

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld



Teil 1: Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung

Brilon
Bondzio
Weiser 

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld

Teil 1: Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung

Durchführung:



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Projektleitung:

Dr.-Ing. Lothar Bondzio

Projektbearbeitung:

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

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Grundlagen	3
1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung	3
1.2 Generalverkehrsplan – Problem „Schließung des inneren Rings“	3
1.3 Vorgehensweise	4
1.4 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung	7
2. Grundstruktur des Planungsraums	9
2.1 Geografische Lage	9
2.2 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz.....	9
2.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen	10
3. Mobilität in Coesfeld	11
3.1 Methodik	11
3.2 Anzahl der Wege	12
3.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	13
3.4 Wegeziele	21
3.5 Bewertung der Qualität des Verkehrsmittelangebots	22
4. Verkehrliche Zustandsanalyse im fließenden motorisierten Individualverkehr	24
4.1 Angebotsstruktur	24
4.1.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes	24
4.1.2 Zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsberuhigung	26
4.1.3 Knotenpunkte.....	27
4.2 Verkehrsnachfrage	29
4.2.1 Verkehrserhebungen	29
4.2.2 Werktägliche Verkehrsstärken.....	30
4.2.3 Tageszeitliche Schwankungen	30
4.2.4 Verkehrsbeziehungen.....	32
4.2.5 Durchgangsverkehr in der Innenstadt sowie im Hengtegebiet.....	33



5. Verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr.....	36
5.1 Angebotsstruktur	36
5.2 Parkraumnachfrage	37
5.3 Vorliegende Planungskonzepte.....	39
6. Verkehrliche Zustandsanalyse im Fußgängerverkehr	44
6.1 Angebotsstruktur	44
6.2 Verkehrsnachfrage	44
7. Verkehrliche Zustandsanalyse im Radverkehr.....	46
7.1 Angebotsstruktur	46
7.2 Verkehrsnachfrage	47
7.3 Vorliegende Planungskonzepte.....	47
7.3.1 Radwegekonzept Stufe 1.....	47
7.3.2 Radwegekonzept Stufe 2.....	49
7.3.3 Machbarkeitsstudie Fahrradstraße Wallanlage	53
8. Verkehrliche Zustandsanalyse im öffentlichen Personennahverkehr	54
8.1 Angebotsstruktur	54
8.1.1 Grundlagen	54
8.1.2 Angebotsstruktur im Busverkehr	54
8.1.3 Angebotsstruktur im Bahnverkehr	56
8.1.4 Haltestellen	56
8.2 Verkehrsnachfrage	59
9. Problemanalyse	61
9.1 Fließender motorisierter Individualverkehr	61
9.2 Ruhender Verkehr	62
9.3 Fuß- und Radverkehr	62
9.4 Öffentlicher Personennahverkehr.....	64
Literaturverzeichnis	66
Anlagenverzeichnis.....	67



1. Grundlagen

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Die Stadt Coesfeld besitzt als Kreisstadt und Mittelzentrum eine wichtige Funktion als zentrale Einkaufsstadt. Das Thema Verkehr genießt in der Stadt Coesfeld einen hohen Stellenwert. So wurden in den 90er Jahren zahlreiche Untersuchungen zu unterschiedlichen Fragestellungen durchgeführt. Zu nennen sind hier insbesondere das Parkraumkonzept von 1997 sowie das Radwegekonzept aus den Jahren 1998 und 2000. Der derzeitige Generalverkehrsplan von 1984 ist hingegen aktualisierungsbedürftig.

Aufgrund der in den letzten 20 Jahren stark geänderten verkehrlichen Voraussetzungen (Siedlungsentwicklung, Verkehrsverhalten, Änderungen im Verkehrsnetz) wird von der Stadt Coesfeld die Neuaufstellung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes angestrebt.

Ziel dieses Verkehrsentwicklungsplans ist die stadt-, sozial- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Coesfeld. Besonderer Wert wird dabei auf die Erstellung eines integrierten Konzeptes gelegt, das die Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten

- motorisierter Individualverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr und
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

angemessen berücksichtigt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient dabei der Sicherstellung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit der innerstädtischen Verkehrsnetze für den motorisierten Individualverkehr, für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie für den ÖPNV. Neben der Lösung vorhandener Probleme hat die Verkehrsentwicklungsplanung insbesondere die Vermeidung künftiger Probleme zum Ziel. Einen Schwerpunkt der Verkehrsentwicklungsplanung bildet daher die Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung in Coesfeld.

1.2 Generalverkehrsplan – Problem „Schließung des inneren Rings“

Die Coesfelder Innenstadt wird durch einen Ring von Hauptverkehrsstraßen umgeben, der aus den Straßen Gerichtsring, Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße und Friedrich-Ebert-Straße gebildet wird. Der Innenstadtring ist im nordwestlichen Quadranten nicht geschlossen. Die Verkehrsnachfrage wird in diesem Bereich ersatzweise über Straßen abgewickelt, die aufgrund ihres Querschnitts, ihres baulichen Zustandes und ihrer Randnutzungen nicht für die Aufnahme der Verkehrsbelastungen ausgelegt sind.

Bereits seit den 70er Jahren wird die Schließung des inneren Rings durch den Neubau eines Teilstücks zwischen der Borkener Straße und der Holtwicker Straße intensiv diskutiert. Zur Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere im Innenstadtbereich wurde ein Konzept beschlossen, das die folgenden Eckpunkte vorsah:



- Bau der südlichen Umgehungsstraße (B 525)
- Bau der westlichen Entlastungsstraße (B 474)
- Schließung des inneren Rings zwischen Holtwicker und Borkener Straße

Im Jahr 1984 wurde durch das Büro Hinterleitner ein Generalverkehrsplan für die Stadt Coesfeld aufgestellt, mit dem Ziel das damalige Verkehrskonzept zu analysieren und die weitere verkehrliche Entwicklung aufzuzeigen. Ein wesentliches Ergebnis der Untersuchungen war, dass die Schließung des inneren Rings unbedingt erforderlich war, um die Verkehre des radial ausgerichteten Straßennetzes außerhalb der Wallanlagen aufzunehmen und direkt zu den Zielpunkten zu führen.

Im Jahr 1996 wurde vom Kreis Coesfeld ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet, mit dem Ziel, die Schließung des inneren Rings zu realisieren. Da der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Coesfeld – Rheine eingestellt wurde, sollte die frei werdende Trasse für die Teilstrecke des inneren Rings genutzt werden. Im Rahmen der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen gingen zahlreiche Bedenken ein, die weitergehende verkehrliche Beurteilungen erforderlich machten.

Im Jahr 2000 wurde eine Verkehrsuntersuchung fertiggestellt, in der die Auswirkungen des Ringschlusses für den Prognosehorizont 2015 untersucht und bewertet wurden.

Nachdem das weitere Verfahren zur Planfeststellung mit der Bezirksregierung abgestimmt war, machten Pläne der Deutschen Bahn AG zur Intensivierung des Schienenverkehrs auf den Strecken Coesfeld – Münster und Coesfeld – Gronau weitere Verkehrsuntersuchungen notwendig. Das entsprechende Gutachten aus dem Jahr 2002 untersuchte die Anbindung des Teilstücks des inneren Rings an das bestehende Verkehrsnetz unter verkehrstechnischen Aspekten und hier insbesondere die Kapazität der signalisierten Knotenpunkte. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Schließung des Rings aus verkehrstechnischer Sicht nicht zu empfehlen war. Bedingt durch die beiden niveaugleichen Bahnübergänge und die stark erhöhte Anzahl der Zugdurchgänge war die Kapazität des Straßennetz zu Spitzenzeiten überschritten.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse empfahl der Rat der Stadt Coesfeld mit Beschluss vom 16.05.2002 dem Kreis Coesfeld das eingeleitete Planfeststellungsverfahren zur Weiterführung des inneren Rings zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße einzustellen. Mit Einstellungsbeschluss vom 15.08.2002 wurde das Planfeststellungsverfahren endgültig beendet.

Nach Einstellung des Planfeststellungsverfahrens ist eine wesentliche Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplans, alternative Lösungen aufzuzeigen, bei denen auch künftig ein leistungsfähiger und sicherer Verkehrsfluss in Coesfeld sichergestellt werden kann. Dies können Ansätze zur Schließung des inneren Rings in modifizierter Form, aber auch Ansätze zur Beruhigung der nord-westlichen Innenstadt bei gleichzeitiger Verlagerung des Verkehrs auf die Ringstraßen sein.

1.3 Vorgehensweise

Die Verkehrsuntersuchung zur Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans gliedert sich in die folgenden Phasen:

- Problemanalyse (Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung)



- Entwicklung des Planungsleitbildes
- Prognose des Verkehrsaufkommens
- Maßnahmenuntersuchung

Im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte über den gesamten Verfahrensablauf eine intensive Beteiligung der Bürger sowie der einzelnen Interessensverbände in Coesfeld. Der aktuelle Stand des Planungsprozesses mit den entsprechenden Zwischenergebnissen wurde im Internet frei zugänglich dokumentiert, so dass ein ständiger Informationsfluss gewährleistet war. Den Bürgern wurde zudem Gelegenheit gegeben eigene Anregungen und Maßnahmenvorschläge einzubringen. Insgesamt wurden von den Coesfelder Bürgern zahlreiche Maßnahmen angeregt, die im Rahmen der Diskussion des Maßnahmenkonzeptes aufgegriffen wurden. Eine ausführliche Darstellung der Bürgeranregungen sowie die fachliche Stellungnahme erfolgt im Teil 2 des Verkehrsentwicklungsplans.

Der gesamte Planungsprozess wurde von einem Arbeitskreis begleitet, der aus Vertretern der örtlichen Politik, der Verwaltung, der Wirtschaft, der Straßenbaulastträger, der Polizei, des Kreises Coesfeld als Träger des ÖPNV, der örtlichen Interessensverbände sowie der Bürgerschaft bestand.

Die Beteiligung der Arbeitskreismitglieder erfolgte in vier Workshops. Im Rahmen dieser Workshops wurden von den beauftragten Planern Arbeitsergebnisse präsentiert und zur Diskussion gestellt. Die Anregungen der Mitglieder des Arbeitskreises wurden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt. Der Arbeitskreis stellte ein Instrument zur frühzeitigen Abstimmung der Planungsinhalte dar. Die Entscheidung über die Konzepte blieb den zuständigen politischen Gremien vorbehalten. Da die im Rat vertretenen Fraktionen Mitglieder in den Arbeitskreis entsendeten, war jedoch ein ständiger Informationsfluss gewährleistet.

Der erste Workshop fand am 10. Februar 2004 statt. Im Rahmen dieses Workshops wurde die rein fachliche Analyse der verkehrlichen Gegebenheiten um die Einschätzung der Arbeitskreismitglieder ergänzt. Das Ergebnis war eine Darstellung der Stärken und Schwächen des Coesfelder Verkehrssystems aus unterschiedlichen Perspektiven.

Der zweite Workshop fand am 15. Juni 2004 statt und diente der Entwicklung des Planungsleitbildes für die Verkehrsentwicklung in Coesfeld sowie dem Herausarbeiten der wichtigen Handlungsfelder.

Im dritten Workshop am 11. Januar 2005 wurden Ergebnisse der Prognoseberechnungen vorgestellt. Darüber hinaus wurden künftige Problembereiche herausgearbeitet und Maßnahmenpakete zur Optimierung der Verkehrssituation in Coesfeld vorgestellt und diskutiert.

Der vierte Workshop am 6. April 2005 beschäftigte sich mit dem Planungskonzept. Die einzelnen Planungsmaßnahmen wurden erläutert und insbesondere im Hinblick auf ihre Dringlichkeit diskutiert. In diesem Workshop wurden darüber hinaus auch die Untersuchungsergebnisse für den Ortsteil Lette vorgestellt und diskutiert. Aufgrund der Fertigstellung der Umgehungsstraße B 474n im Dezember 2004 wurden die Analysen hierzu erst zu Beginn des Jahres 2005 durchgeführt.

Darüber hinaus erfolgte während des gesamten Planungsablaufs eine intensive Absprache der einzelnen Arbeitsschritte im Rahmen eines verwaltungsinternen Arbeitskreises, an dem alle im weitesten Sinne mit der Verkehrsplanung der Stadt Coesfeld befassten Fachbereiche beteiligt wurden.



Zu unterschiedlichen Zeitpunkten erfolgte zudem eine Vorstellung der Zwischenergebnisse im Rahmen öffentlicher Bürgerversammlungen. Die erste Bürgerversammlung fand am 29. Juni 2004 statt. Darin wurden die Ergebnisse der Verkehrsanalyse vorgestellt und diskutiert. Die ergänzenden Anmerkungen der teilnehmenden Bürger wurden protokolliert. Eine zweite Bürgerversammlung fand am 14. April 2005 im Ortsteil Lette statt. Hier wurden die Analyseergebnisse und die Planungsvorschläge für den Ortsteil vorgestellt und diskutiert. Das Maßnahmenpaket für die Gesamtstadt wurde in einer Bürgerversammlung am 4. Juli 2005 vorgestellt und mit den beteiligten Bürgern diskutiert.

Die Vorgehensweise ist in der folgenden Grafik skizziert.

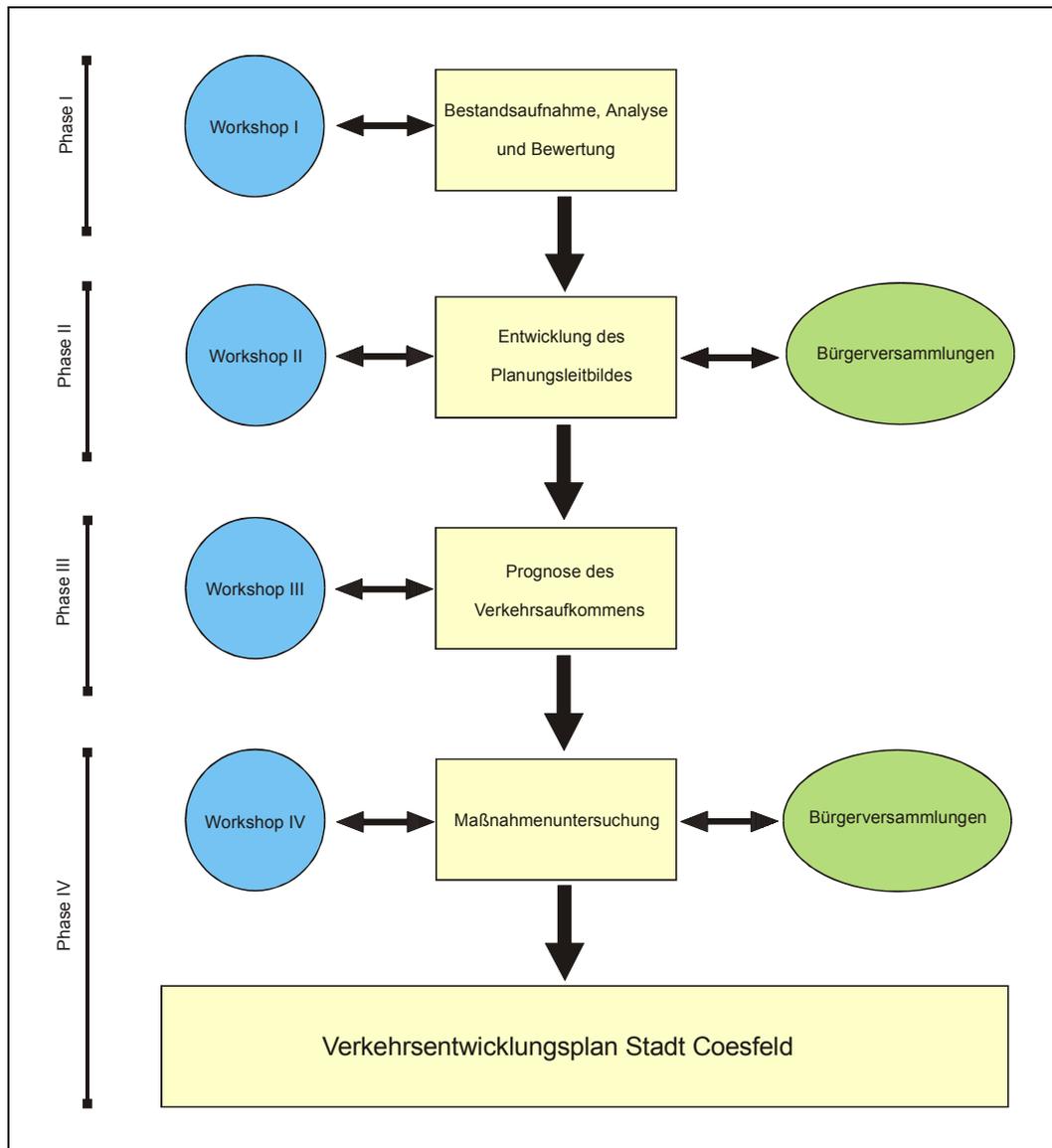


Abbildung 1: Vorgehensweise



Die politischen Gremien wurden regelmäßig über die Untersuchungsergebnisse informiert:

- Bericht über die ersten Ergebnisse der Bestandsaufnahme und über die Ergebnisse des ersten Workshops am 24. März 2004 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen
- Bericht über die Ergebnisse des zweiten Workshops am 16. Juni 2004 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen
- Sachstandsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan im Rat der Stadt Coesfeld am 19. Mai 2005
- Bericht über den Maßnahmenkatalog und die Definition des Vorbehaltsnetzes am 24. August 2005 im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Im Verlauf des Prozesses wurden von den politischen Gremien der Stadt Coesfeld die folgenden Beschlüsse gefasst:

- Beschluss des verkehrlichen Leitbildes im Rat am 16. September 2004
- Beschluss des in einer Bürgerversammlung vorzustellenden Maßnahmenkataloges im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen am 15. Juni 2005
- Beschluss des in einer Bürgerversammlung vorzustellenden Maßnahmenkataloges im Bezirksausschuss am 16. Juni 2005
- Beschluss des Rates über die Definition des Vorbehaltsnetzes sowie über den Maßnahmenkatalog als wesentliche Bestandteile des Verkehrsentwicklungsplans am 10. November 2005

1.4 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung

Die planerischen Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans erstrecken sich auf das Stadtgebiet Coesfeld mit den beiden Ortsteilen Coesfeld und Lette. Der Untersuchungsraum ist hingegen weiter gefasst, um insbesondere die überörtlichen Verkehrsströme in ihren räumlichen Ausprägungen vollständig zu erfassen und damit eine fundierte Basis für Prognosen auch des großräumig die Stadt Coesfeld durchfahrenden Verkehrs zu schaffen.

Der Schwerpunkt der eigenen Analysen liegt inhaltlich auftragsgemäß im Bereich des fließenden motorisierten Individualverkehrs. Vereinbarungsgemäß wird hinsichtlich der Bereiche

- Radverkehr und
- Ruhender Verkehr

auf die Analyseergebnisse der bereits vorliegenden Konzepte zurück gegriffen. Hinsichtlich der Bestandsaufnahme erfolgt hier lediglich eine Aktualisierung des Bestandes. In einem weiteren Schritt wurden die aktualisierten Konzepte im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans in das Gesamtsystem eingebunden.



Für den Bereich des ÖPNV liegt mit dem Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld bereits eine Planungsgrundlage vor. Ergänzend dazu wurde die Lage sowie die Ausstattung der Haltestellen bewertet. Defizite hinsichtlich der Haltestellenausstattung bzw. hinsichtlich der Abdeckung des Stadtgebiets durch Haltestellen wurden herausgearbeitet. Eine weitergehende Analyse der Verkehrsnachfrage im ÖPNV ist nicht Bestandteil der Beauftragung.

Bezogen auf den Ortsteil Lette fand die Bestandsaufnahme nach Fertigstellung der Ortsumgebung im Januar 2005 statt.



2. Grundstruktur des Planungsraums

2.1 Geografische Lage

Die Stadt Coesfeld liegt im westlichen Münsterland. Sie ist Kreisstadt des Kreises Coesfeld und hat als Mittelzentrum eine wichtige Funktion als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort. Die Entfernung zum nächstgelegenen Oberzentrum Münster beträgt etwa 30 km. Die Stadt zeichnet sich durch einen kompakten Siedlungskörper aus. Lediglich der Ortsteil Lette sowie die Wohngebiete Goxel und Brink befinden sich räumlich von der Kernstadt getrennt.

Im Norden grenzt die Gemeinde Rosendahl an das Stadtgebiet. Im Osten wird das Stadtgebiet durch die Städte Billerbeck und Nottuln und im Süden durch die Stadt Dülmen begrenzt. Im Westen grenzt der Kreis Borken mit den Städten Gescher und Reken an das Stadtgebiet Coesfeld an.

2.2 Einbindung in das regionale Verkehrsnetz

Die Stadt Coesfeld liegt etwa 10 km von der A 31 (Anschlussstelle Gescher / Coesfeld) sowie etwa 15 km von der A 43 (Anschlussstelle Dülmen) entfernt. Der Anschluss an das Autobahnnetz wird über die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 474 sowie über die in West-Ost-Richtung verlaufende B 525 sicher gestellt. Die Kreuzung dieser beiden wichtigen überregionalen Verbindungen liegt im südwestlichen Bereich des Stadtgebiets.

