Stadt Coesfeld

Masterplan Mobilität
A nach B || Coesfeld geht weiter

Endbericht

Bestandsanalyse
Zielsetzungen
Maßnahmenentwicklung

USP Projekte
nts Ingenieurgesellschaft
,simple

Auftraggeberschaft

Stadt Coesfeld
Markt 8
48653 Coesfeld

Auftragnehmerschaft

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 27 60 – 0
F. 025 01 27 60 – 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

USP Projekte GmbH
Friedrichstraße 27
80801 München
T. 089 461337 – 30
F. 089 461337 – 33

SIMPLE GmbH
Clouth 104 / Block D
Niehler Straße 104
50733 Köln
office@simple.de

Verantwortliche

Sonja Rube
T. 089 461 337 – 40
rube@usp-projekte.de

Bärbel Hinterberger
T. 089 461 337 - 31
hinterberger@usp-projekte.de

Anna Hennerkes
T. 025 01 27 60 – 62
anna.hennerkes@nts-plan.de

Severin Pieper
T. 025 01 27 60 - 82
severin.pieper@nts-plan.de

Entwurf

Inhalt

1. Zusammenfassung ... 11
2. Einleitung und Aufgabenstellung ... 22
2.1. Anlass: mobilitätsbezogene Rahmenbedingungen im Wandel ... 22
2.2. Ableitung des Bearbeitungsansatzes ... 24
3. Beteiligungsprozess „Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter“ ... 25
3.1. Konstituierende Lenkungsgruppensitzung ... 28
3.2. Auftaktklausur der Stadtrats-Ausschüsse am 23.02.2022 ... 28
3.3. Virtuelle Auftaktveranstaltung mit Pressekonferenz am 09.03.22 & Start Web-Präsenz ... 29
3.4. Virtueller Workshop mit den Innenstadtakteur*innen am 16.03.2022 ... 29
3.5. Zukunftsworkshop mit Bürger*innen am 30.03.2022 ... 30
3.6. Zweite Sitzung Lenkungsgruppe am 05.04.2022 ... 31
3.7. Marktplatz Mobilität am 14.05.2022 ... 32
3.8. Gemeinsame Abendklausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 23.06.2022 ... 33
3.9. Aktionswochen im öffentlichen Raum vom 13.08. bis 06.09.2022 ... 33
3.10. Podiumsdiskussion am 19.08.2022 ... 35
3.11. Jugendbeteiligung Kleinstadtkartell am 19.08.2022 im Jugendhaus Stellwerk ... 35
3.12. Klausurtagung Ziele: Stadtrat und Lenkungsgruppe am 20.08.2022 ... 36
3.13. Beteiligung Anliegende am 01.09.2022 ... 36
3.14. Gemeinsame Klausurtagungen zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 29.10.2022 und am 14.01.2023 ... 37
3.15. Informationsveranstaltung am 08.02.2023 ... 37
4. Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung ... 38
5. Methodik und Datenbasis ... 46
6. Status-Quo des Verkehrssystems ... 47
6.1. Der erste Eindruck ... 47
6.2. Mobilität ... 48
6.3. Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit ... 52
6.4. Handlungsfeld Radverkehr ... 59
6.5. Handlungsfeld ÖPNV und neue Mobilität ... 69
6.6. Handlungsfeld fließender motorisierter Verkehr ... 78
6.7. Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr ... 86
6.8. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität ... 104
7. Zielentwicklung ... 112
8. Grundlegende Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung ... 120
9. Netzhierarchien ... 125
9.1. Kfz-Angebotsstruktur ... 125
9.2. Radverkehrsnetz ... 129

Entwurf

9.3. Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt 135
9.4. Straßennetz in der Innenstadt 137
10. Maßnahmen 139
11. Integriertes Handlungskonzept und Prioritäten 220
11.1. Schlüsselmaßnahmen 223
11.2. Weitere Maßnahmen und sonstige Empfehlungen 226
12. Fazit 229
13. Literaturverzeichnis 231

Tabellen

Tabelle 1 - Übersicht Big Points Bestandsanalyse, alle Handlungsfelder 18
Tabelle 2 - Übersicht ausgewerteter Planwerke im Rahmen der Bestandsanalyse 46
Tabelle 3 - Verkehrsmittelverfügbarkeit Kreis Coesfeld im Vergleich [7] 49
Tabelle 4 - Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Prozent [7] 50
Tabelle 5 – Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Prozent [7] 50
Tabelle 6 - ÖV-Verbindungen nach Münster, Rosendahl, Dülmen 70
Tabelle 7 - Buslinien mit Relevanz für das Stadtgebiet 73
Tabelle 8 - Modal-Split-Anteil des MIV [6] [19] 78
Tabelle 9 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstädterungsansatz 118
Tabelle 10 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Stadt 119
Tabelle 11 - Qualitätskriterien Wegetypen 137
Tabelle 12 - Übersicht Maßnahmen und Zuordnung zu Zielfeldern 1 - 5 139
Tabelle 13 - Integriertes Handlungskonzept, zeitliche Abfolge 222

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Kfz-Bestand Coesfeld, Pkw-Bestand Deutschland 23
Abbildung 2 - Prozess Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter 27
Abbildung 3 - Visionsentwicklung: Auftaktklausur am 23.02.2022 28
Abbildung 4 - Live-Stream Podiumsdiskussion: Auftakt am 09.03.2022 29
Abbildung 5 - Projektwebsite a-b.coesfeld.de, Foto © SIMPLE GmbH 29
Abbildung 6 - Ergebnissammlung Miro Board: Virtueller Workshop Innenstadt 16.03.2022 30
Abbildung 7 - Zukunftsworkshop 30.03.2022 © Stadt Coesfeld 30
Abbildung 8 - Kartierung verkehrlicher Problemstellen (rot), Lieblingsorte (gelb), Wohnort (blau) 30
Abbildung 9 - Risiken Mobilität: Zukunftsworkshop 31

