

Stadt Coesfeld
Regionale 2016 – Projekt UrbaneBERKEL
Projektbeschreibung Umgestaltung
Bernhard-von-Galen-Straße/ Münsterstr.
Stand 19.04.2017



Stadt Coesfeld | UrbaneBERKEL | Projektbeschreibung Umgestaltung Bernhard-von-Galen-Straße/ Münsterstr.

07-04-2017

Stadt Coesfeld
UrbaneBERKEL

Auftraggeber

Stadt Coesfeld
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr
Markt 8
48653 Coesfeld

Stand 07.04.2017

Auftragnehmer

SWUP GmbH
Babelsberger Straße 40 | 41
10715 Berlin
Telefon 030 | 39 73 84-0
Telefax 030 | 39 73 84-99
swup.berlin@swup.de
www.swup.de

Bearbeitung:

SWUP Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Mediation:

Dipl.-Ing. Matthias Franke
Dipl.-Ing. Karl Wefers
Dipl.-Ing. Martin Seebauer, M.A.
Dipl.-Ing. Christian Obermüller
B. Sc. Tristan Hoppe
M. Eng. Caroline Rechtsteiner

Planungsbüro Hahm GmbH:

Dipl.-Ing. Thomas Rakel
M. Sc. Linda Heuer

Stadt Coesfeld, Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr:

Larissa Bomkamp
Holger Ludorf

switch.on energy + engineering gmbh:

Rainer Wennemar





1. Einleitung

Die ‚UrbaneBERKEL‘ als Projekt der Regionale 2016 stellt für die Stadt Coesfeld eine Aufgabe mit gesamtstädtischer Bedeutung dar. Dabei steht der Fokus der Betrachtung nicht allein auf der Umgestaltung und Aufwertung der innerstädtischen Berkel selbst, sondern im besonderen Maße auf der künftigen Innenstadtentwicklung von Coesfeld.

Die ‚UrbaneBERKEL‘ durchfließt die Innenstadt von Nordost nach Südwest. Das Projekt ist in fünf Teilbereiche gegliedert:

- Teilbereich 5: Wiemannweg
- Teilbereich 4: Bernhard-von-Galen-Straße
- Teilbereich 3: Schlosspark
- Teilbereich 2: Berkelgasse
- Teilbereich 1: Davidstraße

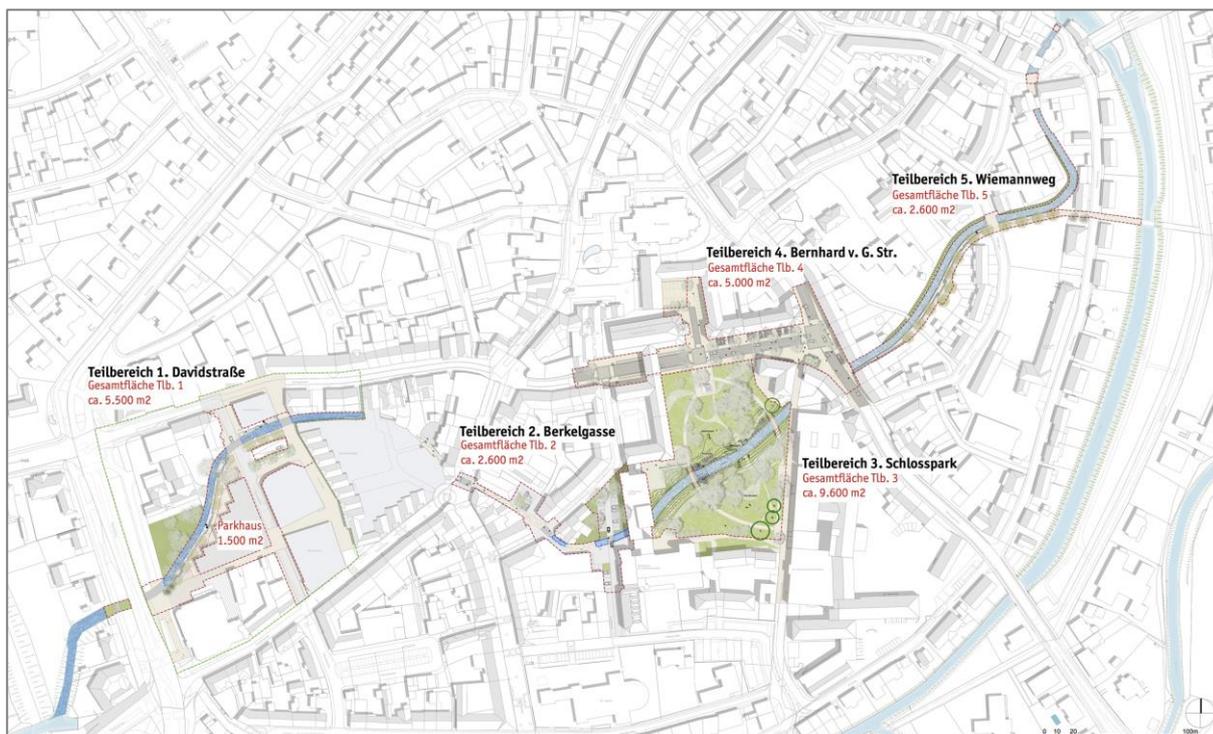


Abb. 1 Teilbereiche im Stadtgebiet (Entwurf Stand Dezember 2015)

Folgende Prinzipien werden mit dem Gesamtkonzept zum Projekt verfolgt:

1. Prinzip Schaffung durchgängiger Verbindungen
2. Prinzip Betonung der Brücken
3. Prinzip Aufwertung angrenzender Stadträume
4. Prinzip Staffelung von Ebenen
5. Prinzip Zugang zum Wasser
6. Prinzip Gestaltung der Flusssohle



Für den Teilbereich 4 Bernhard-von-Galen-Straße gelten insbesondere die ersten drei Prinzipien. Die Schaffung von durchgängigen Verbindungen entlang der Berkel ist nicht nur für die Coesfelder Radfahrer und Fußgänger, sondern auch für die Radtouristen von Bedeutung. Die Radtouristen werden in die Innenstadt geleitet (Abb. 2). Dass Coesfeld allerdings einen Fluss in der Altstadt hat und nicht nur von einem Fluss umgeben ist, wird dabei nicht erfahrbar. Auch hier ist eine Attraktivitätssteigerung anzustreben und möglich. Die Attraktivitätssteigerung als touristisches Ziel bedeutet auch gleichzeitig eine Aufwertung der Innenstadt als Wohnstandort. Qualifizierte Arbeitskräfte für Arbeitsplätze in der Stadt zu halten, erfordert entsprechende Aufwertungsmaßnahmen in der Innenstadt. Hierzu gehören die Schaffung von Grün- und Freiflächen, durchgängige und attraktive Wegeverbindungen.

