

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:  
16.06.2016

Produkt:  
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs  
60.01 Stadtplanung  
60.03 Verkehrsplanung  
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	28.06.2016	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	07.07.2016	Entscheidung

## UrbaneBERKEL: Umgestaltung der Münsterstraße

### Beschlussvorschlag 1:

Die Verwaltung wird beauftragt, die mit der Bezirksregierung vereinbarten Maßnahmen insbesondere zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Münsterstraße weiter auszuarbeiten und den erforderlichen Planungsauftrag zu vergeben.

### Beschlussvorschlag 2:

Die Umsetzung des Konzepts für die leistungsfähige Verkehrsabwicklung auf dem inneren Ring rückt in der Liste der Zielvereinbarungen und Arbeitsschwerpunkte für das Produkt Verkehrsplanung im laufenden Jahr von der Priorität 9 zwischen die Maßnahmen V.5 - Coesfelder Straße in der Ortsdurchfahrt Lette: Entwurfs- und Genehmigungsplanung- und V.6.1 -Straßenausbauplanung "Am Haus Lette"- und erhält somit die Priorität 6.

### Sachverhalt:

Die Umgestaltung der Bernhard-von-Galen-Straße ist ein wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklungsmaßnahme UrbaneBERKEL. Der Abschnitt zwischen der Fußgängerzone mit der Tiefgarageneinfahrt und der Münsterstraße wird verkehrsberuhigt. Der Straßenquerschnitt wird zugunsten breiterer Fußwege verändert, der Kreuzungsbereich Bernhard-von-Galen-Straße/Münsterstraße deutlich zurückgebaut. Der gesamte umzubauende Einmündungsbereich einschließlich der Bernhard-von-Galen-Straße soll verkehrsberuhigt, der Verkehrsraum für Radfahrer und Fußgänger qualitativ aufgewertet und die Aufenthaltsqualität insgesamt gesteigert werden.

Ziel ist es, die Stadt insgesamt, aber insbesondere auch die Innenstadt zu einem hochwertigen Lebens- und Bewegungsraum zu machen, der ein Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer bietet. Grundlage ist eine "neue" Verkehrsinfrastruktur, die allein schon aufgrund ihrer einladenden Gestaltung und Raumangebote "bewegungsaktivierend" ist. Voraussetzung hierfür ist es, den Kfz-Verkehr in der Innenstadt auf das Wesentliche zu beschränken. Entsprechend des im VEP definierten verkehrlichen Leitbildes soll sich hier der Kfz-Verkehr den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern unterordnen.

Dieses Ziel steht im Einklang mit dem Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ der AGFS und findet seinen Ausfluss im Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt, in dem ein wesentliches Augenmerk auf die Aufwertung und Neugestaltung von Straßenräumen, die Optimierung von Wegeverbindungen und die Schaffung von attraktiven Begegnungszonen gelegt wird. Die Umgestaltung der Straßen in der Innenstadt ist ein zentrales Anliegen des InHK. Die Umgestaltung der Münsterstraße und der Bernhard-von Galen-Straße (und im weiteren Verlauf auch der Kleinen und Großen Viehstraße) als Erschließungsstraßen für den zentralen Innenstadtbereich ist hier ein wesentlicher Baustein. Planungsziel ist eine deutliche städtebauliche Aufwertung der Straßenräume.

Raum für eine solche städtebauliche Aufwertung schafft am ehesten die Herausnahme der gesamten Verbindung Münsterstraße/Viehstraße aus dem so genannten Vorbehaltsnetz (oder auch Hauptverkehrsstraßennetz). Dieses wurde als Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes durch den Rat definiert. Die Verbindung Münsterstraße/Viehstraße ist heute noch Bestandteil des Vorbehaltsnetzes. Dass die Voraussetzungen für die Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz grundsätzlich vorliegen, wird in einer Verkehrsuntersuchung der Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft plausibel nachgewiesen, insbesondere auch wegen der als Alternative zur Verfügung stehende Verbindung über die Friedrich-Ebert-Straße. Unabdingbare Voraussetzung für eine städtebauliche Aufwertung ist darüber hinaus der Abbau der vorhandenen Lichtsignalanlage (LSA). Mit einer LSA behält die Einmündung weiterhin ihren verkehrstechnischen Charakter, der eine städtebauliche Aufwertung unmöglich macht. Dass auch bei einem Abbau der LSA eine mindestens ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs gewährleistet werden kann, weist die Verkehrsuntersuchung nach. Wie ein solcher Abbau auch ohne Einbußen in Bezug auf die Verkehrssicherheit möglich ist, zeigt die Untersuchung ebenfalls auf.

