenpunkt Kalksbecker Weg / Am Wietkamp
(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Überleitung des Radwegendes am Knotenpunkt Reiningstraße / Oldendorper Weg
(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Anlage von Gehwegnasen im Bereich der Radwegeverbindung In den Kämpen an den Knotenpunkten
 - Katthagen / Wiemannsweg und
 - Schützenring / Wiemannsweg(Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)



Schaffung neuer Fuß- oder Radverkehrsanlagen

- Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Bahnanlagen in Höhe Am Tüskenbach und Grimpingstraße
- Neuanlage einer Radverkehrsanlage im Bereich des südlichen Rings (im Wesentlichen Schutzstreifen) im Verlauf der Bahnhofstraße, Sökelandstraße, Wiesenstraße, Alte Münsterstraße (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Neuanlage einer Radverkehrsanlage im Verlaufs des Konrad-Adenauer-Rings zwischen Borkeener Straße und Holtwicker Straße
- Öffnung der Busspur in der Sökelandstraße für den Radverkehr (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Öffnung der Einbahnstraße Kupferstraße in Gegenrichtung (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Dülmener Straße für den Radverkehr

Schaffung von Fahrradabstellanlagen

- Anlage von Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof

Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen

- Aufwertung der Geh- und Radwege im Bereich Holtwicker Straße / Feldweg (Bahnübergang)
- Qualitative Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Verlauf der Daruper Straße (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Qualitative Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Verlauf der Billerbecker Straße (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)
- Ersetzen der bestehenden Sperrbügel
 - Einmündung Neutorstraße / Holtwicker Straße und
 - Wegende des Geh-/Radweg zwischen Grenzweg und Bahnhofstraße durch durchfahrbare Umlaufsperre „Modell Marl“
- Verbesserung der Bordsteinabsenkung im Bereich Lübbesmeyer Weg / Bernhardstraße (Maßnahme des Radverkehrskonzeptes)

Die Maßnahmen sind in der Anlage M 10 grafisch dargestellt.



5.7 Sonstige Maßnahmen im ÖPNV

- Anlage eines weiteren Haltepunktes der Regionalbahn im Bereich des Schulzentrums
- Qualitative Aufwertung der Haltestellen im Stadtgebiet durch die Anlage von Witterungsschutz etc.
- Verdichtung des Taktes im Regionalbusverkehr auf 60 Minuten (Forderung des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld)
- Ausbau der Park&Ride-Parkplätze an Bahnhof (vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
- Anlage von Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof (vgl. Maßnahme im Fuß- und Radverkehr)
- Durchfahrtsperre in der Wetmarstraße östlich der Seminarstraße für den motorisierten Individualverkehr bei Beibehaltung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr (alternativ: Verlegung der Buslinie) (vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt durch einen Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Sökelandstraße (vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Dülmener Straße für den Radverkehr (vgl. Maßnahme im Fuß- und Radverkehr)

Die Maßnahmen sind in der Anlage M 11 grafisch dargestellt.

5.8 Maßnahmen im Ortsteil Lette

- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lette
Nach Fertigstellung der Ortsumgehung B 474n ist es zu einer erheblichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Lette vom motorisierten Individualverkehr gekommen. Das Büro WoltersPartner hat einen Entwurf zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet, in dem insbesondere die Belange der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer stärker als heute berücksichtigt werden. Im Rahmen des Entwurfs ist die Anlage von beidseitigen Radwegen im Zuge der Ortsdurchfahrt vorgesehen. Darüber hinaus berücksichtigt dieser Entwurf auch in angemessener Weise die Belange des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs.
Die Realisierung des Entwurfs wird auch unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten empfohlen.
- Ausweisung einer Tempo 30-Zone im südlichen Bereich zwischen Coesfelder Straße und Bruchstraße
(Anmerkung: Maßnahme wurde inzwischen realisiert)