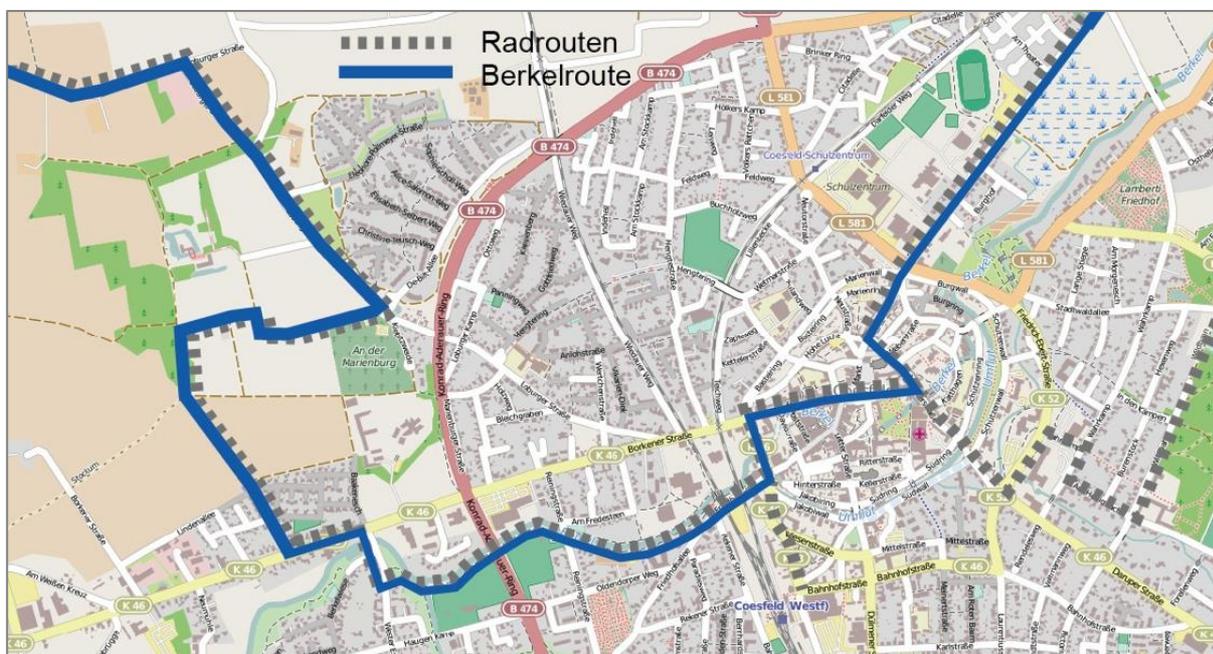


Abb. 2 Radwegeanbindung mit überregionaler Bedeutung

Durch die neue Berkelpromenade im Bereich Davidstraße und Wiemannweg entsteht eine attraktive innerstädtische Fuß- und Radwegeverbindung. Die Süringstraße und die Bernhard-von-Galen-Straße sind hierbei wichtiger Bestandteil und verbinden die beiden Abschnitte. Hierdurch entsteht für Fußgänger und Radfahrer eine neue innerstädtische West-Ost-Verbindung (s. Abb. 3, durchgezogene blaue Linie), die u.a. das Stadtzentrum mit dem Erholungsgebiet Coesfelder Berg verbindet. Radfahrer können durch die neue Verbindung den für Radfahrer nicht freigegebenen Teil der Fußgängerzone umfahren.

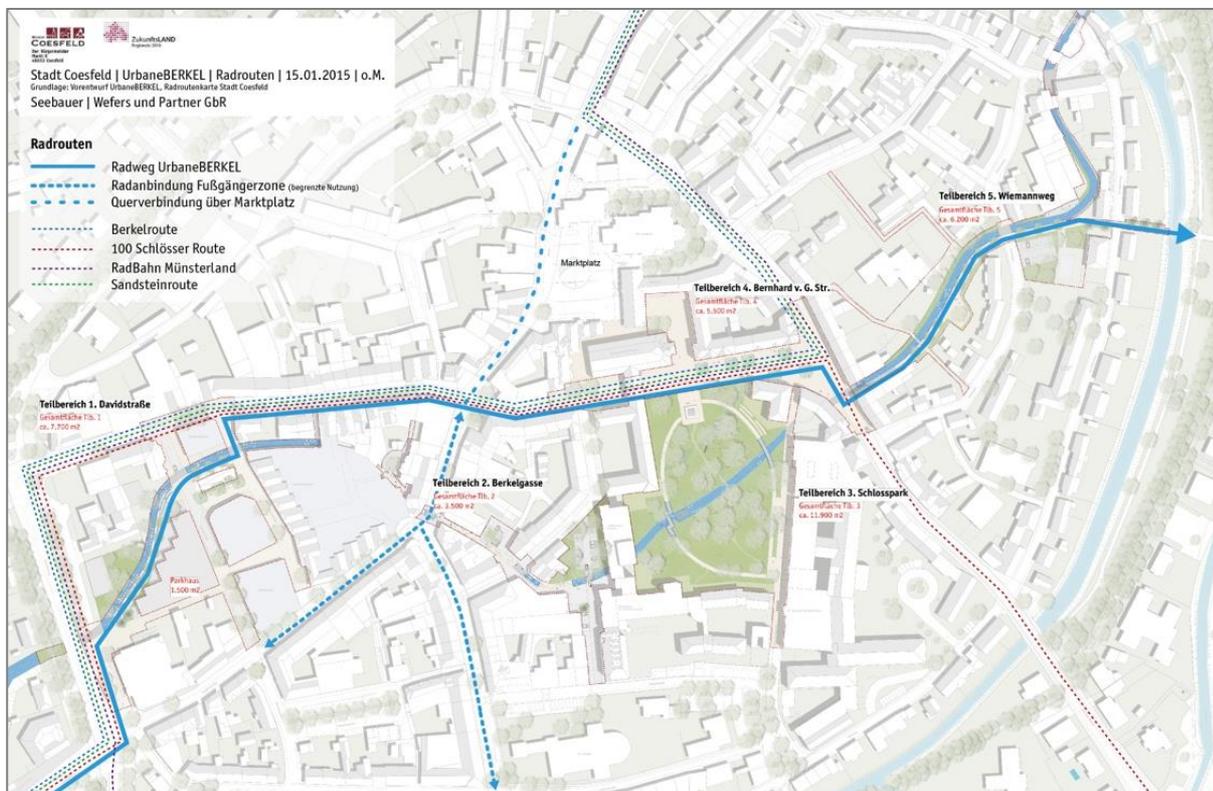


Abb. 3 Radwegeeinbindung und Verflechtung der Teilbereiche in der Innenstadt – Nachreichung Januar 2015

Die Arbeitsstände wurden in ständigem Austausch mit den beteiligten Akteuren und Anliegern abgestimmt und Ergebnisse in den laufenden Planungsprozess eingearbeitet.

Gespräche fanden dazu mit verschiedenen Vertretern bzw. Institutionen, wie Anliegern, Kreispolizei, Straßenverkehrsbehörde und KICS (Kreis Interessenvertretung Coesfeld Selbsthilfe für Menschen mit Behinderungen) sowie den angesiedelten Gastronomen, statt.

2. Projektbeschreibung Teilbereich 4 Bernhard-von-Galen-Straße

Die Umgestaltung der Bernhard-von-Galen-Straße, deren Bau nach 1945 erst durch die Verlegung der Berkel möglich war, ist im Zusammenhang mit dem Abschnitt Wiemannweg, dem Marktplatz und dem Schlosspark zu sehen. Sie folgt dem Gedanken, die Evangelische Kirche wieder auf einen Kirchplatz zu stellen. Die Kirche ist heute umgeben von verschiedensten Funktionsflächen. Hier gilt es, den Raum aus dem Materialkanon des Marktplatzes heraus zu gestalten und so die Kirche auf einen Platz zu stellen. Die Parkplätze direkt hinter dem Rathaus verbleiben dabei.

Die Bernhard-von-Galen-Straße und der Schlosspark werden durch den Wegfall der Mauer räumlich wieder miteinander verbunden.