Entwurf

Abbildung 10 - Visionen 2040 Mobilitätsbiographien: Zukunftsworkshop 31
Abbildung 11 - Platzhalter Designbeispiel © SIMPLE GmbH 31
Abbildung 12 - Platzhalter Gartenstraße © Stadt Coesfeld 31
Abbildung 13 - Nutzungsideen Platzhalter: 2. Sitzung Lenkungsgruppe 05.04.2022 32
Abbildung 14 - Projektideen für die Aktionswoche 15. - 20.08.2022 32
Abbildung 15 - Marktplatz Mobilität: Postkarten "Ich-geh-weiter"-Kampagne 14.05.2022 © SIMPLE GmbH 32
Abbildung 16 - Marktplatz Mobilität 14.05.2022 © SIMPLE GmbH 32
Abbildung 17 - Marktplatz Mobilität: Podiumsdiskussion 14.05.2022 © SIMPLE GmbH 32
Abbildung 18 - Marktplatz Mobilität: Mega Map zur Verkehrsmittelwahl 14.05.2022 © SIMPLE GmbH 32
Abbildung 19 - Abendklausur 22.06.2022 33
Abbildung 20 - Aktionswoche Aufenthalts- und Verkaufsflächen Pfauengasse sowie Velotaxi am Stadtpark auf Zeit 34
Abbildung 21 - Podiumsdiskussion am 19.08.2022 und Zuhörerschaft 35
Abbildung 22 - Visionsentwicklung, Kleingruppenarbeit und Diskussionen in den Kleingruppen 36
Abbildung 23 - Klausurtagung Oktober 2022 37
Abbildung 24 - Anregungen Besuchende Marktplatz Mobilität 14.05.2022 38
Abbildung 25 - Rahmenbedingungen Transformation Mobilität 39
Abbildung 26 - Stärken Mobilität in Coesfeld: Zukunftsworkshop 30.03.2022 40
Abbildung 27 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022 41
Abbildung 28 - Meinungsbilder Onlinebefragung: # 03 Zuversichtlichkeit Wandel der Mobilität, # 04 eigener Beitrag Mobilitätsverhalten, # 05 Umsteigehilfe 42
Abbildung 29 - Übersicht Passant*innen-Befragung 43
Abbildung 30 - Passant*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse 44
Abbildung 31 - Siedlungsgefüge der Stadt Coesfeld 47
Abbildung 32 - Modal-Split der Stadt Coesfeld [7] 48
Abbildung 33 - Aufkommensstarke Wegebeziehungen zur Stadt Coesfeld [7] 51
Abbildung 34 - Aufkommensstarke Wegebeziehung der Stadtbevölkerung Coesfeld [7] 51
Abbildung 35 - Neugestaltung des Wiemannweges entlang der Berkel 52
Abbildung 36 - Fußwegverbindungen in der Innenstadt 53
Abbildung 37 - Ritterstraße 54
Abbildung 38 - Kapuzinerstraße 54
Abbildung 39 - Rosenstraße 54
Abbildung 40 - Bernhard-von-Galen-Straße 54
Abbildung 41 - Modale Filter auf der Hengtestraße 55
Abbildung 42 - Verkehrsberuhigter Bereich im Feldweg 55

Entwurf

Abbildung 43 - Bauliche Mängel des Gehwegs auf der Hengestraße 55
Abbildung 44 - Basteiwall 56
Abbildung 45 - Breitenverhältnisse auf dem Abschnitt Marienwall 57
Abbildung 46 - Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen bei gemeinsamer Führung von Zufußgehenden und Radfahrenden [11] 57
Abbildung 47 - Erreichbarkeitsradien des Zentralen Versorgungsbereichs für das Fahrrad und Elektroräder 59
Abbildung 48 - Derzeitiger Planungsstand des Radverkehrsnetzes Coesfeld 60
Abbildung 49 - Ausschnitt Veloroute Rekener Str. 61
Abbildung 50 - Radverkehrsführungen auf den Hauptstraßen 62
Abbildung 51 - Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (zweistreifige Fahrbahn) 63
Abbildung 52 - Belastungsbereiche entlang der Hauptstraßen nach ERA 2010 64
Abbildung 53 - Bruchstraße: Radverkehr wird im Mischverkehr geführt 65
Abbildung 54 - Rekener Straße: Radverkehr wird auf dem Randstreifen geführt 65
Abbildung 55 - Mängelanalyse der Radinfrastruktur 65
Abbildung 58 - Unzureichende Beschilderung, Osterwicker Straße 66
Abbildung 58 - Mangelhafte Radverkehrsführung, Daruper Straße 66
Abbildung 58 - Bauliche Mängel, Gaupel 66
Abbildung 59 - Fahrradabstellanlagen auf der Rosenstraße 66
Abbildung 60 - Lade-Vorrichtung für Elektrofahrräder auf der Rosenstraße 66
Abbildung 61 - Fahrräder vor dem H&M Kupferstraße 67
Abbildung 62 - Fahrräder vor der Telekom Süringstraße 67
Abbildung 63 - Fahrradabstellanlagen Konzept Innenstadt (Planungsstand) 67
Abbildung 64 - Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs 70
Abbildung 65 - Netzabdeckung durch Bushaltestellen im Stadtgebiet 72
Abbildung 66 - Vergleich der Bushaltestellen nach regelmäßiger und vereinzelter Bedienung 72
Abbildung 67 - Bushaltestellen mit 120-Minuten- oder engerem Takt 73
Abbildung 68 - Bushaltestellen: Negativbeispiele 'Bundeswehr-Depot', 'Weißes Kreuz' und Positivbeispiel 'Industriepark Nord' 74
Abbildung 69 - Übersicht Mobilitäts- und Gestaltungselemente Bahnhof-Vorplatz Coesfeld, Bearbeitung durch nts 76
Abbildung 70 - E-Rikscha-Service der Alexianer [28] 76
Abbildung 71 - Klassifiziertes Straßennetz Coesfeld und direkte Umgebung 79
Abbildung 72 - Verkehrsbelastungen (Spitzenstunden) verschiedener Hauptstraßen 79
Abbildung 73 - ausgewiesene Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet 80
Abbildung 74 - Durchgangsverkehre Marienring/Basteiring auf Datenbasis des VEP 81