Im Detail kommt die Verkehrsuntersuchung, in der insgesamt die Möglichkeiten einer Umgestaltung in Verbindung mit einer Verkehrsberuhigung insbesondere der Einmündung Münsterstraße/Bernhard-von-Galen-Straße analysiert wurden, zu den folgenden Ergebnissen:

- *Der Knotenpunkt Münsterstraße / Bernhard-von-Galen-Straße weist heute bezogen auf die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs keine nennenswerten Defizite auf.*
- *Die Umgestaltung des gesamten Knotenpunktfeldes im Sinne des "Shared-Space-Gedankens" ist nur eingeschränkt möglich, da die in der Fachliteratur genannten Orientierungswerte zur Anzahl der querenden Fußgänger und zum Verhältnis querender Fußgänger zum Kfz-Verkehr deutlich unterschritten werden.*
- *Es wird empfohlen, 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. Um den Fußgängern nach Abbau der Lichtsignalanlage weiterhin eine komfortable Querungsmöglichkeit anzubieten, wird die Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich der heutigen signalisierten Furten empfohlen.*
- *Bei einer Umgestaltung des Knotenpunktes kommen grundsätzlich die drei Alternativen*
  - *Vorfahrtgeregelter Einmündung mit Vorrang für die Münsterstraße*
  - *Vorfahrtgeregelter Einmündung mit Rechts vor Links*
  - *Minikreisverkehr**in Betracht. Alle drei Alternativen gewährleisten ein mit der heutigen Situation vergleichbares Verkehrssicherheitsniveau. Hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs ist die Variante "Rechts vor Links" gegenüber den anderen Varianten als ungünstiger zu bewerten.*

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung hat das Büro Seebauer, Wefers und Partner einen Entwurf für die Umgestaltung des Einmündungsbereiches entwickelt. Dieses fußt auf der Herausnahme der Straßenzüge Münsterstraße, Pumpengasse und Kleine/Große Viehstraße aus dem Vorbehaltsnetz, die Anordnung einer Tempo 30-Zone für diese Straßen und in der Folge die Rechts-vor-Links-Regelung in der Einmündung Bernhard-von-Galen-Straße/Münsterstraße vor. Die Planung wurde dem Verkehrsdezernat der

Bezirksregierung Münster einschließlich der zugrunde liegenden Untersuchungen und Überlegungen vorgestellt, da eine positive Stellungnahme aus diesem Dezernat unabdingbare Voraussetzung für eine Kofinanzierung im Rahmen der Städtebauförderung ist.

Das Verkehrsdezernat der Bezirksregierung sieht insbesondere die Herausnahme der Verbindung Münsterstraße/Viehstraße aus dem Vorbehaltsnetz kritisch. Nach Gesprächen am 04. und 15.12.2015 konnte eine Zustimmung insbesondere aus diesem Grunde nicht in Aussicht gestellt werden. Nachdem die Stadt in einem Schreiben vom 28.01.2016 noch einmal ihren Standpunkt ausführlich dargelegt und die Einordnung der der vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahme in die übergeordneten Planungen erläutert hatte, konnte in einem erneuten Gespräch mit Vertretern der Bezirksregierung am 17.05.2016 ein erster Kompromiss erzielt werden. Das Verkehrsdezernat hält die Herausnahme des gesamten Straßenzuges Münsterstraße/Pumpengasse/Große und Kleine Viehstraße aus dem Vorbehaltsnetz und die daraus resultierende Ausweisung einer Tempo 30 Zone für den gesamten Bereich weiterhin für schwierig, schlägt aber für einen auf die Straßenzüge Pumpengasse und Münsterstraße bis Einfahrt Parkhaus Krankenhaus reduzierten Bereich eine „Testphase“ vor. In dieser Testphase sollen die Auswirkungen der folgenden Maßnahmen geprüft werden:

1. Optimierung der Signalanlagenschaltungen auf der Innenstadtumfahrung und
2. punktuelle Einzelmaßnahmen (z.B. provisorische Umbauten, Markierungen, Rechts-vor links-Regel) im Verlauf der Straßenzüge Münsterstraße /Pumpengasse / Kleine- und Große Viehstraße

Besonders bei den folgenden Signalanlagen ist dazu der Verkehr auf dem Inneren Ring noch flüssiger zu gestalten bzw. die jetzige Bevorzugung der Einfahrt zur Innenstadt zurückzunehmen:

- Linksabbiegephase Borkener Straße in den Basteiring kürzen und Rechtsabbiegerverkehr auf dem Ring bis zur Daruper Straße beschleunigen
- Rechtsabbiegephase Holtwicker Straße und Geradeausphase Osterwicker Straße jeweils in die Innenstadt kürzen und Phasen auf dem Friedrich-Ebert-Straße Richtung Daruper Straße bevorzugen
- Geradeausphase Daruper Straße in die Innenstadt kürzen und Phase auf dem Fr-Ebert-Ring Richtung Holtwicker Straße bevorzugen.

