



Lüdinghausen, 26.02.2015

An die Stadtverwaltung

Herrn Bürgermeister R. Borgmann

FB3
z. f. m. d. D.
n. u. V. *V. G. Lang*
D 19/3

Die Ostwallschule, Lehrer sowie Eltern, möchten auf diesem Weg die Bedenken und Wünsche hinsichtlich der Planung im Hinblick auf die Ostwallturnhalle – impliziert die Überlegung dort ein Parkhaus zu errichten - transparent machen.

In der letzten Schulausschusssitzung wurde der Sporthallenentwicklungsplan der Stadt Lüdinghausen detailliert vorgestellt. Dort wurde bezogen auf die Ostwallturnhalle angemerkt, dass der Sporthallenbedarf derzeit für die Ostwallschule nicht ausreicht. Selbst wenn die Leistungssporthalle errichtet wird, kann der Bedarf des Canisianums sowie der Ostwallschule an diesem Standort nicht gedeckt werden. Deshalb soll seitens der Verwaltung geprüft werden, welche der beiden Hallen sich für eine Sanierung eignet.

Bedenken und offene Fragen, wenn ein Parkhaus anstelle der Ostwallturnhalle entsteht:

- **Schulwegsicherung** bedenklich:
 - Bushaltestelle „Mühlenstraße“
 - Ein- und Ausfahrt des Parkhauses
 - Eingeschränkte Sicht durch Bebauung
 - Hohes Verkehrsaufkommen
 - Lärm durch Fahrzeuge
- **Schulhof**
 - Ggf. Flächenverlust
 - Rundum hohe Bebauung (Ärztelhaus, altes Ostwallschulgebäude) -
 - Lärm und Abgase
 - Brandschutz
 - Einschränkung der Möglichkeiten auf Erweiterungen/Veränderungen

➤ **Zukünftige Hallennutzung**

Wenn der Sporthallenbedarf für unsere Schule nicht durch die Nutzung der Leistungssporthalle abgedeckt werden kann und die alte Ostwallturnhalle nicht mehr existent ist, entstehen folgende Probleme im Schulalltag:

a) OGS

Die Leistungssporthalle ist ab 14.00 Uhr bekanntermaßen für den Schulsport und damit impliziert für die Offene Ganztagschule nicht nutzbar. Somit müssten alle Arbeitsgemeinschaften – ausgenommen die der Talentsichtung und –förderung – an anderer Stelle stattfinden.

b) Sportunterricht während der regulären Unterrichtszeiten

Für unsere Grundschüler ist ein Fußweg bis bspw. zum Canisianum unzumutbar. Die Begleitung muss sichergestellt werden. Die effektive Sportzeit wird stark gemindert durch lange aufwändige Wege, Umkleidezeiten sowie Wettereinflüsse. Die Flexibilität der situativen Hallennutzung entfällt gänzlich.

Kurze, mehrfache Bewegungseinheiten im Schulalltag sind unabdingbar notwendig und haben sich bewährt im Hinblick auf erfolgreiches Lernen. Durch die o.g. Veränderungen müssten ggf. Doppelstunden Sport erteilt werden, was diesem Grundsatz nicht entsprechen würde.

Offene Fragen

- Welchen Einfluss nimmt das Parkhaus auf das Gesamtbild der Architektur der Ostwallschule insgesamt?
- Welchen Einfluss nimmt das Parkhaus auf das Wohlbefinden der Schülerinnen und Schüler, der Kinder des angrenzenden Kindergartens sowie der Anlieger?

Wir bitten alle Verantwortlichen, unsere Fragen, Bedenken und Sorgen im Hinblick auf unsere Schülerinnen und Schüler bei der Sporthallenplanung sowie der Überprüfung des Standortes des geplanten Parkhauses zu berücksichtigen.

Mit freundlichem Gruß

(Schulleiterin)

(für die Elternschaft)

FB3 P
z. k. m. replat
① 25/3
23.03.2015

Die Schaffung von Tiefgaragenplätzen ist in diesem Bereich deshalb nur äußerst eingeschränkt möglich. Dennoch wurde auch diese Möglichkeit weiter geprüft, mit dem Ergebnis, dass dadurch lediglich 15 PKW-Stellplätzen zusätzlich geschaffen werden können.

Bereits jetzt bestehen nicht unerhebliche Verkehrsbewegungen auf der Neustraße sowie im Kreuzungsbereich Neustraße/B58. Durch die Ansiedlung von diversen Dienstleistern, die sich bereits jetzt auf dem Krankenhausgelände befinden sowie durch die Etablierung der Klinik für Geriatrische Rehabilitation (Liegendtransporte) hat sich die Frequenz erhöht, so dass eine weitergehende Ausweitung der Verkehrsbewegungen auf der Neustraße, auch mit Blick auf den beidseitigen und in beide Richtungen fließenden Fuß- und Radverkehr, unbedingt vermieden werden muss.

Gegen die Aufstockung des krankenhauseigenen Parkplatzes durch ein Parkdeck sprechen zwei wesentliche Argumente: Ein Großteil der Patienten und Kunden, die die Einrichtungen im zukünftigen GesundheitsCampus nutzen werden, ist in der körperlichen Mobilität eingeschränkt. Da der Fußweg vom jetzigen Parkplatz des Krankenhauses rund 10 Minuten beträgt, scheidet die Nutzung für diese Zielgruppe aus.

Diese Situation führt zudem dazu, dass „Patienten-Bringeverkehr“ zum zukünftigen GesundheitsCampus zweimalig die Ecke Ostwall/Neu- sowie Mühlenstraße und fortgesetzt die Ausfahrt von der Neustraße auf die B548 nutzen wird. Während zunächst der in seiner Mobilität eingeschränkte Patient vor dem GesundheitsCampus aussteigt, muss der Fahrzeugführer über die Neustraße weiterfahren um sein Fahrzeug auf dem Parkplatz des Krankenhauses zu parken. Nach erfolgter Versorgung des Patienten wird der PKW vom Fahrzeugführer auf dem krankenhauseigenen Parkplatz abgeholt und durch das Einbahnsystem über die B58 zurück in Richtung Innenstadt, erneut über die Ecke Ostwall/Neu- und Mühlenstraße sowie, nach erfolgtem Einstieg des Patienten, ebenfalls und damit wiederholt über die Neustraße gelenkt.

Diese Situation führt zudem dazu, dass durch den zweimaligen „Halteverkehr“ bzw. „Patienten-Bringeverkehr“ der stetig anführende Krankentransport- und Rettungsdienstverkehr an der Zufahrt zum Krankenhaus behindert wird.

Der Investor sowie die Verantwortlichen des Krankenhauses sind sich sicher, dass durch eine Verkehrsführung des parkplatzsuchenden Verkehrs in Richtung krankenhauseigenen Parkplatz der Bereich Ecke Ostwall/ Neu- sowie Mühlenstraße sowie im weiteren Verlauf die Neustraße deutlich

mehr belastet wird. Die Schaffung von Parkraum in Richtung Innenstadt würde diese Problematik beheben und insbesondere den Kreuzungsbereich Ostwall/Neu- sowie Mühlenstraße deutlich entzerren.

Die derzeit vorgehaltene Grünfläche südlich des St. Marien-Hospitals Lüdinghausen wird als „Naherholungsgebiet“ sowie zu Therapiezwecken sowohl von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Altenwohnhauses St. Ludgerus-Haus, als auch von den Patienten der Klinik für Geriatrische Rehabilitation (Verweildauer mind. 21 Tage) und auch von den Patienten und Patientinnen aus Krankenhaus und Tagesklinik genutzt. Eine Reduzierung der derzeitigen Grünfläche zugunsten von Parkraum kommt deshalb nicht in Betracht.

Zu guter Letzt handelt es sich bei der Grünfläche und bei dem Parkplatz um die letzte potentielle strategische Weiterentwicklungsfläche des Krankenhauses.

Anmerken möchten wir an dieser Stelle, dass durch eine Ausweitung von Parkraum auf dem krankenhauseigenen Parkplatz kein positiver Effekt für die Innenstadt zu erwarten ist.

Frage 2:

Zusammenarbeit zwischen dem Krankenhaus und dem Investor

Die Verantwortlichen im St. Marien-Hospital Lüdinghausen sind sehr froh darüber, mit Herrn Franz-Bernhard Tenberge einen verlässlicher Partner aus Lüdinghausen gefunden zu haben, der bereit ist, unter erschwerten Bedingungen finanziell zu investieren und dadurch einen Neubau auf dem Krankenhausgelände zu ermöglichen. Bis zum Jahr 2014 war Herr Tenberge Eigentümer eines noch immer in Lüdinghausen ansässigen Autohauses und damit 34 Jahre selbständiger Unternehmer. Mit Austritt aus dem aktiven Berufsleben widmete er sich insbesondere Projekten, die der Stärkung der Stadt Lüdinghausen und damit dem Wohl der Bevölkerung dienen.

Gemeinsam mit Frau Monika Kleingräber-Niermann, Verwaltungsdirektorin im St. Marien-Hospital Lüdinghausen, arbeitet Herr Tenberge kontinuierlich an der Umsetzung des Projektes und damit auch an der gemeinsamen Akquise von Partnern, die mit ihrem Dienstleistungsangebot das bereits vorgehaltene Leistungsspektrum ergänzen und/oder erweitern und damit auch von sich aus die

Nähe zu Krankenhaus, Rehaklinik, Altenwohnhaus sowie zu den anderen Gesundheitsdienstleistern auf dem Krankenhausgelände suchen.

Mit Beginn des Jahres 2015 sind 80% der dafür zur Verfügung stehenden Fläche durch Interessenten abgedeckt. Mit allen bisherigen Mietinteressenten wurden Gespräche geführt und gemeinsam wurde die Entscheidung zur Einbindung des jeweiligen Interessenten in den zukünftigen GesundheitsCampus gefällt.

Wir bitten um Verständnis, dass im derzeitigen Stadium des Projektes eine konkrete Benennung möglicher Mieter aus dem gebotenen Vertrauensschutz nicht erfolgen kann.

Frage 3:

Zahlt der Investor eine Pacht an das Krankenhaus und verfügt ansonsten alleine über das Gebäude?

Eigentümer der von der Baumaßnahme betroffenen Grundstücke ist die Stiftung St. Marien-Hospital Lüdinghausen. Diese schließt mit Herrn Tenberge, als Investor, einen Erbbaurechtsvertrag zu marktüblichen wirtschaftlichen Konditionen ab. Der Erbbaurechtsvertrag soll eine Laufzeit von 99 Jahren haben. Auch das St. Marien-Hospital Lüdinghausen wird Flächen im geplanten Bauvorhaben anmieten.

Frage 4:

Wer bestimmt den Einzug der zukünftigen Mieter?

Das auf dem Grundstück zu errichtende Gebäude darf nur zu Zwecken, die dem Satzungszweck der Stiftung St. Marien-Hospital Lüdinghausen dienlich sind, genutzt werden. Ergänzend wird auf die ausführliche Beantwortung der Frage 2 verwiesen.

Sehr geehrter Herr Borgmann, sehr geehrter Herr Grundmann,
sehr geehrte Damen und Herren der Fraktion Bündnis 80 Die Grünen,

das St. Marien-Hospital Lüdinghausen ist ein wichtiger Baustein der gesundheitlichen Versorgung für die Menschen in Lüdinghausen sowie der umliegenden Region. In den Jahren vor 2008 war das St. Marien-Hospital Lüdinghausen existenziell bedroht.

Der Trägerwechsel und die in diesem Zusammenhang vollzogenen, massiven Strukturveränderungen wie z.B. die Restrukturierung des Leistungsangebotes, der Ausbau der Altersmedizin durch Etablierung von Akutgeriatrie und Geriatriischer Rehabilitation, die Diversifizierung in der Chirurgie durch Etablierung der Sektionen Plastische Chirurgie und Wirbelsäulenchirurgie und der Auf- und Ausbau eines Netzwerks von Leistungsanbietern - vorzugsweise am Standort des Krankenhauses - haben jedoch dazu geführt, dass sich die Situation der St. Marien-Hospital Lüdinghausen stabilisiert hat.

Durch diese Maßnahmen konnten die Patientenzahlen in den zurückliegenden Jahren um ca. 32% (Basis 2008) gesteigert werden und auch die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem gesamten Krankenhausgelände erhöhte sich von 460 auf 564 und damit um 22 %. Zudem entschieden sich die Verantwortlichen im St. Marien-Hospital Lüdinghausen für einen Neubau mit zwei Stationen und einem Investitionsvolumen von ca. 8 Mio. Euro.

Durch das geplante Neubauvorhaben wird die Wettbewerbsfähigkeit von Krankenhaus, Rehaklinik und Altenwohnhaus weiter gestärkt. Bereits vorhandene sowie zukünftige Arbeitsplätze gestalten sich attraktiver und es werden weitere Arbeitsplätze geschaffen. Zudem sind die Verantwortlichen überzeugt, dass sich durch das Angebot einer Ansiedlung auf dem Krankenhausgelände und durch die dadurch mögliche Nutzung von Synergien Kassenarztsitze für die Stadt Lüdinghausen festigen, gehalten und ggf. auch bereits nicht mehr hier bestehende nach Lüdinghausen zurückgeholt werden können.

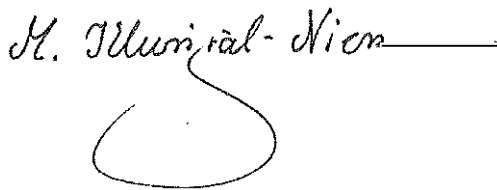
Die Infrastruktur der Stadt Lüdinghausen wird durch das Vorhaben gestärkt und die gesamte Region für die Bevölkerung und insbesondere für Neubürgerinnen und Neubürger sowie für (zuliefernde) Unternehmen attraktiver. Der geplante Neubau ist städtebaulich ein Gewinn und schafft einen neuen, ansprechenden „Entreebereich“ in nordöstlicher Richtung der Innenstadt.

Alle bisher an der Planung Beteiligten sind sich sicher, dass die Gesundheitsversorgung der Zukunft, nicht nur im ländlichen Bereich, ausschließlich im Netzwerk aller Anbieter sicher zu stellen ist und sind überzeugt davon, dass durch das geplante Neubauvorhaben dieses Ziel erreicht wird.

Wir hoffen, dass Ihnen die Bedeutung dieses Projektes nunmehr deutlich geworden ist und heben in diesem Zusammenhang noch einmal hervor, dass es sich um ein Projekt handelt von dem insbesondere auch die Bevölkerung der Stadt Lüdinghausen sowie der Region profitieren wird und dass sich grundlegend von anderen „Bauprojekten“ unterscheidet.

Für ergänzende Fragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus dem St. Marien-Hospital Lüdinghausen

A handwritten signature in black ink, reading "M. Kleingräber-Niermann". The signature is written in a cursive style, with a large, stylized 'S' shape at the end of the name.

Monika Kleingräber-Niermann
Verwaltungsdirektorin

Auftraggeber:

Stadt Lüdinghausen
Borg 2
59348 Lüdinghausen

Park- und Verkehrskonzept für den Neubau „GesundheitsCampus“ in Lüdinghausen



Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
Tel. 02501-2760-0

Bearbeitet:

Dipl.-Ing. Rolf Suhre

Stand: 29.04.2015

Inhalt

	Seite
1. Aufgabenstellung.....	4
2. Nutzergruppen	8
3. Untersuchungsraum / vorhandenes öffentliches Stellplatzangebot	13
4. Darstellung der vorhandenen Verkehrsverhältnisse.....	21
5. Potentialflächen	30
6. Empfehlung	41
7. Provisorien.....	43

Abbildungen

	Seite
Abb. 1: Übersichtsplan - Luftbild	4
Abb. 2: Übersichtsplan - Karte	5
Abb. 3: Darstellung des Vorhabens (Testentwurf) Tiefgarage, Stand 24.4.2015	6
Abb. 4: Zielvorgabe für maximale Fußwegeentfernungen	8
Abb. 5: Kriterien für Stellplatzakzeptanz	8
Abb. 6: Akzeptanzbereich der Mitarbeiter	9
Abb. 7: Akzeptanzbereich der Patienten	10
Abb. 8: Akzeptanzbereich der Kunden / Besucher	11
Abb. 9: Untersuchungsraum	13
Abb. 10: Parkplatz Volksbank	15
Abb. 11: Parkplatz Ostwall	16
Abb. 12: Parkplatz Ostwallschule (hinter dem ehem. Kolpinghaus)	17
Abb. 13: Parkplatz Ostwallschule (Turnhalle)	18
Abb. 14: Parkplatz Krankenhaus	19
Abb. 15: Parkplatz Friedhof	20
Abb. 16: Signallageplan Disselhook	21
Abb. 17: Verkehrsbelastung 2010	22
Abb. 18: Verkehrsbelastung Neustraße / Disselhook Spitzenstunde	23
Abb. 19: Typischer Verkehrsablauf Neustraße / Disselhook	24
Abb. 20: Unfallauswertung Neustraße / Disselhook	25
Abb. 21: Lageplan (Luftbild) Knoten Neustr. / Mühlenstr. / Ostwall	26
Abb. 22: Unfallauswertung Neustr. / Mühlenstr. / Ostwall	27
Abb. 23: Schleppkurve Schnellbusse Ostwall / Mühlenstraße	28
Abb. 24: Potentialflächen Übersichtskarte	30
Abb. 25: Potentialfläche westlich Edeka (Luftbild)	31
Abb. 26: Potentialfläche westlich Edeka mögliche Nutzung	31
Abb. 27: Bebauungsplan Mühlenstraße / B235 (Auszug)	33
Abb. 28: Entwurf Parkhaus Ostwall, Lageplan	34
Abb. 29: Entwurf Parkhaus Ostwall, Ansicht	34
Abb. 30: Entwurf Parkhaus Mühlenstraße, Lageplan	36
Abb. 31: Entwurf Parkhaus Mühlenstraße, Ansicht	36
Abb. 32: Potentialfläche ehem. Friedhof (Luftbild)	38
Abb. 33: Potentialfläche Krankenhaus (Luftbild)	39
Abb. 34: Potentialfläche Friedhof	40
Abb. 35: Entwurfskonzept Knoten Neustr./Ostwall/Mühlenstr.	42
Abb. 36: Zu prüfende Alternative Schülerverkehr Grundschule	42

1. Aufgabenstellung

Im Rahmen des geplanten Neubaus des GesundheitsCampus in Lüdinghausen ergibt sich die Nachfrage nach Stellplätzen insbesondere für die Beschäftigten und Patienten. Der Neubau soll in zentraler Lage unmittelbar angrenzend an das Krankenhaus entstehen. Die Erschließung erfolgt über die Neustraße, die in diesem Bereich als Einbahnstraße vom Ostwall in Richtung B235 Disselhook geführt wird. Rettungsfahrzeuge und Radfahrer dürfen die Straße in beide Richtungen befahren. Der GesundheitsCampus grenzt auch an den Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße an, der als abknickende Vorfahrt ausgebildet ist.