Entwurf

Abbildung 75 - Durchgangsverkehre Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße auf Datenbasis des VEP 81
Abbildung 76 - Ausschnitt Basteiring im Begegnungsfall Pkw/Fahrrad 81
Abbildung 77 - Durchgangsverkehre Teichweg/Wettmarstraße und Hengtestraße auf Datenbasis des VEP 82
Abbildung 78 - Durchgangsverkehre in Verbindung mit der Münsterstraße auf Datenbasis des VEP 82
Abbildung 79 - Ortsumgehung Lette ohne Relevanz für Gewerbegebiet 83
Abbildung 80 - Übersicht Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes 84
Abbildung 81 - Digitale Echtzeit-Anzeige des Parkleitsystems [31] 86
Abbildung 82 - Parkraumstandorte in der Innenstadt und am Innenstadtrand 88
Abbildung 83 - Parkplatzanlage Pfauengasse (links) und Davidstraße (rechts) 89
Abbildung 84 - Ruhender Verkehr auf der Kleine Viehstraße aus zwei Perspektiven 89
Abbildung 85 - Parkraumangebot gesamt nach Art der Bewirtschaftung 90
Abbildung 86 - Abgrenzung der Parkraumstandorte nach Lage in der Innenstadt und am Rand 91
Abbildung 87 - Parkraumangebot nach Art der Bewirtschaftung innerhalb der Innenstadt und am Innenstadtrand 91
Abbildung 88 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 05:00 - 06:00 Uhr 92
Abbildung 89 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr 93
Abbildung 90 - Auslastung innerhalb des Innenstadtrings Freitag 20.05.2022, 10:30 - 11.00 Uhr 93
Abbildung 91 - Auslastung außerhalb des Rings Donnerstag 19.05.2022, 10:30 - 11:00 Uhr (links) & Freitag 20.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr 94
Abbildung 92 - Auslastung der Parkraumkapazitäten anhand der Höchstwerte für Donnerstag 19.05.2022 in kartographischer Darstellung 96
Abbildung 93 - Parkraumauslastung im Innenstadtbereich in Prozent, unterteilt nach Art der Bewirtschaftung 97
Abbildung 94 - Parkraumauslastung in der direkten Innenstadt im Straßenraum / außerhalb des Straßenraums 98
Abbildung 95 - Wochenganglinie der Parkraumnachfrage im Rahmen des dynamischen Parkleitsystem (PLS) 100
Abbildung 96 - Stellplätze mit E-Lade-Vorrichtung am Schulzentrum (links) und am Theater (rechts) 102
Abbildung 97 - Geplantes Parkhaus Münsterstraße [33] 102
Abbildung 98 - das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung 105
Abbildung 99 - Perspektive aus Sicht eines Radfahrenden auf der Kleine Viehstraße 109
Abbildung 100 - Blick in die Pfauengasse zwischen Parkplatz und Letter Straße 109
Abbildung 101 - "Hinterhof"-Charakter Rosenstraße 109

Entwurf

Abbildung 102 - Neugestaltung der Bereiche entlang der Berkel 110
Abbildung 103 - Blick auf die Letter Straße mit Bäumen und Außengastronomie 110
Abbildung 104 - Sitzgelegenheiten im Bereich der Bernhard-van-Galen-Straße 110
Abbildung 105 - Blick auf die neugestaltete Hinterstraße 111
Abbildung 106 - Vorbehaltsnetz Planung 126
Abbildung 107 - Qualitätsstandards des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur 131
Abbildung 108 - Führungsformen des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur 132
Abbildung 109 - Auszug Radverkehrsnetz Coesfeld 133
Abbildung 110 - Auszug Radverkehrsnetz Lette 134
Abbildung 111 - Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt 136
Abbildung 112 - Straßennetz der Innenstadt 138
Abbildung 113 - Wirkungskompass: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern der Bestandsanalyse und den Zielfeldern 141
Abbildung 114 - Übersicht Maßnahmensteckbriefe 142

Entwurf

Abkürzungsverzeichnis

A1	(Bundes-)Autobahn 1
Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
B50	Bundesstraße 50
BauO NRW	Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen
BMVI	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
B-Plan	Bebauungsplan
Bzgl.	bezüglich
B+R	Bike and Ride
ca.	circa
CO_2	Kohlenstoffdioxid
DIEK	Dorfinnenentwicklungskonzept
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KiTa	Kindertagesstätte
km / km/h	Kilometer / Kilometer pro Stunde
KP	Knotenpunkt
K46	Kreisstraße 46
L50	Landesstraße 50
min	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PP	Parkplatz
P+R	Park and Ride
QSV	Qualitätsstufe
RE	Regionalexpress
RB	Regionalbahn
rd.	rund

Entwurf

RVM	Regionalverkehr Münsterland
StP	Stellplätze
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VgV	Vergabeverordnung
Vz.	Verkehrszeichen

Entwurf

1. Zusammenfassung

Städte stehen aktuell vor großen Herausforderungen. Struktureller und demographischer Wandel sowie die Klimakrise erzeugen neben der großen Konkurrenz um die Flächenverfügbarkeit enormen Handlungsdruck. Insbesondere für den Bereich Mobilität bedarf es grundlegende und disruptive Veränderungen weg von der autogerechten Stadt hin zu nachhaltiger Mobilität, die durch neue Technologien und Einstellungen zunehmend ermöglicht wird. Gleichzeitig entsteht mit der Transformation auch die Chance, urbane Stadträume z. B. als Orte sozialer Interaktion zurückzugewinnen. Die Veränderung jahrzehntelanger Planungsrituale und bestehender Verhaltensmuster ist ein transformativer Prozess, der nicht aufoktroyiert, sondern nur gemeinsam mit der Stadtgesellschaft entwickelt werden kann. Ein intensiver, teils auch kontroverser Dialog zwischen unterschiedlichen Interessen bietet die Möglichkeit daraus machbare Lösungen für allen Seiten zu entwickeln.