- Signalisierung des Knotenpunktes B 474n / Coesfelder Straße Nord
Bereits heute kommt es in der Nachmittagsspitze zu längeren Wartezeiten für die Linkseinbieger von der Coesfelder Straße in die B 474. Da künftig mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden muss, ist die Signalisierung des Knotenpunktes künftig erforderlich.
- Anlage einer Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die B 474n am Knotenpunkt B 474 / Coesfelder Straße Süd
(Anmerkung: Maßnahme wurde inzwischen realisiert)
- Verdichtung des Taktes im Regionalbusverkehr auf 60 Minuten
(Forderung des Nahverkehrsplans des Kreises Coesfeld)
- Qualitative Aufwertung der Haltestellen der Regionalbuslinie durch die Anlage von Witterungsschutz etc.
- Anlage von überdachten Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof
- Verlegung der Haltestelle Einmündung Paßstiege nach Süden

Die Maßnahmen sind in der Anlage M 12 grafisch dargestellt.

5.9 Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen

Auf der Grundlage der dem Planungskonzept zugrunde liegenden Maßnahmen wurde eine erneute Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2020 durchgeführt. In den Anlage P 6 (Coesfeld) und P 8 (Innenstadt) sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen des Prognosefalls „Planungskonzept“ grafisch dargestellt. Die Anlagen P 7 und P 9 enthält eine Differenzdarstellung der Prognosewerte zu den Werten des Prognose-Nullfalls 2020.

Gegenüber dem Prognose-Nullfall ergeben sich in den folgenden Straßenzügen wesentliche **Entlastungen**:

- Die Verkehrsbelastungen im nordwestlichen Bereich der Innenstadt werden massiv reduziert. Im Bereich des Basteirings nördlich des Knotenpunktes Gerichtsring / Borkener Straße beträgt der Rückgang über 70 %. Erhebliche Verkehrsrückgänge treten auch in den Straßen Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Pumpengasse, Marienring, Neutorstraße, Seminarstraße und Wetmarstraße ein.
- Aufgrund der Sperrung der nordwestlichen Innenstadt für den Durchgangsverkehr verringert sich nicht nur die Verkehrsbelastung in diesem Bereich sondern auch auf einigen zuführenden Straßen (Friedhofsallee, Gerichtsring).
- Durch den Bau der Ladestraße wird insbesondere die Dülmener Straße nördlich der Ladestraße sowie die Wiesenstraße und die Bahnhofstraße westlich der Dülmener Straße entlastet. Daneben kommt es auch zu einer geringeren Entlastung der weiteren in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Straßen (Laurentiusstraße, Am Tüskenbach, Reiningstraße).



Gegenüber dem Prognose-Nullfall ergeben sich insgesamt in den folgenden Straßenzügen wesentliche **Mehrbelastungen**:

- Durch die Sperrung der nordwestlichen Innenstadt wird der Verkehr auf Alternativrouten verlagert. Insbesondere der Konrad-Adenauer-Ring nördlich der Borkener Straße, die Holtwicker Straße sowie der südliche und östliche Bereich des Innenstadtrings (Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße, Friedrich-Ebert-Straße) werden deutlich stärker belastet.
- Durch den Bau der Ladestraße werden die zuführenden Straßen stärker belastet. Hierzu zählen die Dülmener Straße südlich der Ladestraße, die Grimpingstraße sowie die Sökelandstraße.
- Gesondert ist noch das Hengtegebiet und insbesondere die Hengtestraße anzusprechen. Durch die Sperrung der nordwestlichen Innenstadt kommt es zu einer erheblichen Mehrbelastung im Zuge der Hengtestraße und des Buchholzwegs. Der Mehrverkehr resultiert jedoch nur zu einem geringen Teil aus dem verdrängten Durchgangsverkehr. Der Großteil des Mehrverkehrs hat entweder Quelle oder Ziel im Hengtegebiet. Durch die Durchfahrtsperren in der Wetmarstraße und im Basteiring orientiert sich dieser Verkehr jedoch neu und belastet insbesondere den Buchholzweg.

In der folgenden Tabelle sind die Veränderungen der werktäglichen Verkehrsbelastungen gegenüber dem Analysefall 2004 und gegenüber dem Prognose-Nullfall 2020 an 14 Beispielquerschnitten in der Kernstadt Coesfeld vergleichend gegenübergestellt.