Abb. 1: Übersichtsplan - Luftbild (Quelle: tim-online.nrw.de)

Die Fußgängerzone, die Ostwallschule (Grundschule), das Canisianum (Gymnasium), ein Kindergarten, ein Altenwohnhaus, eine Rehaklinik sowie eine Sporthalle befinden sich im unmittelbaren Umfeld.

Die Sporthalle an der Mühlenstraße ist abgängig und soll mittelfristig durch eine Leistungssporthalle im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße ersetzt werden. Der Standort ist im Rahmen des Bebauungsplanes „Mühlenstraße / B 235“ planerisch festgesetzt.

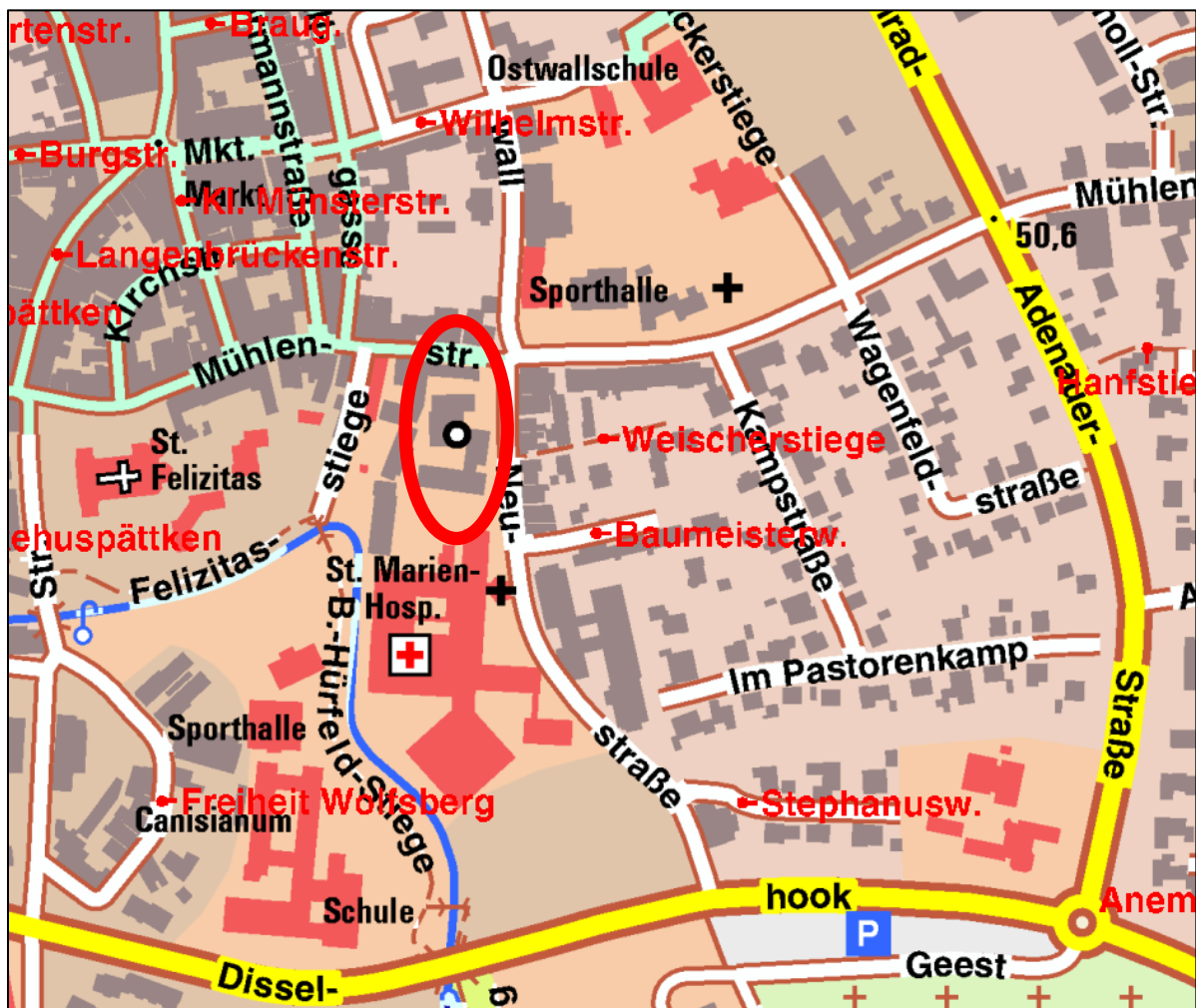


Abb. 2: Übersichtsplan - Karte (Quelle: tim-online.nrw.de)

In dem geplanten Neubau des GesundheitsCampus werden verschiedene Dienstleistungen im Gesundheitssektor (Arztpraxen, soziale und therapeutische Dienstleistungen) sowie eine Apotheke untergebracht. Der Bedarf an Stellplätzen beläuft sich nach Angaben des beauftragten Architekturbüros Huster, Stand 03.02.2015, auf insgesamt 106 Stellplätze. Der Bedarf teilt sich wie folgt auf

- 25 % für Mitarbeiter
- 75 % für Patienten und Kunden

Folglich werden benötigt: 80 Stellplätze für Patienten und Kunden sowie 26 Stellplätze für Mitarbeiter.

Hiervon können nach Angaben des Investors 43 Stellplätze unmittelbar am Vorhabenstandort nachgewiesen werden (in der folgenden Abbildung rot dargestellt)

Es verbleibt somit rechnerisch ein Bedarf von weiteren 63 Stellplätzen, der andernorts nachgewiesen werden muss.

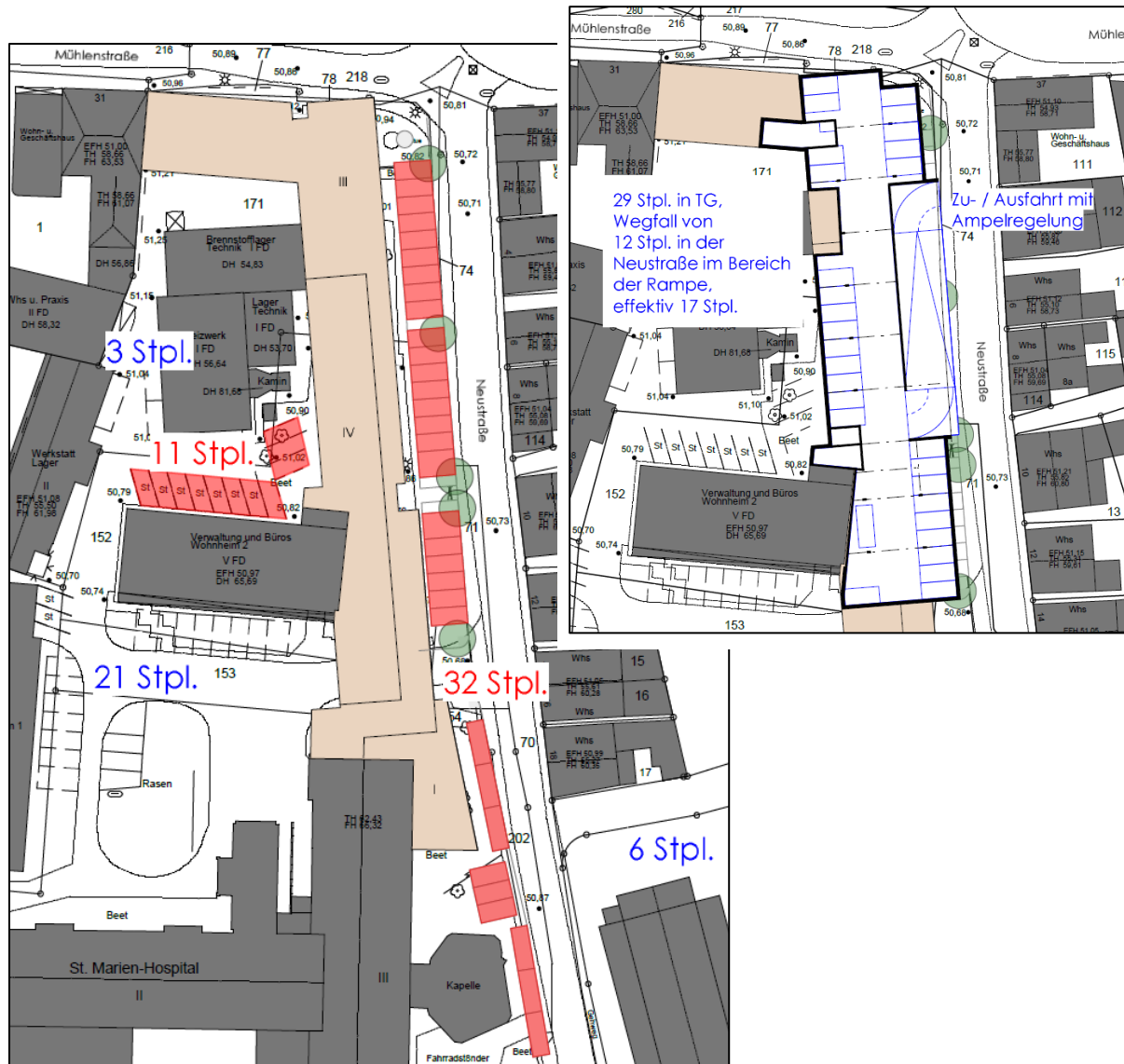


Abb. 3: Darstellung des Vorhabens (Testentwurf) Tiefgarage, Stand 24.4.2015 (Quelle: Architekturbüro Huster)

Der verfügbare Raum auf dem Gelände des Krankenhauses ist sehr knapp. Auch im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme steht keine ausreichende Anzahl an öffentlichen Stellplätzen zur Verfügung.

In einer Tiefgarage unter dem GesundheitsCampus könnten 29 Stellplätze geschaffen werden. In der Neustraße entfielen dafür 12 Stellplätze im Bereich der Zufahrtsrampe, so dass effektiv lediglich 17 zusätzliche Stellplätze entstünden, was nach Angaben des Investors wirtschaftlich in keiner Form darstellbar ist.

Die Zu- und Ausfahrt könnte aufgrund der räumlichen Situation nur über eine Ampelregelung gesteuert werden, so dass mit wartenden Fahrzeugen in der Neustraße (Einbahnstraße) zu rechnen sei. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie insbesondere dem Rettungswagen wären nicht auszuschließen.

Daher sollen im Rahmen eines Park- und Verkehrskonzeptes folgende Fragestellungen geklärt werden:

- Beschreibung des Stellplatzbedarfes differenziert nach Nutzergruppen (Beschäftigte, Patienten, Kunden, Anwohner, Besucher) und deren Ansprüche in Bezug auf die Lage und Erreichbarkeit der Stellplätze
- Erfassung und Darstellung der öffentlichen Stellplätze
- Erfassung der vorhandenen Verkehrsströme im Bereich des Knotenpunktes Ostwall / Neustraße / Mühlenstraße, insbesondere Fußgänger und Radfahrer (Schülerverkehr, Kindergarten, Senioren) durch Videobeobachtung, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer anhand der Verkehrskonflikttechnik beurteilen zu können.
- Beurteilung der Knotenpunkte
 - o Neustraße / B 235
 - o Ostwall / Neustraße / Mühlenstraßein Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit (Reserven).
- Ersteinschätzung hinsichtlich grundsätzlicher Eignung aller in Frage kommender Parkplatzstandorte
- Detailprüfung verschiedener Standorte für eine endgültige Lösung
- Da der GesundheitsCampus voraussichtlich früher entstehen wird, als eine endgültige Parkraumlösung geschaffen werden kann, ist auch die Darstellung von provisorischen Lösungen mit Berücksichtigung von Verdrängungseffekten notwendig
- Empfehlung möglicher Parkierungsregelungen
- Skizzenhafte Darstellung einer möglichen Umgestaltung des Knotenpunktes Ostwall / Neustraße / Mühlenstraße

2. Nutzergruppen

Bei der Ausweisung von Stellplätzen sind die Bedürfnisse und Anforderungen verschiedener Nutzergruppen zu berücksichtigen. Im Folgenden werden differenziert betrachtet:

- Mitarbeiter des Krankenhauses, der angegliederten Dienstleister und des geplanten GesundheitsCampus
- Patienten des Krankenhauses und des geplanten GesundheitsCampus
- Kunden der Innenstadt und Besucher der Krankenhauses
- Anwohner

Entsprechend der typischen Verhaltensmuster in Bezug auf die Fußgängergeschwindigkeit bestimmter Gruppen ergeben sich unterschiedliche Entfernungen, innerhalb derer sich die benötigten Stellplätze befinden sollten, um auf gute Akzeptanz der Nutzer zu stoßen. Hierbei spielt der gesamtstädtische Kontext eine wesentliche Rolle. Für Lüdinghausen wurden die Maßstäbe entsprechend der Ortsgröße gesetzt, da in einer Stadt von der Größenordnung Lüdinghausens die Akzeptanz von längeren Fußwegestrecken zwischen Stellplatz und Ziel geringer ist, als in einer größeren Stadt.

Die getroffenen Annahmen werden auf den nachfolgenden Seiten näher erläutert.

Nutzer	Geschwindigkeit		Dauer	Entfernung
Mitarbeiter	5,0 km/h	1,4 m/s	3 Min.	250 m
Patient	2,8 km/h	0,8 m/s	2 Min.	100 m
Kunde/Besucher	4,3 km/h	1,2 m/s	2 Min.	150 m
Anwohner	3,6 km/h	1,0 m/s	1 Min.	50 m

Abb. 4: Zielvorgabe für maximale Fußwegeentfernungen

Um eine gute Akzeptanz zu erfahren, müssen weitere Anforderungen an die Stellplätze erfüllt werden:

- Beleuchtung / soziale Kontrolle
- Wegweisende Beschilderung
- Nutzungsentgelt

Diese Kriterien haben für die verschiedenen Nutzergruppen unterschiedliche Wichtigkeit, so dass hierüber auch eine Steuerung des Nutzerverhaltens möglich ist.

Nutzer	Beleuchtung	Beschilderung	Nutzungsentgelt
Mitarbeiter	wichtig	unwichtig	wichtig
Patient	weniger wichtig	wichtig	weniger wichtig
Kunde/Besucher	weniger wichtig	wichtig	wichtig
Anwohner	wichtig	unwichtig	sehr wichtig

Abb. 5: Kriterien für Stellplatzakzeptanz

Mitarbeiter

Für die Mitarbeiter des Krankenhauses, des Altenwohnhaus, der angegliederten Dienstleister (durchgezogene Linie) sowie des geplanten GesundheitsCampus (gepunktete Linie) ist eine Entfernung zwischen dem Stellplatz und dem Arbeitsplatz von ca. 250 m akzeptabel. Dieser Weg kann in ca. 3 Minuten zurückgelegt werden. Bei längeren Wegestrecken besteht die Gefahr, dass Mitarbeiter, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind, andere Stellplätze belegen, die für andere Nutzergruppen vorgesehen sind. Da die Mitarbeiter aufgrund der häufigen Notwendigkeit empfindlich auf Nutzungsendgelde reagieren, besteht hierdurch auch die Möglichkeit der Steuerung, so dass die Stellplätze im Nahbereich der Einrichtungen teurer in der Nutzung sein sollten, als die etwas weiter entfernt gelegenen.