Die Bewerbergemeinschaft USP Projekte GmbH / nts Ingenieurgesellschaft mbH / Simple GmbH erarbeiteten in einem breit angelegten, integrativen, partizipativen Prozess den Masterplan Mobilität für Coesfeld. Die Stadt verfolgt damit das Ziel, eine Mobilität zu gestalten, die die Weichen zum Erreichen der Klimaschutzziele und zur Förderung einer lebenswerten Stadtentwicklung stellt. Dazu gilt es, den Verkehr bestmöglich auf emissionsarme und nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern und gleichzeitig Erreichbarkeitsgarantien von wichtigen Zielen und für alle Personenkreise zu gewährleisten. Die Partizipation dabei beabsichtigte einen ergebnisoffenen, unideologischen und transparenten Diskurs. Gemeinsam mit Bürger*innen, Akteuren und Stakeholdern wurden – ausgehend vom weißen Blatt“ – spezifische Lösungen für Coesfeld erarbeitet, anstatt nur eine fachliche Musterlösung als Gutachten von außen zu erstellen. Angestrebt wurde es, möglichst alle Generationen und weite Gesellschaftskreise zu adressieren. In einem co-kreativen, innovativen und integrierten Planungsprozess wurden Impulse für Bewusstseinswandel gegeben, um Mobilität in Coesfeld neu zu denken.

In vielfältigsten Formaten, lustmachenden Veranstaltungen, aufsuchenden Beteiligungsformen bestand die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Als Projektführungsebene wurde als Kerngremium eine interdisziplinär besetzte Lenkungsgruppe eingesetzt, bestehend aus Vertreter*innen der Fraktionen, der Verwaltung, wesentlichen Stakeholdern, sowie öffentlichen und privaten Akteuren. In offenen Bürgerworkshops wie dem Zukunftsworkshop im März 2022 konnten sich alle Interessierten einbringen. Ergänzend wurden gezielte Workshops mit ausgewählten Zielgruppen, wie Innenstadtakteuren oder Jugendlichen durchgeführt. Im Mai 2022 fand der „Marktplatz Mobilität“ als offene Open-Air-Veranstaltung auch für spontan Interessierte auf dem Coesfelder Marktplatz statt. In einer dreiwöchigen Aktionszeit im August 2022 waren alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen, an unterschiedlichen Aktionen teilzunehmen. In Podiumsdiskussionen, Passant*innenbefragungen und nahezu täglichen Gesprächsangeboten im öffentlichen Raum wurde die Gesellschaft in der Aktionszeit aktiviert mitzudiskutieren. Infostände und -materialen sowie kontinuierliche Pressearbeit gaben aktuelle Diskussionen und Entwicklungen wieder. Eine Projektplattform mit Informationen zum aktuellen Stand, Voting-Möglichkeiten und kleineren Umfragen ermöglichten auch eine Beteiligung im virtuellen Raum. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden in die Konzepterstellung betrachtet und weitestgehend berücksichtigt.
In der Konzeptphase erarbeitete das Team der Fachplanung gemeinsam mit dem Stadtrat und der Lenkungsgruppe schließlich Ziele und Maßnahmen, die im weiteren Prozess zur Vorbereitung des Projektabschlusses zur weitere Diskussion der Öffentlichkeit rückgespiegelt werden.

Entwurf

Der folgende Bericht dokumentiert die erarbeiteten Inhalte sowie den gesamten Prozess. Hierzu werden die wesentlichen Ergebnisse des Status Quo in einem ersten Schritt zusammengefasst und auf Basis dessen die gefassten Ziele formuliert. Die Maßnahmen sind in Form von Steckbriefen dem gesammelten Bericht zu entnehmen.

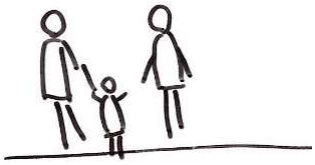
Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die bestehenden Planwerke mit Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr in Coesfeld analysiert und durch die Felderfassung der bestehenden Rahmenbedingungen ergänzt. Im Zuge dessen wurden sechs Handlungsfelder definiert, die die Erarbeitung des Masterplans inhaltlich strukturieren:

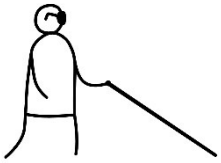
- **Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit**
- **Handlungsfeld Radverkehr**
- **Handlungsfeld ÖPNV und neue Mobilität**
- **Handlungsfeld fließender motorisierter Verkehr**
- **Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr**
- **Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität**

Coesfeld liegt als eine kleine Mittelstadt im westlichen Münsterland. Dort leben rd. 36.100 Einwohner*innen. Die flache Topographie und städtebauliche Struktur sind typisch für die Region. Die Stadt besitzt eine historisch gewachsene Altstadt, erweiterte Siedlungsbereiche (Kernstadt, Goxel und Lette) sowie eine sonst überwiegende landwirtschaftliche Prägung. Mit nahezu 25.000 täglichen Pendler*innenbewegungen stellt sie ein wichtiges Mittelzentrum in Kreis Coesfeld dar.

Eine Mobilitätsuntersuchung aus dem Jahr 2022 hat gezeigt, dass der MIV mit einem Modal-Split-Anteil von 46 % in der Stadt erwartungsgemäß eine große Rolle spielt ist. Mit 90 % liegt die Pkw-Verfügbarkeit in Coesfeld unter der der Nachbargemeinde Dülmen und unterhalb der des Kreis Coesfelds. Dem gegenüber stehen der hohe städtische Anteil des Radverkehrs (39 %) sowie geringe Fußverkehrs- (12 %) und ÖPNV-Anteile (3 %).