Die Stadt Coesfeld bildet zudem einen Schnittpunkt regional teilweise bedeutender Landes- und Kreisstraßen:

- L 581 (Borken – Havixbeck)
- L 555 (Coesfeld – Laer)
- K 46 (Gescher – Coesfeld)
- K 52 (Billerbeck – Coesfeld)
- K 12 (Rorup – Coesfeld)

Die Stadt Coesfeld ist durch die Strecke Dortmund – Enschede (RB 51 Westmünsterland-Bahn) durch die Strecke Coesfeld – Münster (RB 63 Baumberge-Bahn) sowie durch die Strecke Coesfeld – Dorsten (RB 45 Der Coesfelder) an das Bahnnetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen. Der Bahnhof der Kernstadt Coesfeld liegt südwestlich des Stadtzentrums. Die RB 51 Westmünsterland-Bahn (Dortmund – Enschede) hält zudem am Haltepunkt Lette.

Die Flughäfen Düsseldorf, Dortmund und Münster-Osnabrück sind in etwa einer Stunde mit dem Kfz zu erreichen.

Insgesamt bietet die Stadt Coesfeld hinsichtlich ihrer verkehrlichen Anbindungen an das Fernstraßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrsnetz günstige Standortbedingungen. Die Einbindung ins regionale Verkehrsnetz ist in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.



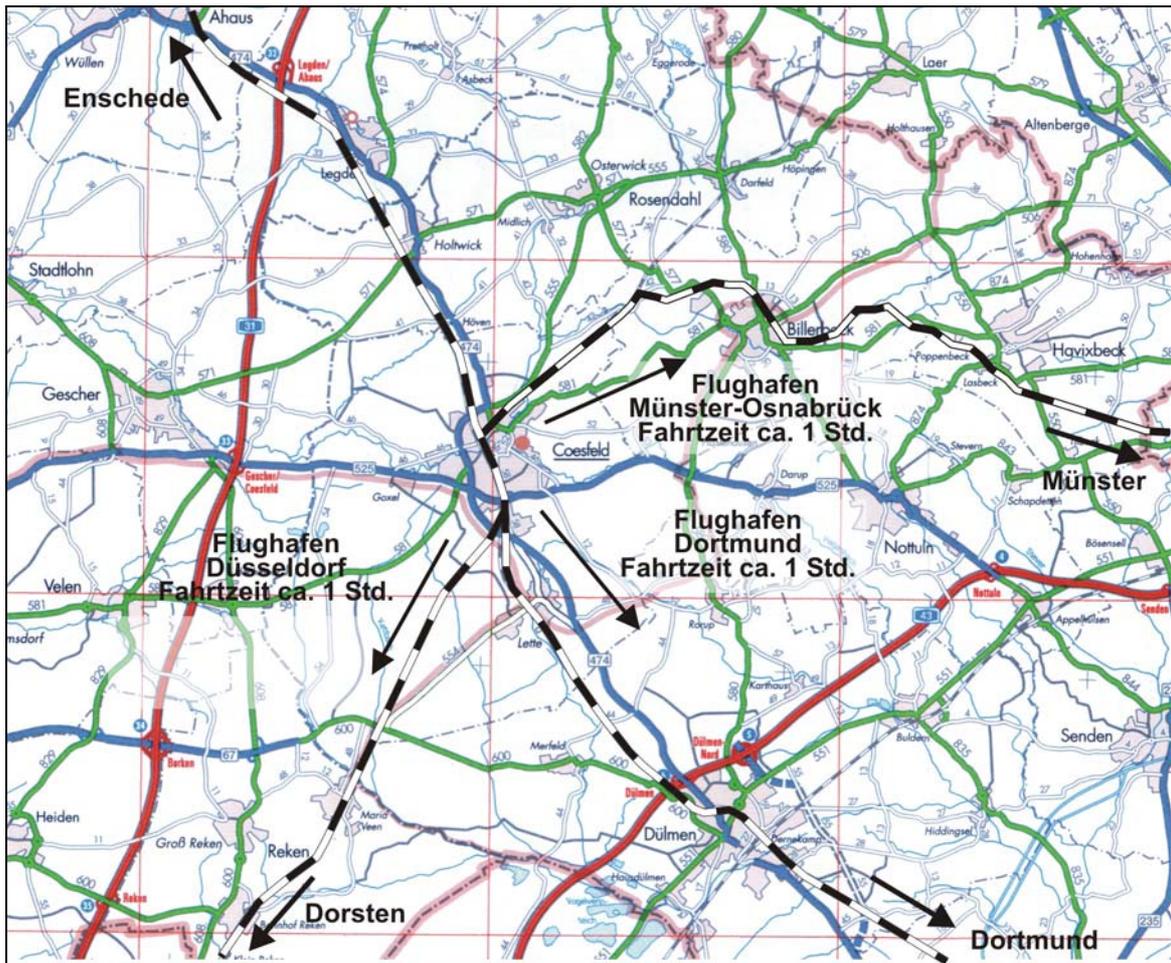


Abbildung 2: Einbindung ins regionale Verkehrsnetz

2.3 Siedlungsstruktur und Flächennutzungen

Das Stadtgebiet umfasst zur Zeit etwa 141 qkm. Bei einer Einwohnerzahl von 36.621 (Stand 30.06.2004) beträgt die Siedlungsdichte somit 260 Einwohner pro qkm. In der Kernstadt Coesfeld leben etwa 28.600 Einwohner und im Ortsteil Lette etwa 4.000 Einwohner. Darüber hinaus existieren zahlreiche Streusiedlungen, die zu 19 Bauernschaften zusammen gefasst sind. Hier leben nochmals etwa 4.000 Einwohner.

In der Kernstadt Coesfeld befinden sich die Wohnsiedlungsbereiche insbesondere südlich und westlich der Innenstadt. Die Gewerbegebiete konzentrieren sich im Wesentlichen auf die folgenden Standorte:

- südlich der B 525
- entlang der Dülmener Straße
- nördlich und südlich der Borkener Straße



3. Mobilität in Coesfeld

3.1 Methodik

Die Daten zur Mobilität in Coesfeld wurden durch Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten ermittelt. Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 9.10.2003 in Form einer schriftlich-postalischen Befragung in Anlehnung an das bewährte MiD-Design (Mobilität in Deutschland) durchgeführt. Der Fragebogen ist in der Anlage 1 dokumentiert. Dabei wurden an 2.000 Coesfelder Haushalte Fragebögen verschickt. Der Versendung vorgeschaltet war ein vom Bürgermeister unterzeichnetes Ankündigungsschreiben. Der Rücklauf belief sich auf etwa 700 Fragebögen, was einer Rücklaufquote von über 35 % entspricht. In Anbetracht der Diskussion zur Datenschutzproblematik und einer zunehmenden Befragungsmüdigkeit in der Bevölkerung ist dies ein zufrieden stellender Wert. Für die Auswertung lagen somit die Daten von 1.758 Coesfelder Bürgern vor. Dies entspricht einem Anteil an der Wohnbevölkerung von etwa 4,9 %.

Durch die Haushaltsbefragungen wurden zwei Ziele verfolgt:

- Analyse des grundlegenden Verkehrsverhaltens der Coesfelder Bevölkerung

Diese Analyse erlaubt Aussagen über alle wesentlichen Aspekte des Verkehrsverhaltens der Coesfelder Bevölkerung. Im Vergleich mit Analyseergebnissen anderer Städte der Region lassen sich Rückschlüsse auf Stärken aber auch auf Schwächen und somit auf Handlungsfelder bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ziehen.

- Ermittlung der Eingangsdaten für das Verkehrsmodell

Die Ermittlung der Eingangsdaten ist sowohl mit Raumaggregatmodellen als auch mit Individualverhaltensmodellen möglich. Im Gegensatz zu Raumaggregatmodellen, bei denen das Verkehrsgeschehen ausgehend vom kollektiven Verkehrsverhalten der Bevölkerung von Raumeinheiten ermittelt wird, erlauben Individualverhaltensmodelle die Berücksichtigung individueller Verhaltensweisen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen. Dabei besteht Einigkeit darüber, dass Individualverhaltensmodelle hinsichtlich ihres Erklärungspotentials für verkehrsrelevante Entscheidungen erhebliche Vorteile gegenüber Raumaggregatmodellen haben. Der Einsatz der Individualverhaltensmodelle setzt jedoch die genaue Kenntnis des tatsächlichen Verkehrsverhaltens voraus. Hierzu sind Haushaltsbefragungen notwendig. Die so erhobenen Daten bilden die Grundlage für die Modellierung und die Prognose des Verkehrsverhaltens der Coesfelder Bevölkerung.



3.2 Anzahl der Wege

Die Befragungen zeigen, dass die Coesfelder Bevölkerung im Mittel 3,6 Wege pro Person und Tag zurück legt. Die Anzahl der Wege der mobilen Personen, d.h. derjenigen Personen, die am Befragungstag überhaupt Wege zurück gelegt haben, beträgt 4,2 Wege pro Person und Tag. Damit liegt dieser Wert über dem im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ (vgl. DIW/infas 2003) für das 2002 erhobenen deutschlandweiten Mittelwert von 3,9 Wegen pro Tag.

Als besonders mobil zeigt sich die Personengruppe der Erwerbstätigen. Diese legen im Mittel 4,5 Wege pro Tag zurück. Die Nicht-Erwerbstätigen sowie die sich in Ausbildung Befindlichen (Schüler, Studenten, Lehrlinge) legen im Mittel 4,0 Wege pro Tag zurück.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse vergleichend dargestellt.

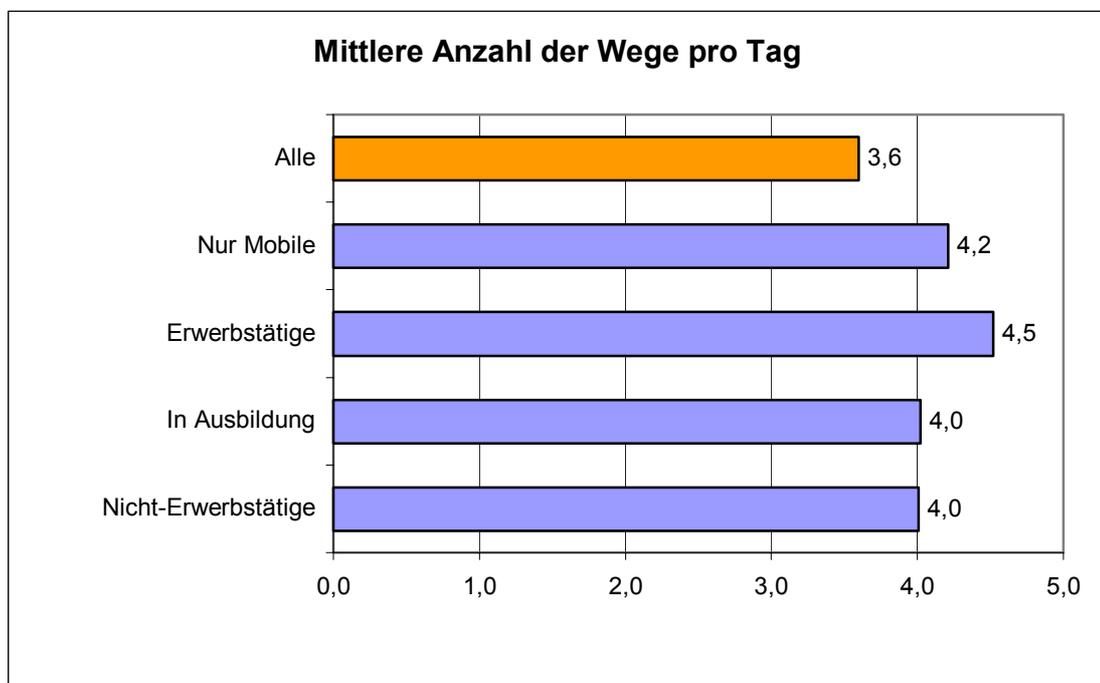


Abbildung 3: Mittlere Anzahl der Wege pro Tag



3.3 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Etwa 81 % der Befragten über 6 Jahre gaben an, jederzeit oder gelegentlich über einen Pkw zu verfügen. Lediglich 19 % der Befragten über 6 Jahre verfügt nur ausnahmsweise oder nie über einen Pkw.

Mit etwa 95 % ist der Anteil derjenigen, die über ein eigenes Fahrrad verfügen besonders hoch. Lediglich 5 % der Bevölkerung verfügt nicht über ein eigenes Fahrrad.

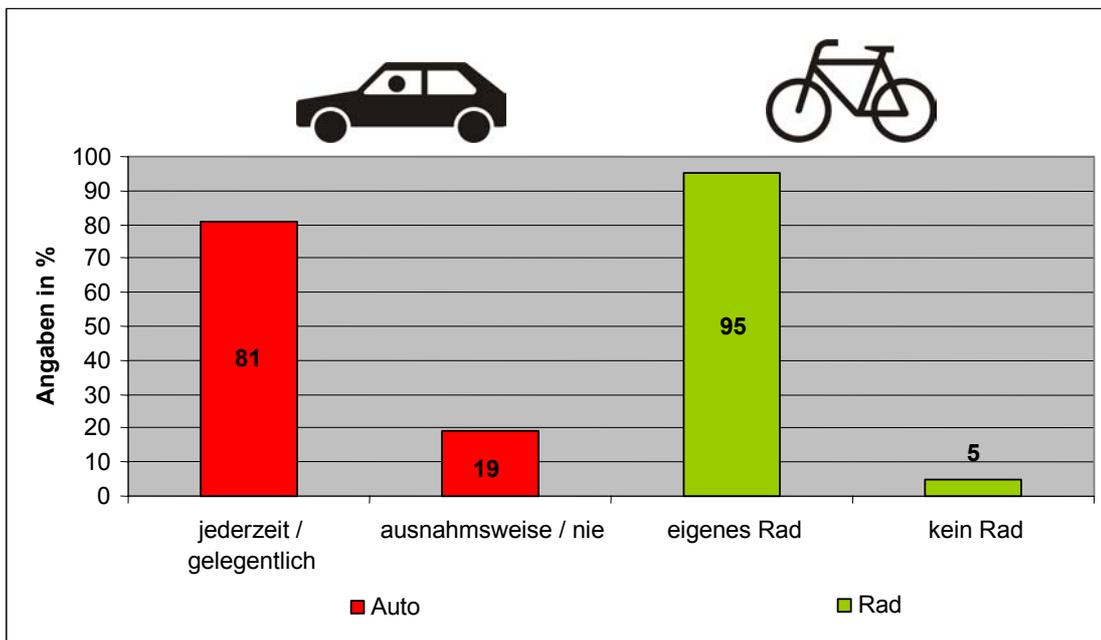


Abbildung 4: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln



Modal Split für alle Wege

Die meisten Wege der Coesfelder Bevölkerung werden mit Kraftfahrzeugen durchgeführt. Der Anteil der Wege, die mit dem motorisierten Individualverkehr durchgeführt werden, liegt bei etwa 59 %. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurück gelegten Wege beträgt etwa 29 %. Zu Fuß werden etwa 9 % aller Wege zurück gelegt. Der ÖPNV spielt mit etwa 3 % aller Wege nur eine untergeordnete Rolle.

Dabei ist einschränkend anzumerken, dass bei Haushaltsbefragungen der Anteil der Fußwege im Allgemeinen als zu niedrig angegeben wird. Dies liegt in erster Linie daran, dass besonders kurze Wege von vielen Befragten nicht angegeben werden. Darüber hinaus übernimmt der Fußverkehr auch eine wichtige Zubringerfunktion zu anderen Verkehrsmitteln, die in dem geringen Anteil am Modal Split von 9 % nicht zum Ausdruck kommt.

Die folgende Abbildung zeigt den Modal Split für alle Einwohner Coesfelds

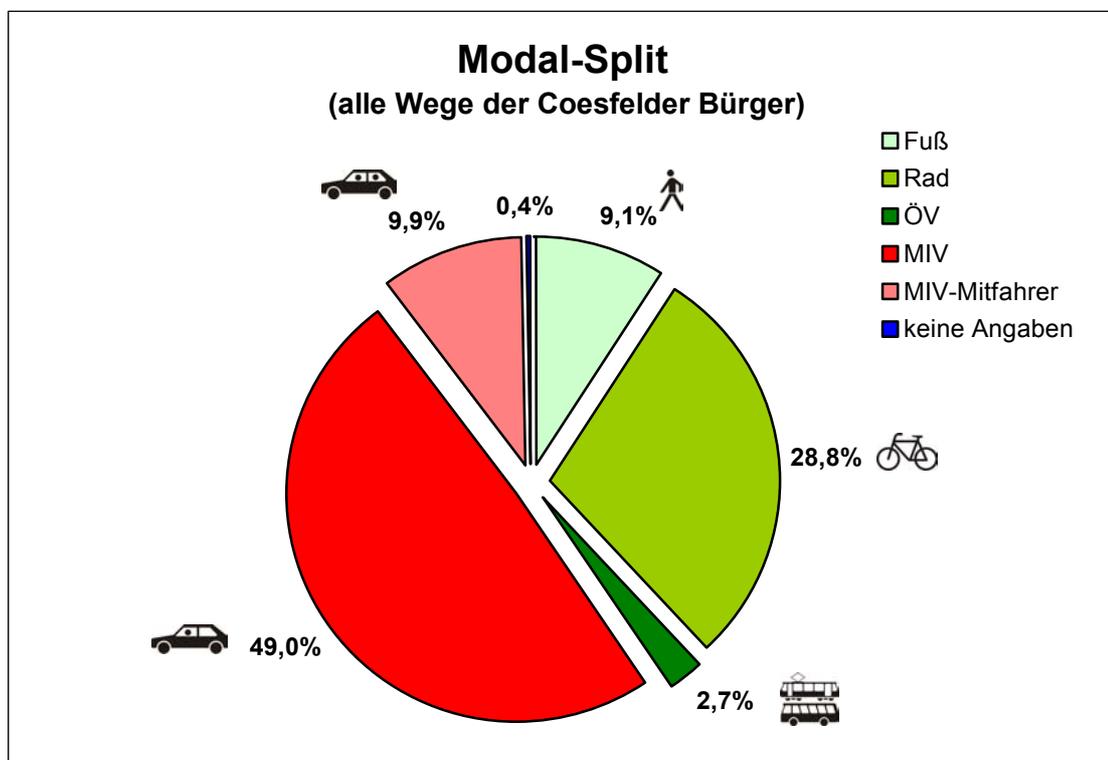


Abbildung 5: Modal Split für alle Wege der Coesfelder Bürger

Unter den Erwerbstätigen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit 70 % aller Wege besonders hoch, gefolgt vom Radverkehrsanteil mit fast 22 % aller Wege. Bei den Nicht-Erwerbstätigen gewinnen die Verkehrsmittel Fahrrad (etwa 26 % aller Wege) sowie zu Fuß (etwa 13 % aller Wege) stärker an Bedeutung. Der ÖPNV ist bei dieser Bevölkerungsgruppe nahezu bedeutungslos. Bei den in Ausbildung befindlichen Einwohnern sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf etwa 34 %. Mit etwa 47 % aller Wege dominiert hier eindeutig das Fahrrad. Bei dieser Bevölkerungsgruppe hat der ÖPNV mit über 8 % aller Wege einen vergleichsweise hohen Stellenwert.

Die folgende Abbildung verdeutlicht den Modal Split für die einzelnen Bevölkerungsgruppen.



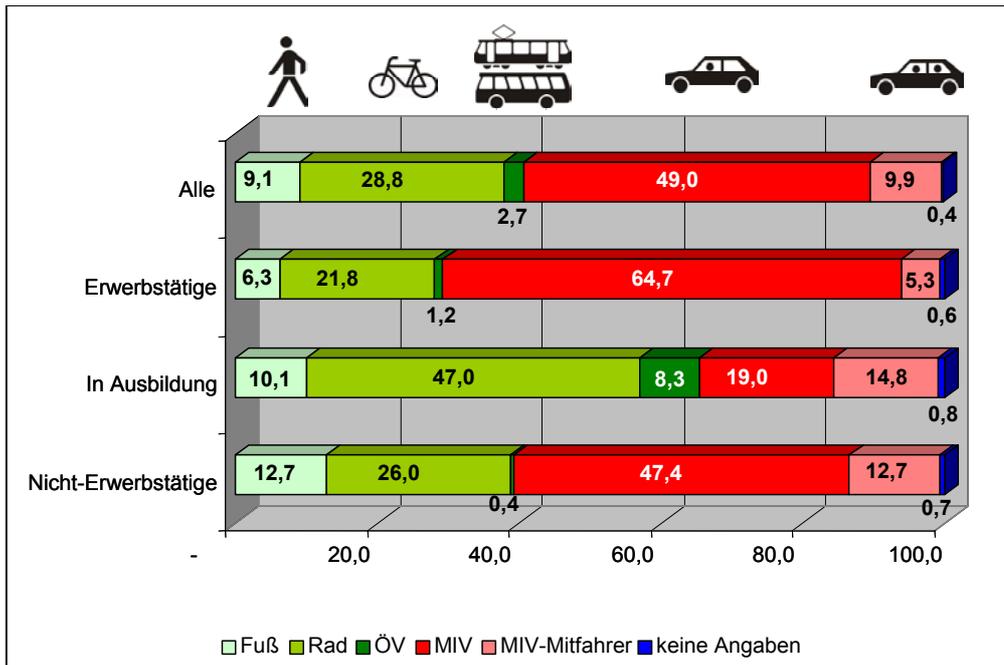


Abbildung 6: Modal Split für alle Wege – getrennt nach Bevölkerungsgruppen

Die folgende Abbildung zeigt einen Vergleich mit den Modal-Split-Kennziffern anderer Städte bzw. Regionen. Dabei zeigt sich, dass die Stadt Coesfeld im Vergleich zu deutschlandweiten Ergebnissen aber auch im Vergleich zu anderen Städten im Kreis Coesfeld einen außerordentlich hohen Radverkehrsanteil aufweist. Unter dem im Vergleich dargestellten Städten verfügt lediglich die Stadt Münster über einen höheren Radverkehrsanteil.