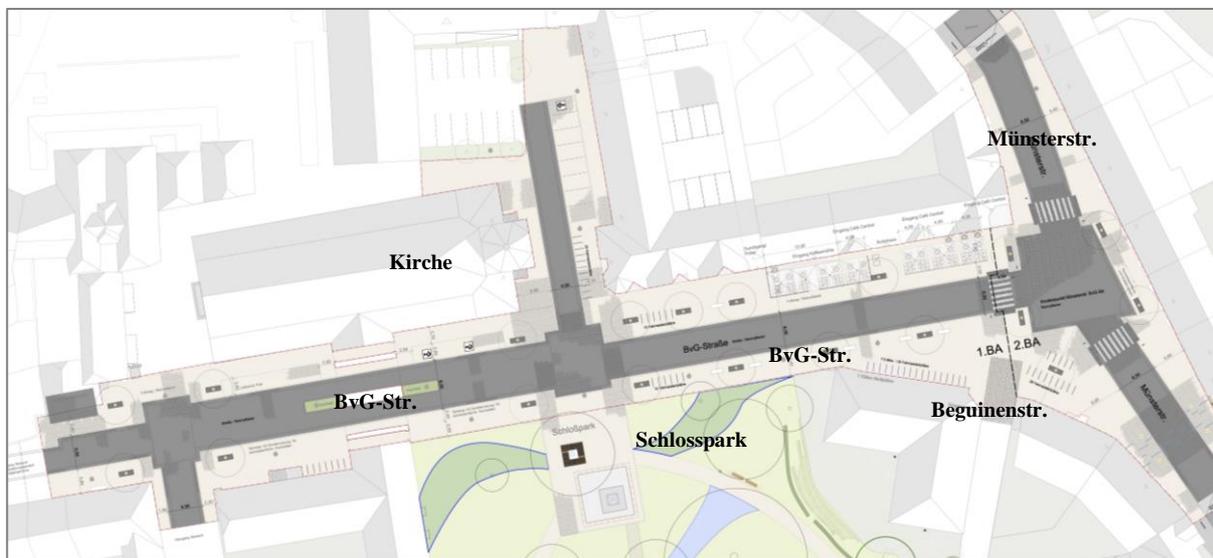


Abb. 4 Teilbereich 4: Bernhard-von-Galen-Straße (Stand 03-04-2017)

Der Abschnitt zwischen der Fußgängerzone mit der Tiefgarageneinfahrt und der Münsterstraße verbleibt als Tempo 30-Zone. Der Straßenquerschnitt wird zugunsten breiterer Fußwege verändert, der Kreuzungsbereich Bernhard-von-Galen-Straße / Münsterstraße wird deutlich zurückgebaut. Die gastronomischen Betriebe erhalten eine nutzbare Vorzone, durch die das Stadtbild belebt wird. Die Beguinenstraße, die als Fuß- und Radweg fungiert, wird zukünftig in einen Fußgängerbereich einmünden. Die Lichtsignalanlage soll entfallen und die Münsterstr. (Pumpengasse bis Schützenwall) wird als „Tempo 30 Zone“ definiert und umgebaut (s. Anlage 1).

2.1 Grundsätzliche verkehrliche Einordnung

Das Regionale-Projekt UrbaneBERKEL ist eingebunden in den Kontext eines vom Verkehrsministerium des Landes NRW geforderten kompletten Paradigmenwechsel bei der Verkehrsinfrastrukturplanung (siehe unten: Auszug aus der Broschüre „STÄDTE IN BEWEGUNG - Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur“, AGFS 2015).

In die Planungen für die ‚UrbaneBERKEL‘ werden die angrenzenden Stadträume einbezogen und deutlich aufgewertet. Das gilt in besonderem Maße für den Zusammenhang Schlosspark, Bernhard-von-Galen-Straße und Marktplatz. Der Schlosspark lädt nach seiner Umgestaltung zu einem Park für Alle zum Bewegen, zu körperlicher Aktivität, zum Spielen und zum Verweilen ein.

Die Bernhard-von-Galen-Straße bildet die Verbindung zwischen dem dann hochattraktiven Schlosspark und dem bereits heute vielfältig genutzten Marktplatz. Durch die weiche Separation zwischen Gehweg und Fahrbahn (Bordstein mit einem Auftritt von 1 cm) wird die trennende Wirkung der bereits heute als Tempo 30-Zone ausgewiesenen Straße deutlich reduziert. Der Straßenquerschnitt wird zugunsten breiterer Fußwege verändert. Der ruhende Verkehr wird im Wesentlichen verdrängt, der Radverkehr in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn integriert. Dazu wird der heute nicht benutzungspflichtige Radweg aufgehoben. In der Folge entstehen attraktive, multifunktionale Nebenanlagen, die nicht nur der komfortablen Mobilität, sondern auch als Raum zum Verweilen und für die Kommunikation dienen. Außerdem



können der Gastronomie großzügige Außenflächen zur Verfügung gestellt werden, die einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Stadtraumes leisten.

Darüber hinaus ist die Bernhard-von-Galen-Straße ein wichtiger Baustein für eine Wegeverbindung entlang der Berkel. Diese wird in Zukunft nicht nur im innerstädtischen Rad- und Fußgängerverkehr sehr stark genutzt, sondern wird auch zu einem Teilstück des überregionalen Berkelradweges zwischen Billerbeek und Zutphen. Aufgrund der Entwicklung der Innenstadt ist die Schaffung einer komplett durchgängigen Wegeverbindung entlang der Berkel nicht möglich. Die Stellen, an denen zusätzliche Wege realisierbar sind, wurden daher umso mehr herausgearbeitet. Im Einzelnen sind dies der Bereich rund um die Davidstraße mit der zukünftigen neuen Berkelpromenade im Westen und der bestehende Wiemannweg im Osten der Innenstadt. Die Verbindung zwischen diesen „Promenaden“-Teilstücken an zwei wichtigen Innenstadteingängen mit analoger Gestaltung erfolgt über die Süringstraße, die bereits heute als für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone ein attraktives Angebot für Fußgänger und Radfahrer darstellt, und der Bernhard-von-Galen-Straße, die durch die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen den Anforderungen an einen modernen, die Nahmobilität fördernden Straßenraum gerecht wird. Mit den Berkelpromenaden entstehen für die Radfahrer flussbegleitende Wegeabschnitte, deren Fehlen von Radtouristen am übrigen Berkelradweg zum Teil kritisiert wird.

Dem Leitbild einer bewegungsaktivierenden, die Nahmobilität fördernden Verkehrsinfrastruktur folgt auch die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches der Bernhard-von-Galen-Straße mit der Münsterstraße. Der Kreuzungsbereich wird deutlich zugunsten breiterer Gehwege zurückgebaut. Nur durch den Rückbau des Kreuzungsbereiches, den Abbau der Lichtsignalanlage in Verbindung mit der Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung und eine weiche Separation von Fahrbahn und Gehweg, die auch hier durch einen Bordstein mit einem Auftritt von 1 cm realisiert wird, kann die trennende Wirkung der Münsterstraße deutlich reduziert werden. Dies führt zu einem deutlichen Gewinn an Komfort insbesondere für Fußgänger, die die Münsterstraße oder die Bernhard-von-Galen-Straße queren wollen. Die Umgestaltung in ihrer Gesamtheit zielt darauf ab, die gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern zu stärken und so das Geschwindigkeitsniveau weiter zu senken. So wird sichergestellt, dass der Abbau der Lichtsignalanlage nicht zu einem Verlust an Sicherheit führt. Unterstützt werden soll dieser Aspekt durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen im Kreuzungsbereich. Nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sind Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich. Nach dem Wortlaut der Straßenverkehrsordnung sind sie in Tempo 30-Zonen aber grundsätzlich möglich. Zumindest für die südliche Querungsstelle werden die Richtwerte der R-FGÜ für den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen eingehalten. Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser empfiehlt daher die Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich der heutigen signalisierten Furten, um den Fußgängern nach Abbau der Lichtsignalanlage weiterhin eine komfortable Querungsmöglichkeit anzubieten. Dies erfolgte auch unter der Maßgabe, dass auf der Verbindung Bernhard-von-Galen-Straße/Wiemannweg eine wichtige Schulwegeverbindung liegt. Durch die Umgestaltung insgesamt kann so auch ein reibungsloser Übergang zum Wiemannweg als Fortführung der Berkelpromenade sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer gewährleistet werden.