Abb. 6: Akzeptanzbereich der Mitarbeiter

Patienten

Patienten des bestehenden Krankenhauses sowie des GesundheitsCampus haben stark unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf die zumutbare Entfernung zwischen Parkplatz und Gesundheitseinrichtung in Abhängigkeit von der Art der Erkrankung und der körperlichen Situation. Daher wird hier immer von einem ungünstigen Fall ausgegangen, dass der Patient nur bedingt mobil ist und sich nur mit einer Geschwindigkeit von ca. 3 km/h (0,8 m/s) fortbewegen kann. Die Dauer des Weges sollte 2 Minuten nicht übersteigen. Hieraus ergibt sich eine zumutbare Entfernung von jeweils ca. 100 m um die Gesundheitseinrichtung.

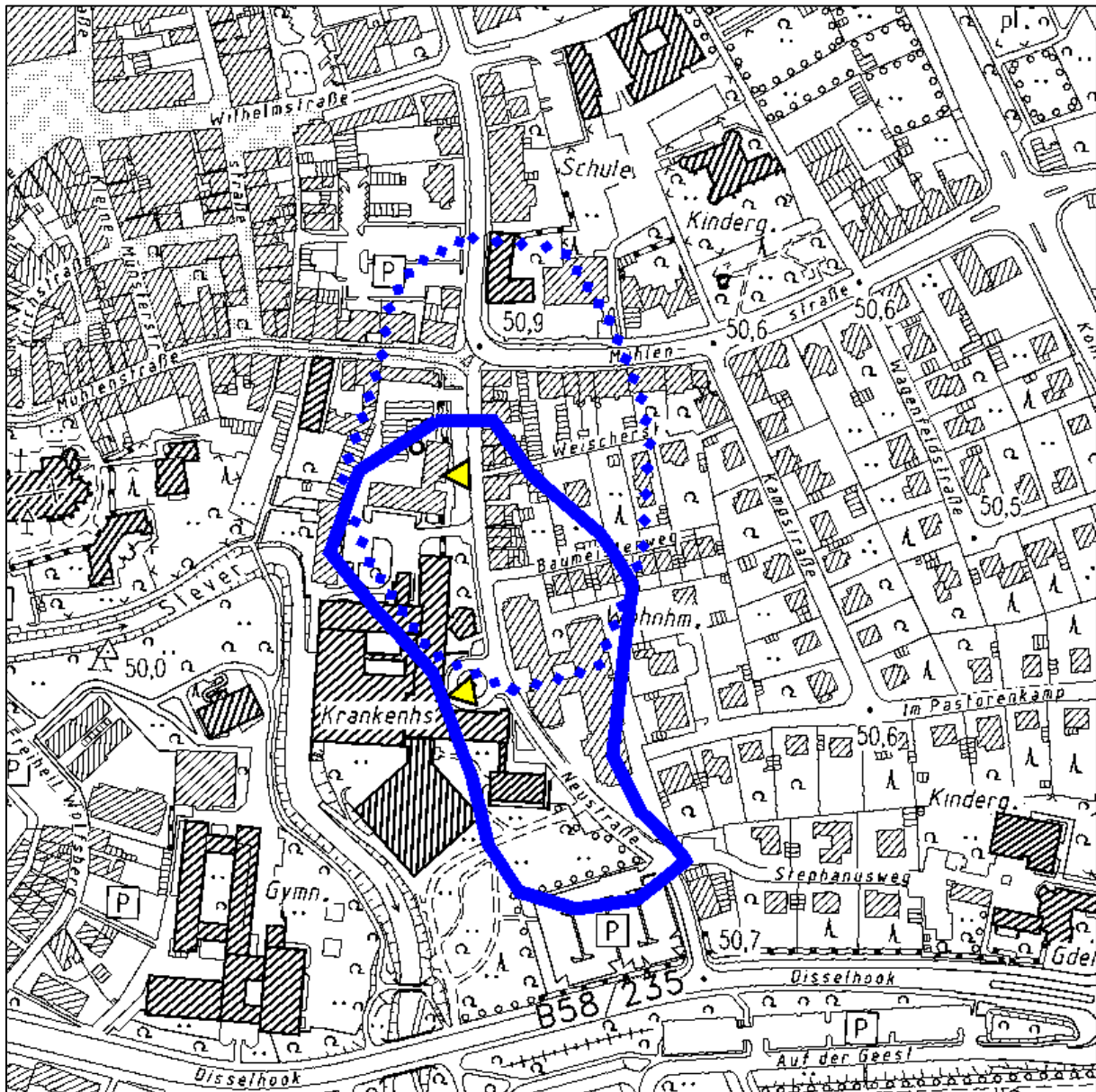


Abb. 7: Akzeptanzbereich der Patienten

Besonders stark mobilitätsbeschränkte Personen werden in der Regel nicht selber mit einem Pkw fahren, sondern direkt bis vor die Tür gebracht werden. Sollten Stellplätze nur in einem größeren Radius angeboten werden können, so ist auf eine ausreichende Anzahl von Kurzzeitstellplätzen für die Fahrdienste zu achten. Eine Beschränkung der Stellplätze für einzelne Praxen ist nicht zielführend.

Kunden / Besucher

Für die Kunden der Fußgängerzone stehen im Bereich von ca. 150 m um die Fußgängerzone zahlreiche Stellplatzanlagen zur Verfügung (durchgezogene Linie). Der Bereich, in dem die Stellplätze für Besucher / Kunden des Krankenhauses, des Altenwohnhauses sowie des GesundheitsCampus gelegen sein sollten, ist gepunktet dargestellt. Es wird deutlich, dass der vorhandene Parkplatz des Krankenhauses für die Besucher der bestehenden Einrichtung gut gelegen ist, die Entfernung zum GesundheitsCampus jedoch kaum noch akzeptiert werden wird.

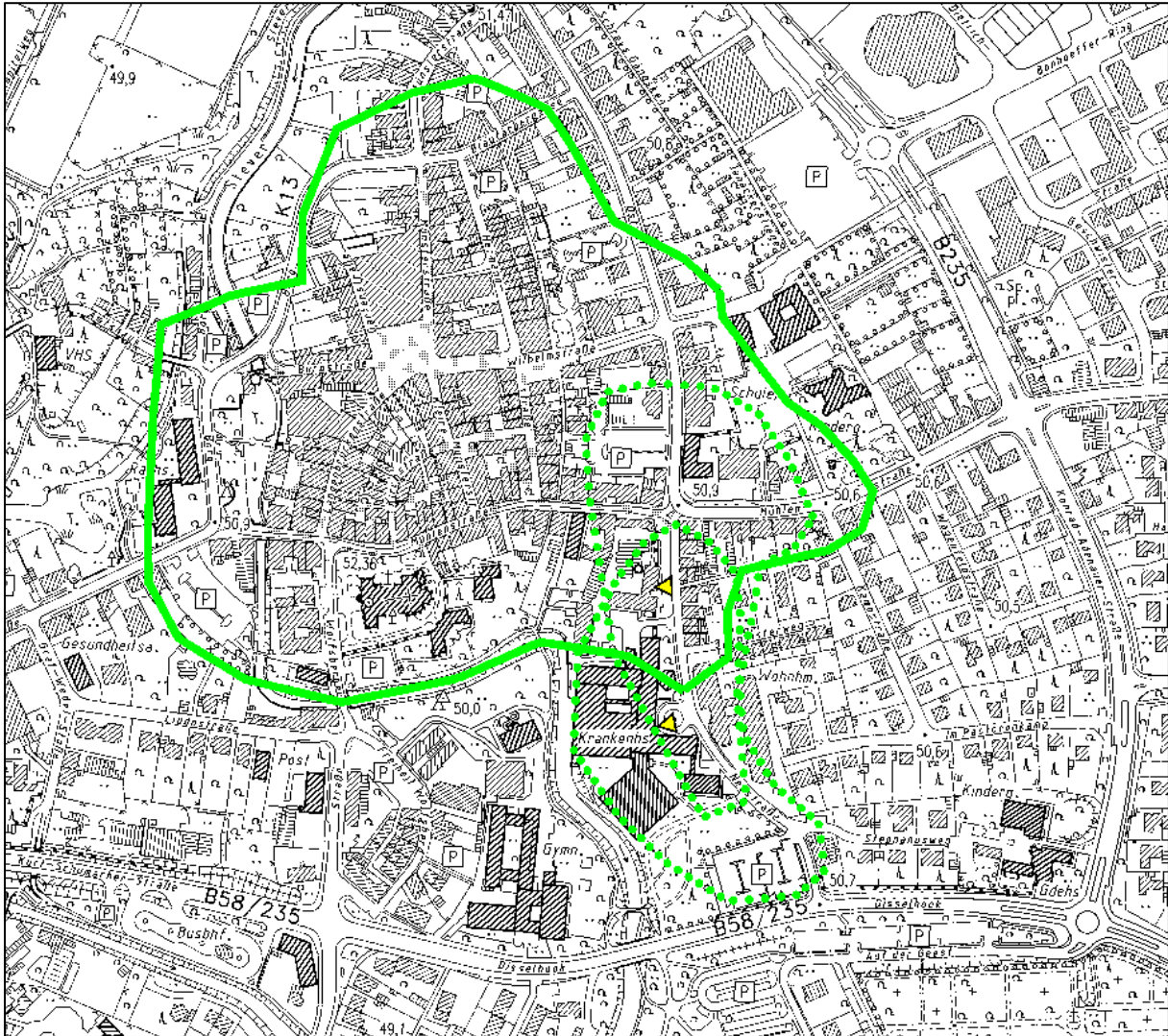


Abb. 8: Akzeptanzbereich der Kunden / Besucher

Anwohner

Anwohner ohne eigenen Stellplatz werden aufgrund der relativ häufigen Wegestrecken immer versuchen, einen Stellplatz so nah wie möglich an der Wohnung zu bekommen. Gerade zum Be- und Entladen von Einkäufen u.Ä. sind die Anwohner auf nah gelegene Stellplätze angewiesen. Daher sollte es das Ziel sein, im Rahmen der Ansiedlung des GesundheitsCampus den bestehenden öffentlichen Parkraum grundsätzlich nicht weiter einzuschränken, da durch eine lediglich finanzielle Stellplatzabläse sich der Parkdruck erhöht und zwangsläufig eine Verdrängung stattfinden wird.

Das Parken mit Gewerbe- oder Anwohnerparkausweisen ist nur in den gelb markierten Flächen zulässig. Insgesamt gibt es rund 1.500 öffentliche Stellplätze sowie rund 500 private Stellplätze, die jedoch öffentlich zugänglich sind (Edeka, Bruno Kleine, Aldi, Dänisches Bettenlager, Sparkasse).

Ausgehändigt wurden nach Angaben der Stadt bislang (Stand 01.04.2015):

104 Anwohnerparkausweise

54 Gewerbeparkausweise

Für ca. 10 % der öffentlichen Stellplatzanzahl bestehen somit derzeit Sonderparkberechtigungen, ohne dass diese konkreten Stellplätzen zugeordnet sind. Diese werden in der Regel jedoch nie gleichzeitig in Anspruch genommen, da tagsüber häufig die Gewerbetreibenden ihre Parkausweise nutzen, die Anwohner hingegen eher vom späten Nachmittag bis in den frühen Morgen mit Sonderparkberechtigung parken.

Folgende Parkplätze sind im Untersuchungsraum vorhanden (vgl. Abb. 9):

1. Volksbank (Privatgrundstück)

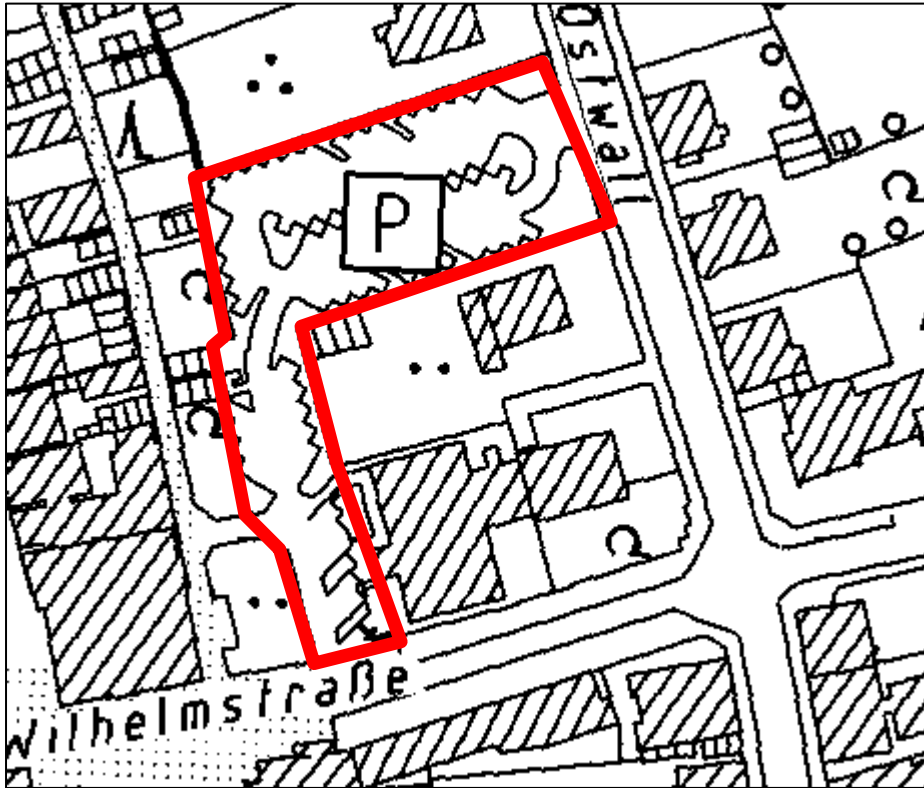


Abb. 10: Parkplatz Volksbank (unmaßstäblich)

Lage	Der Parkplatz ist direkt am Ostwall nördlich der Wilhelmstraße gelegen. Es handelt sich um einen privaten Parkplatz im Eigentum der Volksbank. Die öffentliche Nutzung ist vertraglich geregelt. Dieser Parkplatz wird auch stark von Kunden der Innenstadt frequentiert.
Stellplätze	65
Bewirtschaftung	Die Bewirtschaftung erfolgt über einen Parkscheinautomaten. Bei 13 Stellplätzen gibt es Sonderregelungen für Volksbank-Kunden.
Beleuchtung	Vorhanden
Beschilderung	Vorhanden
sonstiges	Die Entfernung zum GesundheitsCampus ist nur für Mitarbeiter, nicht für Patienten geeignet. Die Kapazität ist nicht ausreichend, da von 52 öffentlich nutzbaren Stellplätzen 24 vom GesundheitsCampus belegt würden. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist eine solche Einschränkung auszuschließen.