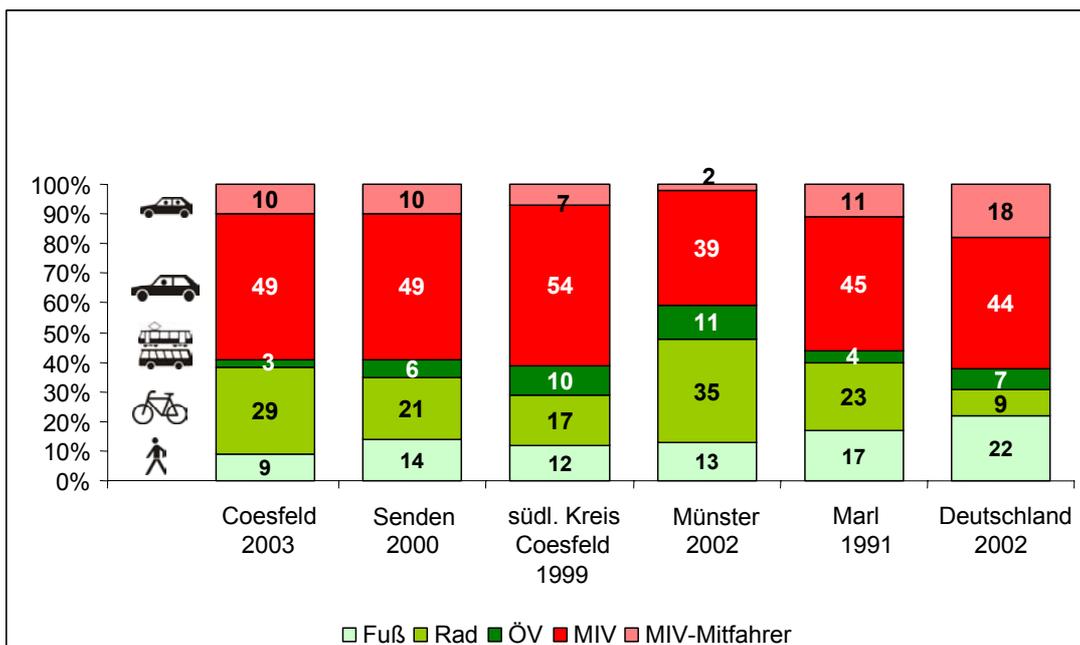


Abbildung 7: Vergleich der Verkehrsmittelwahl



Während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Coesfeld vergleichbar hoch ist wie in anderen Städten des Kreisgebiets sowie deutschlandweit, ist der Mitfahreranteil im Vergleich zu deutschlandweiten Ergebnissen eher gering. Einem Mitfahreranteil in der Stadt Coesfeld von im Mittel 1,2 Personen pro Fahrzeug steht ein bundesweiter Mitfahreranteil von etwa 1,41 gegenüber.

Als besonders gering fällt in Coesfeld der Anteil des ÖPNV mit etwa 3 % aller Wege aus. Dieser Wert liegt auch deutlich unter den Anteilswerten anderer Städte im Kreis Coesfeld.

In der folgenden Abbildung ist der Radverkehrsanteil in Coesfeld im Vergleich zu den Radverkehrsanteilen einiger Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad-freundlicher Städte dargestellt. Auch hier wird der vergleichsweise hohe Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten in Coesfeld deutlich.

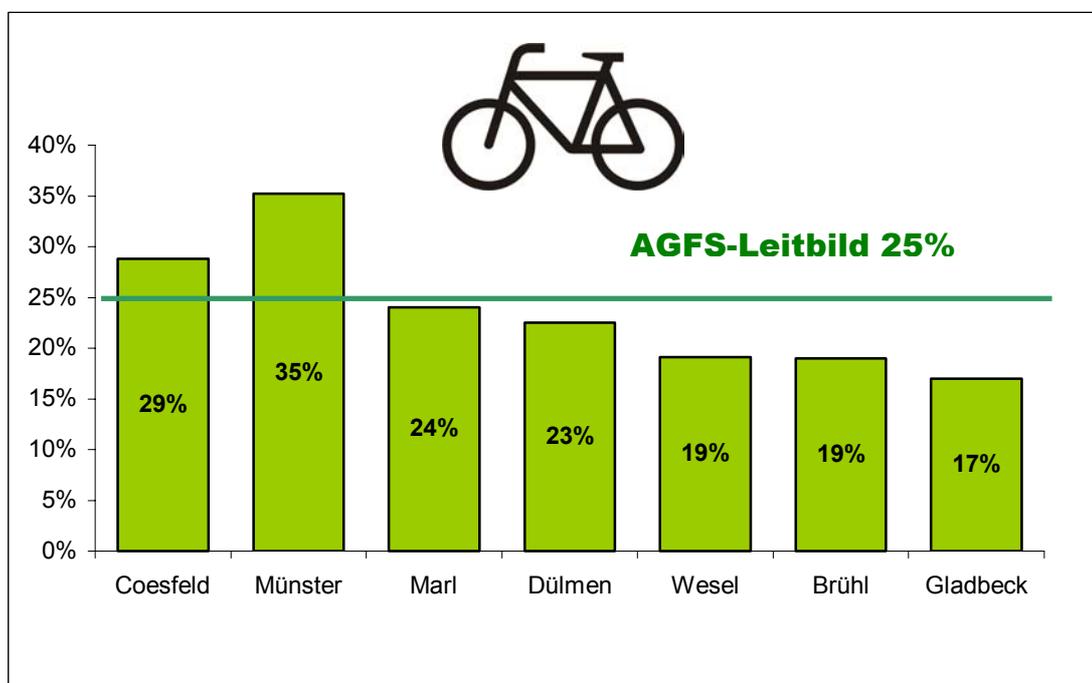


Abbildung 8: Vergleich des Radverkehrsanteils am Modal Split in Coesfeld im Vergleich zu ausgewählten Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad-freundlicher Städte



Modal Split für Wege zum Arbeitsplatz

Für die Wege zum Arbeitsplatz dominiert der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von etwa 66 %. Der Anteil des Fahrrads liegt mit etwa 28 % leicht unter dem Durchschnitt. Der Anteil der zu Fuß zurück gelegten Wege ist mit unter 5 % stark unter durchschnittlich. Der ÖPNV hat mit unter 2 % nur eine geringe Bedeutung.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Wegeanteile.

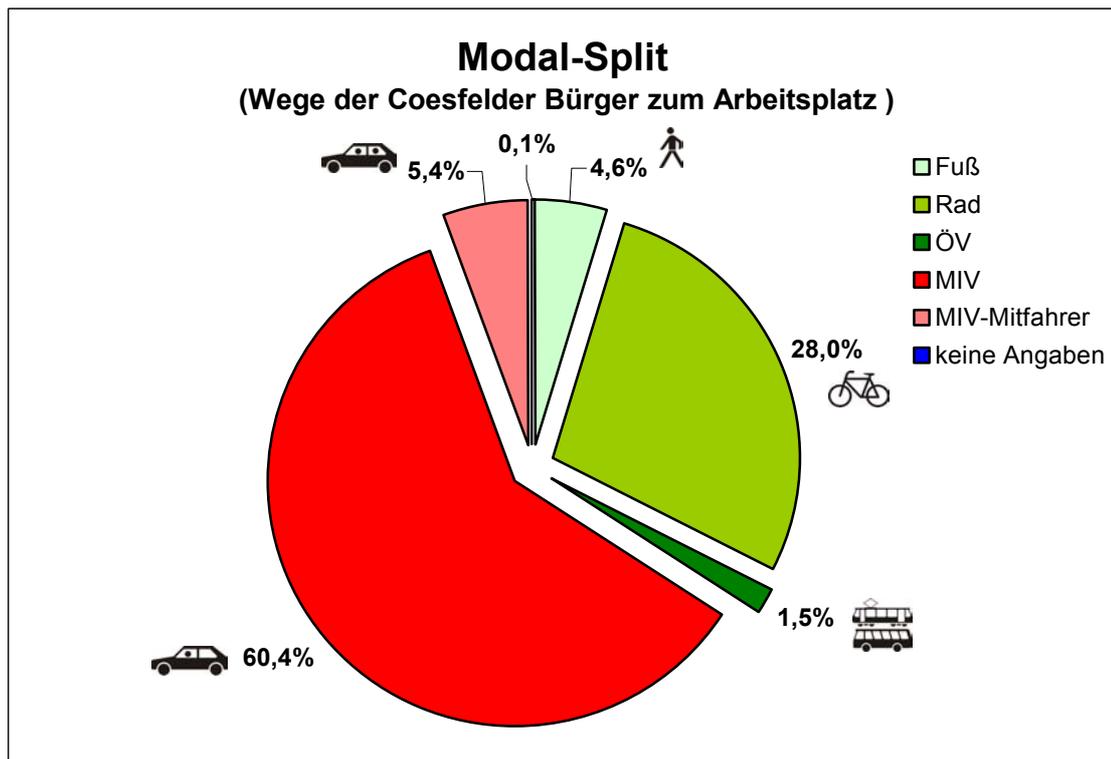


Abbildung 9: Modal Split für Wege der Coesfelder Bürger zum Arbeitsplatz



Modal Split für Wege zum Einkauf

Auch die Wege mit dem Zweck „Einkauf“ werden vorzugsweise mit dem motorisierten Individualverkehr zurück gelegt. Der Anteil beträgt hier etwa 62 % und ist im Vergleich zu allen Wegen leicht über durchschnittlich. Der Anteil des Fahrrads ist mit 27 % leicht unter durchschnittlich. Während der Anteil der zu Fuß zurück gelegten Wege mit fast 11 % über durchschnittlich hoch ist, ist der ÖPNV für Einkaufswege nahezu bedeutungslos.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Wegeanteile.

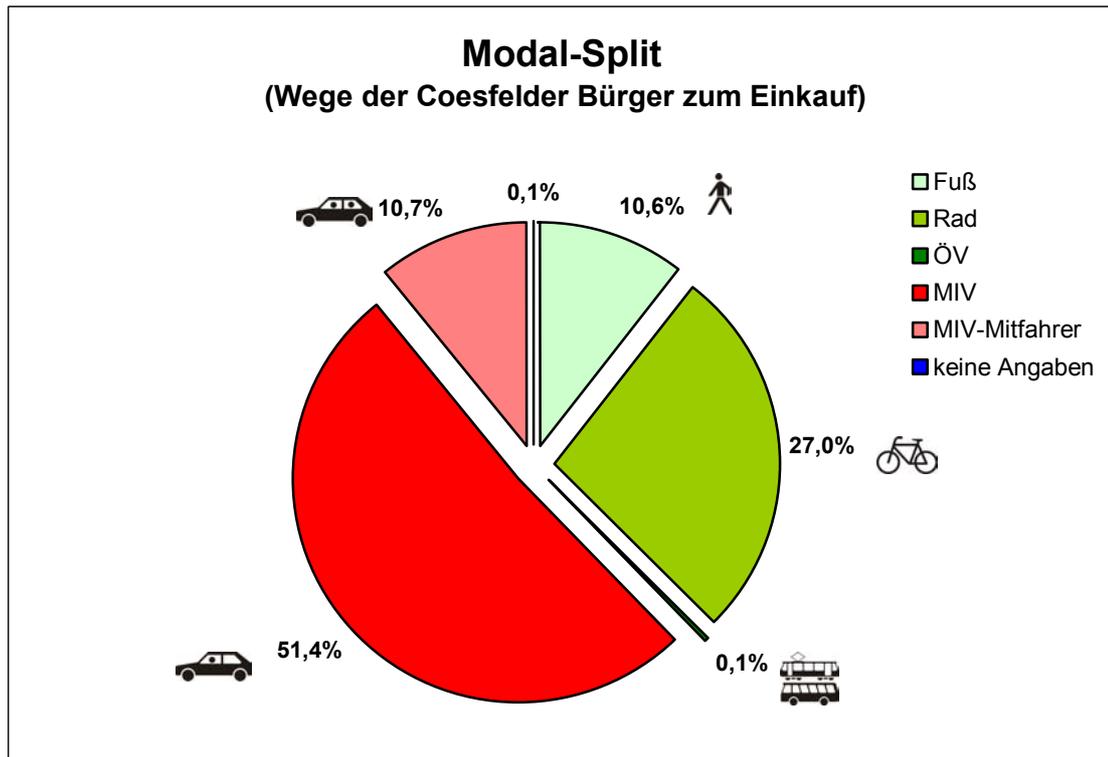


Abbildung 10: Modal Split der Coesfelder Bürger für Wege zum Einkauf



Modal Split für Wege zur Ausbildung

Die Wege bezogen auf die Ausbildungsstätte werden fast zu Hälfte (etwa 49 %) mit dem Fahrrad zurück gelegt. Darüber hinaus spielt der ÖPNV mit über 19 % eine wichtige Rolle. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schülerverkehr. Der motorisierte Individualverkehr wird bei fast 19 % aller Wege eingesetzt. Zu Fuß werden etwa 13 % aller Wege zurück gelegt.

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Wegeanteile.

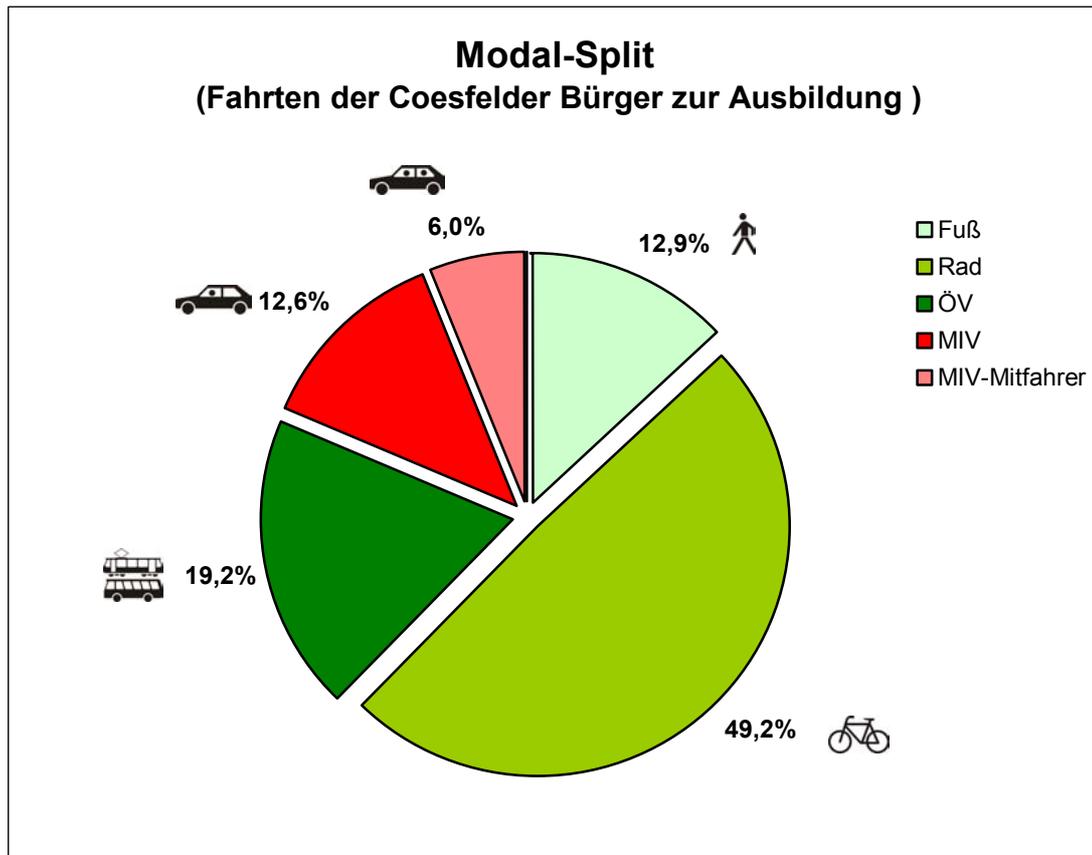


Abbildung 11: Modal Split der Coesfelder Bürger für Wege zur Ausbildung



Modal Split für Wege nach Münster

Die Stadt Münster stellt für die Coesfelder Bürger ein wichtiges Ziel dar. Dabei zeigen die Befragungen, dass etwa 79 % aller Wege nach Münster mit dem motorisierten Individualverkehr durchgeführt werden. Darüber hinaus spielt der ÖPNV mit etwa 19 % aller Wege eine wichtige Rolle. Die folgende Abbildung zeigt einen Vergleich der Verkehrsmittelwahl für Fahrten nach Münster im Vergleich zu der Verkehrsmittelwahl in der Gemeinde Senden sowie zur Verkehrsmittelwahl aller auswärtigen Verkehrsteilnehmer in Münster. Dabei zeigt sich jeweils ein ähnlich hoher ÖPNV-Anteil.

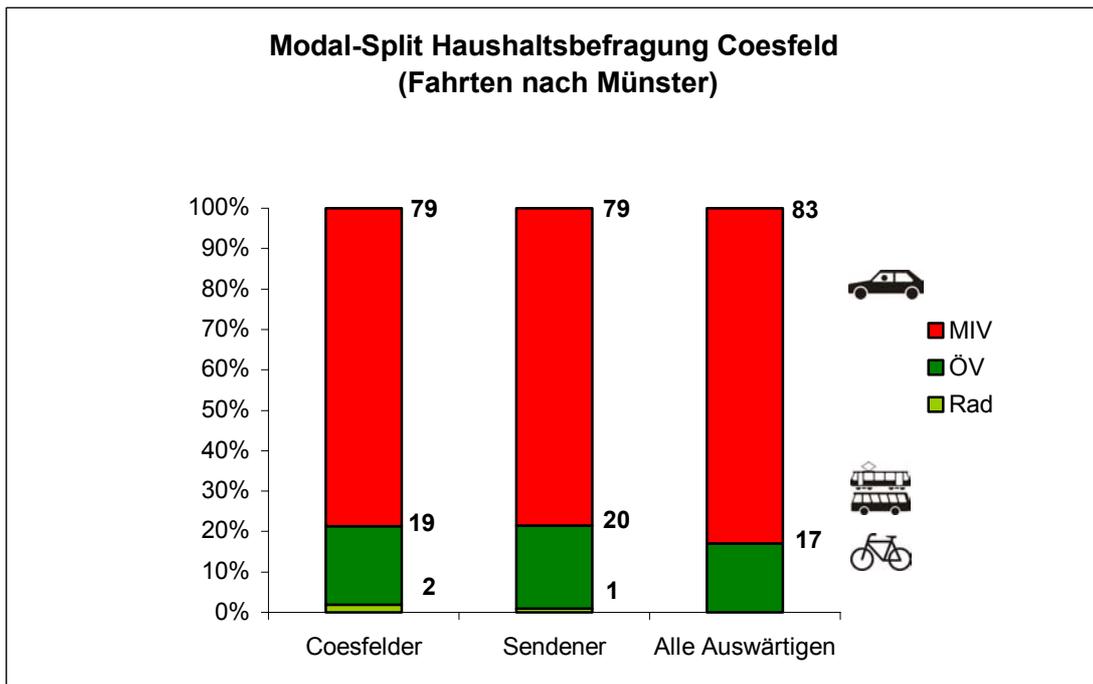


Abbildung 12: Modal Split für Wege nach Münster



3.4 Wegeziele

Beinahe 88 % aller Wege der Coesfelder Bürger werden innerhalb der Stadt Coesfeld durchgeführt. Lediglich etwa 12 % der Wege führen außerhalb der Stadtgrenze. Unter den Zielen außerhalb des Stadtgebiets dominieren mit etwa 43 % die unmittelbaren Nachbargemeinden (Billerbeck, Dülmen Gescher, Nottuln, Reken, Rosendahl). Das wichtigste Einzelziel stellt mit etwa 19 % der auswärtigen Fahrten die Stadt Münster dar.