Voraussetzung für diese Maßnahmen, insbesondere für die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung und damit für den Abbau der Lichtsignalanlage, ist die Einbindung der Münsterstraße in die ansonsten in der Coesfelder Innenstadt geltende Tempo 30-Zone. Den Auftakt in die Tempo 30-Zone bildet die Fahrbahneinengung in Höhe des Schützenwalls. Durch die Fahrbahneinengung ergibt sich bereits eine Torwirkung, diese soll mit einigen kleineren Umgestaltungsmaßnahmen noch verstärkt werden. Die Tempo



30-Zone endet an der Kreuzung mit der Pumpengasse und der Großen Viehstraße. Hier soll die Torwirkung bei der Einfahrt in die Tempo 30-Zone durch die Vergrößerung der vorhandenen Dreiecksinsel umgesetzt werden (s. Anlage 3).

In Folge der Einführung der Tempo 30-Zone werden die heutigen, nicht benutzungspflichtigen Radwege entlang der Münsterstraße (östlich der Bernhard-von-Galen-Straße) aufgehoben. Durch die Aufhebung der Radwege kann dem Fußgänger im gesamten Bereich erstmalig ein ausreichend breiter, den Richtlinien entsprechender Gehweg (Breite ca. 2,75 m) zur Verfügung gestellt werden. Der Radverkehr wird somit aus den Nebenanlagen herausgenommen und in den fließenden Verkehr integriert. Dadurch werden Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, bedingt durch die heute zu schmalen Verkehrsflächen, ausgeschlossen. Entsprechendes gilt für Konflikte mit Radfahrern im Bereich des Gastronomiebetriebes und der Bäckerei auf Höhe der Bernhard-von-Galen-Straße. Der Radfahrer wird südlich des Schützenwalls gesichert auf die Fahrbahn geleitet. Dass eine Integration des Radverkehrs in den fließenden Verkehr ohne Beeinträchtigungen der Sicherheit möglich ist, zeigt der Bereich nördlich der Bernhard-von-Galen-Straße, wo der Radfahrer bereits heute im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt und sich keine Unfallschwerpunkte zeigen.

Mit der Frage, ob die Münsterstraße aus dem Netz der Vorfahrtstraßen (Vorbehaltsnetz) herausgenommen und in die ansonsten in der Coesfelder Innenstadt geltende Tempo 30-Zone integriert werden kann, hat sich ausführlich die Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser im Auftrag der Stadt Coesfeld beschäftigt. Die Untersuchung liegt der Bezirksregierung bereits vor. Im Ergebnis empfiehlt die Ingenieurgesellschaft, die Münsterstraße aus dem Vorbehaltsnetz zu nehmen und in eine Tempo 30-Zone zu integrieren, da mit dieser Maßnahme die Erreichung der beiden Ziele

- Erleichterung der Querung für Fußgänger und
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Verkehrsring

unterstützt werden kann.

Konkretisiert wird dies durch die Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros Hahm, in der nachgewiesen wird, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs bereits heute in einem für eine Tempo 30-Zone verträglichen Bereich bleibt.

In der Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros Hahm wurde für die Münsterstraße unmittelbar nördlich der Friedrich-Ebert-Straße eine Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 700 Kfz/h ermittelt. Die Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser weist für den inneren Bereich der Münsterstraße rund um die Bernhard-von-Galen-Straße eine Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde von ca. 600 Kfz/h nach. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h liegt die Münsterstraße für beide Abschnitte damit im Belastungsbereich I zur Vorauswahl der Radverkehrsführung entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Die empfohlene Führungsform für den Radverkehr ist hier der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Wie oben beschrieben wird diese Empfehlung dadurch unterstrichen, dass das Radfahren im Mischverkehr im Bereich nördlich der Bernhard-von-Galen-Straße bereits heute reibungslos funktioniert.

Zusammenfassung:

→ Für die Sicherstellung eines leistungsfähigen, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) ist die Münsterstraße nicht erforderlich. Um dies sicherstellen zu können, wurde die Friedrich-Ebert-Straße als „Umgehungsstraße“ gebaut.





- Durch die Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros Hahm wurde nachgewiesen, dass der Durchgangsverkehr in der Münsterstraße von geringer Bedeutung ist, so dass nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht kommt.
- In der Folge kann die Münsterstraße grundsätzlich aus dem Netz der Vorfahrtstraßen herausgenommen und in die ansonsten in der Coesfelder Innenstadt geltende Tempo 30-Zone integriert werden.
- Bei der festgestellten Verkehrsbelastung ist der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn die empfohlene und somit sichere Führungsform für den Radverkehr. Die Aufhebung der heute nicht benutzungspflichtigen Radwege entlang der Münsterstraße und der Bernhard-von-Galen-Straße reduziert Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern und bietet die Möglichkeit, den Fußgängern erstmalig einen ausreichend breiten, den Richtlinien entsprechenden Gehweg zur Verfügung zu stellen.
- Die Umgestaltung der Bernhard-von-Galen-Straße und der Rückbau der Kreuzung mit der Münsterstraße ist wesentliche Voraussetzung für die Schaffung einer durchgängigen, attraktiven, komfortablen und sicheren Wegeverbindung entlang der Berkel.
- Durch das Regionale-Projekt UrbaneBERKEL wird eine Infrastruktur geschaffen, wie sie vom Ministerium und der AGFS zur Transformation von Städten und Gemeinden zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ gefordert wird:

Auszug aus der Broschüre

„STÄDTE IN BEWEGUNG - Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur“, AGFS 2015

Um angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen die richtigen Weichen zu stellen, kommt es in städtebaulicher und verkehrsplanerischer Hinsicht darauf an, ein neues Leitbild zu etablieren. Ein Leitbild, das nicht nur funktionale Erwartungen mit einbezieht, sondern darüber hinaus auch am „Maßstab Mensch“ ausgerichtet ist.

Kerngedanke dieses Leitbilds ist es, Städte und Gemeinden zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ zu transformieren, die aktiv zum Bewegen einladen und in denen körperliche Aktivität ungehindert, sicher und mit Spaß stattfinden kann. Die Zunahme des Rad- und Fußverkehrs, egal ob mit Tretroller oder Longboard, das „Bespähen“ von Wiesen und das Sporttreiben in Parks wird hier nicht als Problem, sondern als wünschenswerter Effekt gesehen, für den eine geeignete und motivierende Infrastruktur entwickelt und bereitgestellt wird.

(Das von der AGFS entworfene Zukunftsbild) „Nahmobilität 2.0“ konkretisiert erste Antworten mit dem erklärten Ziel, die bestehende klassische, primär auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur unserer Städte und Gemeinden in eine andere, urbane und am „Maßstab Mensch“ orientierte Gestaltung zu überführen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist nicht nur ein Umdenken nötig, sondern ein kompletter Paradigmenwechsel bei der Verkehrsinfrastrukturplanung erforderlich. Wir brauchen eine Infrastruktur, die eben nicht so gut wie monofunktional ist, sondern vielfältige Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalts- und Lebensqualität, Gesundheit, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit verwirklicht und für einen Ausgleich sorgt. Eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre spezifische Ausgestaltung und Dimensionierung hinaus vielfältige urbane



Nutzungen zulässt und zugleich wirksame Anreize für eine nachhaltige und gesundheitsförderliche Nahmobilität und Freizeitgestaltung bietet.

Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine Transformation der bestehenden öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume. Ziel ist die Realisierung von lebendigen, „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen, gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können, aber insbesondere adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bieten. Eine „gesunde Stadt“, in der Nahmobilität „Basismobilität“ ist, also ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad abgewickelt und Freizeit im Sinne von Bewegung, Spiel und Sport gestaltet wird. Die Zielmarke der AGFS ist, dass 60 Prozent der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das Potenzial hierfür ist in jedem Fall gegeben.

2.2 Münsterstraße 30-Zone

Die Münsterstraße wird in die ansonsten in der Coesfelder Innenstadt geltende Tempo 30-Zone integriert. Den Auftakt in die Tempo 30-Zone bildet die bereits vorhandene Fahrbahneinengung in Höhe des Schützenwalls. Durch die Fahrbahneinengung ergibt sich bereits eine Torwirkung, diese soll mit einigen kleineren Umgestaltungsmaßnahmen noch verstärkt werden. Die Tempo 30-Zone endet an der Kreuzung mit der Pumpengasse und der Großen Viehstraße. Hier soll die Torwirkung bei der Einfahrt in die Tempo 30-Zone durch die Vergrößerung der vorhandenen Dreiecksinsel umgesetzt werden.

In Folge der Einführung der Tempo 30-Zone werden die heutigen, nicht benutzungspflichtigen Radwege entlang der Münsterstraße (östlich der Bernhard-von-Galen-Straße) aufgehoben. Radfahrer aus Richtung Daruper Straße, die bereits dort auf einem Schutzstreifen geführt werden, werden durch einen Schutzstreifen nördlich der Friedrich-Ebert-Straße aufgefangen. Radfahrer, die die Furt über die Dreiecks- und die Mittelinsel nutzen, werden mit Hilfe eines Schutzstreifens und einer Mittelinsel gesichert auf die Fahrbahn geführt. Der vorhandene Schutzstreifen zwischen Schützenwall und Mittelinsel wird entfernt. Im Einmündungsbereich Katthagen und in den Kreuzungsbereichen Schützenring und Schützenwall wird das rote Radwegpflaster gegen graues Gehwegpflaster getauscht, um die Aufhebung der Radwege zu verdeutlichen. In der Einführungsphase wird dies durch das Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ unterstützt.

In den Kreuzungen der Münsterstraße mit dem Schützenring/Südring, dem Katthagen, der Bernhard-von-Galen-Straße, der Walkenbrückenstraße und der Weberstraße gilt nach Einführung der Tempo 30-Zone die Rechts-vor-Links-Regelung. Diese ist der Regelfall in Tempo 30-Zonen. Die Rechts-vor-Links-Regelung wird durch farbige Flächen in den Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen verdeutlicht. In der Einmündung der Bernhard-von-Galen-Straße erfolgt ein kompletter Umbau. Auf der Fahrbahn der Münsterstraße markierte 30er-Piktogramme erinnern den Verkehrsteilnehmer daran, dass er sich in einer Tempo 30-Zone befindet. Die Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit wird durch zwei Geschwindigkeitsanzeigedisplays unterstützt.



Abb. 5 Gesamtplan Umbau Münsterstraße/BvG-Str. – nördlicher Abschnitt

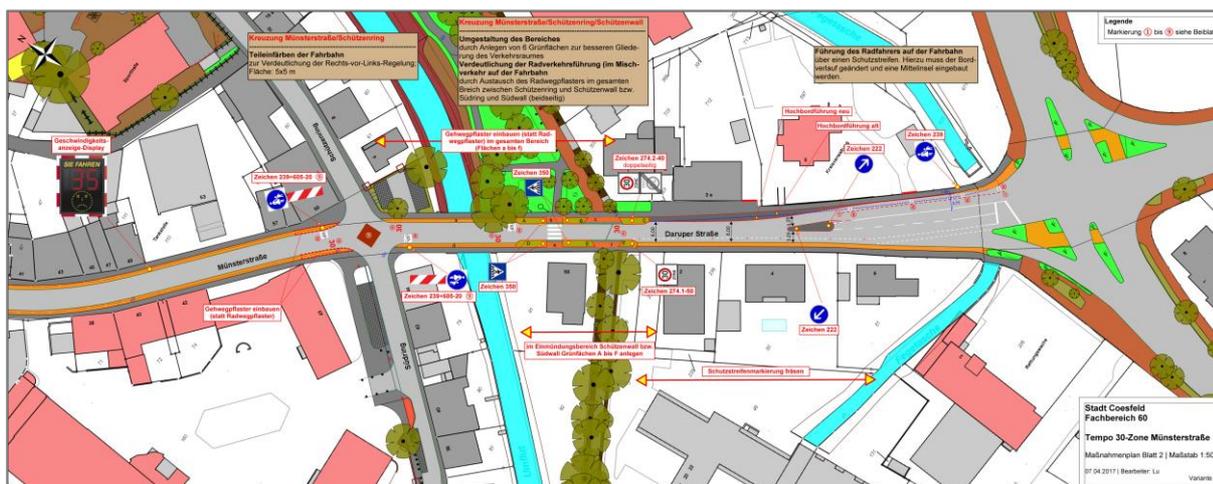


Abb. 6 Gesamtplan Umbau Münsterstraße/BvG-Str. – südlicher Abschnitt

3. Beschreibung der Gestaltungsprinzipien

Bitte hierzu folgende Pläne berücksichtigen (als Anlage angefügt):

- Anlage 1 Lageplan Gestaltplan 5.001 vom 03.04.2017
- Anlage 2 Verkehrsanlagenplanung Ausbauquerschnitte vom 21.03.2017
- Anlage 3 Übersichtspläne Tempo 30-Zone Münsterstr. vom 08.03.2017, Nord- und Südabschnitt

3.1 Oberflächengestaltung Straße/Gehweg

Der Straßenraum der BvG-Str. wird in Zukunft einheitlich gestaltet, mit optisch klar gegliederten Elementen: Gehweg, Straße und Verkehrsknotenpunkte. Die Oberflächen des Straßenraumes sind mit einem Betonwerkstein mit hochwertigem, Natursteinvorsatz belegt.



Gehweg und Straße werden durch unterschiedliche Belagsfarben optisch deutlich voneinander getrennt, die Straße in einem Anthrazitton und der Gehweg in einem sandsteinfarbenen Gelbton. Die Verlegerichtung sowie die Pflasterformate sind hierbei identisch. Der Gehweg wird durch einen Bordstein begrenzt (siehe Abb. 7).

Fahrbahn und Gehweg sind durch eine Entwässerungsrinne mit einem Höhenunterschied von -1 cm voneinander separiert. Die Rinne hat eine Breite von 50 cm, die Verlegerichtung ist um 90 Grad versetzt. Die Rinne dient auch als taktiles Element, hierfür sind die Rinnsteine zusätzlich mit einer verbreiterten Fuge versehen (Abb. 8).