2. Parkplatz Ostwall

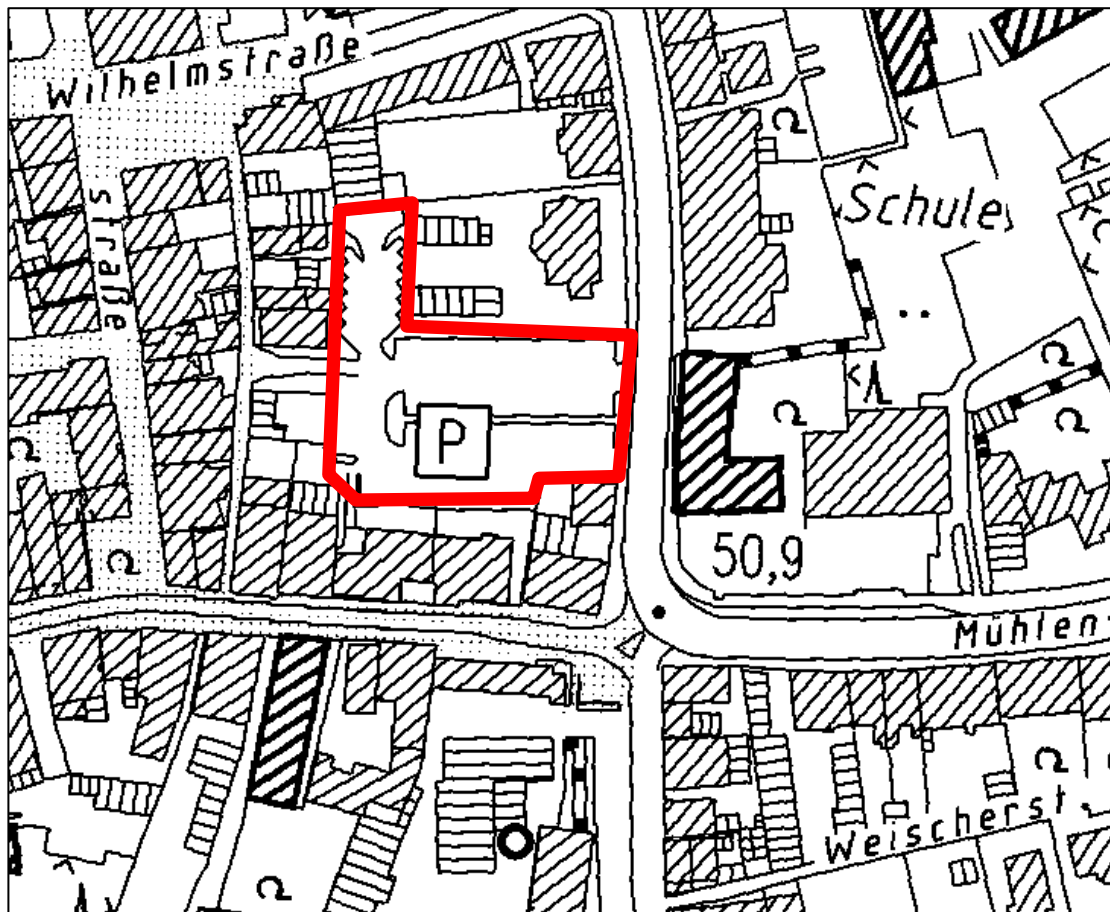


Abb. 11: Parkplatz Ostwall (unmaßstäblich)

Lage	Der Parkplatz liegt direkt am Ostwall unmittelbar nördlich der Mühlenstraße. Der Parkplatz wird stark von Kunden der Innenstadt frequentiert.
Stellplätze	117
Bewirtschaftung	Die Bewirtschaftung erfolgt über einen Parkscheinautomaten. Eine eigene Zählung hat ergeben, dass ca. 30 Stellplätze tagsüber von Fahrzeugen mit Sonderparkausweisen belegt werden.
Beleuchtung	Vorhanden
Beschilderung	Vorhanden als „P3“
sonstiges	Lage und Entfernung zum GesundheitsCampus sind ideal. Aufgrund der vorhandenen starken Nutzung stehen aber keine ausreichenden zusätzlichen Reserven zur Nutzung durch den GesundheitsCampus zur Verfügung.

3. Ostwallschule (hinter dem ehem. Kolpinghaus)

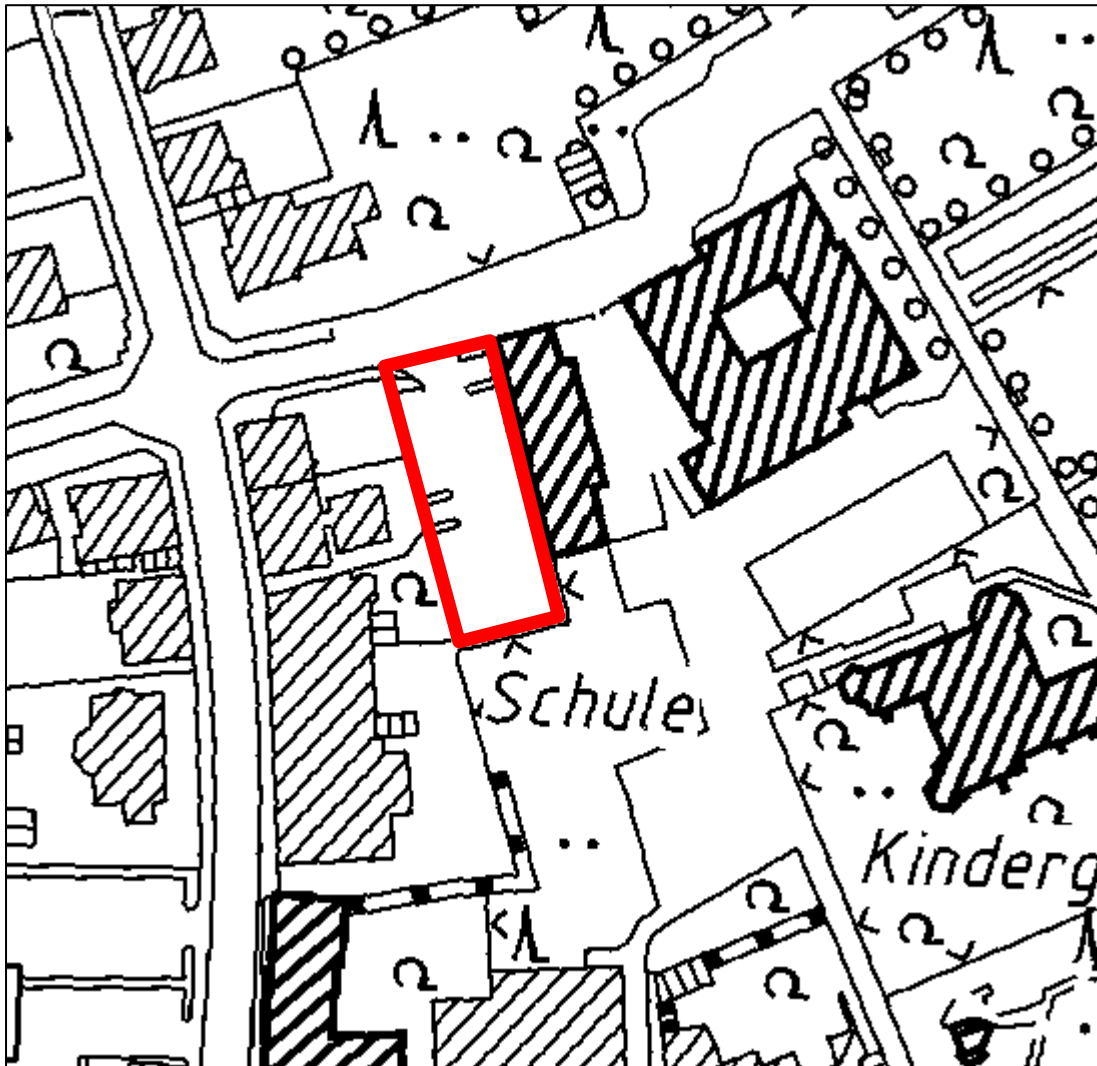


Abb. 12: Parkplatz Ostwallschule (hinter dem ehem. Kolpinghaus) (unmaßstäblich)

Lage	Der Parkplatz ist direkt an der Ostwallschule gelegen. Anfahrbar ist der Parkplatz vom Ostwall über die verlängerte Wilhelmstraße. Bei letzterer handelt sich um eine Hauptroute des Fuß- und Radverkehrs in Richtung der Grundschule (Schülerverkehr) sowie der Märkte (Edeka, Bruno Kleine usw.).
Stellplätze	27
Bewirtschaftung	Die Bewirtschaftung erfolgt über einen Parkscheinautomaten.
Beleuchtung	Vorhanden
Beschilderung	
sonstiges	Die Lage des Parkplatzes ist für den GesundheitsCampus brauchbar, für Mitarbeiter ganztägig jedoch schwierig durch Belegung durch Schule. In den Nachmittagsstunden ist der Parkplatz für Patienten bedingt brauchbar, aufgrund der Entfernung jedoch wenig attraktiv.

4. Ostwallschule (Turnhalle)

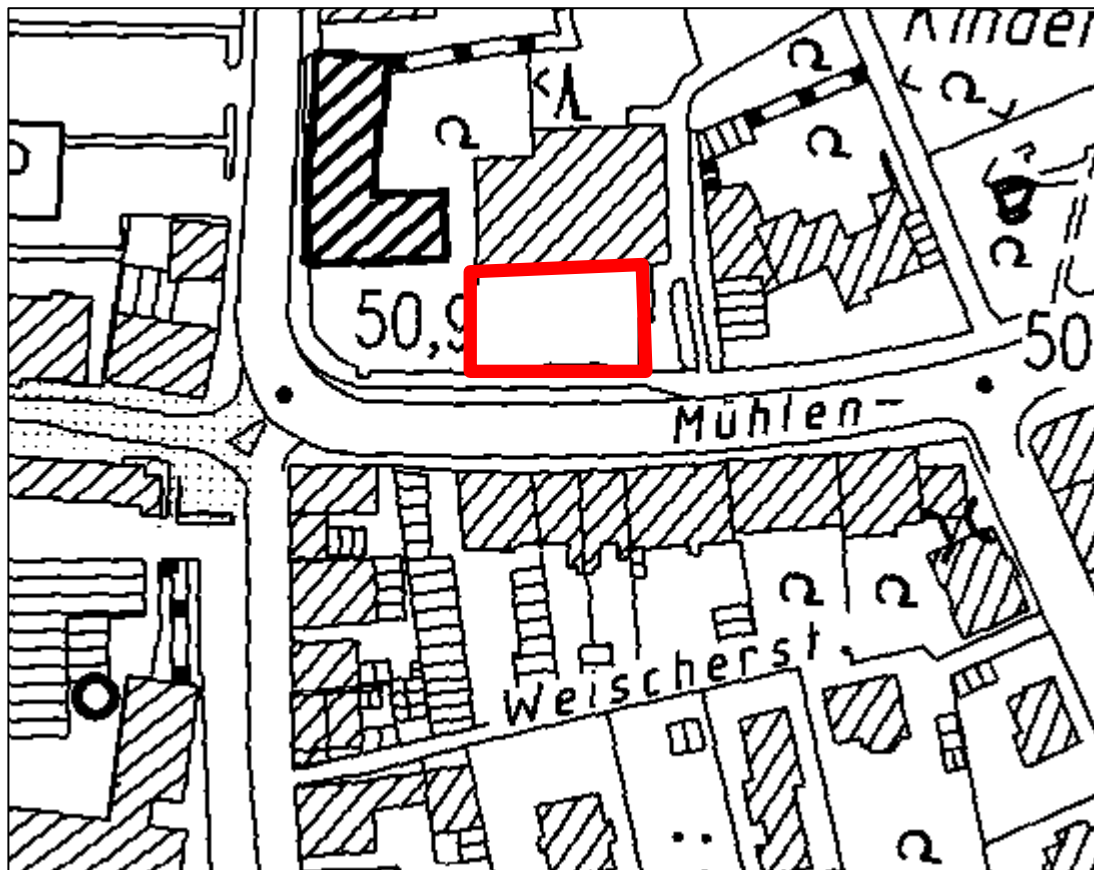


Abb. 13: Parkplatz Ostwallschule (Turnhalle) (unmaßstäblich)

Lage	Die Vorfläche der Turnhalle an der Mühlenstraße wird als provisorischer Parkplatz mit wassergebundener Decke genutzt. Die Zufahrt erfolgt über einen abgesenkten Hochbord mittig in der Bushaltestelle.
Stellplätze	20
Bewirtschaftung	Keine
Beleuchtung	Keine
Beschilderung	Keine
sonstiges	Die Sicht in der Zufahrt ist häufig stark eingeschränkt durch haltende Busse. Der Parkplatz wird aufgrund der fehlenden Bewirtschaftung stark von Mitarbeitern der umliegenden Dienstleister und Unternehmen genutzt.

5. Parkplatz Krankenhaus (nicht öffentlich)



Abb. 14: Parkplatz Krankenhaus (unmaßstäblich)

Lage	Der Parkplatz ist im Eigentum des Krankenhauses und ist an die Neustraße angebunden. Der maßgebliche Verkehrsaustausch erfolgt an dem Knotenpunkt Neustraße / Disselhook. Ein kleiner Teil des Verkehrs kommt aus Richtung Norden von Ostwall. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung erfolgt die Ausfahrt ausschließlich in Richtung Disselhook.
Stellplätze	119
Bewirtschaftung	Die Bewirtschaftung erfolgt durch das Krankenhaus mit einem Parkscheinautomaten.
Beleuchtung	Vorhanden
Beschilderung	Vorhanden
sonstiges	Der Parkplatz ist regelmäßig stark belegt, so dass hier keine Reserven zur Verfügung stehen. Aufgrund seiner Entfernung zur Innenstadt ist der Parkplatz für Kunden relativ unattraktiv und wird maßgeblich von Mitarbeitern und Besuchern des Krankenhauses, des Altenwohnhauses und der Rehaklinik genutzt. Bei einer zusätzlichen Nutzung durch den GesundheitsCampus würde es zu einer Verdrängung in andere Bereiche kommen.

6. Friedhof

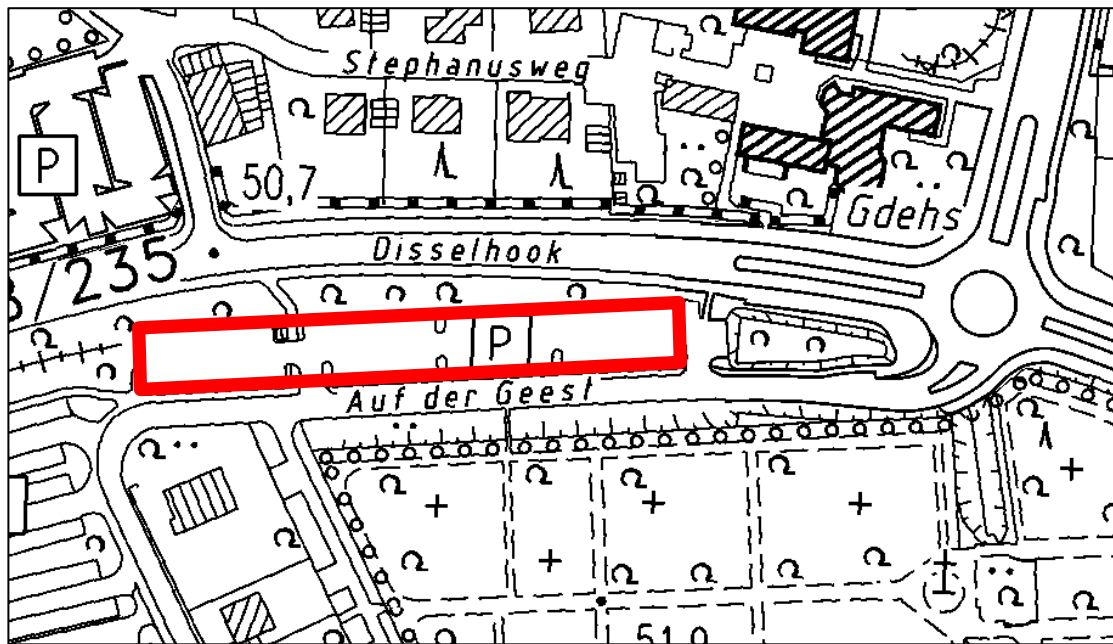


Abb. 15: Parkplatz Friedhof (unmaßstäblich)

Lage	Der Parkplatz am Friedhof wird zusammen mit dem Parkplatz des Berufskolleg direkt vom Kreisell Dissehook B58 / B 235 angefahren. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist somit sehr gut. Der westliche Teil des Parkplatzes befindet sich im Eigentum des Kreises Coesfeld.
Stellplätze	111
Bewirtschaftung	Auf dem östlichen (städtischen) Teil existiert eine Nutzungsbeschränkung durch eine Parkscheibenregelung. Ansonsten ist die Nutzung kostenlos.
Beleuchtung	Nicht vorhanden
Beschilderung	Vorhanden
sonstiges	Aufgrund der Entfernung ist der Parkplatz nur für Mitarbeiter des Krankenhauses geeignet. Die Stellplätze werden teilweise vom Berufskolleg mit genutzt und werden auch für Beerdigungen usw. benötigt. Es stehen Werktags kaum freie Stellplätze zur Verfügung. Eine Verdrängung hierher ist nicht zielführend.

4. Darstellung der vorhandenen Verkehrsverhältnisse

Knotenpunkt Neustraße – Disselhook B 58/235

Die Einmündung der Neustraße in den Disselhook B 58/235 ist grundsätzlich unsignalisiert. Die vorhandene Fußgängerampel ist jedoch mit einem zusätzlichen Detektor ausgestattet, der die Fußgängerampel aktiviert, wenn ein Fahrzeug aus der Neustraße kommt und in die Bundesstraße einbiegen möchte. Derzeit erfolgt die Aktivierung nach einer Wartezeit von 15 Sekunden. Sofern die Verkehrslage es zulässt, können die Fahrzeuge somit direkt auf die Bundesstraße einbiegen. Wird die Wartezeit zu lang, wird die Signalanlage aktiviert und der Verkehrsfluss auf der Bundesstraße unterbrochen. Hierbei erfolgt die Rotschaltung noch in Koordination mit der westlich angrenzenden Signalanlage. Eine ÖPNV-Bevorrechtigung ist eingerichtet, die die Aktivierung der Ampel entsprechend so beeinflusst, dass für Busse möglichst keine zusätzlichen Fahrtzeitverluste entstehen. Die normale Umlaufzeit tagsüber beträgt 72 Sekunden.