Verläuft die Testphase erfolgreich und können die durchfahrenden Innenstadtverkehre nachweislich reduziert werden, können der Bereich Pumpengasse und Münsterstraße einschließlich des Einmündungsbereichs Bernhard-von-Galen-Straße bis zur Einmündung Katthagen dauerhaft als Tempo 30-Zone ausgewiesen und umgebaut werden.

Vertreter der Bezirksregierung Dez. Städtebauförderung wiesen im Gespräch ausdrücklich darauf hin, dass der positive Nachweis des Verkehrsrückgangs und damit die Einhaltung der rechtlichen Vorgabe für die Ausweisung einer Tempo 30-Zone Voraussetzung für eine Förderung des Umbaus der Einmündung Münsterstraße/ Bernhard-von-Galen-Straße entsprechend der beigefügten Planung im Jahr 2017 ist (Anschlussmaßnahme nach Fertigstellung Schloßpark im Mai 2017). Ausdrücklich sprachen sie sich aber für die von der Stadt verfolgte städtebauliche Zielsetzung aus.

Ziel muss es daher sein, die Testphase so rechtzeitig abzuschließen, dass die Bauarbeiten im Einmündungsbereich nahtlos an die Arbeiten zur Umgestaltung der Bernhard-von-Galen-Straße anschließen können. Nur so kann ein provisorischer Anschluss der bereits fertiggestellten Bernhard-von-Galen-Straße an den noch nicht umgebauten Einmündungsbereich verhindert werden. Dieser zusätzliche Aufwand wäre auch dann nicht förderfähig, wenn die Testphase erfolgreich verläuft (aber erst nach Fertigstellung der Bernhard-von-Galen-Straße) und zu einem späteren Zeitpunkt der Umbau der Einmündung erfolgt.

Die Vertreter der Stadt machten deutlich, dass insbesondere die Kleine- und Große Viehstraße aufgrund ihrer städtebaulichen Enge, der Verläufe und der querenden Fußgänger kaum mit

mehr als Tempo 30 befahrbar seien. Langfristiges Ziel der Stadt bleibe daher eine vollständige Tempo-30-Zone innerhalb des Promenadenrings.

Die Umsetzung des Konzepts für die leistungsfähige Verkehrsabwicklung auf dem inneren Ring ist Bestandteil der Zielvereinbarungen und Arbeitsschwerpunkte für das Produkt Verkehrsplanung im laufenden Jahr und wurde mit der Priorität 9 belegt. Die Bestandsaufnahme und -analyse erfolgte im Jahr 2013 durch die Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft. Die Planungen konnten noch nicht abgeschlossen werden, da noch keine verbindlichen Aussagen zur Umsetzung/Fortschreibung des Parkraumkonzeptes, insbesondere zum Bau/zur Erweiterung von Parkbauten und der damit verbundenen Verkehrserzeugung gemacht werden konnten. Mit dem Beschluss des Rates vom 19.05.2016 (Vorlage 100/2016 „Fortschreibung/Weitere Umsetzung des Parkraumkonzeptes“) liegen nunmehr die Voraussetzungen für die weitere Bearbeitung vor.

Die oben beschriebenen notwendigen Anpassungen der Lichtsignalanlagen erfordern umfangreiche Vorüberlegungen und Planungen bis hin zur Detailplanung der Signalprogramme. Diese müssen im Zusammenhang mit den Planungen für die leistungsfähige Verkehrsabwicklung auf dem inneren Ring entwickelt werden. Die Erfolge der Maßnahmen innerhalb der Testphase sind mit Hilfe einer Vor-/Nachuntersuchung nachzuweisen. Dies setzt eine deutliche Erweiterung des bestehenden Auftrages der Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft voraus. Darüber hinaus ist eine umfangreiche Abstimmung mit den betroffenen Straßenbaulastträgern (Land NRW und Kreis Coesfeld), der Straßenverkehrsbehörde und der Kreispolizeibehörde erforderlich. Eine Aussage zum finanziellen Umfang kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden. Hierfür ist zunächst der genaue Leistungsumfang detailliert festzulegen.

Aufgrund der oben beschriebenen zeitlichen Abhängigkeiten insbesondere in Bezug auf die Förderung kann mit den Arbeiten aber nicht bis zu einem Beschluss nach der „Sommerpause“ in der Ratssitzung Ende September gewartet werden. Finanziert werden können die Leistungen zunächst über die Haushaltsstelle 70 Grü003 „Verkehrsanlagen Bernhard-von-Galen-Straße“.

Die Verschiebung innerhalb der Prioritätenliste hat für die Maßnahme V.6.1 - Straßenausbauplanung "Am Haus Lette" keine negativen Auswirkungen, da diese im Produktbereich Verkehrsplanung nahezu abgeschlossen ist.

## **Anlagen:**

Lageplan Verkehrskonzept