Abb. 7 Kreuzung BvG-Str. mit Detail

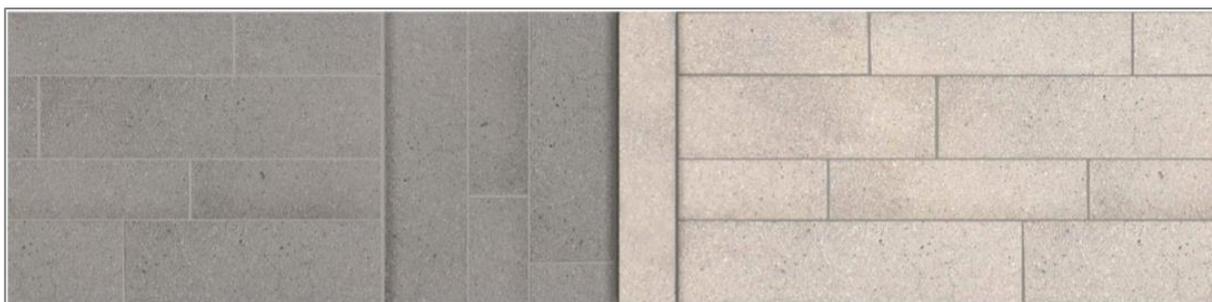


Abb. 8 Detail Oberflächenbeläge in der Abfolge Straße/Rinne/Gehweg

Übergang Schlosspark

Durch den Abbau der Zaunanlage an der Nahtstelle zum Schlosspark werden die Bernhard-von-Galen-Straße und der Schlosspark räumlich wieder zusammengeführt. Die BvG-Str. ist erst nach dem Krieg angelegt worden, ehemals gehörte dieser Raum zum Schlosspark.

Die Materialität des Gehweges wird hier in den Schlosspark geführt und in die Eingangssituation und den Wegausbau übernommen (Abb. 9).

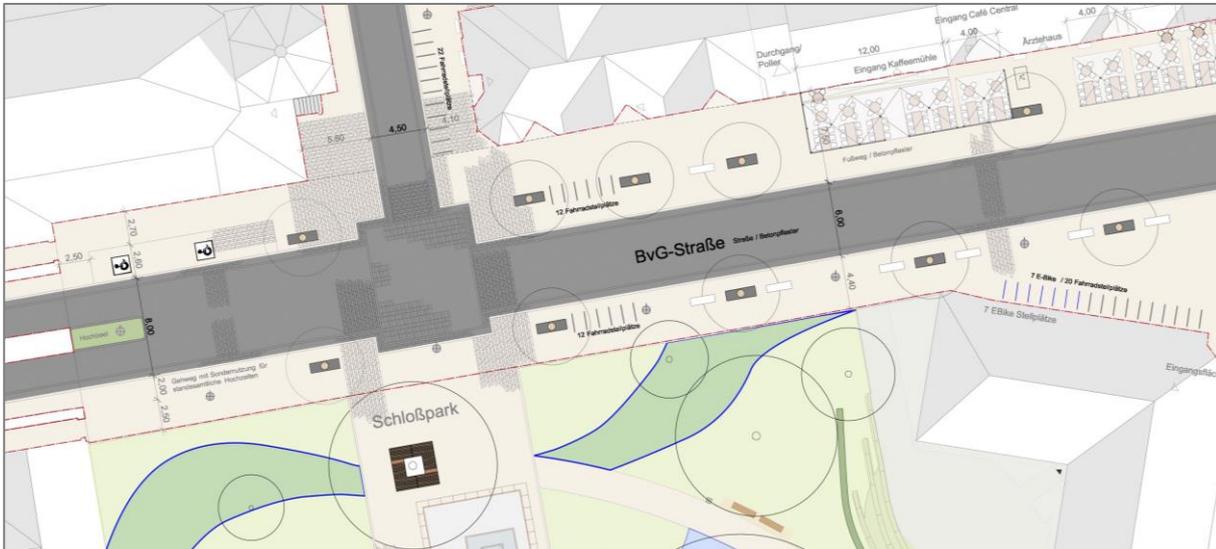


Abb. 9 Anbindung BvG-Str. – Schlosspark

Gastronomie

Für die Nutzung des nördlichen Gehwegbereiches empfahl der GBR in seiner Sitzung am 09.03.2015 die Darstellung einer grundsätzlichen Möblierungsmöglichkeit. Künftig soll der Gastronomie jeweils der Freisitzbereich direkt zugeordnet werden. Zur Konfliktminimierung wird der Gastronomiebereich an der der Fahrbahn abgewandten Seite des Seitenraums angeordnet. Der Gehweg wird entlang der Fahrbahn geführt. Die direkten Anbindungen zum Gebäude, wie Durchfahrten und Eingang zum Ärztehaus, werden von gastronomischer Nutzung freigehalten. Durch die Neuordnung der verkehrlichen Zonierung wird der Blick auf die Schlossfassade unmittelbarer und eindrucksvoller, der Stadteingang zur Fußgängerzone erlebbarer (Abb. 10).



Abb. 10 Gastronomiekonzept Bernhard-von-Galen-Straße März 2017



In enger Abstimmung mit den Gastronomen der BvG-Str. wurde eine Lösung für einen optisch ansprechenden Wind- und Wetterschutz als Seitenwand sowie eine Schirmlösung erarbeitet.

Ausstattungskonzept

Der Straßenraum der Bernhard-von-Galen-Straße erhält die gleichen Ausstattungselemente, wie sie auch in den übrigen Teilbereichen der UrbanenBERKEL geplant sind. Hockerbänke werden in regelmäßigen Abständen in der BvG-Str. aufgestellt, im Wesentlichen an der dem Schlosspark zugewandten Seite. Die Zahl der Fahrradparker wird an allen bestehenden Stellplätzen deutlich erhöht und ergänzt um 7 Elektrobike Stellplätze sowie eine neue Abstellanlage im Bereich des Schlossparks und im Kreuzungsbereich BvGStr./Münsterstr. (Abb. 10).

3.2 Kreuzungen Bernhard-von-Galen-Straße / Münsterstr.

Die drei Knotenpunkte in der BvG-Str. erhalten einen dritten Pflastertyp, mit derselben Belagsfarbe wie die Straße, jedoch mit deutlich großformatigeren Steinen. Platzfläche und Gehweg sind ebenfalls durch die Entwässerungsrinne mit einem Höhenunterschied von -1 cm voneinander separiert.

Wie beschrieben werden die Knotenpunkte in der BvG-Str. optisch von Fahrbahn abgegrenzt. Die deutliche Aufweitung der Fahrbahn auf bis zu 19 m in der Münsterstr. hebt die Platzsituation zusätzlich hervor. Diese Elemente stellen einen wahrnehmbaren Situationswechsel im Straßenraum für die Verkehrsteilnehmer dar.

Der Kreuzungspunkt Münsterstr. ist zusätzlich mit Fußgängerüberwegen ausgestattet. Diese liegen in den drei Einmündungsbereichen und erhalten als Besonderheit einen Betonwerkstein mit einer retroreflektierenden Oberfläche als Kontraststreifen (Abb. 11).