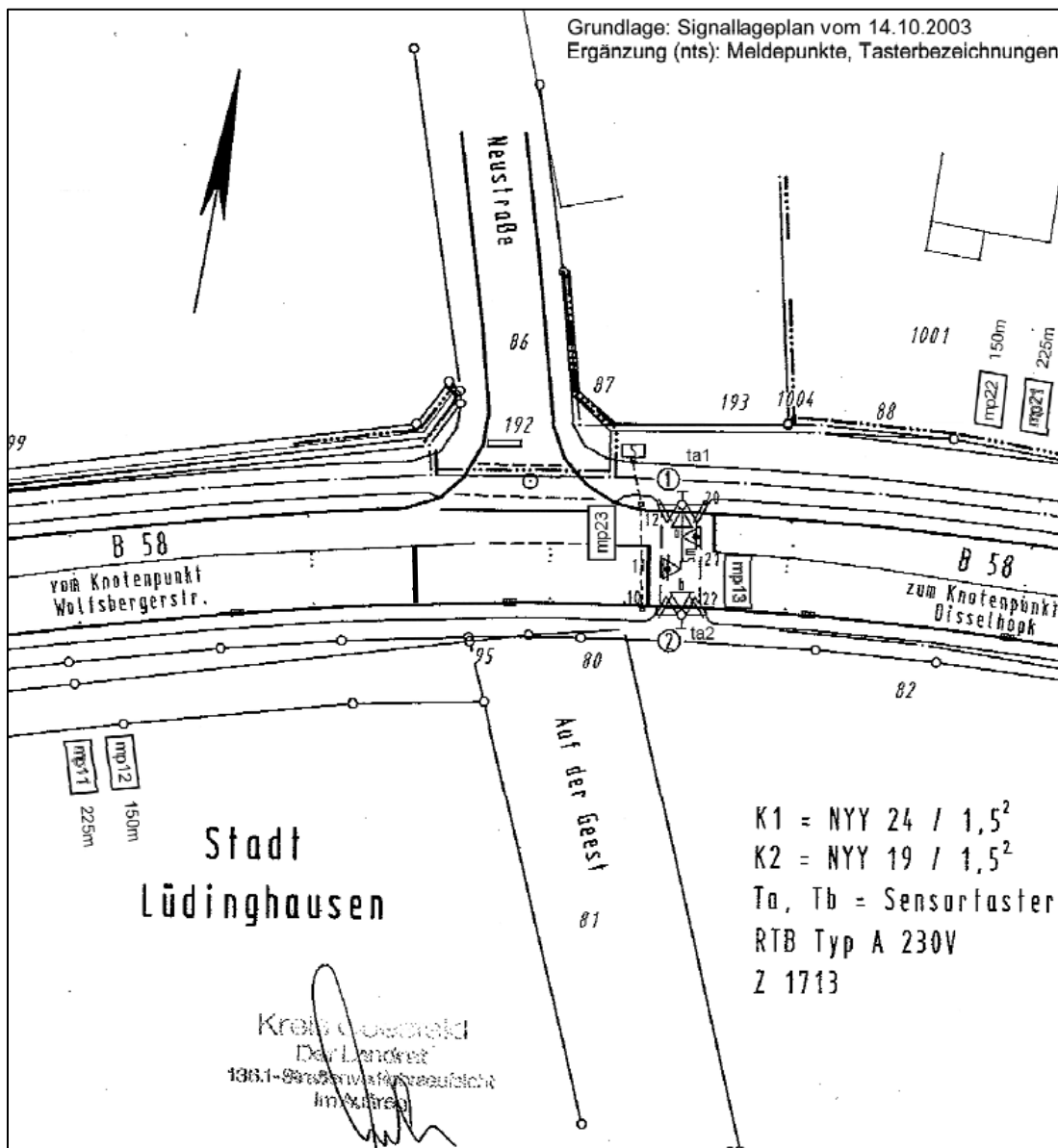


Abb. 16: Signallageplan Disselhook (Quelle: Stadt Lüdinghausen)

Die Mindestgrünzeit beläuft sich auf 10 Sekunden, die bei hohem Verkehrsaufkommen auf bis zu 20 Sekunden verlängert wird.

Die Verkehrsbelastung wurde zuletzt durch den Landesbetrieb Strassen.NRW im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung 2010 ermittelt und auf dem betroffenen Streckenabschnitt mit 11.429 Kfz als DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) angegeben. Für die Spitzenstunde können überschläglich 10 % des DTV (ca. 1.140 Kfz/h) angenommen werden.

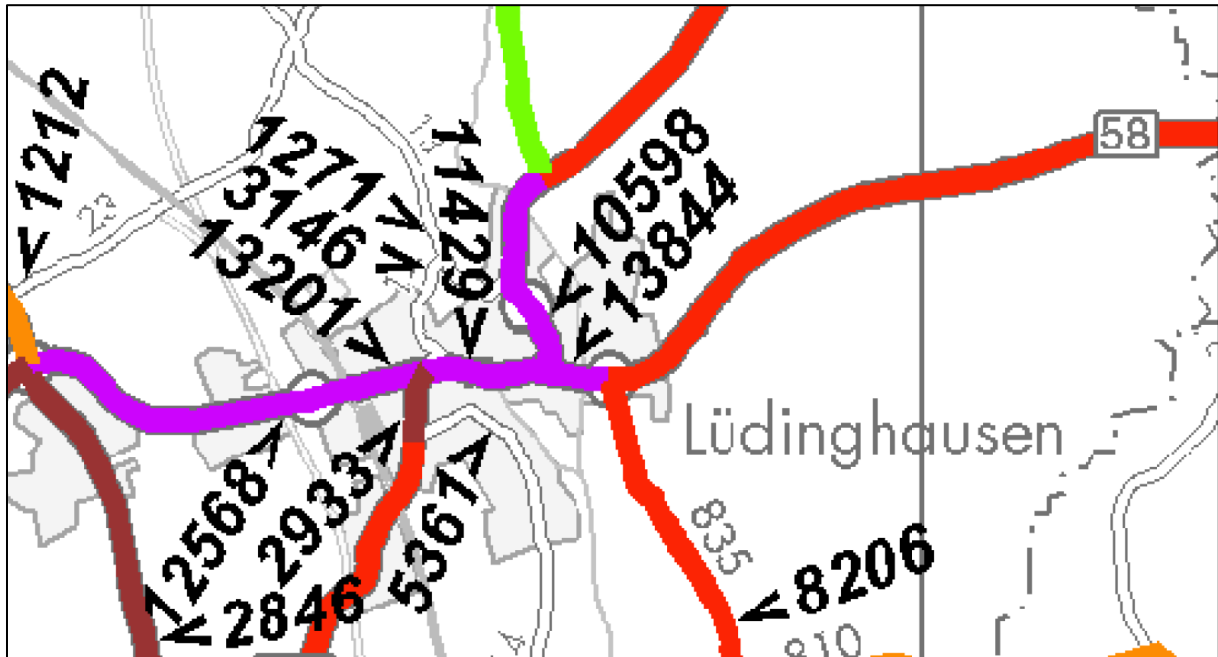


Abb. 17: Verkehrsbelastung 2010 (Quelle: Landesbetrieb Strassen.NRW)

Da die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes kritisch erscheint und für die Neustraße keine konkreten Zahlen vorlagen, wurde die aktuelle Verkehrsbelastung anhand einer Kurzzeitzählung am 14.04.2015 in der Zeit von 16.30 Uhr bis 17.30 Uhr (Spitzenstunde) ermittelt. Diese beträgt:

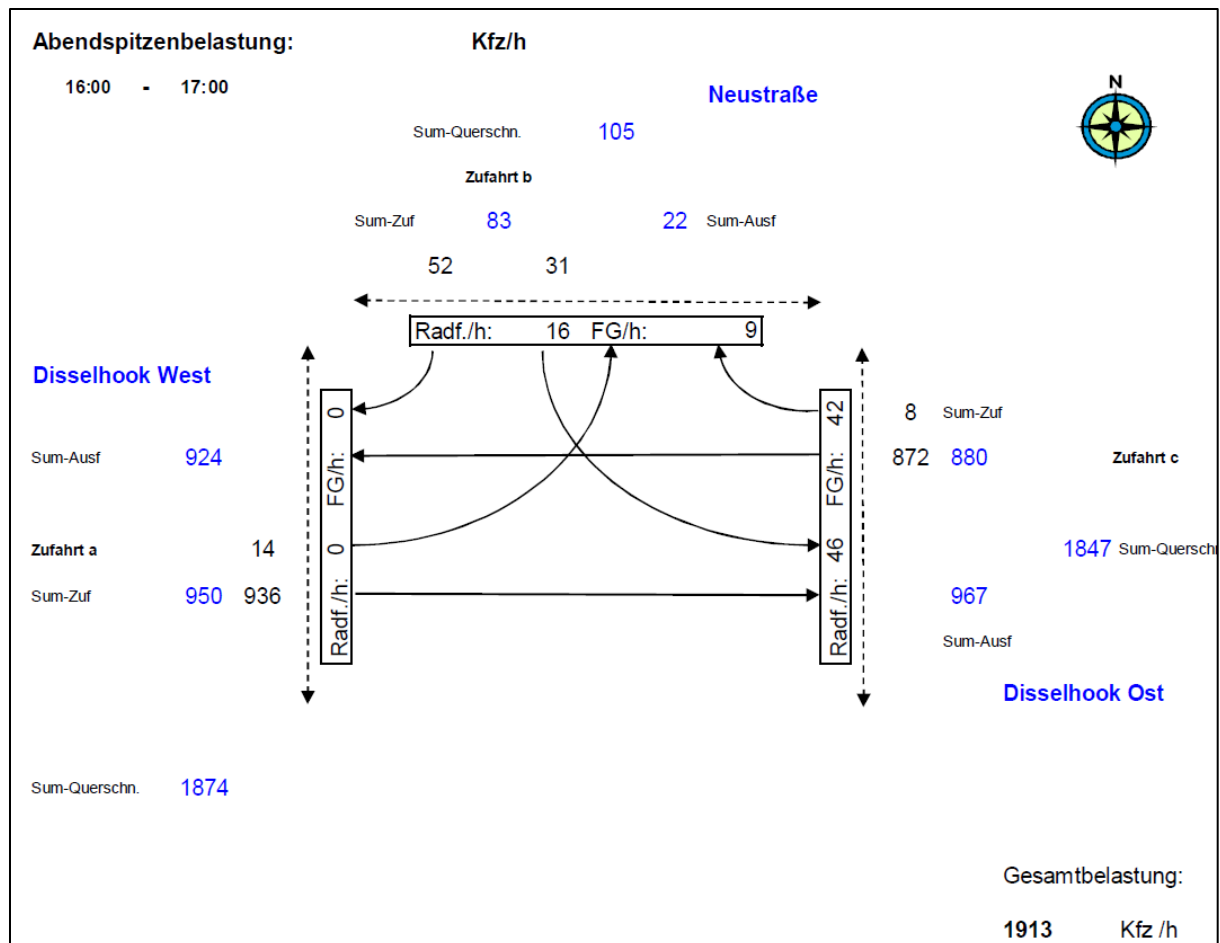


Abb. 18: Verkehrsbelastung Neustraße / Disselhook Spitzenstunde (Quelle: Eigene Zählung)

Es wird deutlich, dass die Verkehrsbelastung in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen ist und die bemessungsrelevante Spitzenstunde heute im Längsverkehr auf der Bundesstraße einen Wert von ca. 1.800 Kfz aufweist. Durch die vorhandene Fußgängerampel ist die sichere Querung der Bundesstraße problemlos möglich.

Die Belastung der Neustraße mit ca. 100 Kfz in der Spitzenstunde liegt in einem normalen Rahmen. Jedoch zeigen sich vor Ort regelmäßig kritische Verhaltensmuster, bei denen Fußgänger und Radfahrer die Neustraße kurz vor der Einmündung diagonal queren, um die Fußgängerampel zu erreichen. Die vorhandene Lärmschutzwand beeinträchtigt die Sicht an dieser Stelle erheblich, so dass abbiegende Kraftfahrer aus Richtung Osten kommend die querenden Personen erst sehr spät wahrnehmen können (s. Abb. 19).

Am Krankenhaus ist ein Notarzteinsatzfahrzeug (NEF) stationiert. Nach Angaben des Kreises Coesfeld erfolgten von hier 2.063 Einsatzfahrten im Jahr 2014 (5-6 Einsätze täglich), die durch einen Notruf ausgelöst worden sind. Normale Krankentransportfahrten u.Ä. wurden hier nicht mitgezählt. Der überwiegende Anteil der Einsatzfahrten erfolgt vom Krankenhaus über die B 58, so dass die Rettungsfahrzeuge aus der Neustraße kommend auf die B 58 einbiegen. Um die Einhaltung der Schutzziele gewährleisten zu können, sollte aufgrund der eingeschränkten Sicht die Ausfahrt der Neustraße möglichst durchgängig frei von Rückstau sein. In der Spitzenstunde ist dies bereits heute nicht der Fall, so dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass es in ungünstigen Fällen zu Verzögerungen bei den Rettungseinsätzen kommen kann.



Abb. 19: Typischer Verkehrsablauf Neustraße / Disselhook

Im Verkehrsablauf lässt sich in der Spitzenstunde feststellen, dass der östlich angrenzende Kreisverkehrsplatz die Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten hat und es regelmäßig zu einem Rückstau kommt, der bis über die Einmündung Neustraße hinausgeht. Hierdurch entstehen Probleme für den aus der Neustraße kommenden Verkehr, da dieser während der Rotzeit der Fußgängerampel nur sehr eingeschränkt nach links in Richtung Osten einbiegen kann.

Aufgrund der Geometrie des Knotenpunktes könnten maximal 2-3 Fahrzeuge je Umlauf nach links in den Disselhook einbiegen. Da die rückstauenden Pkw des Kreisel die Einmündung blockieren ist der vorgezogene Haltebalken westlich der Einmündung wirkungslos, so dass ein Einfahren aus der Neustraße nicht möglich ist und sich der Verkehr aus der Neustraße zurückstaut.

Zur Beurteilung der Sicherheit wurden von der Kreispolizeibehörde Coesfeld die Daten der digitalen Unfallsteckkarte zur Verfügung gestellt. Diese umfassen den Zeitraum 01.01.2010 bis 31.12.2014 (5 Jahre). Es handelt sich nicht um einen ausgewiesenen Unfallschwerpunkt, jedoch ist die Häufung von Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern (rote und hellgrüne Fähnchen) auffällig. Die registrierten Unfalltypen sind sehr uneinheitlich, so dass sich hieraus nicht unmittelbar ein bestimmtes Gefahrenpotential ableiten lässt. Die in Abb. 19 dargestellt Konfliktsituation stellt aber sicher ein wesentliches Problem der Einmündung dar.

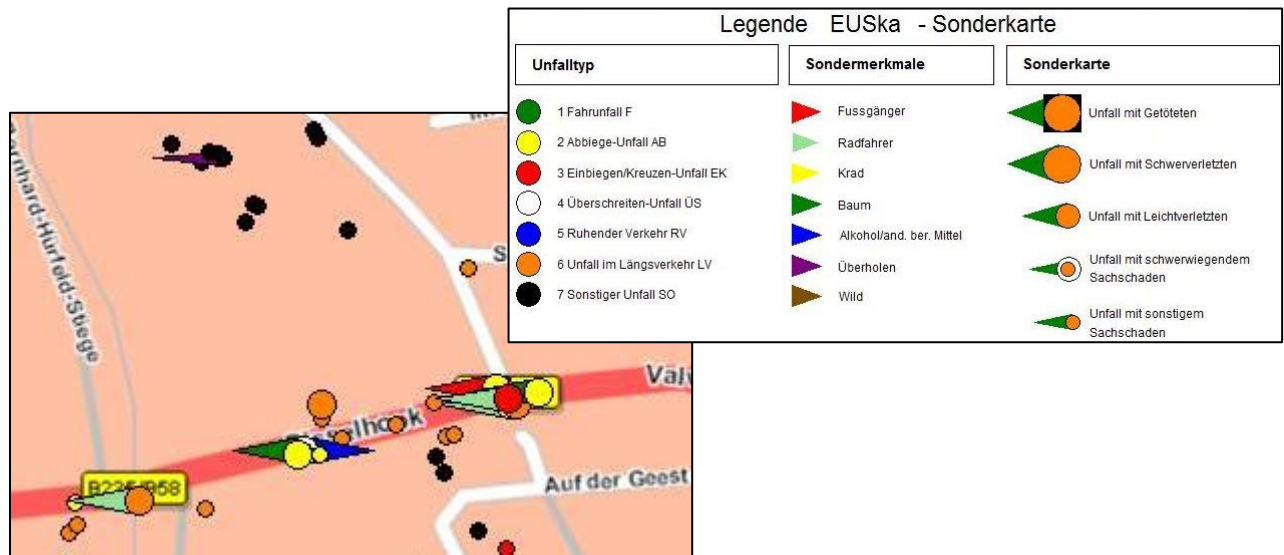


Abb. 20: Unfallauswertung Neustraße / Disselhook (Quelle: Kreispolizeibehörde Coesfeld)

Fazit: Die Einmündung Neustraße ist häufig überlastet, so dass es zu Rückstaus kommt. Der resultierende Zeitverlust ist für Besucher und Mitarbeiter des Krankenhauses, des Altenwohnhauses sowie der angegliederten Dienstleister und angrenzenden Anwohner unangenehm aber hinnehmbar. Wesentlich gravierender ist aber die daraus resultierende Möglichkeit der Verzögerung von Rettungseinsätzen. Die Verkehrssituation sollte daher nicht durch die umfangreiche Anordnung zusätzlicher Stellplätze an diesem Standort verschärft werden.