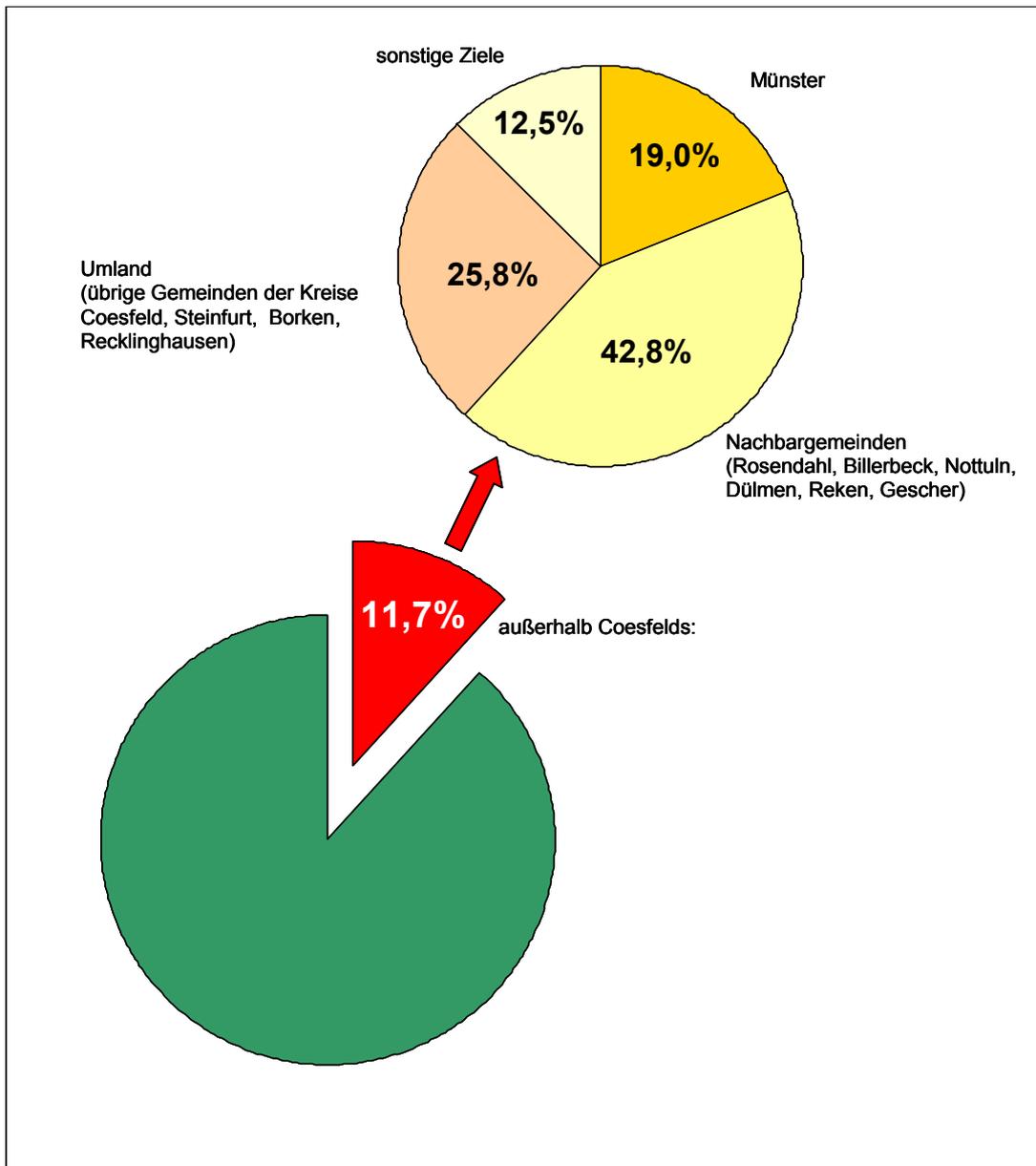


Abbildung 13: Wege der Coesfelder Bürger außerhalb des Stadtgebiets



3.5 Bewertung der Qualität des Verkehrsmittelangebots

Im Rahmen der Haushaltsbefragungen wurde den Befragten auch die Gelegenheit gegeben, die Qualität des Verkehrsmittelangebots im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV zu bewerten. In der folgenden Abbildung sind die Bewertungsergebnisse für alle Befragten grafisch dargestellt. Es wird deutlich, dass die Qualität des Verkehrsmittelangebots im motorisierten Individualverkehr als sehr hoch eingeschätzt wird. Etwa 90 % der Befragten stufen die Qualität als sehr gut oder gut ein.

Die Qualität des Verkehrsmittelangebots im ÖPNV wird hingegen deutlich schlechter eingestuft. Lediglich 17 % der Befragten stufen die Qualität als sehr gut oder gut ein. Demgegenüber halten 35 % der Befragten das Angebot im ÖPNV für mangelhaft.

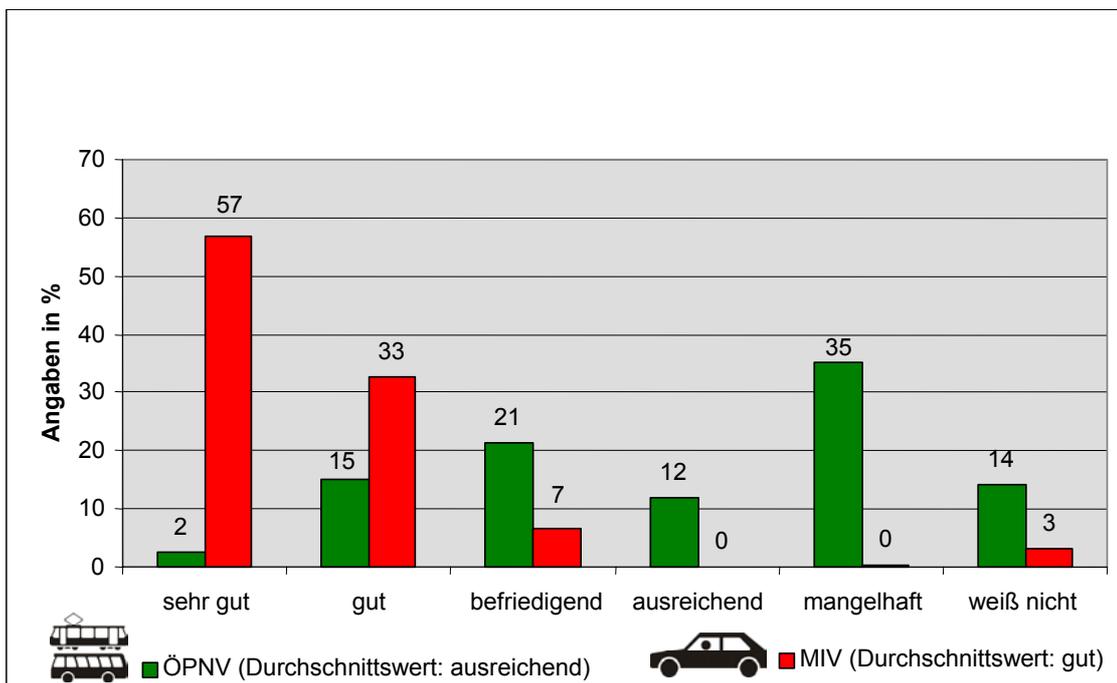


Abbildung 14: Bewertung der Qualität des Verkehrsmittelangebots im MIV und im ÖPNV (alle Befragten)

Bei den regelmäßigen ÖPNV-Benutzern ergibt sich bezogen auf die Bewertung des Verkehrsmittelangebots im motorisierten Individualverkehr ein ähnliches Bild. Etwa 87 % der Befragten stufen die Qualität als sehr gut oder gut ein. Bezogen auf den ÖPNV stufen die regelmäßigen ÖPNV-Nutzer die Qualität besser ein als alle Befragten. Die Einstufung sehr gut oder gut wird von etwa 29 % aller regelmäßigen ÖPNV-Nutzer vergeben. Ebenfalls 29 % halten den ÖPNV jedoch auch für mangelhaft. Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung durch die regelmäßigen ÖPNV-Nutzer.



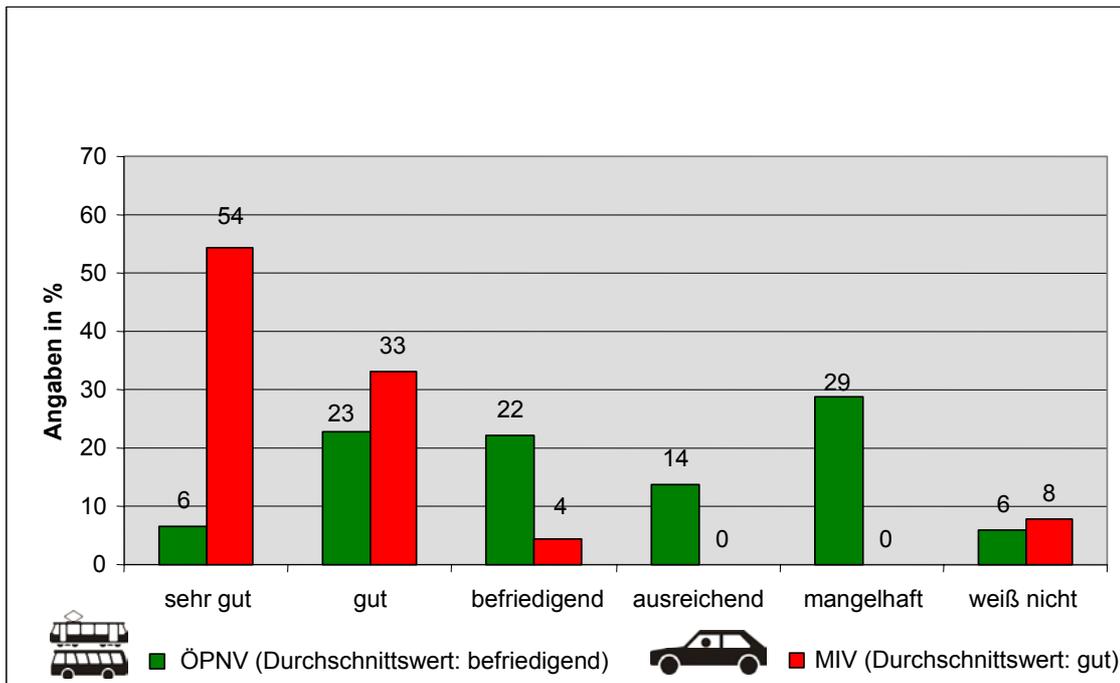


Abbildung 15: Bewertung der Qualität des Verkehrsmittelangebots im MIV und im ÖPNV (nur regelmäßige ÖPNV-Nutzer)



4. Verkehrliche Zustandsanalyse im fließenden motorisierten Individualverkehr

4.1 Angebotsstruktur

4.1.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Straßen lassen sich im Allgemeinen in die beiden Kategorien

- Hauptstraßennetz und
- Nebenstraßennetz

unterteilen.

Hauptstraßennetz

Die Funktion des Hauptstraßennetzes (Vorbehaltsnetz) liegt dabei insbesondere in der Aufnahme des überörtlichen Durchgangsverkehrs sowie der Aufnahme des auf die Stadt Coesfeld bezogenen Quell- und Zielverkehrs. Das Hauptstraßennetz der Stadt Coesfeld wird im Wesentlichen durch klassifizierte Straßen in der Baulast des Bundes, des Landes oder des Kreises gebildet.

Die Hauptachsen des Durchgangsverkehrs bilden die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 474 sowie die in Ost-West-Richtung verlaufende B 525. Beide Straßen sind in ihrem Verlauf anbaufrei und im Allgemeinen über signalisierte Knotenpunkte mit dem sonstigen Straßennetz verbunden. Eine Besonderheit stellt dabei die teilplanfreie Anbindung der B 525 an die K 58 dar. Aufgrund der Anbaufreiheit kommt beiden Straßen eine erhebliche Trennwirkung zu.

Das Radialstraßennetz, das Coesfeld mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbindet, wird außerdem durch die folgenden Straßen gebildet:

- Die L 581 (Borken – Havixbeck) bildet eine wichtige regionale Verkehrsachse und verbindet Coesfeld mit den Städten und Gemeinden Borken, Velen, Billerbeck und Havixbeck. Im Coesfelder Stadtgebiet verläuft die L 581 als angebaute Hauptverkehrsstraße mit den Straßenbezeichnungen Rekener Straße, Holtwicker Straße und Billerbecker Straße. Im nordöstlichen Stadtgebiet bildet sie somit einen Teil des die Innenstadt umgebenden Rings.
- Die L 555 (Coesfeld – Laer) beginnt am Knotenpunkt B 474 / L 581 und verläuft nordöstlich in Richtung der Gemeinden Rosendahl und Laer.
- Die K 46 (Gescher – Coesfeld) bildet im Coesfelder Stadtgebiet einen wichtigen Teil des Hauptstraßennetzes. Als Borkener Straße und als Daruper Straße stellt sie wichtige innerörtliche Verbindungen dar. Zudem bildet sie unter den Bezeichnungen Gerichtsring, Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße und Alte Münsterstraße den westlichen und südlichen Abschnitt des Innenstadtrings.
- Die K 52 erschließt das östliche Umland Coesfelds. Als Friedrich-Ebert-Straße stellt sie den östlichen Abschnitt des Innenstadtrings dar.
- Die K 12 erschließt das südöstliche gelegene Umland Coesfelds.



- Die K 58 bildet ausgehend von der B 474 als Dülmener Straße die Haupteinfallstraße aus Süden.

In funktionaler Hinsicht sind außerhalb des Innenstadtrings zudem die folgenden städtischen Straßen dem Hauptstraßennetz zuzuordnen:

- Am Tüskenbach
- Am Wasserturm (teilweise)
- Bahnhofstraße zwischen Daruper Straße und Laurentiusstraße
- Druffels Weg
- Friedhofsallee
- Kalksbecker Weg (teilweise)
- Loburger Straße westlich der B 474
- Lübbesmeyerweg
- Osterwicker Straße
- Coesfelder Straße

Innerhalb der Innenstadt übernehmen zudem die folgenden Straßenzüge eine wichtige Verkehrsfunktion:

- Basteiring
- Große Viehstraße
- Hohe Lucht
- Kapuzinerstraße
- Kleine Viehstraße
- Marienring
- Münsterstraße
- Pumpengasse

Einige dieser Straßen bilden heute auch ersatzweise den nordwestlichen Netzschluss des Innenstadtrings. Von der baulichen Gestaltung sowie von der Trassierung her sind diese Straßen hingegen nicht als Hauptverkehrsstraßen ausgelegt.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ist das Hauptstraßennetz im Hinblick auf die Festlegung des Vorbehaltsnetzes neu zu bewerten.



Nebenstraßennetz

Alle übrigen Straßen sind dem Nebenstraßennetz (Sammelstraßen, Wohn- und Anliegerstraßen, sonstige Erschließungsstraßen) zuzuordnen.

Im Stadtzentrum bilden die folgenden Straßen die Fußgängerzone:

- Bernhard-von-Galen-Straße (teilweise)
- Kuchenstraße (teilweise)
- Kupferstraße (teilweise)
- Lambertiplatz
- Letter Straße
- Markt
- Pfauengasse (teilweise)
- Pfauenwinkel
- Poststraße (teilweise)
- Ritterstraße (teilweise)
- Schüppenstraße
- Süringstraße (teilweise)

4.1.2 Zulässige Geschwindigkeiten / Verkehrsberuhigung

Das innerstädtische Hauptstraßennetz ist nahezu durchgängig mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Innerhalb des Innenstadtrings sind mit wenigen Ausnahmen geringere zulässige Geschwindigkeiten ausgewiesen. Die Straßen

- Bernhard-von-Galen-Straße (teilweise)
- Kuchenstraße
- Kupferstraße (teilweise)
- Letter Straße (teilweise) und
- Gartenstraße

sind dabei mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h beschildert.

Die Stadt Coesfeld hat sich zum Ziel gesetzt, eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten umzusetzen. Hierzu werden sämtliche Wohngebiete abseits der Hauptverkehrsstraßen als Tempo 30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) ausgewiesen. Ein erstes Gesamtkon-



zept zur Verkehrsberuhigung wurde von der Verwaltung für die Kernstadt Coesfeld im Jahr 1983 und für den Ortsteil Lette im Jahr 1985 erarbeitet. In diesen Konzepten wurden Dringlichkeiten für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten festgelegt. Aus diesen Konzepten wurden bereits zahlreiche Maßnahmen realisiert. Mit Ratsbeschluss vom 30.08.2001 hat die Stadt Coesfeld für die übrigen Gebiete aktuelle Prioritäten zur Einführung der Verkehrsberuhigung festgelegt. Darüber hinaus wurden gegenüber den Konzepten von 1983 und 1985 weitere Gebiete insbesondere im Stadtzentrum Coesfeld aufgenommen. Diese Prioritätenliste wurde in den Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 19.01.2005 und am 9.03.2005 aktualisiert.

Die Bereiche mit zulässigen Geschwindigkeiten unter 50 km/h sind in der Anlage A 2 a für die Kernstadt Coesfeld und in der Anlage A 2 b für den Ortsteil Lette grafisch dargestellt. Berücksichtigt sind alle bis Dezember 2004 umgesetzten Maßnahmen.

4.1.3 Knotenpunkte

Die Knotenpunkte verkehrswichtiger Straßen werden in Coesfeld im Allgemeinen mit Lichtsignalanlagen geregelt. Die 30 Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Baulastträger auf:

- Landesbetrieb Straßenbau NRW: 14 LSA
- Kreis Coesfeld: 12 LSA
- Stadt Coesfeld: 4 LSA

Darüber hinaus befinden sich noch zwei Fußgängersignalanlagen in der Baulast des Landesbetriebs, sowie jeweils eine Fußgängersignalanlage in der Baulast des Kreises und der Stadt Coesfeld.

Bei den insgesamt 34 Lichtsignalanlagen handelt es sich um Anlagen verschiedener Baujahre von insgesamt drei Signalbauherstellern (Siemens, Signalbau Huber und Stührenberg). Etwa die Hälfte der Lichtsignalanlagen wird mittlerweile mit einer verkehrsabhängigen Signalsteuerung betrieben. Mit Hilfe der in die Fahrbahn eingelassenen Induktionsschleifen für den Fahrverkehr sowie Anforderungstastern für die Fußgänger sind diese Anlagen damit in der Lage, die Grünzeiten entsprechend der auftretenden Verkehrsstärken auf die jeweiligen Signalgruppen zu verteilen und in ihrer Dauer zeitlich zu bemessen.

Insgesamt fällt auf, dass die Lichtsignalanlagen in Coesfeld nicht über eine einheitliche Programmstruktur verfügen. Sowohl die Anzahl der im Steuergerät versorgten Programme als auch die gewählten Umlaufzeiten variieren deutlich bei den 30 Anlagen.

Die Signalsteuerungen an den beiden Knotenpunkten

- Borkener Straße / Gerichtsring und
- Friedhofsallee / Gerichtsring

weisen die Besonderheit einer „Rundum-Grün-Schaltung“ für Fußgänger auf.

Auf fünf Streckenabschnitten werden die Lichtsignalanlagen koordiniert betrieben. Die Signalprogramme der entsprechenden Anlagen laufen dort mit einheitlicher Umlaufzeit. Die Signalzeitenpläne der einzelnen Anlagen sind dabei so gegen einander versetzt, dass die Verkehre im Zuge des betrachteten



Streckenzug mit Hilfe einer Grünen Welle über mehrere Knotenpunkte hinweg störungsfrei abfließen können.

Die folgende Tabelle zeigt die Streckenzüge mit den koordinierten Knotenpunkten. Die beiden Lichtsignalanlagen Rekener Straße / B 474 und Rekener Straße / Am Tüskenbach sind bereits für eine zukünftige Koordinierung vorbereitet, werden derzeit allerdings noch nicht so geschaltet.

Die Signalanlagen im Zuge der B 525 werden nicht koordiniert betrieben. Statt dessen laufen die Anlagen dort den ganzen Tag in einer verkehrsabhängigen Einzelsteuerung (variable Umlaufzeit, variable Grünzeiten).

Streckenzug	Umlaufzeit	Knotenpunkte
Konrad-Adenauer-Ring (B 474)	70 Sekunden	<ul style="list-style-type: none"> • Konrad-Adenauer-Ring / B 525 • Konrad-Adenauer-Ring / Rekener Straße • Konrad-Adenauer-Ring / Borkener Straße • Konrad-Adenauer-Ring / Loburger Straße
Münsterstraße – Friedrich-Ebert-Straße	75 Sekunden	<ul style="list-style-type: none"> • Münsterstraße / Bahnhofstraße • Münsterstraße / Daruper Straße • Friedrich-Ebert-Straße / Billerbecker Straße • Friedrich-Ebert-Straße / Osterwicker Straße
Dülmener Straße	70 Sekunden	<ul style="list-style-type: none"> • Dülmener Straße / Rampe B 525 • Dülmener Straße / Am Wasserturm • Dülmener Straße / Druffels Weg
Letter Straße	90 Sekunden	<ul style="list-style-type: none"> • Letter Straße / Bahnhofstraße • Letter Straße / Wiesenstraße
Gerichtsring	90 Sekunden	<ul style="list-style-type: none"> • Gerichtsring / Borkener Straße • Gerichtsring / Friedhofsallee

Tabelle 1: Koordinierung der Lichtsignalanlagen in Coesfeld

Die Lage der Lichtsignalanlagen in der Kernstadt Coesfeld sowie im Ortsteil Lette sind in den Anlagen A 3 a und A 3 b grafisch dargestellt.



4.2 Verkehrsnachfrage

4.2.1 Verkehrserhebungen

Um die derzeitige Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr

- qualitativ (Quell-Zielbeziehungen, Durchgangsverkehrsanteile) und
- quantitativ (Verkehrsstärken, Schwerverkehrsanteile)

zu erfassen, wurden die folgenden Erhebungen durchgeführt:

- Knotenstromzählungen an 32 verkehrswichtigen Knotenpunkten im Kernstadtbereich Coesfeld

Am Donnerstag, den 20.11.2003 wurden an sechs Knotenpunkten im Zeitraum von 7.00 bis 11.00 Uhr und 12.00 bis 19.00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt. Mit Hilfe dieser Zähl-
daten werden Ganglinien der Verkehrsnachfrage über den gesamten Tag abgeleitet.

An 26 weiteren Knotenpunkten erfolgte die Erfassung der Knotenströme im Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr. Mit Hilfe der an den Ganztageszählstellen erhobenen Ganglinien wurden die Er-
gebnisse der Kurzzeitzählungen auf Tagesbelastungen hochgerechnet.

Die Tagesbelastungen wurden anschließend gemäß den standardisierten Ganglinien des HBS 2001 auf den Jahresmittelwert hochgerechnet. Dieser Jahresmittelwert repräsentiert die durch-
schnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) über alle Tage des Jahres.

- Kennzeichenerfassung

An sieben Querschnitten im Innenstadtbereich sowie im Hengtegebiet wurde am Donnerstag, den 27.11.2004 in den Zeiträumen 7.00 bis 11.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr eine Fahrzeugver-
folgung mittels Kennzeichenerfassung durchgeführt. Mit Hilfe dieser Kennzeichenerfassung wur-
den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr in der Innenstadt sowie im Hengtegebiet ermittelt.