Entwurf

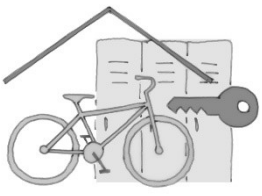




Bedingt durch das kompakte Siedlungsgefüge, eine Vielzahl von MIV-unabhängigen Wegen, den Innenstadt-Rundweg Wallanlage und eine ausgedehnte, verzweigte Fußgängerzone sind grundsätzlich gute Strukturen für Zufußgehende vorhanden. Auch die insgesamt durchschnittliche, teilweise mangelhafte Qualität der Fußwegeinfrastruktur erklärt nicht den niedrigen Modal-Split-Anteil des **Fußverkehrs**.

Im Rahmen der Analyse wurden jedoch Lücken in der Netzkonzeption sowie stellenweise Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit ausgemacht. Hier sind insbesondere Bereiche der nordwestlichen und südlichen Innenstadt zu nennen, in denen straßenbegleitende Nebenanlagen vereinzelt nicht barrierefrei, in die Jahre gekommen, zu schmal dimensioniert oder nicht vorhanden sind. Weitere Optimierungsbedarfe, die der Verwaltung jedoch bereits bekannt sind, bestehen ebenso in den Wohngebieten wie bspw. dem Hengtegebiet.
Der Fußverkehr wird zudem auf wichtigen Routen durch Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln geschwächt. In der Fußgängerzone und auf der Wallanlage beeinträchtigt der Radverkehr das Zufußgehen, in den Wohngebieten klagen Anwohnende über gefährdendes Verkehrsverhalten von Pkw-Fahrenden.

Die Stadt hat sich mit Fußverkehrschecks als Bausteine einer kommunalen Fußverkehrsstrategie in den letzten Jahren auf den Weg gemacht, die Fußverkehrsstrukturen weiter zu verbessern. Die Inhalte dieser Analyse sowie die bereits beschlossenen Maßnahmen sind im Rahmen des Masterplan Mobilität weiter zu verfolgen und umzusetzen.



Die Bevölkerung in Coesfeld ist durchaus fahrrad-affin. Das zeigen der hohe **Radverkehrs**-Anteil am Modal-Split und die kreisweite Fahrradverfügbarkeit: 93 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad, 48 % ein Elektro-Fahrrad.

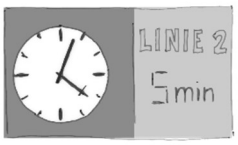
Radfahrende profitieren vom kompakten Siedlungsgefüge der Stadt, aus dem sehr gute Erreichbarkeiten innerhalb des Stadtgebiets resultieren. Das gesamte Gebiet der Kernstadt liegt innerhalb eines Radius unterhalb der kreisweiten mittleren Fahrradwegelänge von 3,4 km. Ein auf Elektro-Fahrräder abgestimmter Radius von 10 km um den Mittelpunkt Marktplatz schließt auch die Ortsteile Goxel und Lette mit ein.

Entwurf

Wenngleich in den verdichteten Bereichen stellenweise bauliche Mängel, unzureichende Querschnittsbreiten oder Sicherheitsdefizite auf Radwegen identifiziert werden konnten, finden Radfahrende in Coesfeld insgesamt eine ordentliche Radwegeinfrastruktur vor. Zudem hat die Stadt in den letzten Jahren eine Vielzahl an adäquaten Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt geschaffen. Optimierungsbedarfe bestehen hinsichtlich der Steuerung des Radverkehrs in der Innenstadt. Diese funktioniert mit den ergriffenen Instrumenten nur bedingt. Der Radverkehr ist zwar nur in bestimmten Teilen der Fußgängerzone freigeben, sucht sich jedoch oft seine eigenen, teils „illegalen“ Wege. Das verdeutlichen abseits der vorgesehenen Abstellanlagen abgestellte Fahrräder in der Fußgängerzone und Rückmeldungen der Zufußgehenden.

Das anvisierte städtische Radverkehrsnetz stellt aus Sicht dieser Analyse eine ordentliche Grundlage zur Weiterbearbeitung im Rahmen des Masterplan Mobilität dar. Das Netz wurde auf Basis des kreisweiten Radverkehrsplanungen entwickelt und führt den Radverkehr zumeist entlang der radial einfallenden Hauptverkehrsstraßen aus den peripheren Gebieten ins Innenstadtzentrum. Die bauliche Umsetzung dieser Netzkonzeption befindet sich jedoch noch in einer Frühphase. Einheitliche Standards für die Realisierung der unterschiedlichen Radwegekategorien (Veloroute, Radhaupt-, Radnebenroute) können bisher allenfalls anhand der kreisweiten Vorgaben zu Velorouten abgelesen werden. Aufgrund fehlender Flächenkapazitäten im Straßenraum und der derzeit geplanten Routenführung kann das Radverkehrsnetz nicht überall in der erforderlichen Qualität umgesetzt werden. Im weiteren Prozess sind daher bauliche Mindeststandards und die Führung der innerörtlichen Velorouten entlang der Hauptverkehrsstraßen zu thematisieren.

Dies zugrunde gelegt bestehen gute Voraussetzungen Coesfeld in seiner Bedeutung als ausgewiesenen Fahrradstadt zu stärken und weiterzuentwickeln. Gemessen an vergleichbaren räumlichen Einheiten im Münsterland und den zugehörigen Modal-Split-Anteilen wird das Potenzial gesehen, einen Fahrradverkehrs-Anteil von 60 % in der Kernstadt (ohne die Ortsteile) und 45 % über das gesamte Stadtgebiet zu erreichen.



Die Betrachtung des **ÖPNV** wurde im Rahmen dieser Analyse in die überörtliche bzw. regionale Anbindung und die lokalen Rahmenbedingungen unterteilt. Coesfeld sieht sich dabei mit grundsätzlichen Problemen des ländlichen Raums konfrontiert, in dem der ÖPNV zumeist keine echte Alternative zum Pkw darstellt.