Knotenpunkt Neustraße, Ostwall, Mühlenstraße

Der Knotenpunkt ist gekennzeichnet von einem sehr komplexen Verkehrsablauf und einer relativ unübersichtlichen Verkehrssituation. Der Ostwall wird als abknickende Vorfahrt auf die Mühlenstraße geführt. Vor der Sporthalle befindet sich eine gestreckte Bushaltestelle, die vom Schülerverkehr stark frequentiert wird. In Spitzenzeiten stehen hier 2-3 Busse. Zwischen den Bussen befindet sich die Zufahrt zu dem vor der Sporthalle befindlichen Parkplatz. Wenn Busse halten ist die Sicht hier stark eingeschränkt. Gegenüber befindet sich eine Haltestelle am Fahrbahnrand. Ein barrierefreier Ausbau ist nicht vorhanden. Östlich der Haltestelle befindet sich eine Fußgängerampel. Diese wird im Bedarfsfall durch den ÖPNV beeinflusst, um die Fahrtzeiten zu optimieren. Im Bereich der Fußgängerampel und Ostwall ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angeordnet. Bei der Auswertung der Videobeobachtungen (s.u.) wurde für eine repräsentative Auswahl von Fahrzeugen die Zeit gemessen, die das Fahrzeug benötigte, um eine im Video sichtbare Strecke zurückzulegen. Die hieraus ermittelten Geschwindigkeiten zeigen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit gut eingehalten wird und nur verhältnismäßig wenige Fahrzeugführer diese deutlich überschreiten.

Nach Westen beginnt in der Mühlenstraße die Fußgängerzone, in der auch das Radfahren, Liefer- und Anwohnerverkehr (als Einbahnstraße) gestattet ist (vgl. Abb. 9). Die Neustraße wird als Einbahnstraße und Anliegerstraße in einer Tempo-30-Zone in Richtung Disselhook geführt. Radfahrer und Rettungsfahrzeuge dürfen die Straße auch in Gegenrichtung befahren. Für Radfahrer auf der Mühlenstraße, die aus Richtung Osten kommen und in Richtung Fußgängerzone / Neustraße abbiegen wollen, wurde eine innenliegende Radfahrspur angelegt, in die sich die Radfahrer aus dem fließenden Verkehr einordnen können.



Abb. 21: Lageplan (Luftbild) Knoten Neustr. / Mühlenstr. / Ostwall (Quelle: tim-online.nrw.de)

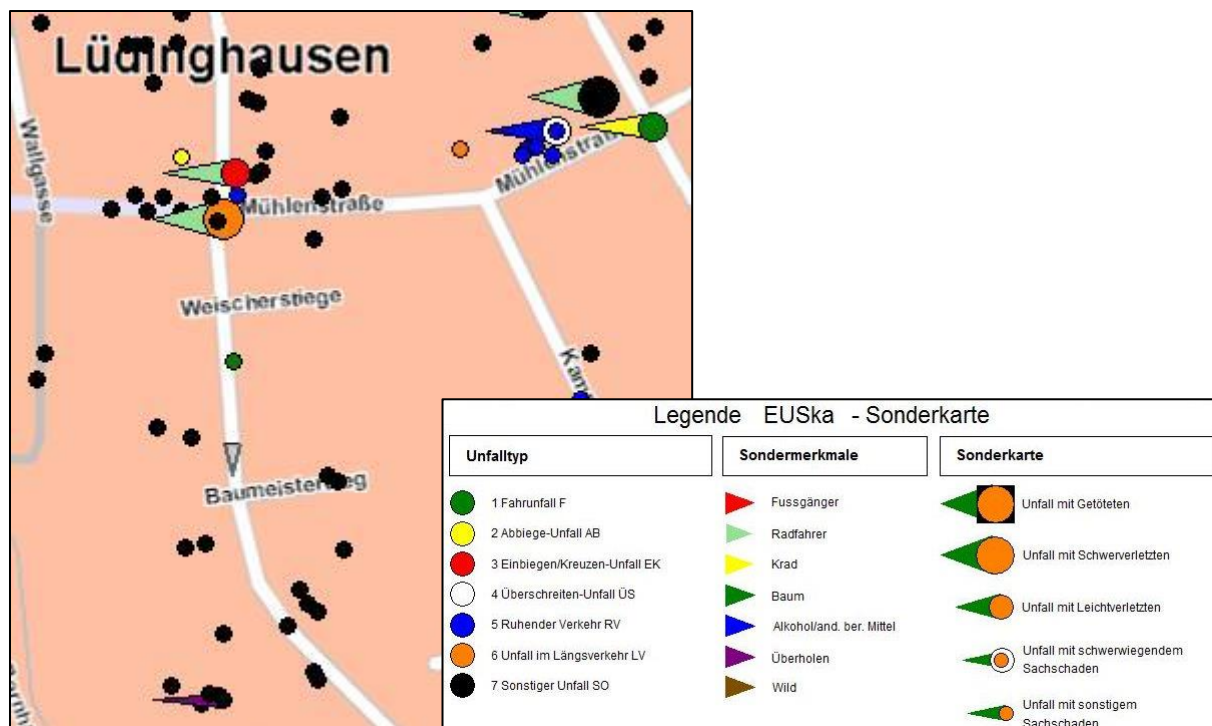


Abb. 22: Unfallauswertung Neustr. / Mühlenstr. / Ostwall (Quelle: Kreispolizeibehörde Coesfeld)

In den Jahren 2010 bis 2014 wurden 2 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Knotenpunktsbereich registriert. 1 Radfahrer wurde hierbei im Längsverkehr schwer verletzt.

Der hohe Parkdruck im Umfeld wird deutlich an der Vielzahl von sonstigen Unfällen im Untersuchungsbereich (kleine schwarze Punkte). Insbesondere beim ruhenden Verkehr gibt es auch eine sehr hohe Dunkelziffer bei Unfällen mit Fahrerflucht.

Unfälle stellen glücklicher Weise ein relativ seltenes Ereignis dar. Sie lassen sich nie zu 100 % vermeiden, jedoch kann man durch die Analyse der Konfliktpotentiale Unfällen vorbeugen. In der Verkehrskonflikttechnik stellen Unfälle die schwerste Form von Konflikten dar. Zusätzlich gibt es jedoch auch eine Reihe von leichten und mittleren Konflikten, die als Vorstufe zu möglichen Unfällen einzuordnen sind. Zu leichten Konflikten zählen die folgenlosen Verkehrsregelverstöße. Hier ist jedoch zu beachten, dass diese häufig nur deshalb folgenlos bleiben, weil kein anderer Verkehrsteilnehmer anwesend ist. Daher werden einige Verkehrsregelübertretungen nach ihrem potentiellen Konfliktpotential eingestuft. Mittlere Konflikte sind solche, bei denen ein Verkehrsteilnehmer aufgrund des Fehlverhaltens eines anderen frühzeitig reagiert und so einen möglichen schweren Konflikt vermeidet. Schwere Konflikte sind solche, bei denen Unfälle nur knapp vermieden werden können.

Zur Durchführung der Konfliktanalyse wurde am 25.03.2015 eine verdeckte Videobeobachtung durchgeführt. Hierbei wurde aus 2 Perspektiven der Verkehrsablauf im Knotenpunktsbereich inkl. Bushaltestelle und Radfahrspur in der Zeit von 7.20 Uhr bis 8.20 Uhr sowie von 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr beobachtet. Die Zeiten richteten sich nach Beginn und Ende des Unterrichtes der angrenzenden Schulen, um so insbesondere den sensiblen Schülerverkehr auswerten zu können.

Im Wesentlichen sind folgende kritischen Verhaltensmuster in der relativ kurzen Beobachtungszeit auffällig geworden. Hier nur einige Beispiele:

Leichte Konflikte

- Radfahrer auf Gehweg in richtiger Richtung (-> Kraftfahrer übersehen Radfahrer schnell, Konflikte bei Begegnung mit Fußgängern)
- Radfahrer nebeneinander auf der Fahrbahn (-> Gefahr im Längsverkehr, Kraftfahrer verhalten sich i.d.R. jedoch defensiv)
- Querende Fußgänger / Radfahrer neben Fußgängerampel (-> Ältere Fußgänger nutzen die gesicherte Querung häufig nicht, Radfahrer müssten absteigen und queren die Fahrbahn daher vorher)

Mittlere Konflikte

- Radfahrer auf Gehweg gegen die Richtung (-> Radfahrer werden an Grundstückszufahrten schnell übersehen, Konflikte mit Fußgängern)
- Radfahrer auf Gehweg bei haltendem Bus (-> Starke Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern, meist jedoch bei geringer Geschwindigkeit)
- Verdeckte Sicht durch haltende Busse (-> Vom Parkplatz ausfahrende Kraftfahrer haben keine Sicht auf den fließenden Verkehr)

Schwere Konflikte

- Radfahrer gegen die Fahrtrichtung auf Fahrbahn (-> Radfahrer im Gegenverkehr sind stark kollisionsgefährdet)
- Überholende Kfz im Gegenverkehr auf der Radspur (-> Bei haltenden Bussen Fahrtrichtung Osten wollen Kfz diesen überholen. Hierfür nutzen sie die innenliegende Radfahrspur in Gegenrichtung und gefährden hier die Radfahrer)
- Fußgänger queren Kreuzung diagonal (-> Fußgänger wählen sehr häufig den kürzesten Weg und queren die Fahrbahn auch an unübersichtlichen Stellen)
- Vorfahrtsregelung wird nicht erkannt (-> Wenn Fahrzeuge vom Ostwall kommend rechts blinken, ist für andere Verkehrsteilnehmer die Fahrtrichtung nicht klar)
- Einbahnstraßenregelung wird missachtet (-> Einzelne Kraftfahrer missachten die Einbahnstraßenregelung / Verbot der Einfahrt auf der Neustraße aus Richtung Krankenhaus kommend)
- Schwerverkehr überstreicht regelmäßig Aufstellfläche der Radfahrspur (-> Busse vom Ostwall kommend überfahren regelmäßig die Radfahrspur in dem Bereich, in dem sich wartende Radfahrer aufstellen, um den Gegenverkehr abzuwarten. Eine Überprüfung hat ergeben, dass dies fahrgeometrisch beim derzeitigen Ausbau auch nicht anders möglich ist.



Abb. 23: Schleppkurve Schnellbusse Ostwall / Mühlenstraße

Fazit der Konfliktanalyse

Der betrachtete Knotenpunkt birgt in seinem heutigen Zustand ein grundsätzliches Konfliktpotential. Es kommt immer wieder zu Situationen, bei denen eine theoretische Unfallgefahr besteht. Insbesondere die Querung der Straße sowie die Anordnung der Haltestellen und Radfahrspur sind grundsätzlich konfliktträchtig. Die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 entschärft die Konflikte teilweise. Die Beobachtungen vor Ort bestätigen, dass dieses Tempolimit insbesondere im Kurvenbereich weitgehend eingehalten wird. Viele Fahrzeugführer fühlen sich in der etwas unübersichtlichen Verkehrssituation unsicher und fahren relativ defensiv. Das Unfallgeschehen ist daher glücklicherweise nicht so markant, wie es theoretisch denkbar wäre.

Gesamtfazit der Parkplatz-Bestandsanalyse sowie der Konfliktanalyse:

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorhandenen Stellplatzanlagen innerhalb des Untersuchungsbereiches keine ausreichenden Kapazitätsreserven aufweisen, um die zusätzliche Nachfrage des GesundheitsCampus abdecken zu können, und die betroffenen Knotenpunkte aufgrund ihres Kapazitätsengpasses bzw. wegen der vorhandenen Konflikte keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen aufnehmen können.

5. Potentialflächen

Im unmittelbaren Umfeld des GesundheitsCampus stehen derzeit keine ausreichenden öffentlichen Stellplatzkapazitäten zur Verfügung, die von dem Investor abgelöst und von den Mitarbeitern und Patienten genutzt werden könnten. Um die notwendige Anzahl an tatsächlich notwendigen Stellplätzen nachweisen zu können, ist die Schaffung zusätzlichen Parkraums (ggf. auch durch Aufstockung vorhandener Parkplätze) notwendig. In der Betrachtung verbleiben als grundsätzlich umsetzbare Standorte:

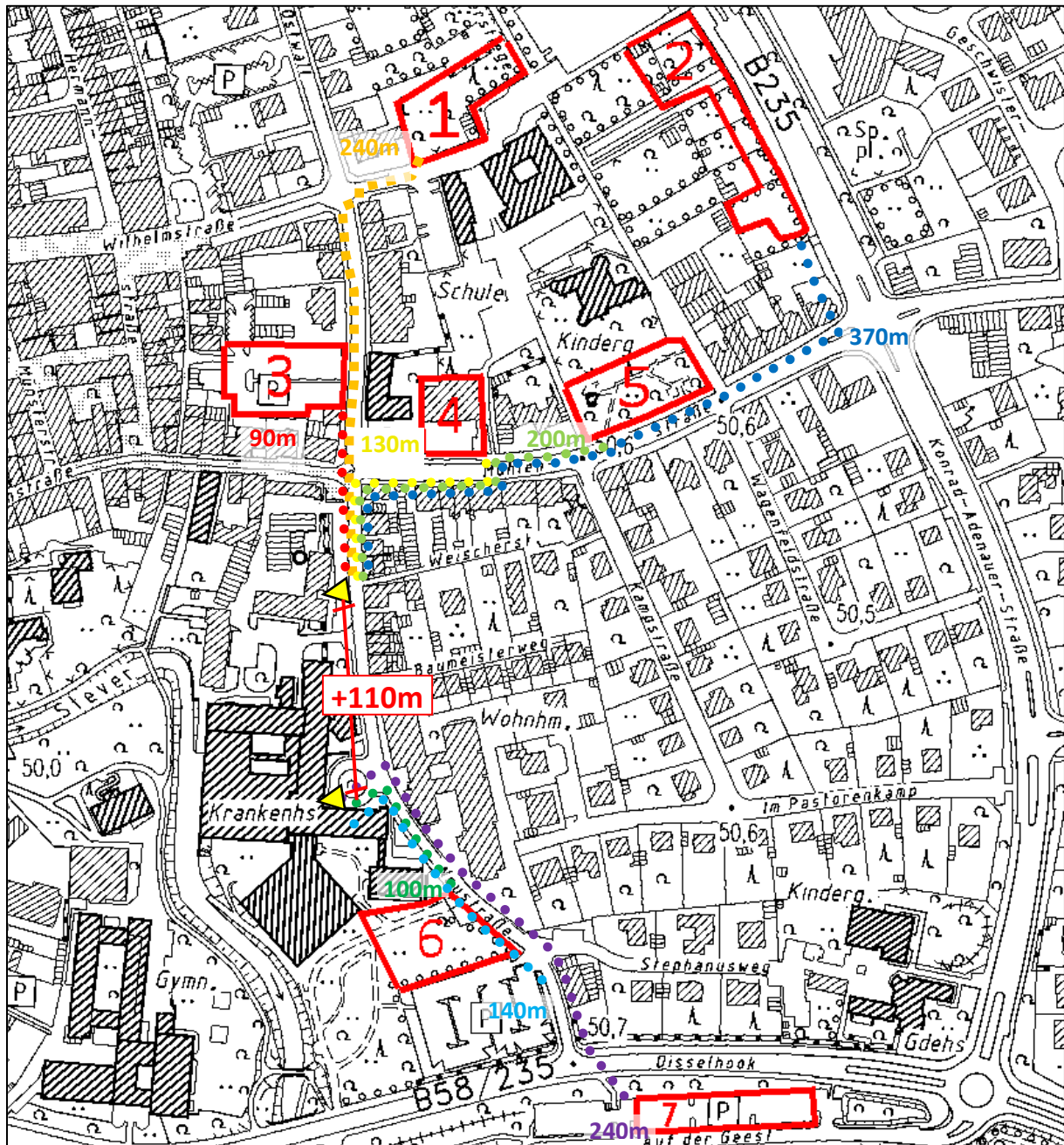


Abb. 24: Potentialflächen Übersichtskarte (unmaßstäblich)

1. Westlich Edeka (hinter der ehem. Praxis Dr. Knaup)

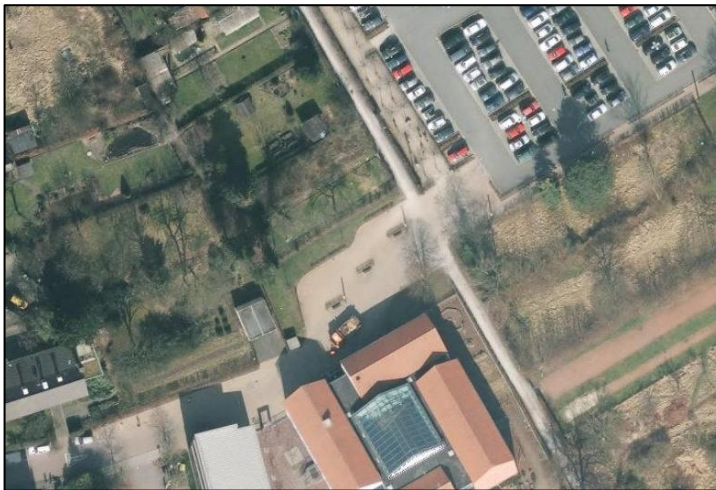


Abb. 25: Potentialfläche westlich Edeka (Luftbild) (Quelle: tim-online.nrw.de)



Abb. 26: Potentialfläche westlich Edeka mögliche Nutzung (Quelle: Stadt Lüdinghausen)

Lage	Auf einem städtischen Grundstück nördlich der Ostwallschule und westlich von Edeka ist grundsätzlich die Anordnung von Stellplätzen möglich. Die Erschließung erfolgt vom öffentlichen Teil des Parkplatzes bei Edeka aus Richtung Osten.
Stellplätze	ca. 59
Bewirtschaftung	keine
Beschilderung	Wegweisende Beschilderung für ortsfremde Patienten und Besucher nur schwer nachvollziehbar und daher kaum sinnvoll möglich.
Folgemaßnahmen	keine
sonstiges	Mehrfachnutzung mit Leistungssporthalle möglich. Für Mitarbeiter des GesundheitsCampus geeignet. Hierfür ist eine Beschilderung nicht notwendig.