- Verkehrsbefragungen

Am Donnerstag, den 18. März 2004 erfolgte an neun Stellen im Hauptstraßennetz im Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr eine stichprobenartige Befragung der Verkehrsteilnehmer im fließenden
motorisierten Individualverkehr. Hauptziel dieser Befragung war die Ermittlung des Quell-, Ziel-
und Durchgangsverkehrs und somit die Ermittlung der Verkehrsverflechtungen zwischen der
Stadt Coesfeld und dem Umland.

- Knotenstromzählungen an 4 verkehrswichtigen Knotenpunkten im Ortsteil Lette

Die Verkehrserhebungen an den verkehrswichtigen Knotenpunkten im Ortsteil Lette wurden am
10.03.2005 im Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr durchgeführt. Eine Zählung war erst nach Fer-
tigstellung der Ortsumgehung B 474n im Dezember 2004 sinnvoll.

Zum Zeitpunkt der Erhebungen fanden keine Baumaßnahmen im Hauptstraßennetz statt. Die Lage der
Erhebungsstellen ist in den Anlagen A 4 a (Kernstadt Coesfeld) und A 4 b (Ortsteil Lette) grafisch
dargestellt.



4.2.2 Werk tägliche Verkehrsstärken

In den Anlagen A 5a, A 5 b und A 5 c sind die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken für das Straßennetz dargestellt. Im Einzelnen ergeben sich die folgenden Ergebnisse:

- Der am stärksten belastete Streckenabschnitt ist die B 474 südlich der Einmündung Dülmener Straße. Die täglichen Verkehrsbelastungen betragen hier 18.800 Kfz / 24 h. Im weiteren Verlauf der B 474 schwanken die Belastungen zwischen 9.600 und 12.600 Kfz / 24 h.
- Besonders stark ist zudem die Dülmener Straße als Hauptradiestraße in Richtung Süden belastet. Die Verkehrsstärken betragen bis zu 15.000 Kfz / 24 h. Die höchsten Belastungen treten dabei zwischen der Anbindung der B 525 und dem Knotenpunkt Druffels Weg auf.
- Besonders hohe Verkehrsstärken treten auch im Zuge der B 525 auf. Sie schwanken je nach Streckenabschnitt zwischen 8.600 und 11.700 Kfz / 24 h.
- An den übrigen Radialstraßen nach Coesfeld wurden Verkehrsstärken zwischen 4.000 und 10.000 Kfz / 24 h ermittelt. Dabei nehmen die Verkehrsbelastungen in Richtung Stadtzentrum im Allgemeinen zu.
- Der die Innenstadt umgebende Ring ist je nach Streckenabschnitt mit 10.500 bis 11.800 Kfz / 24 h belastet.
- Besonders stark sind auch die Straßen im nordwestlichen Innenstadtbereich belastet. Diese Straßen bilden heute auch ersatzweise den nordwestlichen Netzschluss des Innenstadtrings. Der Basteiring weist dabei im Bereich des Zweirichtungsverkehrs eine Belastung von etwa 8.000 Kfz / 24 h auf. Im weiteren Verlauf der Einbahnstraße beträgt die Verkehrsstärke noch etwa 4.000 Kfz. Der in Gegenrichtung als Einbahnstraße ausgewiesene Streckenzug Hohe Lucht – Kapuzinerstraße wird ebenfalls mit bis zu 4.000 Kfz / 24 h belastet.

4.2.3 Tageszeitliche Schwankungen

Die Verkehrsbelastungen sind über den Tag gesehen erheblichen Schwankungen unterworfen. Diese Schwankungen resultieren daraus, dass bestimmte Fahrtzwecke (z.B. Berufsverkehr oder Einkaufsverkehr) schwerpunktmäßig zu bestimmten Zeiten des Tages stattfinden.

Die Auswertung der Ganztageszählungen zeigt, dass sich an den Knotenpunkten im Hauptstraßennetz ein eher einheitlicher Ganglinientyp einstellt. Die folgende Abbildung zeigt die Ganglinie am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße.



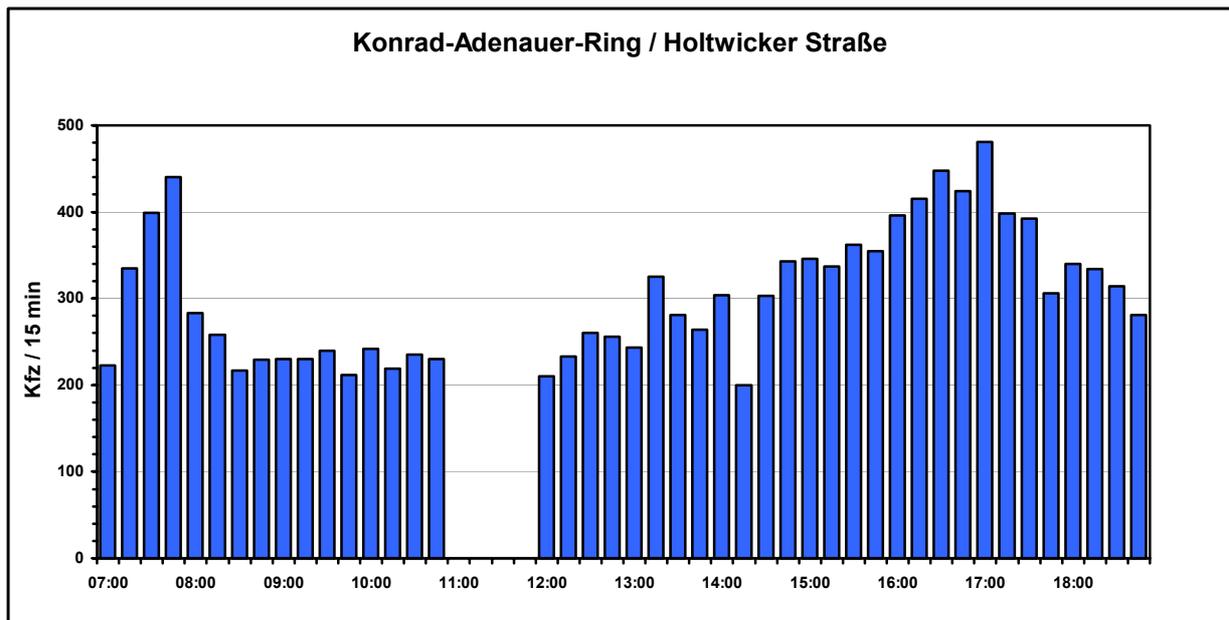


Abbildung 16: Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring / Holtwicker Straße - Ganglinie der Verkehrsbelastungen

Diese für das Coesfelder Hauptstraßennetz typische Ganglinie weist die folgenden Merkmale auf:

- Die typische Ganglinie ist geprägt durch eine relativ kurze Morgenspitze und eine länger andauernde Nachmittagsspitze.
- Die Morgenspitze erstreckt sich im Wesentlichen zwischen 7:15 und 8:30 Uhr. Sie zeichnet sich durch eine deutliche Spitzenbelastung im Viertelstundenintervall zwischen 7:45 und 8:00 Uhr aus.
- Die Nachmittagsspitze erstreckt sich über einen wesentlich längeren Zeitraum etwa zwischen 15:00 und 18:00 Uhr. Die höchsten stündlichen Verkehrsbelastungen des Tages treten dabei zumeist im Zeitraum zwischen 16:15 und 17:15 Uhr auf.

Für die Verkehrsnachfrage auf den Straßen im Innenstadtbereich spielt neben dem Berufsverkehr insbesondere der Einkaufsverkehr die entscheidende Rolle. Die folgende Abbildung zeigt die Ganglinie der Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt Dülmener Straße / Bahnhofstraße.



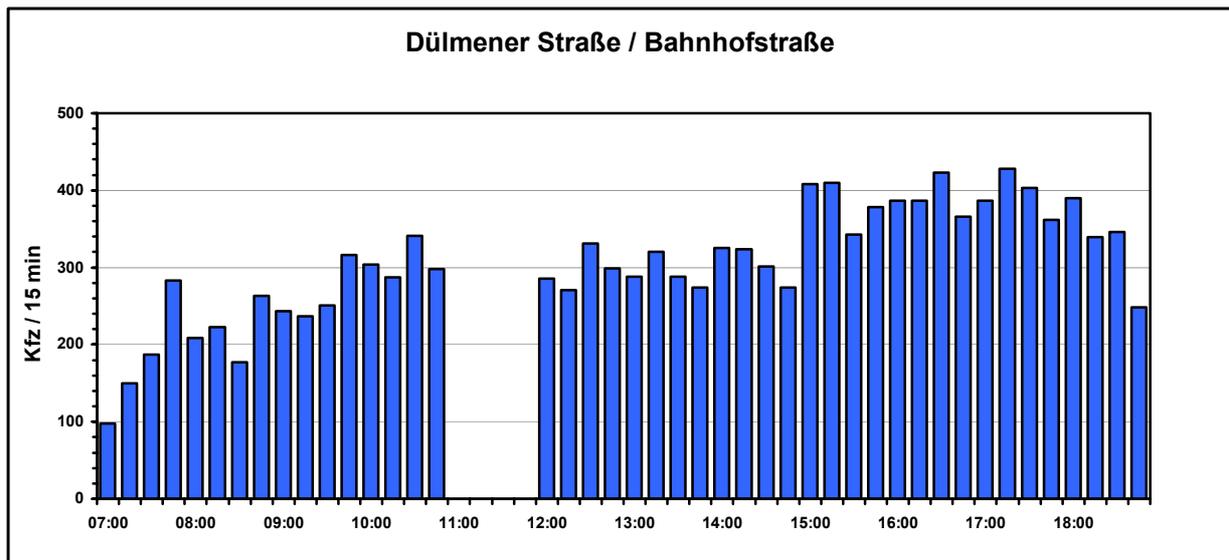


Abbildung 17: Knotenpunkt Dülmener Straße / Bahnhofstraße – Ganglinie der Verkehrsbelastungen

Diese für den Innenstadtverkehr typische Ganglinie zeigt eine relativ schwach belastete Morgenspitze im Zeitraum von 7:45 bis 8:00 Uhr. Die Verkehrsnachfrage im Zeitraum von etwa 10:00 bis 15:00 Uhr liegt höher als in der Morgenspitze und ist relativ gleichmäßig. Ab 15:00 Uhr setzt die Nachmittagsspitze mit höheren Verkehrsbelastungen ein, die erst ab 18:45 Uhr deutlich nachlassen.

4.2.4 Verkehrsbeziehungen

Es werden die folgenden vier Verkehrsarten unterschieden:

- Durchgangsverkehr: Quelle und Ziel der Fahrt liegen außerhalb des Stadtgebiets Coesfeld.
- Quellverkehr: Die Quelle der Fahrt liegt in Coesfeld, der Zielort liegt außerhalb Coesfelds.
- Zielverkehr: Das Ziel der Fahrt liegt in Coesfeld, die Fahrtquelle liegt außerhalb Coesfelds.
- Binnenverkehr: Quelle und Ziel der Fahrt liegen innerhalb des Stadtgebiets Coesfeld.

Die Auswertung der Verkehrsbefragungen zeigt, dass das Straßennetz im Stadtgebiet Coesfelds nur im geringen Umfang mit regionalem Durchgangsverkehr belastet wird. Der überwiegende Teil des Verkehrs hat sein Ziel oder seine Quelle in Coesfeld. Der regionale Durchgangsverkehr konzentriert sich dabei auf die in Ost-West-Richtung verlaufende B 525 sowie auf die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 474 (Konrad-Adenauer-Ring). Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt im Zuge des Konrad-Adenauer-Rings bei etwa 15 %. Im Zuge der übrigen Radialstraßen liegt der Durchgangsverkehrsanteil mit Werten zwischen 2 % und 5 % deutlich niedriger.

In der Anlage A 6 sind die Durchgangsverkehrsanteile an den einzelnen Erhebungsquerschnitten dargestellt. Dargestellt sind ebenfalls die Hauptrichtungen des regionalen Durchgangsverkehrs mit der entsprechenden Anzahl der Fahrzeuge.



4.2.5 Durchgangsverkehr in der Innenstadt sowie im Hengtegebiet

Von Seiten der Anwohner wird das hohe Verkehrsaufkommen im nordwestlichen Innenstadtbereich sowie im Hengtegebiet beklagt. Der Innenstadtring ist im nordwestlichen Quadranten nicht geschlossen. Die Verkehrsnachfrage wird in diesem Bereich ersatzweise über Straßen abgewickelt, die aufgrund ihres Querschnitts, ihres baulichen Zustandes und ihrer Randnutzungen nicht für die Aufnahme der Verkehrsbelastungen ausgelegt sind.

Dabei wird die Vermutung geäußert, dass es sich hierbei zum erheblichen Teil um Durchgangsverkehr handelt. Im Rahmen einer Kennzeichenverfolgung wurden die Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsanteile ermittelt. In der folgenden Abbildung sind die Erfassungsquerschnitte sowie die erfassten Routen in der Innenstadt sowie im Hengtegebiet grafisch dargestellt. Als Durchgangsverkehr wird derjenige Verkehr definiert, dessen Quelle oder Ziel außerhalb des durch die Erfassungsquerschnitte eingegrenzten Bereichs liegt.

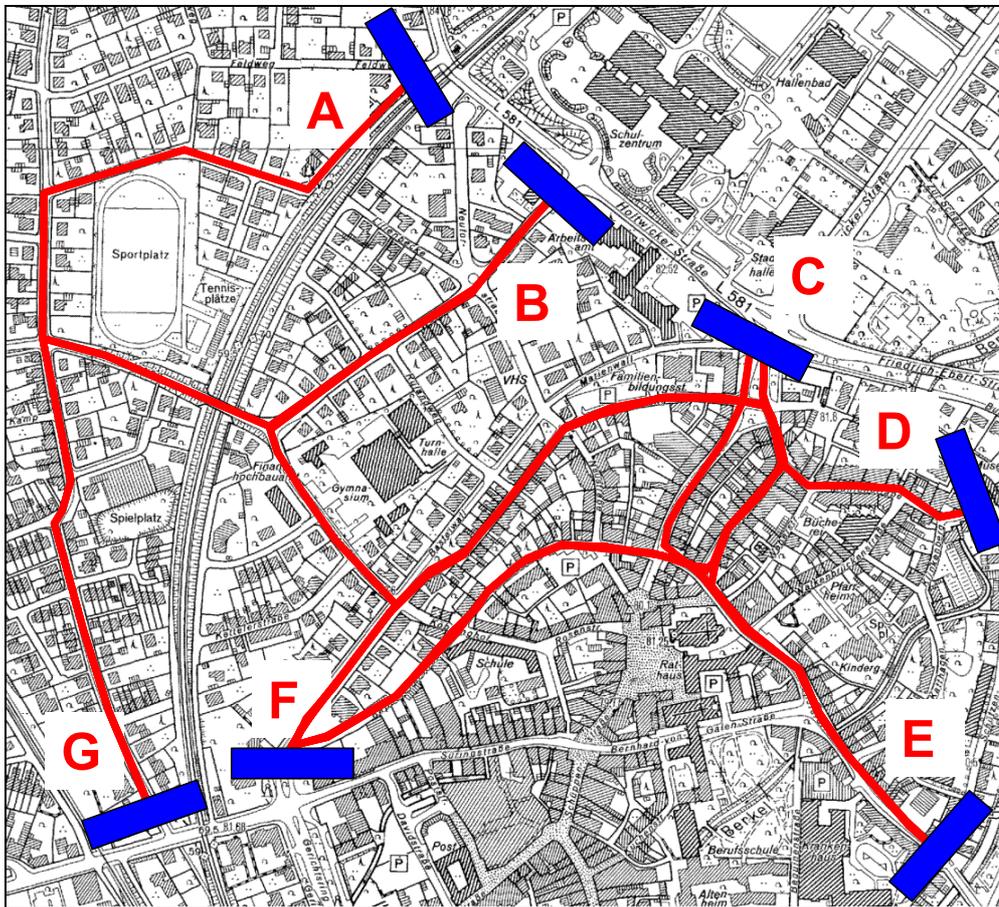


Abbildung 18: Durchgangsverkehr in der Innenstadt und im Hengtegebiet – Lage der Erfassungsquerschnitte

Die Straßen im eigentlichen Hengtegebiet werden nur im geringen Umfang vom Durchgangsverkehr belastet. Im südlichen Bereich der Hengtestraße treten pro Werktag etwa 250 Kfz (ca. 9,3 % der werktäglichen Verkehrsbelastung) auf, die weder Quelle noch Ziel im Untersuchungsgebiet haben. Am



nördlichen Querschnitt Buchholzweg wurden etwa 100 Kfz (ca. 9,1 % der werktäglichen Verkehrsbelastung) als Durchgangsverkehr ermittelt.

Der Hauptdurchgangsverkehr findet auf den folgenden Routen statt (jeweils beide Richtungen):

- Basteiring – Münsterstraße
Hier liegt ein deutlicher Richtungsüberhang in Richtung Münsterstraße vor. Dieser Verkehr befährt neben der Kapuzinerstraße noch die Hohe Lucht. Die Gegenrichtung über Große Viehstraße und Marienring wird aufgrund des größeren Umwegs weniger stark befahren.
- Basteiring – Viehstraße
Diese Route führt in Fahrtrichtung Norden über die Kapuzinerstraße, die Hohe Lucht sowie über die Große Viehstraße. In Fahrtrichtung Süden verläuft sie über Kleine Viehstraße, Marienring und Basteiring.
- Basteiring – Wetmarstraße
Diese Route verläuft in beiden Fahrtrichtungen über die Seminarstraße.
- Viehstraße – Münsterstraße

Die Durchgangsverkehre auf den einzelnen Routen sind in den Anlagen A 7 a bis A 7 g grafisch dargestellt.

Insbesondere der Basteiring weist in seinem südlichen Bereich sehr hohe Durchgangsverkehr auf. Von den etwa 7.800 Kfz, die den Basteiring an dieser Stelle täglich befahren, sind etwa 2.900 Kfz (37,2 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.



In der folgenden Tabelle sind die Durchgangsverkehrsanteile an den einzelnen Erfassungsquerschnitten zusammenfassend dargestellt. In den Anlagen A 7 h und A 7 i sind die Durchgangsverkehrsanteile grafisch dargestellt.

Querschnitt	Werk tägliche Verkehrsbelastungen [Kfz / 24 h]	Werk täglicher Durchgangsverkehr [Kfz / 24 h]	Anteil des Durchgangsverkehrs [%]
Basteiring am Knotenpunkt Gerichtsring	7.800	2.900	37,2
Wetmarstraße am Knotenpunkt Holtwicker Straße	3.300	1.000	30,3
Viehstraße am Knotenpunkt Holtwicker Straße	6.000	2.000	33,3
Loddeallee am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße	2.300	500	21,7
Münsterstraße am Knotenpunkt Schützenring	7.100	1.800	25,4
Hengtestraße am Knotenpunkt Borkener Straße	2.700	250	9,3
Buchholzweg an Knotenpunkt Holtwicker Straße	1.100	100	9,1

Tabelle 2: Durchgangsverkehre an den Erfassungsquerschnitten



5. Verkehrliche Zustandsanalyse im ruhenden Verkehr

5.1 Angebotsstruktur

Einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrsnetzes bilden die Flächen für den ruhenden Verkehr. Im Allgemeinen treten nennenswerte Probleme nur im Einzugsbereich von Innenstädten auf, wo zahlreiche Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen einen erheblichen Kunden- und Besucherverkehr erzeugen.

Im Rahmen der Untersuchungen zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans wird vereinbarungsgemäß auf die Analyseergebnisse im Rahmen des Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 1997 (vgl. *Ingenieurplanung 1997*) zurück gegriffen. Diese Analyseergebnisse liegen nur für den Innenstadtbereich vor. Das Angebot an öffentlich zugänglichen Stellplätzen wurde durch eine Kartierung im April 2004 aktualisiert.

Bei den Flächen für den ruhenden Verkehr muss zwischen öffentlichen Stellplätzen bzw. öffentlich zugänglichen Besucher- und Kundenstellplätzen sowie privaten Stellplätzen unterschieden werden. Von den etwa 4.500 Stellplätzen im Innenstadtbereich sind etwa 2.150 Stellplätzen öffentlich zugänglich (etwa 48 %). Bei den übrigen Stellplätzen (etwa 52 %) handelt es sich um private Stellplätze, einschließlich Stellplätze für Beschäftigte.

Das Angebot an öffentlichen Stellplätzen, bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen im Innenstadtbereich ist in der Anlage A 8 dargestellt. Von den insgesamt etwa 2.150 öffentlich zugänglichen Stellplätzen sind

- 984 Stellplätze (45,8 %) gebührenpflichtig,
- 312 Stellplätze (14,5 %) über Parkscheibe bewirtschaftet und
- 852 Stellplätze (39,7 %) unbewirtschaftet.

Die folgende Tabelle zeigt die Stellplatzanlagen mit mehr als 100 Stellplätzen.

Stellplatzanlage	Anlagentyp	Bewirtschaftungsform	Anzahl der Stellplätze
Parkhaus Krankenhaus	Parkhaus	gebührenpflichtig	184
Marktgarage	Tiefgarage	gebührenpflichtig	145
Kupferpassage	Tiefgarage	gebührenpflichtig	145
Parkplatz Mittelstraße	Parkplatz	gebührenpflichtig	113
Parkplatz Arbeitsamt	Parkplatz	unbewirtschaftet	106

Tabelle 3: Stellplatzanlagen mit über 100 Stellplätzen



5.2 Parkraumnachfrage

Im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 1997 (vgl. *Ingenieurplanung 1997*) wurden umfangreiche Erhebungen zur Parkraumnachfrage auf den öffentlich zugänglichen Stellplätzen im Innenstadtbereich durchgeführt. Die wesentlichen Aussagen lassen sich wie folgt zusammen fassen:

Auslastungsgrad

Die höchsten Auslastungsgrade der öffentlich zugänglichen Stellplätze werden am Vormittag zwischen 10:30 und 11:00 Uhr (Auslastungsgrad 83 %) sowie am Nachmittag zwischen 15:30 und 16:00 Uhr (Auslastungsgrad 72 %) erreicht. Zu jedem Zeitpunkt des Tages liegen somit noch Kapazitätsreserven vor.