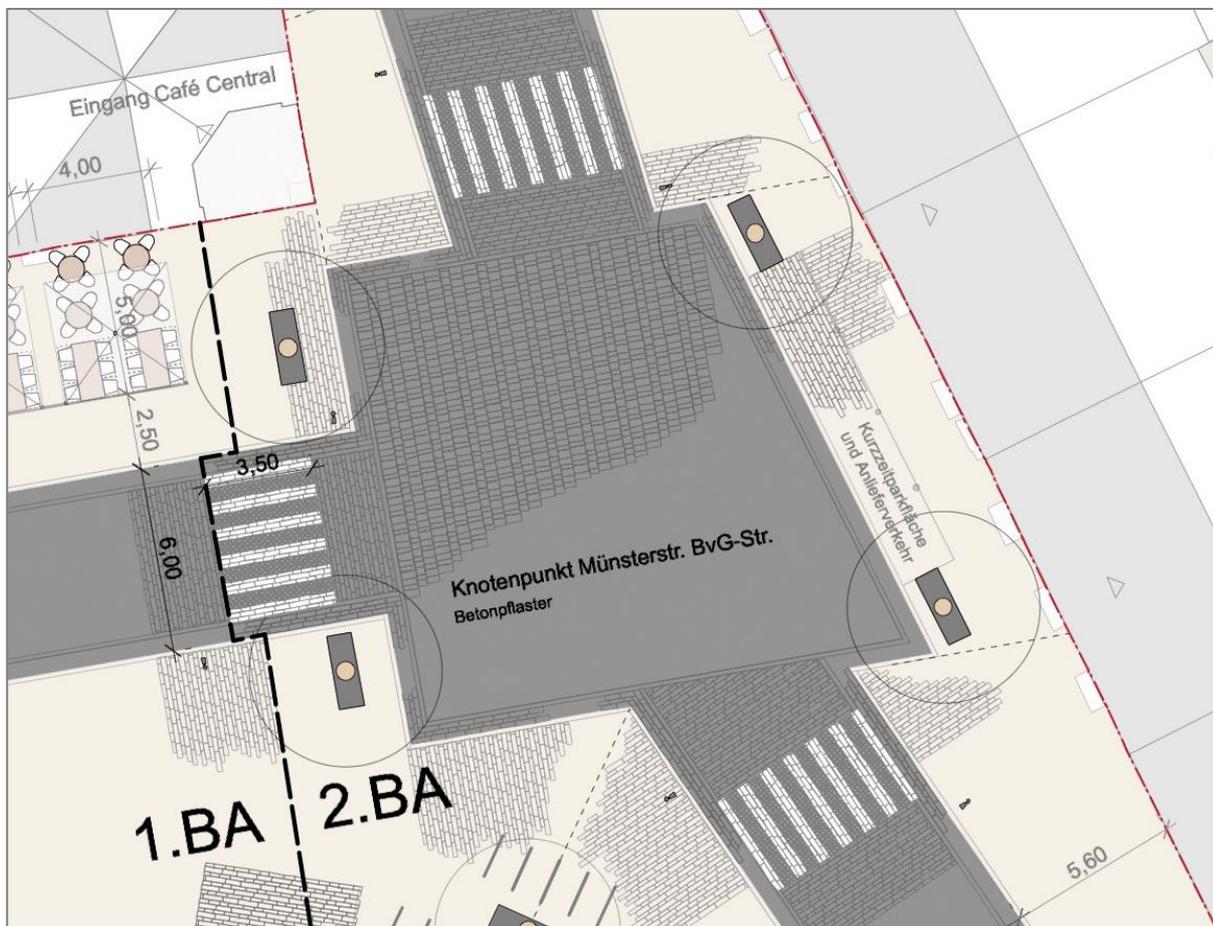


Abb. 11 Kreuzungspunkt BvG-Str./Münsterstr.

Anbindung Wiemannweg

Die Verbindung mit dem Abschnitt Wiemannweg wird durch die Inszenierung der Berkelbrücke im Verlauf der Münsterstraße klar ablesbar gestaltet. Die Brückensituation mit der unter der Straße verlaufenden Berkel wird durch ein Inlay aus blauem Pflaster und 4 Leuchtstelen hervorgehoben. Der Wiemannweg und der Gehweg BvG-Str. werden optisch klar voneinander abgegrenzt (Abb. 12).



Stadt Coesfeld | UrbaneBERKEL | Projektbeschreibung Umgestaltung Bernhard-von-Galen-Straße/ Münsterstr.

07-04-2017

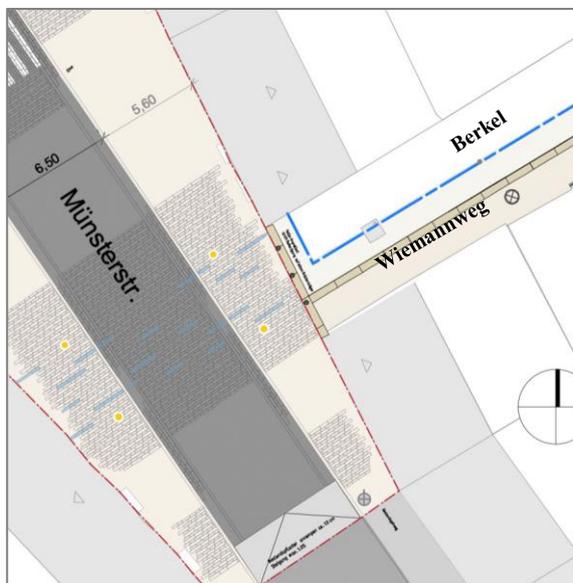


Abb. 12 Teilbereich 4/5: Einmündung Münsterstraße

3.3 Baumbestand

Der geschädigte Baumbestand wird durch Baumneupflanzungen mit Alleecharakter ersetzt.

Das Gutachten des Sachverständigen beschreibt die Bäume in der BvG-Str.:

„Die Linden in der Bernhard-von-Galen-Straße sind aufgrund der schlechten Untergrundbedingungen langfristig leider nicht zu halten.“ Zitat Hans-Herrmann Stoeteler 20-09-2014.



Abb. 13 – im Februar 2017 erfolgte Fällungen im Rahmen Umbau 1. BA BvG-Str. (in rot). Fällungen für den 2. BA erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt (in lila)



Stadt Coesfeld | UrbaneBERKEL | Projektbeschreibung Umgestaltung Bernhard-von-Galen-Straße/ Münsterstr.

07-04-2017

Als neu zu pflanzender Baum wurde der Feld-Ahorn *Acer campestre* 'Elsrijk' ausgewählt, aufgrund seiner Eigenschaften wie Stadtklimaverträglichkeit, Schnittverträglichkeit, mittelgroße Krone mit einem Durchmesser im Bereich 6 – 8 m. Die Bäume werden zukünftig in eine Pflanzgrube nach FLL-Richtlinie gepflanzt, in verdichtungsfähiges Substrat, das die Versiegelung und Verdichtung der Oberflächenbeläge verträgt. Ein entsprechendes Lichtraumprofil mit einem Kronenansatz von 4,5 m wurde berücksichtigt.

3.4 Beleuchtungskonzept

Für die neu zu schaffenden bzw. umzugestaltenden Freiräume an der Berkel wurden einheitliche Beleuchtungselemente ausgewählt bzw. entworfen. Der lineare Verlauf der Berkel durch die Stadt wird auch durch das Beleuchtungskonzept unterstützt. Beleuchtete Handläufe und einheitliche Mastleuchten zeichnen die Linie nach, unterbrochen jeweils von den durch besondere Lichtstelen gekennzeichneten Brücken. Für die vertiefende Bearbeitung des Beleuchtungskonzeptes wurde das Büro switch.on gebunden. Das Büro hat sich bereits mit der Erneuerung der Beleuchtung der Stadt beschäftigt. Damit ist gewährleistet, dass die Auswahl der Beleuchtung in das gesamtstädtische Konzept integrierbar bleibt.

In der BvG-Str. ist geplant, eine in Zustimmung mit dem Gestaltungsbeirat Coesfeld ausgewählte Mastleuchte aufzustellen, um den Straßenraum auszuleuchten. Die Mastleuchte erhält eine Straßenoptik mit einer Lichtpunkthöhe von 5,5 m. Gestalterisch gliedert sich die Leuchte in den Farb- und Materialkanon ein.