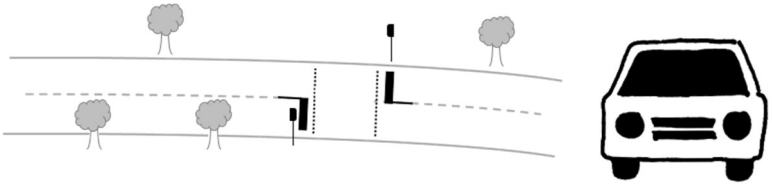
Dabei herrschen für den Regional- und Fernverkehr mit zwei querverlaufenden SPNV-Strecken und drei Schienenbahnhöfen grundsätzlich gute Voraussetzungen. Ergänzt wird das Angebot durch Regionalbusverbindungen. So können Ziele in Richtung Enschede, Münster, Essen und Dülmen/Dortmund erreicht werden. Lediglich die Anbindung in Richtung Westen besitzt keine Schienentrasse. Das Hauptproblem ist jedoch die Taktung der jeweiligen Verbindungen. Das gilt für Busse wie Züge gleichermaßen. Besonders auf den Strecken in Richtung der wichtigen Pendlerziele Münster und Dülmen bestehen Handlungsbedarf hinsichtlich der Bedienqualität. Zentrale Hemmnisse liegen darin, dass die

Entwurf

Verantwortlichkeit diesbezüglich in der Hand der Verkehrsverbünde liegen und deren Prioritätensetzung an ökonomischen Motiven und Nachfragebeziehungen ausgerichtet ist. Das Projekt der S-Bahn Münsterland verspricht zwar eine Verbesserung der Taktungen, steht jedoch vor einem unbestimmten und langfristigen zeitlichen Horizont.

Innerhalb des Stadtgebiets ist eine Vielzahl an Bushaltestellen vorhanden, von denen der Großteil allerdings nur im Rahmen des Schulbussystems bedient wird. Dies zugrunde gelegt hat die Analyse Defizite in der Netzabdeckung für die Bereiche Hengtegebiet, Gewerbgebiet Süd an der Dülmener Straße, den Industriepark Nord und in Lette festgestellt. An den regelmäßig bedienten Haltepunkten ist zudem der Regelfall ein 60- bis 120-Minuten-Takt. Dies stellt aus fachlicher Sicht kein nutzerfreundliches und bedarfsgerechtes Angebot dar.

Die Stadt Coesfeld ist sich der Herausforderungen im Tätigkeitsfeld ÖPNV bewusst und hat bereits Schritte unternommen, diese zu bewältigen. Dabei werden Konzepte der geteilten Mobilität und neue Mobilitätsformen verfolgt. Auf dem Gebiet On-Demand-Services ist ein kleineres Velotaxi integriert worden. Weitere Modelle des On-Demand-Bereichs wurden bereits diskutiert und mit Blick auf die Erarbeitung des Masterplan Mobilität zunächst hintenangestellt.
Insgesamt muss festgehalten werden, dass auch die bisher integrierten Sharing-Modelle im Bereich Pkw und Lastenräder die skizzierten Defizite des ÖPNV nicht auffangen können. Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Lösung wird als große Herausforderung für den Masterplan Mobilität verstanden.

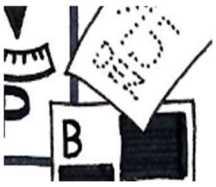


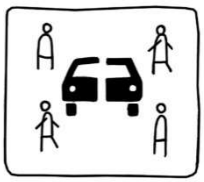
Der Pkw **im fließenden Verkehr** hat in Coesfeld einen großen Stellenwert. Das wird sowohl aus den Daten der Mobilitätsuntersuchung als auch aus den Diskussionen und Rückmeldungen der partizipativen Verfahren deutlich. Das Hauptstraßennetz ist sternförmig aufgebaut und setzt sich aus radial einfallenden Hauptverkehrsachsen und einer ¾-Ringerschließung um den Innenstadtbereich zusammen. Die Belastungen bewegen sich aus fachlicher Sicht in einem verträglichen Rahmen, werden jedoch von der Bevölkerung vor allem innerhalb der Wohngebiete als zu stark empfunden. Obwohl viele Wohngebiete bereits verkehrlich beruhigt sind, klagen Anwohnende über erhebliche Fremdverkehrsanteile und außerdem über zu hohe Geschwindigkeiten. Durch die Bündelung der Ströme auf den Hauptstraßen wurde zudem eine starke Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr in diesen Bereichen festgestellt.

Infolge der bestehenden Netzstruktur wurden im Rahmen der Analyse Bereiche identifiziert, in denen die tatsächliche Nutzung vom gewünschten Verkehrsaufkommen abweicht. Dies betrifft vorrangig Räume außerhalb des Vorbehaltsnetzes, in denen Durchgangsverkehre zum Problem werden. Die identifizierten Bereiche wie beispielsweise nordwestliche Innenstadt, Hengtegebiet, Laurentiusstraße oder Lübbesmeyerweg sind der Verwaltung bekannt und bereits seit längerem Gegenstand verkehrs-

Entwurf

planerischer Diskussionen. Lösungen für diese Problembereiche konnten bisher nicht gefunden werden und stellen im Rahmen des Masterplan Mobilität ein weiteres Schlüsselthema für die Zukunft Coesfelds dar.





Eng verbunden mit der Entwicklung im fließenden Verkehr ist der Umgang mit dem **ruhenden Verkehr**. Aufgrund der Bedeutung für das Gelingen der Verkehrswende und die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Einkaufsstandorts Coesfeld wird dieses Thema stadtweit naturgemäß kontrovers diskutiert. Es stehen sowohl eine örtliche Stellplatzsatzung wie auch mögliche Erweiterung des Parkraumangebotes zur Disposition. Ein besonderer Fokus der Diskussionen liegt auf der künftigen Verfügbarkeit von Parkflächen im direkten Innenstadtbereich. Das Ziel aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und dem Parkraumkonzept von 2012 „Erreichbarkeitsgarantie der Innenstadt für Bewohnende des ländlichen Raums“ steht in Verbindung mit der Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum und somit in einem widersprüchlichen Verhältnis zur gewünschten Stärkung der notwendigen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.