Dabei weisen die innerhalb der Wälle gelegenen Stellplätze über den gesamten Tag eine höhere Auslastung auf als die außerhalb der Wälle gelegenen Stellplätze. In der Vormittagsspitze (10:30 bis 11:00 Uhr) beträgt der Auslastungsgrad innerhalb der Wälle bereits 88 % und außerhalb der Wälle etwa 75 %.

Auch innerhalb der Wälle ist die Auslastung uneinheitlich. Die gebührenfreien Parkplätze Kapuzinerstraße und Marienring sind beinahe über den gesamten Tagesverlauf hoch ausgelastet. Zeitweise wird die Kapazität überschritten. Die Marktgarage weist am Nachmittag eine Vollauslastung auf. Die Parkplätze am Kreishaus und am Freibad sowie das Parkhaus Krankenhaus verfügen nachmittags hingegen über erhebliche Kapazitätsreserven.

Parkdauer und Parkzweck

Etwa 75 % aller Parkvorgänge dauern bis zu zwei Stunden. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um Parkvorgänge mit den Zwecken Einkäufe sowie private oder dienstliche Erledigungen handelt.

Etwa 16 % der Parkvorgänge dauern zwischen zwei und fünf Stunden. Auch hierbei handelt es sich größtenteils um Kunden und Besucher. Hinzu kommt ein gewisser Anteil an Beschäftigten, die einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen.

Lediglich 9 % aller Parkvorgänge dauern länger als fünf Stunden. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei in erster Linie um Parkvorgänge von Beschäftigten und Bewohnern handelt. Im Zeitraum von 9:00 bis 17:00 Uhr belegen die Langzeitparker jedoch bis zu 35 % der gesamten Stellplatzkapazität.



Darüber hinaus wurde eine Prognose der künftigen Parkraumnachfrage in der Coesfelder Innenstadt für das Jahr 2010 erarbeitet. Dabei wurden die folgenden drei Szenarien entwickelt, die in Abhängigkeit von gesamtwirtschaftlichen Randbedingungen zu einer unterschiedlich hohen Parkraumnachfrage führen:

- Trendszenario
- Szenario A: Stagnierende Entwicklung
- Szenario B: Starke Zuwächse

In Abhängigkeit von der Realisierung der Maßnahmenbündel

- Maßnahmenbündel Parkraumkonzept und
- Maßnahmenbündel Parkraumkonzept und Realisierung eines Stadtbusses in Coesfeld

wurde eine Prognose des künftigen Stellplatzbedarfs erarbeitet. Die folgende Tabelle enthält die entsprechenden Prognosewerte.

Szenario	Stellplatzbedarf 2010		
	Ohne Maßnahmen	Maßnahmenbündel Parkraumkonzept	Maßnahmenbündel Parkraumkonzept und Stadtbus
Trendszenario	2.517	2.486	2.320
Szenario A: Stagnierende Entwicklung	2.345	2.316	2.163
Szenario B: Starke Zuwächse	2.597	2.567	2.395

Tabelle 4: Prognose des Stellplatzbedarfs

Ergänzend wurde für die Gruppe der Kunden und Besucher eine Prognose des Stellplatzbedarfs vorgenommen. Der prognostizierte Stellplatzbedarf ist in der folgenden Tabelle dargestellt.



Szenario	Stellplatzbedarf für Kunden und Besucher 2010		
	Ohne Maßnahmen	Maßnahmenbündel Parkraumkonzept	Maßnahmenbündel Parkraumkonzept und Stadtbus
Trendszenario	1.424	1.394	1.323
Szenario A: Stagnierende Entwicklung	1.317	1.289	1.224
Szenario B: Starke Zuwächse	1.473	1.441	1.368

Tabelle 5: Prognose des Stellplatzbedarfs für Kunden und Besucher

5.3 Vorliegende Planungskonzepte

In dem Parkraumkonzept aus dem Jahr 1997 werden für den Innenstadtbereich die folgenden Maßnahmen empfohlen:

Einteilung der Innenstadt in Parkzonen

- Zone 1: Zentraler Geschäftsbereich

Hier handelt es sich um den zentralen Geschäftsbereich in Coesfeld, der mit einer maximalen Entfernung von etwa 200 m den Fußgängerbereich umschließt. Die Parkmöglichkeiten in diesem Bereich sollen in erster Linie den Kunden und Besuchern sowie den Anwohnern der Innenstadt zur Verfügung stehen.

In der gesamten Zone wird die Erhebung von Parkgebühren mittels Parkscheinautomaten empfohlen. Das Anwohnerparken im Mischsystem soll beibehalten werden.

- Zone 2: Kurzparkzone (Einkaufsstraßen)

Nördlich und südlich der Zone 1 schließen sich zwei Kurzparkzonen an. Die Randnutzungen sind durch Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe geprägt, deren Kunden im Allgemeinen eine eher kurze Aufenthaltsdauer haben. Daher wird eine Höchstparkdauer von einer Stunde empfohlen. Die Parkstände sollen gebührenpflichtig sein (Parkscheinautomaten).



- **Zone 3: Übergangsbereich (Mischnutzung)**

Diese Zone ist räumlich und funktional deutlich vom zentralen Geschäftsbereich abgegrenzt. Die Randnutzungen werden durch das enge Nebeneinander von Wohnungen sowie öffentlichen und privaten Einrichtungen und Betrieben geprägt.

Die Höchstparkdauer soll auf zwei Stunden begrenzt werden. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels Parkscheibe. Lediglich an den Parkplätzen Mittelstraße, Marienring und Wiesenstraße wird die Parkdauerbeschränkung aufgehoben und eine Gebührenpflicht (Parkscheinautomaten) empfohlen.
- **Zone 4: Randbereich**

Diese Zone wird durch innenstadtnahe Wohngebiete und durch zahlreiche Arbeitsstätten mit überwiegend geringem Besucherverkehr geprägt. Grundsätzlich ist keine Bewirtschaftung vorgesehen. Lediglich in den Bereichen um das Arbeitsamt und um die Kreisverwaltung werden gebührenfreie Bereiche für Kurzzeitparker mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden empfohlen. Es wird eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe empfohlen.

Anwohnerparken

Hinsichtlich des Anwohnerparkens wird die Beibehaltung des Mischbetriebs empfohlen. Dabei können die Anwohner ihre Fahrzeuge in den jeweiligen Anwohnerparkbereichen auf den öffentlichen Parkständen abstellen. Sie sind dabei von allen Regelungen der Parkdauer und der Parkgebühren befreit.

Für die besonders attraktiven Abstellmöglichkeiten

- Marktgarage
- Tiefgarage Kupferpassage
- Parkhaus Krankenhaus
- Gartenstraße und
- Kleine Viehstraße

wird die Herausnahme aus der Anwohnerparkregelung empfohlen.

Parkwegweisung

Im Parkraumkonzept wird die Installation eines statischen Parkwegweisungssystems empfohlen. Im Konzept für die Kfz-Wegweisung (vgl. *Ingenieurplanung 1998*) wird die Parkwegweisung weiter konkretisiert. Es wird ein statisches Wegweisungssystem empfohlen, das unabhängig von der „gelben“ wegweisenden Beschilderung installiert wird. Es werden alle Parkanlagen mit mehr als 50 Stellplätzen in die Wegweisung aufgenommen.



Im Einzelnen sind dies die folgenden Anlagen:

- P 1: Tiefgarage Kupferhammer
- P 2: Parkplatz Davidstraße
- P 3: Parkplatz Rekener Straße
- P 4: Parkplatz Mittelstraße
- P 5: Tiefgarage Marktgarage
- P 6: Parkhaus Krankenhaus
- P 7: Parkplatz Freibad
- P 8: Parkplatz Kreishaus
- P 9: Parkplatz Arbeitsamt
- P 10: Parkplatz Hallenbad

Das empfohlene Wegweisungskonzept wurde umgesetzt. Da der Parkplatz P 8 nicht mehr öffentlich zugänglich ist, wurde er nicht in die Wegweisung übernommen.

Bauliche Erweiterung des Parkraumangebots

Im Parkraumkonzept wird im Innenstadtbereich für das Jahr 2010 eine Stellplatzanzahl von 2.240 öffentlich zugänglichen Stellplätzen prognostiziert. Dem steht eine prognostizierte Stellplatznachfrage von 2.517 Stellplätzen (Trendszenario, ohne Maßnahmen) bzw. 2.486 Stellplätzen (Trendszenario, mit Maßnahmenbündel Parkraumkonzept) gegenüber.

Um das zu erwartende Defizit zu decken wird im Parkraumkonzept die Anlage von 270 neuen Stellplätzen empfohlen. Hierbei handelt es sich um die Aufstockung der bestehenden Parkplätze

- Arbeitsamt (+ 60 Stellplätze),
- Kreishaus (+ 70 Stellplätze) und
- Mittelstraße (+ 70 Stellplätze)

um jeweils eine Parkebene sowie um die Neuanlage eines Parkplatzes an der

- Friedhofsallee zwischen den Bahngleisen (+ 70 Stellplätze).

Bei sehr starker Nachfragerhöhung gemäß dem Szenario B wird ein Neubaubedarf von 330 Stellplätzen prognostiziert. Als Option wird dann die Aufstockung der Parkplätze

- Freibad (+ 70 Stellplätze) und
- Davidstraße (+ 40 Stellplätze)

in Erwägung gezogen.



Bei Umsetzung der im Parkraumkonzept empfohlenen Maßnahmen werden für Kunden und Besucher etwa 1.400 Stellplätze bereit gestellt. Dies entspricht der prognostizierten Parkraumnachfrage im Trendszenario.

Aus- und Neubau von Fahrradabstellanlagen

Im Einzelnen wird der Ausbau bzw. der Neubau der folgenden Abstellanlagen empfohlen:

- Installation von Rahmenhaltern am Standort Kreuzstraße (nördlicher Eingangsbereich der Fußgängerzone)
- Austausch der bestehenden Felgenhalter am Standort Kupferstraße (Eingangsbereich zur Kupferpassage) durch Rahmenhalter
- Erweiterung der Stellplätze an der Einmündung Bernhard-von-Galen-Straße / Schüppenstraße (östlicher Eingangsbereich zur Fußgängerzone) mit Rahmenhaltern
- Austausch der bestehenden Felgenhalter am Standort Letter Straße / Ritterstraße durch Rahmenhalter
- Austausch der bestehenden Felgenhalter am Platz vor der Jacobikirche (südlicher Eingangsbereich zur Fußgängerzone) durch Rahmenhalter

Sonstige Maßnahmen

Das Parkraumkonzept sieht zudem die folgenden Maßnahmen vor:

- Intensivierung der Parkraumüberwachung
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit
- Änderung der Organisation der Bewirtschaftung durch die Gründung einer Betreibergesellschaft



Stand der Umsetzung des Parkraumkonzeptes

Das Parkraumkonzept unterscheidet zwischen kurzfristigen Maßnahmen mit einem Realisierungshorizont von etwas 5 Jahren und mittel- bzw. langfristigen Maßnahmen mit einem Realisierungshorizont von 5 bis 15 Jahren. Die folgende Tabelle verdeutlicht den derzeitigen Stand der Umsetzung (Stand: Dezember 2005).

Maßnahmenkategorie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Kurzfristige Maßnahmen (Realisierungshorizont etwa 5 Jahre)	Information der Bevölkerung über Ziele und Inhalte des Parkraumkonzeptes (Pressemitteilungen und Informationsbroschüre)	Umgesetzt
	Bewirtschaftung des öffentlich zugänglichen Parkraums in den Zonen 1 und 2	Umgesetzt
	Bau des Parkplatzes zwischen den Bahngleisen	Umgesetzt
	Installation der Parkwegweisung	Umgesetzt
	Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Aufstockung der Parkplätze Mittelstraße, Kreishaus und Arbeitsamt	Noch nicht umgesetzt
	Aus- und Neubau der Fahrradabstellanlagen	Umgesetzt
Mittel- und langfristige Maßnahmen (Realisierungshorizont 5 bis 15 Jahre)	Aufstockung des Parkplatzes Mittelstraße mit anschließender Änderung der Bewirtschaftung	Noch nicht umgesetzt
	Aufstockung des Parkplatzes am Arbeitsamt	Noch nicht umgesetzt
	Bewirtschaftung des Parkplatzes Marienring nach Fertigstellung der Parkpalette Arbeitsamt	Noch nicht umgesetzt
	Flächendeckende Bewirtschaftung der Zone 3	Noch nicht umgesetzt
	Aufstockung des Parkplatzes am Kreishaus	Noch nicht umgesetzt
Optionen bei starker Erhöhung der Parkraumnachfrage	Aufstockung des Parkplatzes Davidstraße	Noch nicht umgesetzt
	Aufstockung des Parkplatzes am Freibad	Noch nicht umgesetzt

Tabelle 6: Parkraumkonzept 1997 – Stand der Umsetzung



6. Verkehrliche Zustandsanalyse im Fußgängerverkehr

6.1 Angebotsstruktur

Im Zuge der angebauten Straßen stehen größtenteils beidseitige Gehwege zur Verfügung. Im Zuge der anbaufreien B 525 sind hingegen keine Gehwege angelegt. Die ebenfalls anbaufreie B 474 verfügt südlich der Kreuzung Borkener Straße über einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg und nördlich der Kreuzung Holtwicker Straße über beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege.

Die Benutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen wird neben der zur Verfügung stehenden Breite insbesondere von der Überquerbarkeit der Straßen bestimmt. Hier kommen in Coesfeld die Querungshilfen

- Signalisierte Fußgängerfurt,
- Zebrastreifen (Zeichen 325 StVO),
- Mittelinsel und
- Vorgezogener Seitenraum

zum Einsatz.

In den Anlagen A 9 a und A 9 b ist die Lage der unterschiedlichen Querungshilfen in Coesfeld und Lette dargestellt. Dabei wird deutlich, dass die Querungsmöglichkeiten im Wesentlichen an den Knotenpunkten in Form von signalisierten Furten vorgesehen sind. Außerhalb der Knotenpunkte sind im Zuge der Borkener Straße, der Friedhofsallee sowie der Dülmener Straße Mittelinseln angelegt. Zebrastreifen (Zeichen 325 StVO) befinden sich zur Zeit lediglich im Zuge der Münsterstraße sowie im Zuge der Bruchstraße.

6.2 Verkehrsnachfrage

Der Fußgängerverkehr spielt in Coesfeld eine erhebliche Rolle. Dabei kommt dem Fußgängerverkehr insbesondere bei kurzen Wegen unter 1 km eine herausragende Bedeutung zu. Auch bei den Wegen zwischen 1 und 2 km ist der Fußgängeranteil noch erheblich.

Wie in Abschnitt 3.2 erläutert, wird bei Haushaltsbefragungen der Anteil der Fußwege im Allgemeinen als zu niedrig angegeben. Wenn man die Anzahl der nicht angegebenen, besonders kurzen Wege sowie die Zubringerfunktion des Fußverkehrs zu anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt, kommt dem Fußverkehr eine wesentlich höhere Bedeutung zu, als sie in dem Anteil am Modal Split zum Ausdruck kommt.

Da die Erhebung des Fußgängerverkehrs nur im Rahmen der Knotenpunktzählungen punktuell an einzelnen Knotenpunkten durchgeführt wurde, stützt sich die Analyse der Verkehrsnachfrage im Wesentlichen auf die Quelle und Ziele des Fußgängerverkehrs. In den Anlagen A 10 a und A 10 b sind die wesentlichen Ziele des Fußgänger- und Radverkehrs dargestellt. Bei den Zielen handelt es sich um:

- Coesfelder Innenstadt mit einer Konzentration von Einkaufs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen
- Sonstige Konzentrationen von Einkaufs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen



- Standorte der Schulen
- Bahnhof

Dargestellt sind zudem die Barrieren, die von Fußgängern und Radfahrern nur an bestimmten Stellen überquert werden können. Hierbei handelt es sich insbesondere um die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Eisenbahnanlagen, die nur an wenigen Stellen überquert werden können. Insbesondere an den Querungsstellen

- Borkener Straße,
- Friedhofsallee und
- Am Wasserturm

kommt es daher zu einer starken Konzentration von Fußgängerströmen.

Eine gewisse Trennwirkung übt zudem die B 474 (Konrad-Adenauer-Ring) aus. Aus den Wohngebieten westlich der B 474 kann eine Querung nur an den signalisierten Knotenpunkten erfolgen. Die B 525 als ebenfalls anbaufreie Straße ist in ihrer Trennwirkung weniger bedeutsam, da sie keine nennenswerten Fußwegebeziehungen zerschneidet.



7. Verkehrliche Zustandsanalyse im Radverkehr

7.1 Angebotsstruktur

Der Radverkehr hat für die Stadt Coesfeld eine herausragende Bedeutung und genießt bei den Planungen einen hohen Stellenwert. Dem entsprechend sind im Auftrag der Stadt Coesfeld in den letzten Jahren zahlreiche Untersuchungen zum Radverkehr erarbeitet worden. Zu nennen sind hier:

- Radwegekonzept Stufe 1 (vgl. *Ingenieurplanung 1998*)
- Radwegekonzept Stufe 2 (vgl. *Ingenieurplanung 1999*)
- Machbarkeitsstudie Fahrradstraße Wallring (vgl. *Ingenieurplanung 2000*)
- Radwegekonzept - Sofortmaßnahmen (vgl. *Ingenieurplanung 2000*)

Diese Untersuchungen bilden die Grundlagen der weiteren Analyse. Sie wurden durch Begehungen vor Ort im April 2004 aktualisiert.

Die Stadt Coesfeld verfügt über ein in weiten Bereichen geschlossenes Netz von Radverkehrsanlagen. Dabei kommen die folgenden Führungsformen zum Einsatz:

- Radfahrstreifen
- Getrennter Geh- / Radweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Selbstständig geführter Geh- / Radweg
- Anderer Radweg

In den Anlagen A 11 a und A 11 b ist das derzeitige Radverkehrsnetz grafisch dokumentiert. Mit wenigen Ausnahmen existieren entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes Radverkehrsanlagen. Die Netzstruktur kann wie folgt charakterisiert werden:

- Entsprechend der Stadtstruktur ist das Netz im Wesentlichen radial auf das Stadtzentrum ausgerichtet.
- Am Innenstadtrand werden die Radverkehrsanlagen durch den Wallring aufgefangen. Dieser Wallring ist heute in weiten Bereichen dem Rad- und Fußgängerverkehr sowie dem Anliegerverkehr vorbehalten. Von Seiten der Stadt Coesfeld wird die Ausweisung einer Fahrradstraße im Zuge des Wallrings angestrebt.
- Die Innenstadt kann in Nord-Süd-Richtung unter Nutzung der Fußgängerzonen temporär und in Ost-West-Richtung dauerhaft durchfahren werden.
- Darüber hinaus existieren auch im Zuge von wesentlichen, die Radialstraßen verbindenden Tangentialstraßen (z.B. Friedrich-Ebert-Straße, Druffels Weg) Radverkehrsanlagen.
- Selbstständig geführte Geh-/Radwege abseits der Straßen existieren insbesondere im Zuge von Gewässern (Berkel, Tüskenbach, Hornebach).



Das Radwegenetz besteht aus teilweise sehr unterschiedlichen Netzelementen. Dabei ist im Zuge der Radialstraßen eine gewisse Systematik in der Verwendung der Netzelemente erkennbar:

- Außerorts sowie im Übergangsbereich ist der einseitige gemeinsame Geh-/Radweg die Regel. Für den Radverkehr ist ein Befahren im Zweirichtungsverkehr vorgesehen.
- Im Übergangsbereich findet dann im Allgemeinen der Übergang auf eine beidseitige Führung statt. Die beidseitige Führung erfolgt in den meisten Fällen zunächst als gemeinsamer Geh-/Radweg. Dieser gemeinsame Geh-/Radweg ist dann für den Radverkehr entweder im Einrichtungsverkehr (Daruper Straße) oder im Zweirichtungsverkehr (Holtwicker Straße, Borkener Straße) befahrbar.

Im Zuge anderer Straßen geht der einseitige Geh-/Radweg auch direkt in einen getrennten Geh-/Radweg über (Dülmener Straße).

- Mit zunehmender Nähe zur Innenstadt und damit auch zunehmender Fußgänger- und Radverkehrsdichte gehen die gemeinsamen Geh-/Radwege in getrennte Geh-/Radwege über (Borkener Straße, Holtwicker Straße).