Im Ortsteil Lette haben die vorgeschlagenen Maßnahmen keine Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehrsströme. Die Prognoseverkehrsstärken entsprechen daher denen des Prognose-Nullfalls 2020.



Querschnitt		Prognose Planungskonzept [Kfz/24 h]	Veränderung gegenüber Analyse 2004 [%]	Veränderung gegenüber Prognose-Nullfall [%]
1	Borkener Straße westlich der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring	11.100	+ 14,4	0,0
2	Borkener Straße westlich der Kreuzung Gerichtsring	9.800	+ 11,4	- 2,0
3	Friedhofsallee westlich der Kreuzung Gerichtsring	7.800	+ 6,8	- 12,4
4	Konrad-Adenauer-Ring südlich der Kreuzung Borkener Straße	12.900	+ 25,3	+ 6,6
5	Konrad-Adenauer-Ring westlich der Kreuzung Holtwicker Straße	16.200	+ 63,6	+ 37,3
6	Druffels Weg östlich der Einmündung Dülmener Straße	7.800	+ 13,0	+ 4,0
7	Dülmener Straße südlich der Kreuzung Bahnhofstraße	9.500	- 22,1	- 27,5
8	Sökelandstraße nördlich der Kreuzung Bahnhofstraße	10.300	+ 87,3	+ 60,9
9	Sökelandstraße südlich der Kreuzung Friedhofsallee	15.200	+ 44,8	+ 23,6
10	Gerichtsring südlich der Kreuzung Borkener Straße	11.400	+ 3,6	- 8,8
11	Basteiring nördlich der Kreuzung Gerichtsring	2.600	- 67,9	- 71,1
12	Daruper Straße östlich der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße	8.000	+ 23,1	+ 2,6
13	Friedrich-Ebert-Straße nördlich Kreuzung Daruper Straße	13.300	+ 19,8	+ 8,1
14	Holtwicker Straße westlich der Kreuzung Osterwicker Straße	14.900	+ 35,5	+ 15,5

Tabelle 6: Vergleich der werktäglichen Verkehrsbelastungen Prognose 2020 nach Umsetzung des Planungskonzeptes mit dem Analysefall 2004 und dem Prognose-Nullfall 2020



5.10 Nachweis der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs

Die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs für die verkehrswichtigen Knotenpunkte wurden mit analytischen berechnungsverfahren gemäß HBS 2001/2005 sowie mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation bestimmt (vgl. Abschnitt 2.2). In der folgenden Tabelle sind die zu erwartenden Qualitätsstufen für die einzelnen Knotenpunkte zusammenfassend dargestellt. Die grafische Darstellung erfolgt in den Anlagen M 4 und M 5. Maßgebend für die Gesamteinstufung des Knotenpunktes ist dabei die Knotenpunktzufahrt mit den höchsten Wartezeiten.

Knotenpunkt	Betriebsform	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)
Borkener Straße / Gerichtsring	Lichtsignalanlage	C
Friedhofsallee / Gerichtsring	Lichtsignalanlage	C
Wiesenstraße / Sökelandstraße	Kreisverkehr	D
Sökelandstraße / Bahnhofsstraße	Lichtsignalanlage	C
Wiesenstraße / Letter Straße	Lichtsignalanlage	C
Dülmener Straße / Bahnhofsstraße	Lichtsignalanlage	C
Dülmener Straße / Grimpingstraße	Kreisverkehr	A
Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße	Lichtsignalanlage	D
Konrad-Adenauer-Ring / Loburger Straße	Lichtsignalanlage	B
Konrad-Adenauer-Ring / Borkener Straße	Lichtsignalanlage	D
Konrad-Adenauer-Ring / Friedhofsallee	Lichtsignalanlage	D
Konrad-Adenauer-Ring / B 525	Lichtsignalanlage	D
Friedrich-Ebert-Straße / Holtwicker Straße	Lichtsignalanlage	C
Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße	Lichtsignalanlage	B
Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße	Kreisverkehr	B
Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße	Kreisverkehr	A
Münsterstraße / Bernhard-von-Galen-Straße	Kreisverkehr	A
Dülmener Straße / Druffels Weg	Lichtsignalanlage	C
Dülmener Straße / Anbindung B 525	Lichtsignalanlage	B
B 474 / Dülmener Straße	Lichtsignalanlage	B
B 474 / Coesfelder Straße Nord	Lichtsignalanlage	C
B 474 Coesfelder Straße / Süd	Vorfahrt	B
Coesfelder Straße / Bruchstraße	Lichtsignalanlage	B
Coesfelder Straße / Lindenstraße	Lichtsignalanlage	B