Im Rahmen der Analyse die Auslastung der derzeit verfügbaren Stellplatzkapazitäten an zwei exemplarischen Tagen erhoben. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass auch zu Spitzenzeiten ausreichend Kapazitätsreserven in Höhe von nahezu einem Drittel der verfügbaren Stellplätze vorhanden sind.

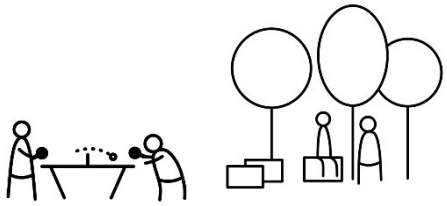
Auffällig war, dass entgegen der anvisierten Zielkonzeption, innerhalb der Innenstadt nur Kurzzeitparkenden ein Angebot zu schaffen, ein Missverhältnis aus Parkflächen am Innenstadtrand und in der direkten Innenstadt besteht. Die Anzahl an Stellplätzen am Innenstadtrand unterschreitet die verfügbaren Kapazitäten im Innenstadtbereich erheblich. Zudem besteht die Möglichkeit innerhalb der Innenstadt Dauerparktickets zu erlangen. Die Daten zeigen des Weiteren, dass durch die Art und den Umfang der Bewirtschaftung die Entwicklung von Parksuchverkehren in der Innenstadt begünstigt wird. Die unbewirtschafteten (kostenfreie und von unbegrenzter Dauer nutzbare) Stellplätze machen zwar nur einen geringen Anteil aller Stellplätze aus, weisen jedoch die höchste Auslastung auf. Die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze ist hingegen signifikant geringer.

An vielen Stellen kann innerhalb der Innenstadt im öffentlichen Straßenraum geparkt werden. Die Preise sind hier geringer als in den extern betriebenen Parkbauten. Nachts parken hier vor allem Bewohnende. Tagsüber ist die Anzahl an parkenden Pkw mit Bewohner*innenausweis auf einem ähnlichen Niveau wie die der sonstigen Parkplatznutzenden (Kundschafts- und Besucherverkehre).
Mit Blick auf den künftigen Umgang mit Stellplätzen wurde auch das Verhältnis zwischen Gesamtanzahl an Straßenraumstellplätzen und sonstigen vorhandenen Parkraumreserven betrachtet. Es sind zu jedem Zeitraum der Erhebung mehr Reserven vorhanden gewesen, als es insgesamt Stellplätze im Straßenraum gibt.

Somit wird festgehalten, dass für die Kundschaft der Innenstadt insgesamt ein gutes Angebot an Parkflächen vorhanden ist. Die verfügbaren Kapazitäten sind grundsätzlich ausreichend, um die gesamte

Entwurf

Nachfrage nach Parkraum zu bedienen. Eine Verlagerung der Langzeitparkenden an den Innenstadtrand konnte bereits in Bereichen wie der Kapuzinerstraße und den Innenstadtstraßen erreicht werden.



Das Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Aufenthaltsqualität wird im Rahmen des Masterplan Mobilität als ein Querschnittstätigkeitsbereich zwischen den anderen Handlungsfeldern gesehen.
Für die Gestaltung des Straßenraums besteht die Herausforderung darin, die verschiedenen Ansprüche, die Nutzende an die Straße stellen, in Einklang zu bringen. Dabei wird die verkehrliche Funktion, das heißt die effiziente Bewältigung der Verkehrsströme, in der Regel als die Hauptfunktion von Straßen verstanden. Gerade innerhalb dicht besiedelter Bereiche wird sie jedoch ergänzt durch soziale und ökologische Funktionen. Räume zu schaffen, in denen sich Menschen gerne treffen, verweilen, kommunizieren oder sich spielerisch betätigen, ist ein weiterer Anspruch an den öffentlichen Raum.

Im Zuge der Straßenraumgestaltung hat das Thema Aufenthaltsqualität nicht zuletzt pandemie-bedingt und aufgrund der spürbar werdenden Auswirkungen des Klimawandels in den letzten Jahren einen großen Stellenwert erlangt. Aufenthaltsqualität wird als soziokulturelle, funktionale Qualität öffentlicher Räume begriffen, die sich vorrangig auf Basis subjektiver Eindrücke definiert und bestimmt, wie gerne sich Nutzende im (öffentlichen) Raum aufhalten. Gleichwohl wurden im Rahmen dieser Analyse Faktoren erfasst, die eine objektivere Bewertung zulassen. Solche sind neben des zur Kommunikation einladenden Charakters und der baulichen Ästhetik innerhalb solcher Räume auch die Freiraumgestaltung, die Vielfalt an Nutzungspotenzialen, die Sicherheit oder Lichtverhältnisse. Somit ist Aufenthaltsqualität einerseits als Komponente der sozialen Funktion einer Straße zu verstehen und wird andererseits auch durch ökologische Aspekte wie Bäume, Pflanzen, Grün- und Wasserflächen begünstigt.

Dem gegenüber steht in der Regel die verkehrliche Funktion. Während die sozialen und ökologischen Qualitäten innerhalb öffentlicher Räume die Aufenthaltsqualität steigern, wird die verkehrliche Funktion einer Straße eher als Hemmnis verstanden. Straßen mit vielen Pkw und hohen Verkehrsbelastungen eignen sich in der Regel nicht als Treffpunkt oder als sozialer Interaktionsraum. Mit anderen Worten führt mehr Verkehr dazu, dass Menschen sich an diesen Orten weniger gerne aufhalten.