7.2 Verkehrsnachfrage

Für die Einschätzung der Radverkehrsstärken liegen aus verschiedenen Untersuchungen Zählergebnisse vor:

- Radverkehrskonzept (Zählung 1996): 6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- Fahrradstraße Wallring (Zählung 2000): 7:00 – 9:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr
- Knotenstromzählungen 2003: 15:00 – 19:00 Uhr

Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungszeiträume sowie der Erhebungszeitpunkte im Jahr ist eine Vergleichbarkeit der Zählergebnisse nicht gegeben. Die Zählergebnisse bilden jedoch gemeinsam mit der im Kapitel Fußgängerverkehr erläuterten Berücksichtigung der Quellen und Ziele des nicht motorisierten Verkehrs sowie der Barrieren die wesentliche Datengrundlage für die Festlegung der Hauptradverkehrsachsen. Die Bereiche, an denen besonders starke Konzentrationen von Radfahrern und Fußgängern auftreten, sind in der Anlage A 10 a und A 10 b grafisch dargestellt

7.3 Vorliegende Planungskonzepte

7.3.1 Radwegekonzept Stufe 1

Veranlasst durch die Novellierung der StVO mit Wirkung zum 1.09.1997 hat die Stadt Coesfeld ein Radwegekonzept erarbeiten lassen (vgl. *Ingenieurplanung 1998*). Im Rahmen dieses Konzeptes wurde geprüft, inwieweit die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Coesfeld den Vorgaben der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Fahrradnovelle) entsprachen. Ausgehend hiervon



wurden insbesondere Maßnahmen zur Neu- und Umbeschilderung der bestehenden Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Darüber hinaus wurden an zahlreichen Knotenpunkten Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Hierbei handelte es sich um die Markierung von Furten oder um die Installation von Zusatzschildern „Radverkehr kreuzt aus beiden Richtungen“.

Darüber hinaus wurden auch bauliche Maßnahmen sowie Markierungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenstellung der empfohlenen Maßnahmen im Zuge von Straßenabschnitten.

Ort	Maßnahme
B 525 zwischen Daruper Straße und Borkener Straße	Neuanlage eines einseitigen gemeinsamen Geh-/Radwegs
B 474 zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße	Neuanlage eines einseitigen gemeinsamen Geh-/Radwegs
Dülmener Straße zwischen Auffahrt zur B 525 und Baurat-Wolters-Straße	Neuanlage eines einseitigen gemeinsamen Geh-/Radwegs
Daruper Straße zwischen Alte Münsterstraße und Bahnhofstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Daruper Straße zwischen Vogelsang und Alte Münsterstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Sökelandstraße zwischen Buszufahrt Bahnhof und Gartenstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Sökelandstraße zwischen Wiesenstraße und Kupferstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Wiesenstraße zwischen Letter Straße und Sökelandstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Bahnhofstraße zwischen Gartenstraße und Dülmener Straße	Anlage eines Schutzstreifens
Bahnhofstraße zwischen Dülmener Straße und Alte Münsterstraße	Anlage eines Schutzstreifens
Alte Münsterstraße zwischen Daruper Straße und Bahnhofstraße	Anlage eines Schutzstreifens

Tabelle 7: Radwegekonzept Stufe 1 – bauliche Maßnahmen und Markierungsmaßnahmen im Zuge von Straßenabschnitten – Stand der Umsetzung

Mit Ausnahme der neu anzulegenden gemeinsamen Geh-/Radwege entlang der B 525 zwischen Daruper und Borkener Straße und entlang der B 474 wurden die Maßnahme in die Stufe 2 des Radwegekonzeptes übernommen.



7.3.2 Radwegekonzept Stufe 2

In der Stufe 2 des Radwegekonzeptes (vgl. *Ingenieurplanung 1999*) erfolgte eine netzweite Betrachtung des Radverkehrs. Dabei wurden auch Maßnahmen vorgeschlagen, die in erster Linie auf den Komfort für den Radfahrer abzielen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in eine Prioritätenreihung eingeordnet.

Bei den Maßnahmen der 1. Priorität handelte sich um Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen, zur Schließung von Lücken im Netz der Hauptrouten, zur Beseitigung schwerwiegender Qualitätsmängel im Netz der Hauptrouten oder um kostengünstige Maßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Nebenrouten bzw. des sonstigen Erschließungsnetzes.

Die Maßnahmen der 1. Priorität wurden bisher teilweise umgesetzt. Die übrigen Maßnahmen wurden aus den folgenden Gründen noch nicht umgesetzt:

- Weitergehende Detailprüfung erforderlich
- Umsetzung ist im Rahmen einer größeren Baumaßnahme geplant
- Aktuelle Entwicklungen sprechen gegen eine Umsetzung
- Finanzierung ist nicht gesichert

Im Zuge der Umgestaltung der K 46 in den Streckenabschnitten Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße und Daruper Straße wird auch eine Neuordnung der Radverkehrsanlagen in diesem Bereich angestrebt. In diesem Bereich weist das Radverkehrsnetz derzeit noch gravierende Lücken auf. Hinsichtlich der Radverkehrsanlagen werden die folgenden Netzergänzungen geplant:

- Schutzstreifen im Zuge der Wiesenstraße in Fahrtrichtung Westen
- Schutzstreifen im Zuge der Sökelandstraße in Fahrtrichtung Osten
- Schutzstreifen im Zuge der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Osten zwischen den Knotenpunkten Gartenstraße und Laurentiusstraße
- Schutzstreifen im Zuge der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Westen zwischen Alte Münsterstraße und Cronestraße
- Schutzstreifen im Zuge der Alte Münsterstraße in Fahrtrichtung Süden
- Schutzstreifen beidseitig im Zuge der Daruper Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Druffels Weg
- Öffnung der Busspur für den Radverkehr im Zuge der Sökelandstraße in Fahrtrichtung Norden

Die folgenden Tabelle zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen der 1. Priorität mit dem Stand der Umsetzung.



Ort	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Kleine Viehstraße einschließlich Knotenpunkt Viehstraße / Holtwicker Straße	Rückbau der Dreiecksinsel, Freigabe der Kleine Viehstraße entgegen der Einbahnstraße für Radfahrer	In der Umsetzung
Kupferstraße	Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Gerichtsring / Kupferstraße	direkte Führung des Radverkehrs aus der Zufahrt Kupferstraße in Richtung Rekener Straße	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Wiesenstraße / Gartenstraße	Reduzierung der Geschwindigkeit im Zuge der Wiesenstraße auf Tempo 30	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Letter Straße / Mittelstraße	Überleitung des Radwegeendes	Noch nicht umgesetzt
Busstraße hinter dem Bahnhof	Öffnung für den Radverkehr	Teilweise umgesetzt
Knotenpunkt Südring / Cronestraße	Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße	Umgesetzt
Cronestraße zwischen Südwall und Mittelstraße	Ausweisung als Fahrradstraße	Umgesetzt
Knotenpunkt Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße	Direkte Führung des Radverkehrs in der Zufahrt Friedrich-Ebert-Straße	Geänderte Führung des Radverkehrs im Zuge der
Knotenpunkt Daruper Straße / Friedrich-Ebert-Straße	Art der Markierung des Schutzstreifens	Umsetzung im Zuge der Neugestaltung der K 46
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Alte Münsterstraße	Verschiedene	Umsetzung im Zuge der Neugestaltung der K 46 geplant
Knotenpunkt Holtwicker Straße / Feldweg	Erneuerung der Furt in der Zufahrt Feldweg	Umgesetzt
Holtwicker Straße zwischen Neutorstraße und Feldweg	Beschilderung als kombinierter Geh-/ Radweg in beiden Richtungen	Noch nicht umgesetzt
Fußgängerbereich	Öffnung des Marktplatzes für Radfahrer	Teilweise umgesetzt
Fußgängerbereich	Änderung der Zeitregelung für die Zulassung des Radverkehrs	Noch nicht umgesetzt
Sökelandstraße in Fahrtrichtung Nord	Öffnung der Busspur für den Radverkehr	Umsetzung im Zuge der Neugestaltung der K 46 geplant
Knotenpunkt Borkener Straße / Gerichtsring	Direkte Führung des Radverkehrs in den Zufahrten Borkener Straße und Süringstraße	Noch nicht umgesetzt



Ort	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Pfauengasse, südlichster Abschnitt	Öffnung für Radfahrer in Gegenrichtung	Umgesetzt
Knotenpunkt Wiesenstraße / Busstraße	Überleitung des Radwegeendes	Umsetzung im Zuge der Neugestaltung der K 46 geplant
Knotenpunkt Daruper Straße / Alte Münsterstraße	Überleitung des Radwegeendes	
Knotenpunkt Am Wasserturm / Lübbesmeyerweg	Überleitung des Radwegeendes	Umgesetzt
Knotenpunkt Kalksbecker Weg / Am Wietkamp	Überleitung des Radwegeendes	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Reiningstraße / Haugen Kamp	Überleitung des Radwegeendes	Noch nicht umgesetzt
Reiningstraße	Tempo 30	Noch nicht umgesetzt
Dülmener Straße zwischen Zufahrt Verbrauchermärkte und Beginn des gemeinsamen Geh-/Radwegs	Verbreiterung des Gehweges etc.	Alternativkonzept in der Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger
Lübbesmeyerweg in Höhe der Einmündung A.-Meyer-Straße	Installation einer Schutzinsel und anschließend Schutzstreifen	Noch nicht umgesetzt
Borkener Straße zwischen Gerichtsring und Konrad-Adenauer-Ring	Anlage eines Schutzstreifen etc.	Umgestaltung der Borkener Straße ist erfolgt
Wiesenstraße zwischen Letter Straße und Jacobiwall	Anlage eines Schutzstreifens	Umsetzung im Zuge der Neugestaltung der K 46 geplant
Bahnhofstraße zwischen Gartenstraße 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	
Billerbecker Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bloomenesch	Anlage eines Schutzstreifens	Noch nicht umgesetzt

Tabelle 8: Radwegekonzept Stufe 2 – Maßnahmen der 1. Priorität – Stand der Umsetzung



In die 2. Priorität wurden Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Netz der Nebenrouten, zur Beseitigung von Qualitätsmängeln im Netz der Hauptrouten und zur Beseitigung schwerwiegender Qualitätsmängel im Netz der Nebenrouten eingeordnet.

Die folgenden Tabelle zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen der 2. Priorität mit dem Stand der Umsetzung.

Ort	Maßnahme	Stand der Umsetzung
Knotenpunkt Holtwicker Straße / Neutorstraße	Ersetzen der Sperrbügel durch einen Pfosten	Noch nicht umgesetzt
Geh-/Radweg zwischen Grenzweg und Bahnhofstraße	Ersetzen der Sperrbügel durch einen Pfosten	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Katthagen / Wiemannweg	Gehwegnase im Bereich der Radwegeverbindung in den Kämpen	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Schützenring / Wiemannweg	Gehwegnase im Bereich der Radwegeverbindung in den Kämpen	Noch nicht umgesetzt
Bahnhofstraße zwischen Sökelandstraße und Dülmener Straße	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Noch nicht umgesetzt
Knotenpunkt Bahnhofstraße / Dülmener Straße	Markierung einer Radfahrtschleuse etc.	Noch nicht umgesetzt
Billerbecker Straße zwischen Bloomenesch und Sitterstiege	Anlage einer Querungshilfe mit Fahrbahnverschwenkung	Noch nicht umgesetzt
Pumpengasse zwischen Große und Kleine Viehstraße	Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung	Noch nicht umgesetzt
Stadtwaldallee	Aufpflasterung des Radwegs im Zuge der Billerbecker Straße	Alternativkonzept umgesetzt
Knotenpunkt Lübbesmeyerweg / Bernhardstraße	Verbesserung der Bordsteinabsenkungen	Noch nicht umgesetzt

Tabelle 9: Radwegekonzept Stufe 2 – Maßnahmen der 2. Priorität – Stand der Umsetzung



7.3.3 Machbarkeitsstudie Fahrradstraße Wallanlage

Von Seiten der Stadt Coesfeld wird die Umwidmung des Wallrings in eine Fahrradstraße angestrebt. Die Fahrbahn soll dann primär dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Anderer Fahrzeugverkehr kann in Ausnahmesituationen zugelassen werden. Der Wallring in Coesfeld dient bereits heute der Aufnahme und der Verteilung der Quell- und Zielverkehre der Innenstadt sowie der Aufnahme des Durchgangsverkehrs. Er stellt somit eine Verbindung zwischen den Radverkehrsanlagen im Zuge der Radialstraßen dar.

Im Jahr 2000 wurde eine Untersuchung (*vgl. Ingenieurplanung 2000*) beauftragt, die sich insbesondere mit den Knotenpunkten der Wallanlage beschäftigte und Empfehlungen zur optimalen Gestaltung im Sinne einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung geben sollte. Die vorliegenden Empfehlungen wurden bereits umgesetzt, gleichzeitig wurden die sanierungsbedürftigen Abschnitte der Wallanlage umgestaltet, so dass die Voraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße nunmehr vorliegen.



8. Verkehrliche Zustandsanalyse im öffentlichen Personennahverkehr

8.1 Angebotsstruktur

8.1.1 Grundlagen

Zum Thema ÖPNV in Coesfeld liegen aus den letzten Jahren verschiedene Untersuchungen vor. Das umfassendste Werk ist dabei der 2. Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld aus dem Jahr 2005. Aber auch zu speziellen Themen gibt es Arbeiten, so eine Diplomarbeit zum Thema Stadtbus-System in Coesfeld (vgl. Neiteler 1997) und eine Dokumentation zum Bahnhof Coesfeld aus dem Jahr 2003 (vgl. Stadt Coesfeld 2003). Zur Zeit ist an der Ruhr Universität Bochum eine weitere Diplomarbeit zum Thema ÖPNV in Coesfeld in Arbeit.

Zum allgemeinen Gebrauch ist erstmals im Jahr 2004 eine Broschüre „Fahrplan Stadt Coesfeld“ (vgl. Stadt Coesfeld 2004) mit Informationen zu Linienfahrplänen und Tarifen herausgegeben worden. Ein Liniennetzplan existiert zur Zeit nicht.

8.1.2 Angebotsstruktur im Busverkehr

Die Stadt Coesfeld ist im Wesentlichen durch die folgenden Buslinien mit dem Umland verbunden. Dabei sind jeweils nur die Buslinien dargestellt, die mindestens 6 mal pro Tag verkehren.

Linie	Verlauf	Taktfrequenz (Montag bis Freitag)	Kurse pro Tag (Montag bis Freitag)
R 62	Coesfeld – Nottuln	60 Minuten	
	Nottuln - Coesfeld	60 Minuten	
R 81	Coesfeld – Burgsteinfurt	60 Minuten	
	Burgsteinfurt – Coesfeld	60 Minuten	
563	Coesfeld – Münster		6
	Münster – Coesfeld		3
580	Coesfeld – Dülmen		11
	Dülmen – Coesfeld		9
751	Coesfeld – Bochol	60 Minuten	
	Bocholt – Coesfeld	60 Minuten	
761	Coesfeld – Vreden	60 Minuten	
	Vreden - Coesfeld	60 Minuten	
781	Coesfeld – Gronau		9
	Gronau - Coesfeld		8

Tabelle 10: Regionale Buslinien



Darüber hinaus wird mit 13 weiteren Linien, die gemäß Fahrplan verkehren, ein Stadtverkehr in Coesfeld betrieben. Diese Linien bieten jedoch nur ein sehr ausgedünntes Fahrtenangebot. Sie verkehren nur in bestimmten Zeitfenstern und dienen überwiegend dem Schülerverkehr. Die folgende Tabelle zeigt den Linienverlauf sowie die Bedienungshäufigkeit.

Linie	Verlauf	Kurse pro Tag (Montag bis Freitag)
581	Coesfeld – Rosendahl-Osterwick	3
587	Laer – Coesfeld	4
670	Coesfeld – Goxel – Flamschen - Coesfeld	4
671	Coesfeld – Stockum – Sirksfeld - Coesfeld	5
672	Coesfeld – Flamschen – Stevede – Coesfeld (Goxel)	5
673	Coesfeld – Sükerhook – Gaupel – Brink - Coesfeld	1
673	Coesfeld – Brink – Gaupel - Sükerhook – Coesfeld	3
674	Höven – Sirksfeld – Brink – Coesfeld	4
674	Coesfeld – Brink – Sirksfeld - Höven	3
675	Goxel - Coesfeld	1
675	Coesfeld - Goxel	4
676	Schulzentrum – Ludgerischule - Lambertischule	1
677	Coesfeld – Berg – Gerleve – Harle - Coesfeld	4
678	Lette - Coesfeld	2
678	Coesfeld – Lette - Coesfeld	4
679	Letter Bruch – Herteler - Lette	1
679	Lette – Herteler – Letter Bruch – Lette	3
711	Coesfeld - Groß Reken	3
711	Groß Reken - Coesfeld	3

Tabelle 11: Buslinien im Stadtverkehr



In den Anlagen A 12 a und A 12 b sind die Buslinien, die wenigstens acht mal pro Tag verkehren mit ihrer jeweiligen Fahrtroute und ihren Haltestellen dargestellt. Dabei wird deutlich, dass der Bahnhof die einzige Haltestelle ist, die von allen Linien angefahren wird. Dem Bahnhof kommt daher die Bedeutung als zentrale Umsteigehaltestelle zu. Darüber hinaus findet am Bahnhof auch eine Verknüpfung mit dem schienengebundenen Personenverkehr statt.

8.1.3 Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Die Stadt Coesfeld ist durch drei Regionalbahnlinien mit dem Umland verbunden. Die RB 45 „Der Coesfelder“ verkehrt zwischen Coesfeld und Dorsten, während die RB 63 „Baumberge-Bahn“ die Verbindung nach Münster darstellt. Die RB 51 „Westmünsterlandbahn“ schließlich stellt die Anbindung in nordwestlicher Richtung nach Enschede, in südöstlicher Richtung nach Dortmund sicher.

Die folgende Tabelle zeigt den Linienvverlauf, die Bedienungshäufigkeit sowie einen Vergleich der Fahrtzeiten mit dem Pkw zum jeweiligen Endhaltepunkt der Linie.

Linie	Verlauf	Kurse pro Tag (Montag bis Freitag)	Fahrzeit von/ nach Coesfeld	
			Schiene	Straße
RB 45 „Der Coesfelder“	Coesfeld – Dorsten	15	41	35
	Dorsten – Coesfeld	15	35	35
RB 63 „Baumberge-Bahn“	Coesfeld – Münster	22	43*	39*
	Münster – Coesfeld	23	39*	39*
RB 51 „Westmünsterlandbahn“	(Enschede)- Coesfeld - Dortmund	16	64	57
	Enschede- Coesfeld – (Dortmund)		56	53
	Dortmund – Coesfeld – (Enschede)	15	61	57
	(Dortmund) – Coesfeld – Enschede		49	53

* Fahrtzeit von / bis Münster Hbf

Tabelle 12: Bahnlinien in Coesfeld

8.1.4 Haltestellen

In den Anlagen A 12 a und A 12 b ist die Lage der Haltestellen dargestellt. Für die Haltestellen, die zumindest von einer der Buslinien angefahren werden, die mindestens acht mal pro Tag verkehren, sind zudem die Haltestelleneinzugsbereiche grafisch dargestellt. Gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans für den Kreis Coesfeld wird innerhalb der Ortslage Coesfeld ein Einzugsbereich mit einem Luftlinienradius von 300 m (entspricht etwa 5 Minuten Fußweg) und in den Ortsteilen ein Einzugsbereich mit einem Radius von 500 m (entspricht etwa 8 Minuten Fußweg) angenommen. Ebenfalls dargestellt ist der



Einzugsbereich des Bahnhofs Coesfelds mit einem Luftlinienradius von 1000 m (entspricht etwa 15 Minuten Fußweg). Dabei wird deutlich, dass die Bedienung des Coesfelder Stadtverkehrs ausschließlich durch die Regionalbuslinien erfolgt. Daher beschränkt sich der Einzugsbereich des ÖV auf die Radialstraße und die Innenstadt. Dagegen liegen weite Bereiche innerhalb der Ortslage Coesfeld außerhalb der Einzugsbereich der Haltestellen, die regelmäßig angefahren werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Haltestellen, die zumindest von zwei der häufiger verkehrenden Buslinien (mindestens acht mal pro Tag) angefahren werden.

Haltestelle	Buslinien	
Bahnhof	R 62	R 81
	580	751
	761	781
Lambertikirche	R 62	R 81
	781	
Gerichtsring	R 62	751
	761	
Arbeitsamt	R 62	781
Reinigungstraße	751	761

Tabelle 13: Haltestellen in Coesfeld

Dem 2. Nahverkehrsplan ist zu entnehmen, dass der Bahnhof Coesfeld den bedeutendsten Verknüpfungspunkt für den ÖPNV im Kreis Coesfeld darstellt. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten für die 3 Regionalbahnlinien und 4 Regionalbuslinien. Die Umsteigezeiten liegen dabei zwischen 6 und 55 Minuten. Die folgende Tabelle zeigt die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Coesfeld für den Busverkehr.

Linie	In/aus Richtung	Umsteigezeit		In/aus Richtung	Linie
		→	←		
R62	Nottuln	11	37	Burgsteinfurt	R81
		6	25	Bocholt	751
		36	55	Vreden	761
R81	Burgsteinfurt	37	11	Nottuln	R62
		15	8	Bocholt	751
		45	38	Vreden	761

Tabelle 14: Verknüpfung Bus-/ Buslinien am Bahnhof Coesfeld (Quelle: Nahverkehrsplan 2005)



Die folgende Tabelle zeigt die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Coesfeld für den Bahnverkehr.