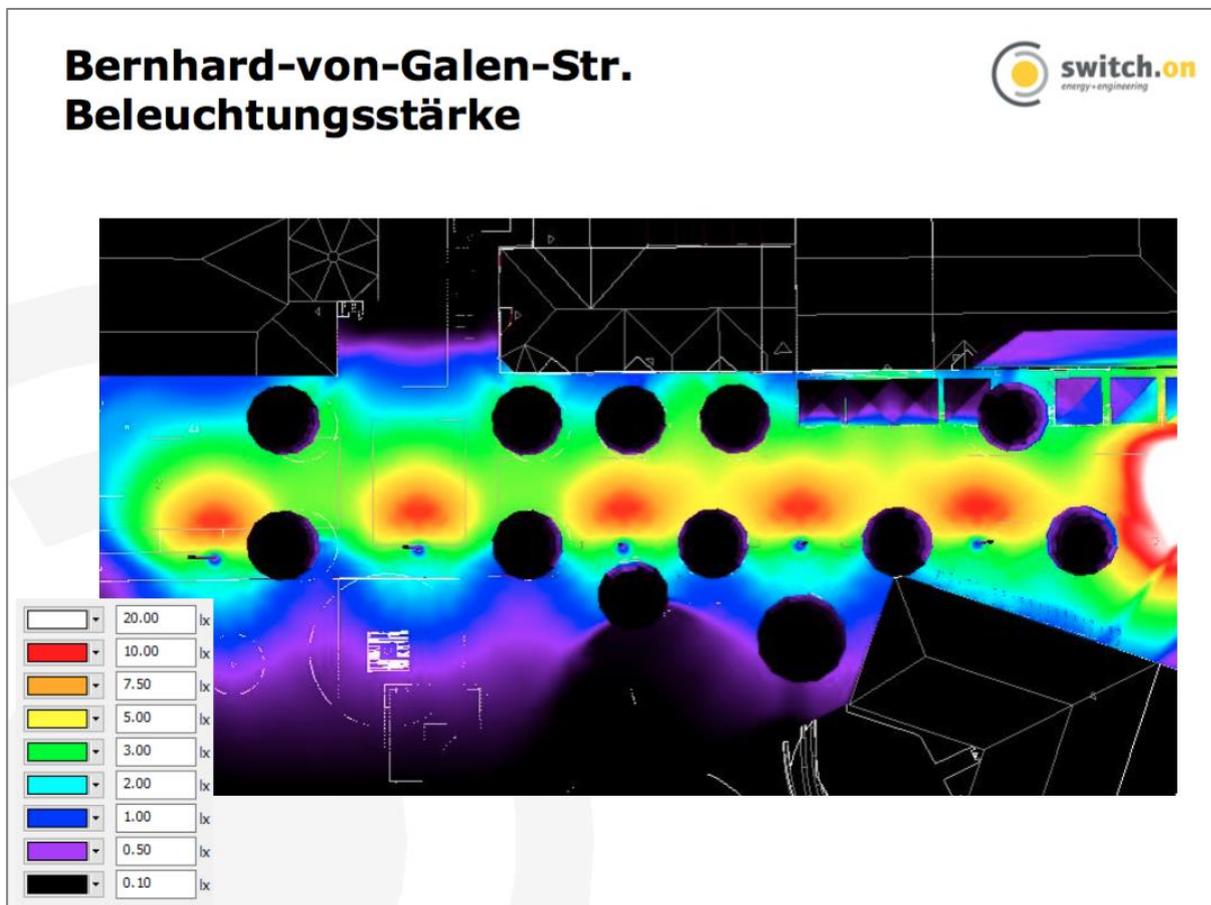


Abb. 14 Darstellung der Beleuchtungsstärke BvG-Str. – switch.on 14.12.2016

In den Bereichen der Fußgängerüberwege Knotenpunkt BvG-Str./Münsterstr. wird eine gesonderte Mastleuchte mit FGÜ-Optik aufgestellt. Die 6 FGÜ Leuchten an den drei Übergängen gewährleisten die Ausleuchtung des Straßenraumes und des Platzes (Abb. 15).

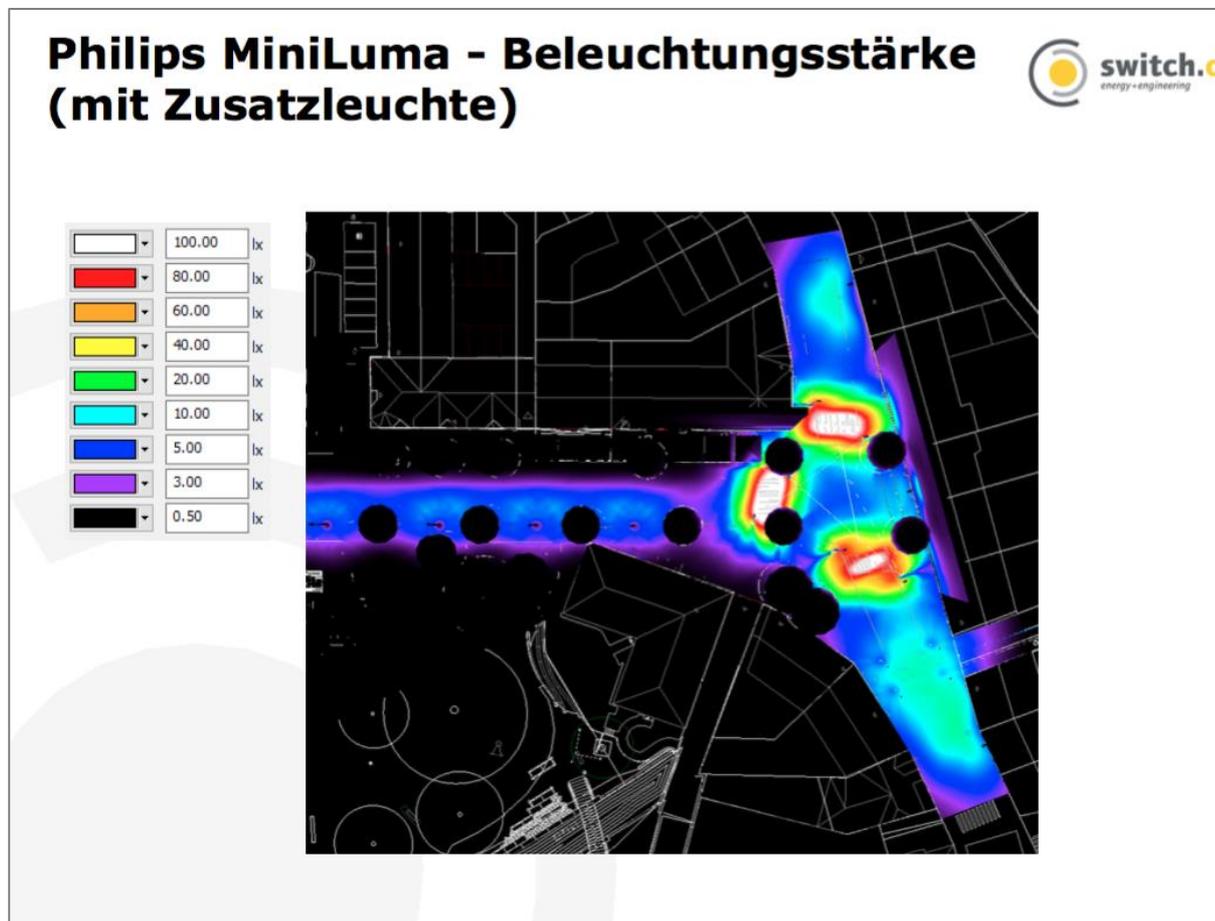


Abb. 15 Darstellung der Beleuchtungsstärke Kreuzung Münsterstr./BvG-Str. – switch.on 14.12.2016

Berlin/Coesfeld, den 07.04.2017

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Lageplan Gestaltplan 5.001 vom 03.04.2017
- Anlage 2 Verkehrsanlagenplanung Ausbauquerschnitte (A bis D) vom 21.03.2017
- Anlage 3 Übersichtspläne Tempo 30-Zone Münsterstr. vom 08.03.2017, Nord- und Südabschnitt