	Grundsätzlich ist der Parkplatz auch als Provisorium geeignet um Fahrzeuge mit Sonderparkerlaubnis vom Ostwallparkplatz hierher zu verlagern. Durch die Anbindung von Osten wird kein zusätzlicher Verkehr in dem sensiblen Bereich vor der Ostwallschule erzeugt. Bei der Querung der Janackerstiege ist auf eine gute Sicht und ausreichende Kennzeichnung zu achten. Lärmtechnische Auswirkungen müssen geprüft werden.
--	--

2. Neue Sporthalle

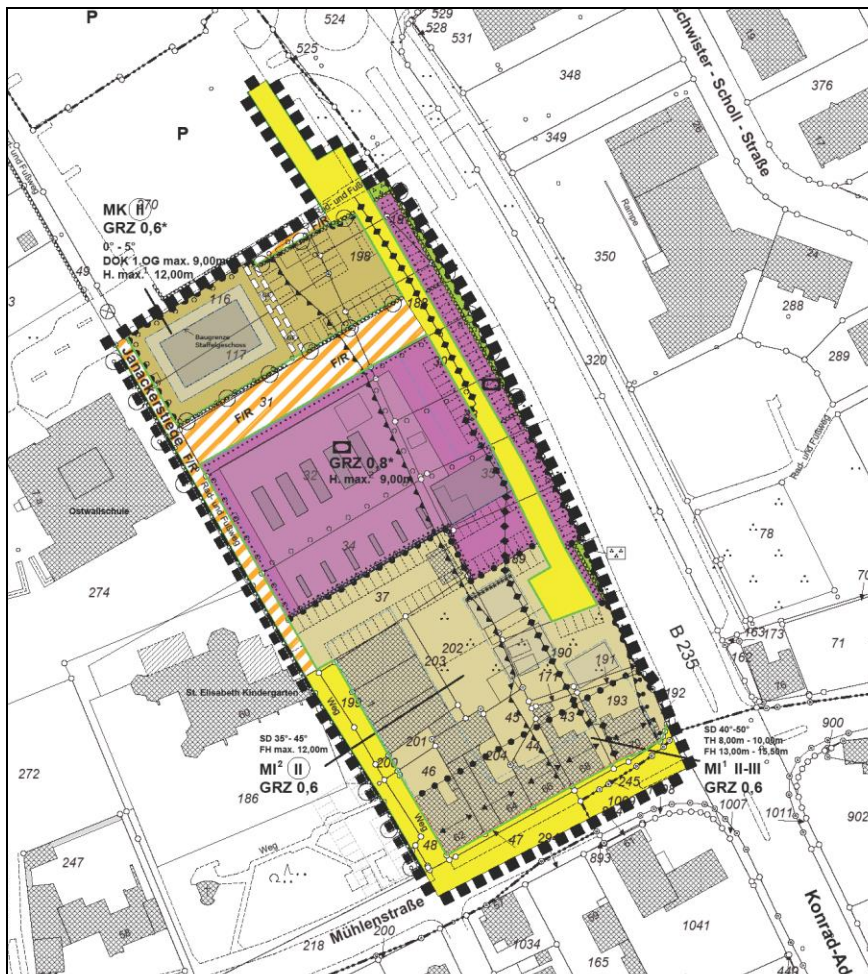


Abb. 27: Bebauungsplan Mühlenstraße / B235 (Auszug) (Quelle: Stadt Lüdinghausen)

Lage	Westlich der B235 und südlich von Edeka ist der Bau einer Leistungssporthalle inkl. öffentlicher Stellplätze vorgesehen. Der Bau ist für den Zeitraum 2016 / 2017 vorgesehen.
Stellplätze	Insgesamt entstehen rund 60 Stellplätze, die auf dem Gelände rund um die Halle verteilt sind
Bewirtschaftung	Keine
Beschilderung	Eine Beschilderung erfolgt nur für die Sporthalle. Eine gesonderte Ausschilderung für den GesundheitsCampus ist hier nicht vorgesehen.
Folgemaßnahmen	Keine
sonstiges	Da die Stellplätze überwiegend für den Betrieb der Sporthalle genutzt werden ist tagsüber eine Doppelnutzung gut möglich. Aufgrund der Entfernung ist der Parkplatz jedoch nur bedingt für Mitarbeiter des GesundheitsCampus geeignet.

3. Parkplatz Ostwall

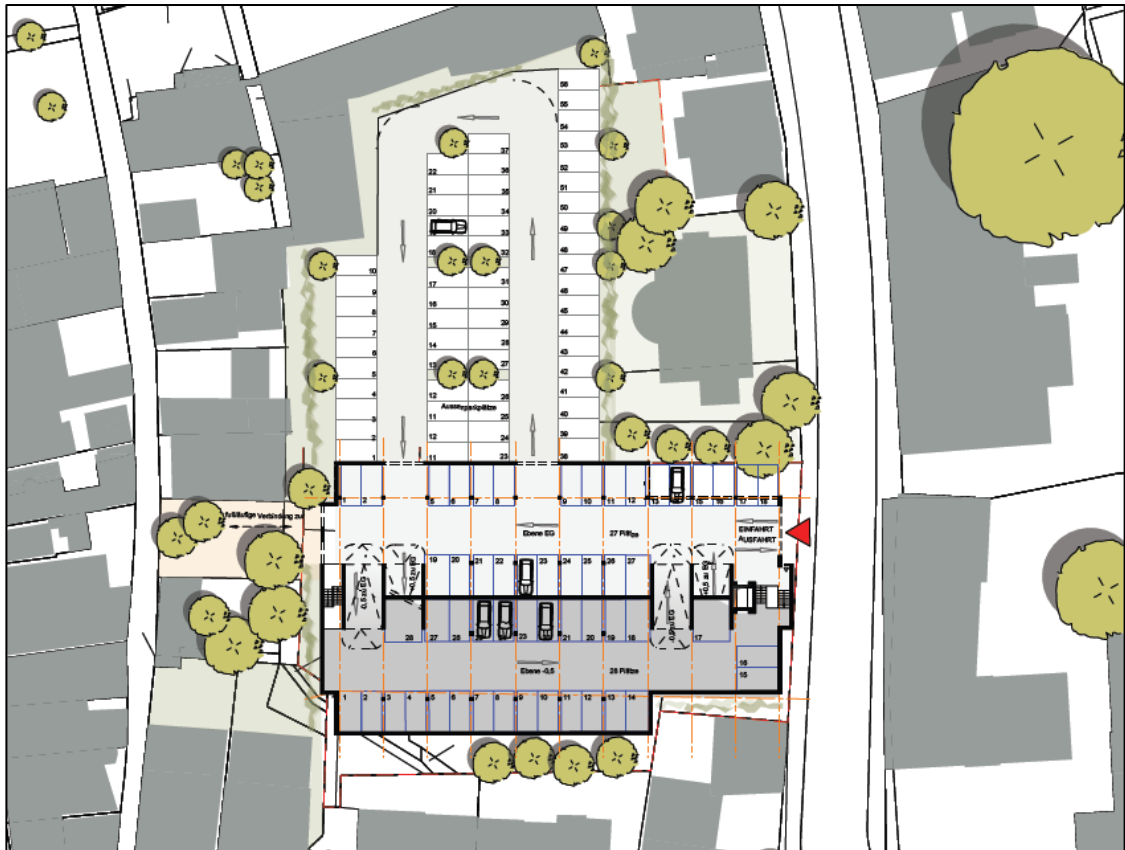


Abb. 28: Entwurf Parkhaus Ostwall, Lageplan (Quelle: Machbarkeitsstudie Pfeiffer-Ellermann-Preckel, 03.02.2015)



Abb. 29: Entwurf Parkhaus Ostwall, Ansicht (Quelle: Machbarkeitsstudie Pfeiffer-Ellermann-Preckel, 03.02.2015)

Lage	Auf dem Gelände des vorhandenen Parkplatzes am Ostwall ist der Bau eines Parkhauses grundsätzlich möglich. Hierzu ist bereits ein Konzept des Büros Pfeiffer, Ellermann und Preckel erarbeitet und der Politik vorgestellt worden.
Stellplätze	268 (117 vorher, 161 zusätzlich)
Bewirtschaftung	Automat, Sonderparkscheine für Dauerparker (Mitarbeiter

	GesundheitsCampus) möglich
Beschilderung	Vorhanden, kann ergänzt werden
Folgemaßnahmen	Keine, Leistungsfähigkeit ist gegeben.
sonstiges	Sehr gut für GesundheitsCampus und Innenstadt geeignet, fußläufige Verbindung ist sicher. Während der Bauphase wäre der gesamte vorhandene Parkplatz (117 Stellplätze) nicht verfügbar. Knotenpunkt Ostwall / Neustraße / Mühlenstraße wird stärker belastet. Die Konflikte hier können zunehmen.

4. Ostwallschule Turnhalle

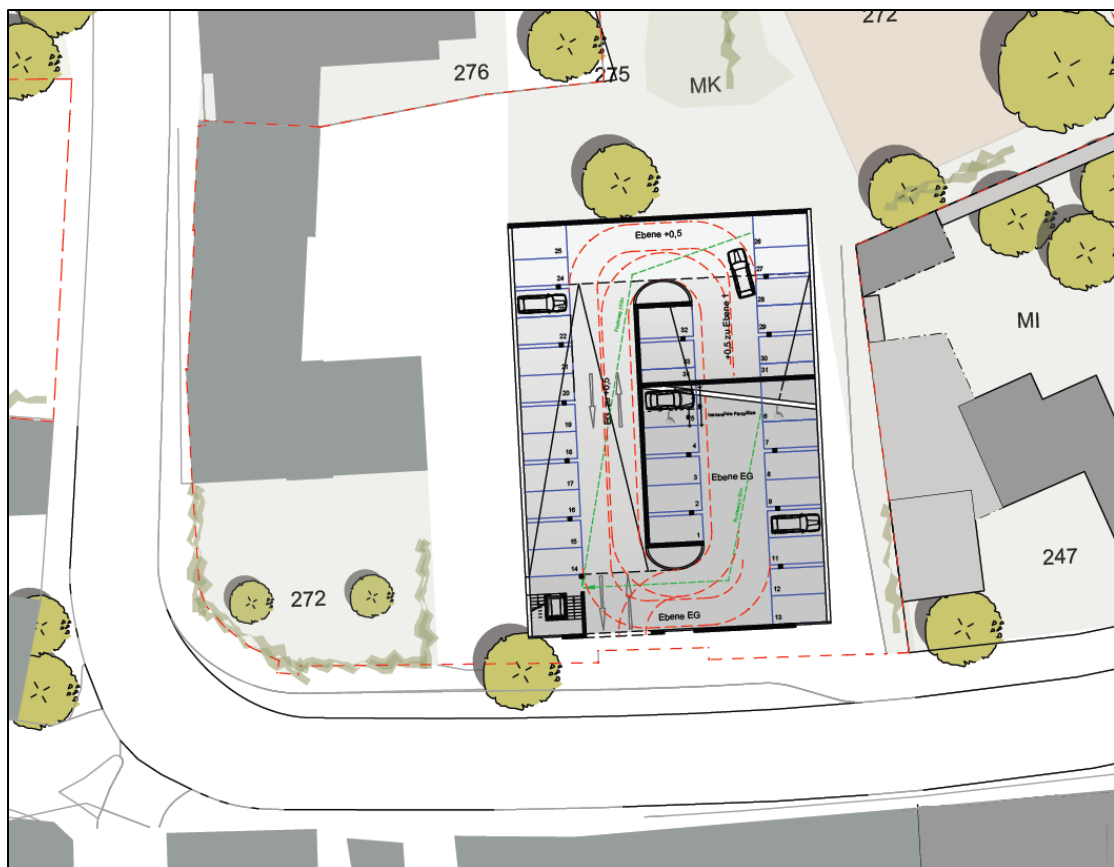


Abb. 30: Entwurf Parkhaus Mühlenstraße, Lageplan (Quelle: Machbarkeitsstudie Pfeiffer-Ellermann-Preckel, Stand 03.02.2015)

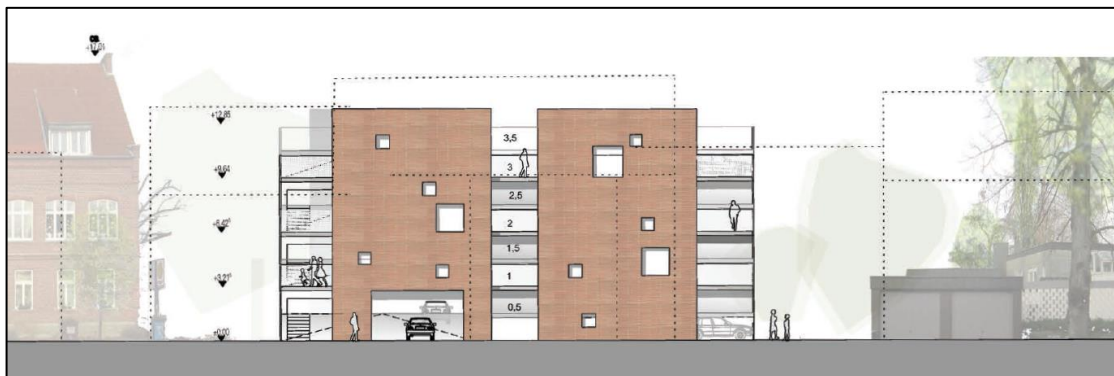


Abb. 31: Entwurf Parkhaus Mühlenstraße, Ansicht (Quelle: Machbarkeitsstudie Pfeiffer-Ellermann-Preckel, Stand 03.02.2015)

Lage	Die bestehende Turnhalle wird durch die neue Leistungssporthalle an der B 235 ersetzt. Die alte Halle ist abgängig. Auf dem frei werdenden Gelände ist grundsätzlich der Bau eines Parkhauses möglich. Hierzu ist ebenfalls bereits ein Konzept des Büros Pfeiffer, Ellermann und Preckel erarbeitet und der Politik vorgestellt worden. Die Anbindung des Parkhauses erfolgt direkt von der Mühlenstraße. Die Lage der Zufahrt ist ca. mittig im Bereich der vorhandenen Bushaltestellen.
-------------	---

Stellplätze	131 (20 vorher, 111 zusätzlich)
Bewirtschaftung	Eine Bewirtschaftung über Parkscheinautomat ist möglich.
Beschilderung	Kann problemlos ergänzt werden
Folgemaßnahmen	Umgestaltung Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße inkl. Auffangradweg und Bushaltestelle.
sonstiges	Gut für GesundheitsCampus geeignet, fußläufige Verbindung kann sicher gestaltet werden. Ein-/Ausfahrt des Parkhauses zwischen Bushaltestelle und Fußgängerampel nicht optimal, jedoch aufgrund der Gegebenheiten nicht anders möglich. Alternative: Verlegung der Bushaltestelle in Richtung ehem. Friedhof östlich der Fußgängerampel. Hierdurch ergibt sich eine Entzerrung der Verkehrsströme im Knotenpunktsbereich. Kaum zusätzlicher Verkehr im sensiblen Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße, da die zusätzlichen Verkehre von der Bundesstraße (Osten) kommend vorher in das Parkhaus gelenkt werden. Während der Bauphase wäre der vorhandene Parkplatz (20 Stellplätze) nicht verfügbar. Nutzung auch für Kunden der Innenstadt sowie Besucher von Veranstaltungen in der geplanten Leistungssporthalle attraktiv.