Linie	In/aus Richtung	Umsteigezeit		In/aus Richtung	Linie
		→	←		
RB 63	Münster	32	7	Nottuln	R62
		15	18	Burgsteinfurt	R81
		10	6	Bocholt	751
		40	36	Vreden	761
RB 51	Enschede	24	7	Nottuln	R62
		7	16	Burgsteinfurt	R81
		2	4	Bocholt	751
		32	34	Vreden	761
RB 51	Dortmund	28	9	Nottuln	R62
		11	18	Burgsteinfurt	R81
		3	6	Bocholt	751
		36	36	Vreden	761
RB 45	Dorsten	37	17	Nottuln	R62
		20	26	Burgsteinfurt	R81
		15	14	Bocholt	751
		45	34	Vreden	761

Tabelle 15: Verknüpfung Bahn-/ Buslinien am Bahnhof Coesfeld (Quelle: Nahverkehrsplan 2005)

Die Qualität und Ausstattung der Haltestellen ist sehr unterschiedlich. Selbst bei den regelmäßig angefahrenen Haltestellen sind nicht in allen Fällen ein Witterungsschutz, Sitzplätze und ein Papierkorb vorhanden. An einigen wenigen Stellen fehlen Beleuchtung und Fahrplan. Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität überwiegend nur mit „Ausreichend“ zu beurteilen. Es fällt auf, dass kaum Fahrradabstellanlagen oder Park&Ride-Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Flächenerschließung ein Problem.

Der bauliche Zustand und damit verbunden die Aufenthaltsqualität des Bahnhofs stellt einen besonderen und in Coesfeld schon lange diskutierten Mangel dar. Einen guten Überblick und interessante Lösungsansätze gibt die Dokumentation „Gleis auf Zukunft - Initiativen für den Bahnhof“ (vgl. Stadt Coesfeld 2003).



8.2 Verkehrsnachfrage

Vereinbarungsgemäß ist eine quantitative Analyse des Fahrgastaufkommens im ÖPNV nicht Bestandteil der Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans. Die Quantifizierung der Verkehrsnachfrage erfolgt daher auf der Grundlage bereits vorhandener Untersuchungen.

Der Nahverkehrsplan gibt für den Regionalbusverkehr werktags eine Einsteigeranzahl für die Stadt Coesfeld von 636 Fahrgästen an. Zum schienengebundenen ÖV werden dagegen keine Angaben gemacht. Aus den Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten lassen sich jedoch einige wichtige Informationen hinsichtlich der Verkehrsnachfrage im ÖPNV ableiten.

Das wesentliche Ziel des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche ist die Sicherstellung der Mindestmobilität für die Personengruppen, die nicht oder nicht ständig über ein Kraftfahrzeug verfügen. Hieraus ergibt sich einerseits ein großes Potential für den ÖPNV im Schülerverkehr, andererseits eine Konkurrenz mit dem Radverkehr. Der ÖPNV spielt in Coesfeld im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich etwa 3 % aller Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück gelegt. Für die Wege zur Ausbildungsstätte liegt der Anteil des ÖPNV hingegen bei etwa 19 %. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des ÖPNV im Bereich des Schulbusverkehrs.

Bei den anderen Wegezwecken, insbesondere bei Einkaufswegen sowie bei Wegen im Zusammenhang mit privaten Erledigungen ist der ÖPNV hingegen nahezu bedeutungslos. Bei den Fahrten zum Arbeitsplatz erreicht der ÖPNV einen Anteil von etwa 1,5 %. Erhebliche Marktanteile kann der ÖPNV auch bei Fahrten nach Münster verzeichnen. Der Anteil an allen Fahrten beträgt etwa 19 %.

In der folgenden Abbildung sind die Anteile des ÖPNV in Abhängigkeit vom Wegezweck zusammenfassend dargestellt.

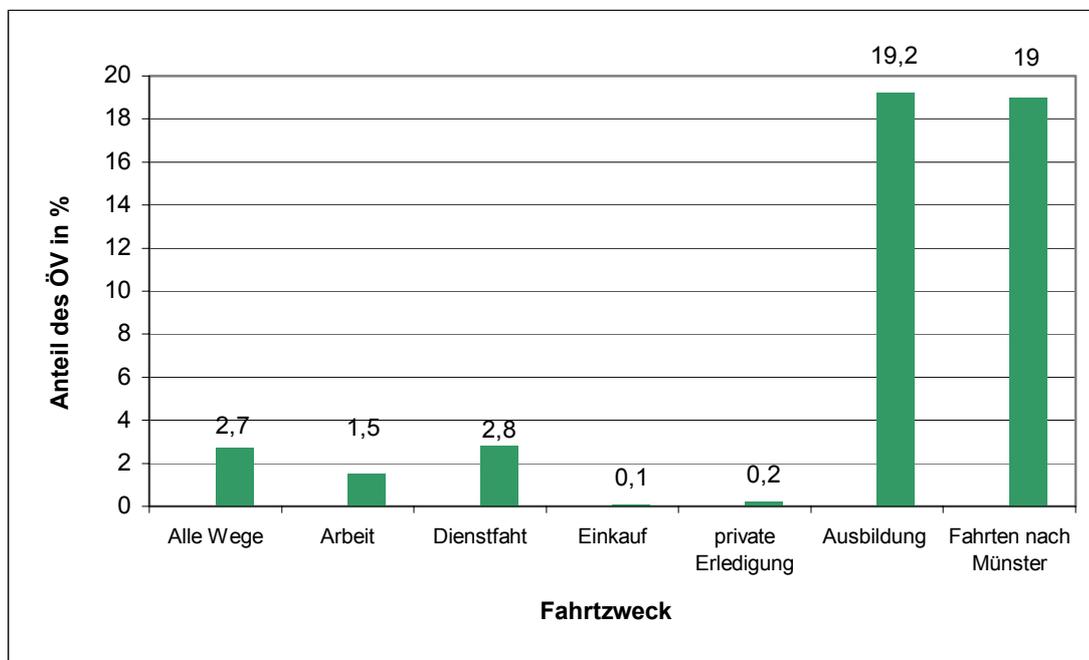


Abbildung 19: Anteil des ÖPNV in Abhängigkeit vom Wegezweck



Im Rahmen des Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten wurde auch um eine Einschätzung der Qualität des ÖPNV gebeten. In der folgenden Abbildung ist die Einschätzung aller Befragten sowie die Einschätzung der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer dargestellt.

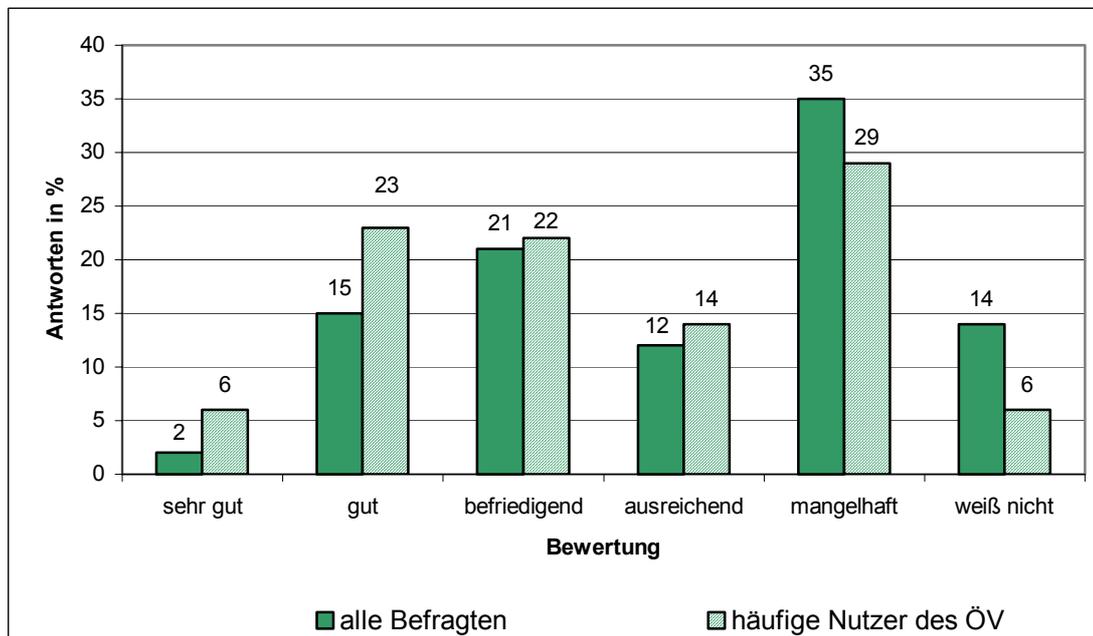


Abbildung 20: Bewertung des ÖPNV

Dabei wird deutlich, dass ein erheblicher Teil der Befragten die Qualität des ÖPNV als eher schlecht einstuft. Selbst unter den regelmäßigen ÖPNV-Nutzern bewerten etwa 29 % den ÖPNV in Coesfeld als mangelhaft. Dem gegenüber beurteilen etwa 29 % der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer den ÖPNV mit gut oder sehr gut. Von allen Befragten bewerten etwa 35 % den ÖPNV als mangelhaft und etwa 17 % als gut oder sehr gut.



9. Problemanalyse

9.1 Fließender motorisierter Individualverkehr

Aus den bisherigen Untersuchungen lassen sich für die Kernstadt Coesfeld die folgenden Defizite ableiten (vgl. Anlage A 13).

- **Fehlender Ringschluss im nordwestlichen Quadranten der Innenstadt**
Der Innenstadtring ist im nordwestlichen Quadranten nicht geschlossen. Die Verkehrsnachfrage wird in diesem Bereich ersatzweise über Straßen abgewickelt, die aufgrund ihres Querschnitts, ihres baulichen Zustandes und ihrer Randnutzungen nicht für die Aufnahme der Verkehrsbelastungen ausgelegt sind.
- **Niveaugleiche Bahnübergänge**
Durch die niveaugleichen Bahnübergänge insbesondere im Zuge der Borkener Straße und der Friedhofsallee werden bei Schrankenschließung erhebliche Wartezeiten erzeugt. Der Verkehr am westlichen Innenstadtrand kommt zu diesen Zeiten nahezu zum Erliegen.
- **Keine durchgehende Koordinierung im Zuge des Innenstadtrings**
Es existiert keine Koordinierung für den gesamten Innenstadtring. Hier sind lediglich Gruppen von zwei bis drei Lichtsignalanlagen miteinander koordiniert. Hierdurch wird die Attraktivität des Innenstadtrings als Alternative zur Durchfahrung der nordwestlichen Innenstadt eingeschränkt.
- **Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Dülmener Straße**
Die Koordinierung der drei Lichtsignalanlagen im Zuge der Dülmener Straße zwischen der B 525 und Druffels Weg priorisiert vormittags sehr stark den stadteinwärts und nachmittags den stadtauswärts fahrenden Verkehr. Diese starke Priorisierung führt dazu, dass die Gegenrichtung jeweils deutlich benachteiligt wird und sich hier häufige Haltevorgänge ergeben.
- **Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Friedhofsallee**
Die beiden unmittelbar benachbarten Lichtsignalanlagen B 474 / Friedhofsallee und Friedhofsallee / Am Tüskenbach sind nicht miteinander koordiniert.
- **Knotenpunkt B 474 / Holtwicker Straße**
Dieser Knotenpunkt ist in keine Koordinierung eingebunden. Hier ist zu prüfen, inwieweit eine Einbeziehung in die bestehende Koordinierung im Zuge der B 474 zu einer besseren Verkehrsqualität beitragen kann.

Für den Ortsteil Lette zeigen sich die folgenden Defizite (vgl. Anlage A 16).

- **Ortsdurchfahrt der Coesfelder Straße**
Der Ausbaustand der Coesfelder Straße entspricht noch den verkehrlichen Notwendigkeiten vor Bau der Ortsumgehung. Sowohl die Dimensionierung des Straßenraums als auch die Signalsteuerungen an den Knotenpunkten Coesfelder Straße / Bruchstraße und Coesfelder Straße Lindenstraße entsprechen nicht mehr der deutlich verringerten Verkehrsnachfrage im Zuge der Coesfelder Straße.



- **Fehlende flächenhafte Verkehrsberuhigung**
Während weite Teile der Wohnstraßen bereits in die flächenhafte Verkehrsberuhigung einbezogen wurden, wurde im Bereich zwischen Bruchstraße und Kreuzstraße bisher nur eine straßenabschnittsweise Verkehrsberuhigung umgesetzt.
- **Kapazitätsengpässe am Knotenpunkt B 474 / Coesfelder Straße Nord**
Dieser Knotenpunkt wird heute vorfahr geregelt betrieben. In den nachmittäglichen Spitzenzeiten kommt es für die untergeordneten Linkseinbieger aus der Coesfelder Straße in die B 474 zeitweise zu längeren Wartezeiten.

9.2 Ruhender Verkehr

Die bisherigen Untersuchungen zeigen die folgenden Defizite (vgl. Anlage A 13):

- **Zu geringes Park & Ride-Angebot am Bahnhof Coesfeld**
Am Bahnhof Coesfeld besteht nur ein geringes Angebot an Park & Ride-Stellplätzen.
- **Parksuchverkehr in der Innenstadt**
Aufgrund des kleinteiligen Stellplatzangebots in der Innenstadt sowie des teilweise kostenlosen Stellplatzangebots im nordwestlichen Innenstadtbereich tritt hier vermehrt Parksuchverkehr auf.

9.3 Fuß- und Radverkehr

Hinsichtlich der Führung des Fuß- und Radverkehrs zeigen sich in der Kernstadt Coesfeld die folgenden Defizite (vgl. Anlagen A 14):

- **Fehlende Überquerungsstellen im Hauptstraßennetz**
Im Zuge der Daruper Straße, der Holtwicker Straße, der Osterwicker Straße und der Billerb- ecker Straße fehlen trotz höherer Kfz-Verkehrsstärken Querungsstellen für Fußgänger.
- **Trennwirkung der Bahnanlagen, fehlende Querung zwischen Am Wasserturm und Bahnhof**
Die Bahnanlagen stellen für Fußgänger und Radfahrer eine erhebliche Barriere dar und können nur an wenigen Stellen gequert werden. Insbesondere zwischen den beiden Querungsstellen „Am Wasserturm“ und „Bahnhof“ können die Bahngleise auf einer Länge von etwa 1,1 km nicht gequert werden.
- **Lücke im Radverkehrsnetz im Zuge der K 46**
Im Zuge der K 46 fehlen entlang der Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße und Alte Münsterstraße Radverkehrsanlagen. Hier liegen allerdings von Seiten des Kreises Coesfeld Planungen für die Anlage von Schutzstreifen vor.



- **Lücke im Radverkehrsnetz im Zuge der B 474**
Im Zuge der B 474 zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße sind keine Radverkehrsanlagen angelegt.
- **Lücke im Radwegenetz im Zuge der Dülmener Straße**
Im Zuge der Dülmener Straße zwischen dem Anschluss der B 525 und der Einmündung „Baurat-Wolter-Straße“ besteht auf der Westseite eine Lücke im Radwegenetz.
(Anmerkung: Maßnahme befindet sich zur Zeit in der Umsetzung)
- **Zustand des Geh-/Radwegs Daruper Straße**
Im Zuge der Daruper Straße wird zwischen Druffels Weg und Friedrich-Ebert-Straße beidseitig ein gemeinsamer Geh-/Radweg geführt. Zwar werden die Mindestmaße gemäß VwV-StVO eingehalten, doch ist der bauliche Zustand des Geh-/Radwegs auf der Südseite schlecht. Die folgenden Abbildungen verdeutlichen den schlechten Zustand.
Von Seiten des Kreises Coesfeld wird die Anlage von Schutzstreifen im Zuge der Daruper Straße geplant.



Abbildung 21: Zustand des Geh-/Radwegs auf der Südseite der Daruper Straße

- **Zustand des Radwegs an der Billerbecker Straße**
Im Zuge der Billerbecker Straße wird ein einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg geführt, der im Zweirichtungsverkehr befahren werden kann. Die Mindestmaße nach VwV-StVO werden eingehalten. Allerdings ist vom Ortseingang bis zur Friedrich-Ebert-Straße ein zweimaliger Wechsel der Straßenseite erforderlich. Angesichts der beidseitig angebauten Innerortslage ist zudem die Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen wünschenswert.
- **Bike & Ride-Angebot am Bahnhof**
Das Bike & Ride-Angebot am Bahnhof ist verbesserungswürdig. Insbesondere auf der westlichen Seite der Gleisanlage fehlt eine weitere Fahrradabstellanlage.



Für den Ortsteil Lette zeigen sich die folgenden Defizite (vgl. Anlage A 16):

- **Bike & Ride-Angebot am Bahnhof**
Das Bike & Ride-Angebot am Bahnhof ist verbesserungswürdig.
- **Lücke im Radverkehrsnetz im Zuge der Coesfelder Straße**
Im Zuge der Coesfelder Straße sind zwischen der Kreuzstraße und der Bruchstraße keine Radverkehrsanlagen vorhanden.
- **Fehlende Überquerungsstelle über die B 474**
Am Knotenpunkt B 474 / Coesfelder Straße Süd wird ein gemeinsamer Geh-/Radweg über den nördlichen Arm der B 474 geführt. Angesichts der hohen Verkehrsstärken ist eine Querungshilfe erforderlich.
(Anmerkung: Maßnahme ist inzwischen realisiert)

Das Radwegekonzept enthält zudem noch zahlreiche, teilweise sehr kleinteilige Mängel. Sofern die daraus abgeleiteten Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind, erfolgt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans eine Neubewertung. Die Darstellung erfolgt im Teil 2 „Verkehrsprognose und Planungskonzept“.

9.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Untersuchungen zeigen die folgenden Defizite (vgl. Anlagen A 15 und A 16):

- **Mangelhafte Bedienungshäufigkeit**
Lediglich die beiden Linien R 62 und R 81 verkehren im Stundentakt. Insbesondere die Linien 580, 751, 761 und 781 sind hingegen nicht vertaktet und verkehren seltener als ein mal in der Stunde. Die Zielwerte der Bedienungshäufigkeit gemäß dem Nachverkehrsplan des Kreises Coesfeld werden auf diesen Linien nicht erreicht.
- **Mangelhafte Erschließungsqualität**
In weiten Bereichen des Coesfelder Stadtgebiets werden die Zielwerte des Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld bezüglich der Haltestelleneinzugsbereiche nicht erreicht. Es verbleiben weite Siedlungsbereiche, insbesondere abseits des Hauptstraßennetzes, aus denen längere Fußwege zur nächsten Haltestelle in Kauf genommen werden müssen.
- **Mangelhafte Haltestellenausstattung**
An zahlreichen Haltestellen fehlen wichtige Ausstattungsmerkmale (z.B. Witterungsschutz, Sitzplätze, Papierkörbe).



- Problem Bahnhof Coesfeld

Der derzeitige Zustand des Bahnhofs ist in mehrfacher Hinsicht verbesserungswürdig. Neben den bereits dargestellten Defiziten hinsichtlich des Park & Ride- und Bike & Ride-Angebots ist insbesondere der Innenbereich des Bahnhofs unattraktiv und zeichnet sich durch eine mangelhafte Aufenthaltsqualität aus.

- Bike & Ride-Angebot am Bahnhof Lette

Das Bike & Ride-Angebot am Bahnhof ist verbesserungswürdig.



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.

KREIS COESFELD (2005):

2. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld.

STADT COESFELD (2003):

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

STADT COESFELD (2004):

Fahrplan Stadt Coesfeld. Coesfeld 2004.



Anlagenverzeichnis

Analyse

Anlage A 1 :	Fragebogen zur Haushaltsbefragung
Anlage A 2 a:	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz - Coesfeld
Anlage A 2 b:	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz - Lette
Anlage A 3 a:	Lichtsignalanlagen nach Baulastträgern - Coesfeld
Anlage A 3 b:	Lichtsignalanlagen nach Baulastträgern - Lette
Anlage A 4 a:	Verkehrserhebungen – Coesfeld
Anlage A 4 b:	Verkehrserhebungen – Lette
Anlage A 5 a:	Analyseverkehrsstärken – Coesfeld
Anlage A 5 b:	Analyseverkehrsstärken – Innenstadt
Anlage A 5 c:	Analyseverkehrsstärken – Lette
Anlage A 6:	Durchgangsverkehr und Durchgangsverkehrsanteile
Anlage A 7 a:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Basteiring - Wetmarstraße
Anlage A 7 b:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Basteiring – Friedrich-Ebert-Straße
Anlage A 7 c:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Basteiring - Loddeallee
Anlage A 7 d:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Basteiring – Daruper Straße
Anlage A 7 e:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Friedrich-Ebert-Straße – Daruper Straße
Anlage A 7 f:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Hengtestraße - Buchholzweg
Anlage A 7 g:	Durchgangsverkehr im Hengtegebiet und in der nordwestlichen Innenstadt Hengtestraße – Wetmarstraße
Anlage A 7 h:	Durchgangsverkehrsanteile 7:00 bis 11:00 Uhr
Anlage A 7 i:	Durchgangsverkehrsanteile 15:00 bis 19:00 Uhr
Anlage A 8:	Öffentliche Parkstände
Anlage A 9 a:	Querungshilfen für Fußgänger im Hauptstraßennetz - Coesfeld
Anlage A 9 b:	Querungshilfen für Fußgänger im Hauptstraßennetz - Lette



Anlage A 10 a:	Fußgänger und Radfahrer – Coesfeld
Anlage A 10 b:	Fußgänger und Radfahrer – Lette
Anlage A 11 a:	Bestehendes Radverkehrsnetz – Coesfeld
Anlage A 11 b:	Bestehendes Radverkehrsnetz – Lette
Anlage A 12 a:	ÖPNV-Linien – Coesfeld
Anlage A 12 b:	ÖPNV-Linien – Lette
Anlage A 13:	Mängelkarte motorisierter Individualverkehr – Coesfeld
Anlage A 14:	Mängelkarte Fußgänger und Radfahrer - Coesfeld
Anlage A 15:	Mängelkarte ÖPNV – Coesfeld
Anlage A 16:	Mängelkarte des bestehenden Verkehrsnetzes – Lette
Anlage A 17:	Mängelkarte ÖPNV – Lette