Tabelle 7: Prognose-Nullfall 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in der Nachmittagsspitze



Es wird deutlich, dass durch die vorgeschlagenen Maßnahmen die Kapazitätsprobleme im Bereich der südwestlichen Innenstadt beseitigt werden. An den Knotenpunkten im Zuge des Gerichtsring wird sich eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufs einstellen. Das Rundum-Grün für Fußgänger kann beibehalten werden. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Dülmener Straße werden die Kapazitätsengpässe durch den Bau der Ladestraße beseitigt. Hier wird eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufs erreicht.

An den gegenüber dem Prognose-Nullfall stärker belasteten Knotenpunkten (z.B. im Zuge des Konrad-Adenauer-Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße) kann der Verkehr mit einer mindestens ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden.

Bei Signalisierung des Knotenpunktes B 474 / Coesfelder Straße kann dort künftig von einer befriedigenden Qualität des Verkehrsablaufs ausgegangen werden.

Insgesamt stellen die vorgeschlagenen Maßnahmen ein verkehrstechnisches schlüssiges Gesamtkonzept dar, mit dem die künftige Verkehrsnachfrage leistungsfähig abgewickelt werden kann.



6. Zusammenfassende Empfehlung zur Umsetzung des Planungskonzeptes

Die vorliegende Untersuchung stellt ein integriertes Planungskonzept dar, das aufbauend auf einer umfassenden Analyse der heutigen Verkehrssituation und einer Prognose der im Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsverhältnisse aufeinander abgestimmte und sich ergänzende Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer beinhaltet. Die Belange des motorisierten Individualverkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden gleichermaßen berücksichtigt.

Der gesamte Planungsprozess wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der sich aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Wirtschaft, der Straßenbaulastträger, der Polizei, der örtlichen Interessensverbände sowie der Bürgerschaft zusammensetzte.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan wurde im Rahmen des Planungsprozess mit den Beteiligten abgestimmt. Am 16. September 2004 wurde das verkehrliche Leitbild als Grundlage zukünftiger Entscheidungen zu verkehrsrelevanten Fragestellungen in Coesfeld beschlossen. Am 10. November 2005 folgte der Beschluss des Rates über die Definition des Vorbehaltsnetzes sowie über den Maßnahmenkatalog als wesentliche Bestandteile des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Rahmen des Abstimmungsprozesses wurden einige der im Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmen als besonders empfehlenswert eingestuft. Dies schlägt sich auch im Ratsbeschluss vom November 2005 nieder, nach dem die besonders empfohlenen Maßnahmen vorrangig umzusetzen sind.

Zu den besonders empfehlenswerten Maßnahmen gehört das gesamte Maßnahmenpaket zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt. Die vollständige und zeitnahe Umsetzung dieses Maßnahmenpakets ist erforderlich, um auch künftig einen leistungsfähigen Verkehrsablauf im Innenstadtbereich zu gewährleisten. Einher mit dem leistungsfähigen Ausbau des Hauptstraßennetz geht der Wunsch nach einer weiteren Entlastung der Wohnstraßen vom motorisierten Individualverkehr. Der Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten wurde im Rahmen der Beratungen daher ebenfalls ein besonders hoher Stellenwert zuerkannt. Eine dritte Gruppe von besonders empfehlenswerten Maßnahmen sind die Maßnahmen, bei denen eine Vernetzung der Verkehrsträger im Vordergrund steht. Hierbei handelt es sich um die Anlage von Park&Ride-Parkplätzen sowie Bike&Ride-Plätzen in Coesfeld und Lette. Von den politischen Gremien der Stadt Coesfeld wurden zudem Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Haltestellensituation im ÖPNV sowie zur Verbesserung der Radverkehrssituation im Umfeld des Bahnhofs Coesfeld eine besondere Bedeutung zuerkannt.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Maßnahmen, die vorrangig umzusetzen sind (vgl. Anlage 13).

Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt

- Diagonalsperre am Knotenpunkt Seminarstraße / Basteiring / Köbbinghoff
- Durchfahrtsperre im Basteiwall (alternativ: Rulandweg zwischen Basteiwall und Basteiring)
- Durchfahrtsperre in der Kapuzinerstraße südwestlich der Straße Köbbinghoff
- Durchfahrtsperre in der Wetmarstraße östlich der Seminarstraße für den motorisierten Individualverkehr bei Beibehaltung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr (alternativ: Verlegung der Buslinie)



- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Hengtestraße (alternativ: Durchfahrtsperre in der Hengtestraße)
- Ausbau der Ladestraße zwischen Dülmener Straße und Sökelandstraße als Hauptverkehrsstraße und Anbindung an die Dülmener Straße und die Sökelandstraße über Kreisverkehre (alternativ: Kreuzungen mit Lichtsignalanlage)
- Öffnung der Sökelandstraße zwischen Ladestraße und Wiesenstraße für den Zweirichtungsverkehr
- Anpassung der Signalsteuerungen an den Knotenpunkten
 - Dülmener Straße / Bahnhofstraße
 - Wiesenstraße / Letter Straße
 - Sökelandstraße / Wiesenstraße
 - Gerichtsring / Friedhofsallee
 - Gerichtsring / Borkener Straße

Sonstige Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr

- Flächendeckende Ausweisung von Tempo 30-Zonen
- Umgestaltung der Reiningstraße
- Anlage einer Mittelinsel im Zuge der Bergallee
- Anlage von Park & Ride-Parkplätzen am Bahnhof

Sonstige Maßnahme im Fuß- und Radverkehr

- Anlage von Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Dülmener Straße für den Radverkehr
- Öffnung der Busspur in der Sökelandstraße für den Radverkehr

Sonstige Maßnahme im öffentlichen Verkehr

- Qualitative Aufwertung der Haltestellen im Stadtgebiet durch die Anlage von Witterungsschutz etc.
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt durch einen Kreisverkehr am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Sökelandstraße
(vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)
- Ausbau der Park&Ride-Parkplätze an Bahnhof
(vgl. Maßnahme im motorisierten Individualverkehr)



- Anlage von Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof
(vgl. Maßnahme im Fuß- und Radverkehr)
- Durchfahrtsperre in der Wetmarstraße östlich der Seminarstraße für den motorisierten Individualverkehr bei Beibehaltung der Durchlässigkeit für den öffentlichen Verkehr (alternativ: Verlegung der Buslinie)
(vgl. Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt)
- Bessere Anbindung des Bahnhofs an die Dülmener Straße für den Radverkehr

Maßnahmen im Ortsteil Lette

- Qualitative Aufwertung der Haltestellen der Regionalbuslinie durch die Anlage von Witterungsschutz
- Anlage von überdachten Bike&Ride-Parkplätzen am Bahnhof

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die beschlossenen Maßnahmen geeignet sind, die derzeitigen Defizite im Coesfelder Verkehrssystem zu beseitigen. Darüber hinaus entspricht das Maßnahmenkonzept auch den künftigen verkehrlichen Erfordernissen, sofern sie bei Zugrundelegung der heute prognostizierbaren Struktur- und Verkehrsentwicklung absehbar sind.