5. Ehem. Friedhof



Abb. 32: Potentialfläche ehem. Friedhof (Luftbild) (Quelle: tim-online.nrw.de)

Lage	Der ehemalige Friedhof ist direkt an der Mühlenstraße im Bereich des Kindergartens gelegen.
Stellplätze	Theoretisch in zahlreichem Umfang in Parkhaus denkbar in Abhängigkeit von der Detailplanung (ebenerdig ca. 55 Stellplätze möglich).
Bewirtschaftung	Automat, Sonderparkscheine für Dauerparker (Mitarbeiter GesundheitsCampus) möglich
Beschilderung	Kann ergänzt werden
Folgemaßnahmen	Umgestaltung Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße inkl. Auffangradweg und Bushaltestelle.
sonstiges	Privatbesitz. Da diese Fläche auch als Reservefläche für den vorhandenen Kindergarten einzustufen ist, ist eine Nutzung als Parkplatz unwahrscheinlich. Die Fläche ist sehr gut erreichbar, jedoch aufgrund der Entfernung nur für Mitarbeiter des GesundheitsCampus geeignet. Die fußläufige Verbindung in Richtung Innenstadt kann sicher gestaltet werden. Evtl. ist die Fläche auch als Provisorium geeignet.

6. Erweiterung Krankenhaus



Abb. 33: Potentialfläche Krankenhaus (Luftbild) (Quelle: tim-online.nrw.de)

Lage	Die Potentialfläche liegt an der Neustraße südlich des Krankenhauses direkt angrenzend an den vorhandenen Parkplatz. Evtl. kann auch die Kapazität des vorhandenen Parkplatzes durch eine Parkpalette aufgestockt werden.
Stellplätze	Theoretisch in zahlreichem Umfang in Parkpalette denkbar in Abhängigkeit von der Detailplanung (ebenerdig ca. 40 Stellplätze möglich).
Bewirtschaftung	Bewirtschaftung durch Automat entsprechend dem vorhandenen Parkplatz
Beschilderung	Vorhanden
Folgemaßnahmen	Umbau Einmündung Disselhook: Vorsignal aus Richtung Westen, damit die Einmündung nicht zu gestaut wird und Abrücken der Fußgängerampel in Richtung Osten (nachteilig für Fußgänger und Radfahrer). Separate Ampelphase für Neustraße ist aufgrund der Auslastung der Bundesstraße nicht möglich.
sonstiges	Für Patienten aufgrund der Entfernung nur bedingt geeignet. Werden Patienten von Angehörigen gebracht, so sind die Fahrten (Holen des geparkten Fahrzeuges) aufgrund der Einbahnstraßenregelung mit erheblichen Umwegen und hiermit verbundenen zusätzlichen Fahrten über Disselhook (Problem Leistungsfähigkeit) und den Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße (sensibler Bereich) behaftet. Alternative: Parkpalette auf dem vorhandenen Parkplatz löst die gleichen verkehrlichen Probleme aus.

7. Friedhof

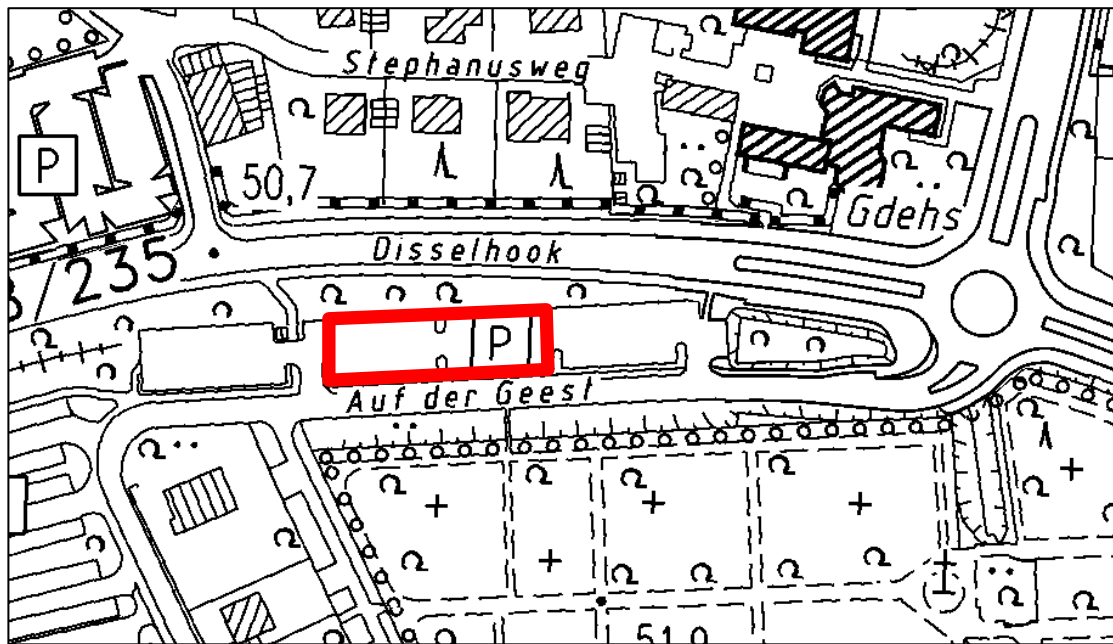


Abb. 34: Potentialfläche Friedhof

Lage	Auf dem bestehenden Parkplatz am Friedhof (städtischer Teil), könnte ein Teil der Fläche durch eine Parkpalette aufgestockt werden.
Stellplätze	Theoretisch in zahlreichem Umfang in Parkpalette denkbar in Abhängigkeit von der Detailplanung.
Bewirtschaftung	Bewirtschaftung durch Automat möglich.
Beschilderung	Kann ergänzt werden
Folgemaßnahmen	keine
sonstiges	Aufgrund der Entfernung wird die Fläche nur von Mitarbeitern des Krankenhauses genutzt werden. Insbesondere in den Abendstunden (Spätschicht) mangelt es hier an sozialer Kontrolle, so dass auch die Akzeptanz leiden wird. Für Patienten sowie Besucher der Innenstadt ist der Standort nicht geeignet.

6. Empfehlung

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum geplanten Gesundheitscampus sowie zur Innenstadt bieten sich zwei Standorte für die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze an:

- Parkplatz Ostwall
- Turnhalle Mühlenstraße

Alle anderen untersuchten Potentialflächen sind stark eingeschränkt hinsichtlich ihrer

- Verfügbarkeit
- freien Kapazitäten
- Entfernung zum GesundheitsCampus (Akzeptanz)
- Nutzbarkeit für Besucher der Innenstadt
- Konflikte bei der verkehrlichen Erschließung.

Der Parkplatz Ostwall hat Vorteile in Bezug auf die vorhandene fußläufige Anbindung an den geplanten GesundheitsCampus und die Innenstadt. Nachteile hier sind jedoch die zusätzliche Verkehrsbelastung im sensiblen Knotenpunkt Neustraße / Ostwall / Mühlenstraße sowie die Probleme bei der baulichen Umsetzung (städtebauliche Integration, Sperrung während der Bauzeit, Kosten für Rückbau vorhandenen Parkraums).

Insgesamt sehen wir daher das Gelände der Turnhalle an der Mühlenstraße in Kombination mit der Verlegung der Bushaltestelle zum ehem. Friedhof als die bessere und empfehlenswerte Lösung an, da

- der vorhandene Knotenpunkt Ostwall / Neustraße / Mühlenstraße kaum zusätzlich belastet wird,
- die Schulwege der Ostwallschule nicht gekreuzt und Verkehrsströme entzerrt werden (Voraussetzungen s.u.),
- Platz für eine sichere und städtebaulich ansprechende Umgestaltung des Knotenpunktes geschaffen wird.

Am ehem. Friedhof ist ausreichend Platz für die Bushaltestelle und Freiraum für wartende Kinder auf der Grünfläche vorhanden. Die Stellplätze auf dem vorhandenen Parkstreifen können in das neue Parkhaus verlagert werden. Bei dem Schülerverkehr an diesem Standort ist darauf zu achten, dass die Schüler nicht die Zuwegung des Kindergartens als Verbindung zwischen Haltestelle und Schule nutzen, sondern den vorhandenen Zugang westlich des Kindergartens.

Bei der Gestaltung des Umfeldes zwischen GesundheitsCampus und Parkhaus ist zur Verbesserung der Situation zu empfehlen, dass

- die abbiegende Vorfahrt als „Mischfläche“ inkl. LSA mit „Alles-Rot-Schaltung“ und ÖPNV-Bevorrechtigung gestaltet wird,
- ein Auffangradweg aus Richtung Osten kommend vor dem Parkhaus angelegt wird,
- Fußgänger direkte Wegebeziehungen mit minimalen Wartezeiten angeboten bekommen.

Auf eine ausreichende Möblierung (Sitzgelegenheiten) für mobilitätsbeschränkte Personen ist ebenfalls zu achten.

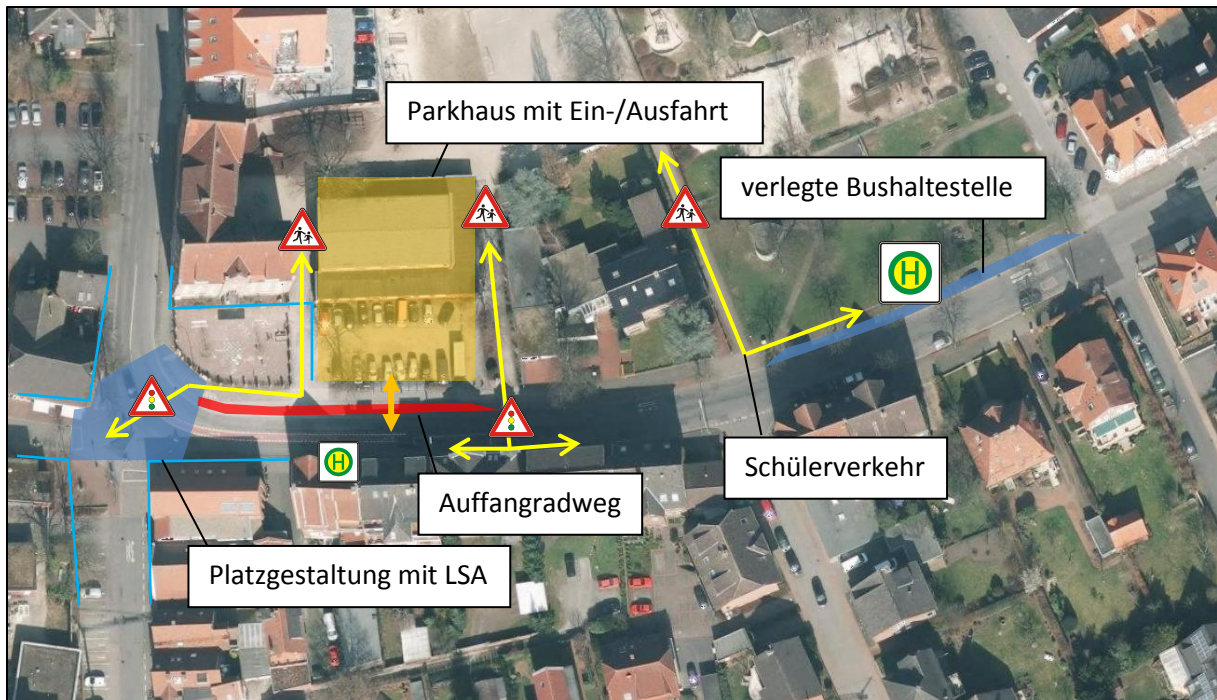


Abb. 35: Entwurfskonzept Knoten Neustr./Ostwall/Mühlenstr. (Luftbild) (Quelle: tim-online.nrw.de)

Eventuell ist es auch möglich die Schulbusse der Grundschule nicht an der Mühlenstraße, sondern auf dem öffentlichen Teil des Parkplatzes bei Edeka halten zu lassen, so dass die Grundschüler von den Bussen direkt an der Grundschule abgesetzt werden können und die verlegte Bushaltestelle entsprechend kleiner gestaltet werden kann. Hierzu bedarf es jedoch noch einer detaillierten Abstimmung, bevor eine endgültige Aussage hierzu getroffen werden kann. Grundsätzlich wäre dies jedoch eine attraktive Alternative zu der Schulbushaltestelle an der Mühlenstraße. Die räumlichen Voraussetzungen für die Schleppkurven und Aufstelllängen der unterschiedlichen eingesetzten Bustypen müssen überprüft werden. In jedem Fall werden einzelne Stellplätze auf dem Parkplatz nicht mehr nutzbar sein.

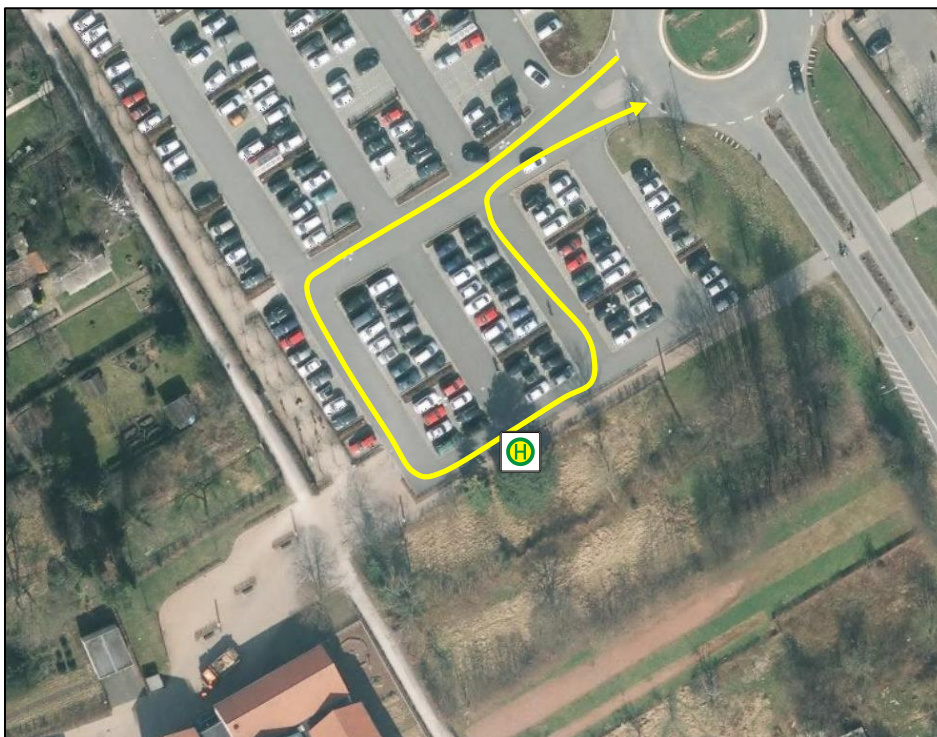


Abb. 36: Zu prüfende Alternative Schülerverkehr Grundschule (Luftbild) (Quelle: tim-online.nrw.de)

7. Provisorien

Der GesundheitsCampus soll Anfang 2017 fertiggestellt werden. Da die bestehende Turnhalle an der Mühlenstraße erst nach Fertigstellung der neuen Leistungssporthalle (ebenfalls 2017) abgebrochen und mit dem Neubau des Parkhauses begonnen werden kann, bedarf es einer provisorischen Lösung für die Übergangszeit.

Die Kapazitäten der bestehenden Parkplätze im Umfeld des GesundheitsCampus reichen nicht aus, um diese Übergangszeit zu überbrücken, ohne dass andere Nutzergruppen hiervon deutlich benachteiligt werden. Daher empfehlen wir die Anlage des Stellplatzes westlich von Edeka in Kombination mit einer vorübergehenden Sperrung des Ostwallparkplatzes für Sonderparkausweise. Diese können gemeinsam mit den Mitarbeiterstellplätzen des Gesundheitscampus auf den neuen Parkplatz verlagert werden. Nach Fertigstellung der neuen Parkplätze kann der bestehende Parkplatz wieder wie bislang durch alle Nutzergruppen beansprucht werden.

Die Kapazität des Parkplatzes westlich von Edeka beträgt ca. 59 Stellplätze: 24 Mitarbeiter vom GesundheitsCampus und 30 Verlagerungen mit Sonderparkberechtigung können hier untergebracht werden. Die Patienten des GesundheitsCampus werden den Parkplatz am Ostwall stärker belasten als bisher. Es ist nicht auszuschließen, dass durch eine Überlastung Verdrängungseffekte auf umliegende Parkplätze ausgelöst werden. Diese sind jedoch bis zur Fertigstellung des Parkhauses hinnehmbar.