Die Maßnahmen zur Verkehrsführung in der westlichen Innenstadt stellen eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zu dem bereits seit Jahrzehnten in Coesfeld diskutierten Ringschluss zwischen der Borkener Straße und der Holtwicker Straße dar. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist der Ringschluss unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht mehr erforderlich.



Literaturverzeichnis

INGENIEURPLANUNG (1997):

Stadt Coesfeld. Parkraumkonzept 1997. Wallenhorst 1997.

INGENIEURPLANUNG (1998):

Stadt Coesfeld. Radwegekonzept. Stufe 1. Wallenhorst 1998.

INGENIEURPLANUNG (1998):

Stadt Coesfeld. Radwegekonzept. Stufe 2. Wallenhorst 1999.

INGENIEURPLANUNG (2000):

Stadt Coesfeld. Radwegekonzept – Sofortmaßnahmen. Wallenhorst 2000.

INGENIEURPLANUNG (2000):

Fahrradstraße Wallring – Knotenpunkte. Wallenhorst 2000.

NEITELER, GUDULA (1997):

Zur Übertragbarkeit des Stadtbussystems – untersucht am Beispiel der Stadt Coesfeld. Diplomarbeit am Fachbereich Geowissenschaften der Westfälischen Wilhelms-Universität. Münster 1997.

PLANUNGSGRUPPE NORD (2003):

Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld. Kassel 2005.

STADT COESFELD (2003):

Gleis auf Zukunft. Initiativen für den Bahnhof. Coesfeld 2003.

STADT COESFELD (2004):

Fahrplan Stadt Coesfeld. Coesfeld 2004.



Anlagenverzeichnis

Verkehrsprognose

- Anlage P 1: Coesfeld – Prognose-Nullfall 2020 – werktägliche Verkehrsstärken (Kfz / 24 h)
- Anlage P 2: Coesfeld – Differenzdarstellung Prognose-Nullfall 2020 – Analysefall 2004
- Anlage P 3 : Innenstadt – Prognose-Nullfall 2020 – werktägliche Verkehrsstärken (Kfz / 24 h)
- Anlage P 4: Lette – Prognose-Nullfall 2020 – werktägliche Verkehrsstärken (Kfz / 24 h)
- Anlage P 5 : Lette – Differenzdarstellung Prognose-Nullfall 2020 – Analysefall 2004
- Anlage P 6: Coesfeld – Prognosefall Planungskonzept 2020 (Kfz / 24 h)
- Anlage P 7: Coesfeld – Differenzdarstellung Prognosefall Planungskonzept - Prognose-Nullfall
- Anlage P 8: Innenstadt – Prognosefall Planungskonzept 2020 (Kfz / 24 h)
- Anlage P 9: Innenstadt – Differenzdarstellung Prognosefall Planungskonzept - Prognose-Nullfall

Maßnahmen

- Anlage M 1 : Anregungen der Bürger im Verlauf des Planungsprozesses
- Anlage M 2 : Prognose-Nullfall 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs - Coesfeld
- Anlage M 3 : Prognose-Nullfall 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs - Lette
- Anlage M 4 : Prognosefall Planungskonzept 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs - Coesfeld
- Anlage M 5 : Prognosefall Planungskonzept 2020 – Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs - Lette
- Anlage M 6: Vorbehaltsnetz Coesfeld
- Anlage M 7: Vorbehaltsnetz Lette
- Anlage M 8: Maßnahmenplan Verkehrsführung westliche Innenstadt
- Anlage M 9: Maßnahmenplan motorisierter Individualverkehr
- Anlage M 10: Maßnahmenplan Fuß- und Radverkehr
- Anlage M 11 Maßnahmenplan ÖPNV
- Anlage M 12: Maßnahmenplan Ortsteil Lette
- Anlage M 13 a: Maßnahmenliste Verkehrsführung westliche Innenstadt
- Anlage M 13 b: Maßnahmenliste motorisierter Individualverkehr
- Anlage M 13 c: Maßnahmenliste Fuß- und Radverkehr



Anlage M 13 d: Maßnahmenliste ÖPNV

Anlage M 13 e: Maßnahmenliste Lette