Der Straßenraum in Coesfelds Innenstadt wird maßgeblich durch die städtebauliche Struktur, den historisch gewachsenen Grundriss und die kompakte Bebauungsstruktur mitbestimmt. Die Wallanlage ist inklusive ihrer angrenzenden Grün- und Wasserflächen ein wichtiges Merkmal, das zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beiträgt. Historisch erhaltene Bausubstanz wie das Stadtschloss prägen die umgebenden Straßenzüge. Ebenso wesentlich wie auch individuell prägend sind die vielfältigen Nutzungen in verschiedenen Bereichen wie bspw. der Fußgängerzone oder dem Stadtpark. Auch die gastronomischen Außenbereiche auf dem Marktplatz, der Bernhard-von-Galen-Straße sowie auf der Letter Straße wirken sich begünstigend auf die Aufenthaltsqualität aus.
Kritisch betrachtet werden im Rahmen der Analyse die strukturellen Probleme der Straßenraumgestaltung im Bereich der nordwestlichen Innenstadt. In den Straßen Kapuzinerstraße, Hohe Lucht und

Entwurf

Neustraße sind sowohl die Aufteilung des Raums sowie die Bausubstanz defizitär. Weiterhin bestimmt an vielen Stellen der ruhende Verkehr das Gesamtbild und wirkt sich negativ auf die Bewertung dieser Räume aus. Beispiele sind die Kleine Viehstraße oder der Südring. Zudem finden sich Bereiche mit Optimierungsbedarf, in denen aufgrund von vielzähligen Mülltonnen (Rosenstraße) oder einer schlechten Beleuchtungssituation (Durchgang Pfauengasse zur Letter Straße) eine vernachlässigte Gestaltung dieser Räume suggeriert wird.
Die Stadt hat sich mit einigen Projekten auf den Weg gemacht, innerhalb der Innenstadt die Aufenthaltsqualität erheblich zu steigern. Dabei wurden Bereiche geschaffen, im Rahmen ihrer Gestaltung eine wesentliche Aufwertung der städtebaulichen und mobilitätsbezogenen Qualität darstellen. Hervorzuheben sind hier die Bereiche entlang der Berkel sowie die Straßenräume in direkter Nähe zum Stadtschloss. Die Bernhard-von-Galen-Straße sowie der angrenzende Kreisverkehr zur Münsterstraße hin sind mit traditionell gehaltener und trotzdem barrierefreier Pflasterung sowie mit weichen Separationen angelegt. Die umgesetzten Projekte sind für die Entwicklung der äußeren Gestalt der Innenstadt und für zukünftige Planungen mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, als leuchtende Beispiele zu verstehen.

Tabelle 1 - Übersicht Big Points Bestandsanalyse, alle Handlungsfelder

Fußverkehr und Barrierefreiheit
Trotz der räumlich kompakten Siedlungsstruktur und grundsätzlich ordentlichen Voraussetzungen für Zufußgehende liegt Coesfelds Fußverkehrsanteil (Modal Split) in einem zu niedrigen Segment.
Es gibt viele hochwertiger Fußwege, insbesondere in der Innenstadt, jedoch auch Lücken und Defizite in der Netzkonzeption.
Stellenweise konnten Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit festgestellt werden.
Auf wichtigen Routen (bspw. Wallanlage, nordwestliche Innenstadt, Fußgängerzone) kommt es zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsmitteln zu Konflikten.
Die Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte um die Altstadt herum haben große trennende Wirkung für den Fußverkehr.
Radverkehr
Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs und die Fahrrad-Verfügbarkeit in Coesfeld sind auf einem hohen Niveau.
Es ist eine grundsätzlich gute Radinfrastruktur vorhanden, die stellenweise in die Jahre gekommen ist.
Die Planungen zum Radverkehrsnetz stellen eine gute Grundlage zur Weiterbearbeitung dar.
Nicht alle Velorouten sind in der gewünschten Qualität umsetzbar.

Entwurf

- Coesfeld besitzt gute Voraussetzungen, um seine Rolle als Fahrradstadt weiterzuentwickeln. Es besteht Potenzial, einen Modal-Split-Anteil von 60 % in der Kernstadt (ohne die Ortsteile) und mindestens 45 % im gesamten Stadtgebiet zu erreichen.

ÖPNV

- Trotz guter (baulicher) Voraussetzungen für den überörtlichen ÖV bestehen Defizite in der Bedienqualität. Pendelnde sehen oft keine echte Alternative zum Pkw.
- Der lokale ÖPNV ist trotz einer ausreichenden Quantität an Buslinien praktisch nicht existent. Hauptfaktoren hierfür sind geringe Taktungen und Erschließungsdefizite - insbesondere im ländlichen Raum.
- Es werden keine On-Demand-Services angeboten.
- Viele Haltestellen besitzen hinsichtlich der Ausstattung und den Standards der Barrierefreiheit Optimierungsbedarf.
- Das Bahnhofsgebäude ist gemeinsam mit dem Vorplatz fertiggestellt und zu einer großen Mobilstation, die Angebote beidseitig der Gleise schafft, ausgebaut worden.

Fließender Kfz-Verkehr

- Als Mittelstadt im ländlichen Raum besitzt die Bevölkerung Coesfelds (naturgemäß) eine hohe Affinität zum Pkw.
- Das Hauptstraßennetz ist radial aufgebaut. Um die Innenstadt verläuft eine ¾-Ringerschließung.
- Es gibt nennenswerte Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes. Das ist insbesondere in der nordwestlichen Innenstadt, aber auch in Wohngebieten der Fall.
- Viele Wohnquartiere sind bereits vollends verkehrsberuhigt, für den Rest gilt Tempo 30. Das Fahrverhalten entspricht jedoch nicht immer der Ausweisung.

Ruhender Kfz-Verkehr

- Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr kommt eine Schlüsselrolle für den Erfolg der Mobilitätswende zu. Es bestehen zudem erhebliche Wechselwirkungen mit den anderen Handlungsfeldern wie bspw. dem der Straßenraumgestaltung.
- Für Kundschaft besteht ein gutes Angebot an Parkplätzen. Daraus resultiert, dass der ruhende Verkehr (auch in weiten Teilen der Innenstadt) den öffentlichen Raum dominiert.
- Es besteht ein Widerspruch zwischen den Zielen „Erreichbarkeitsgarantie für Bewohnende des ländlichen Raums“ und „Schaffung der notwendigen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“.
- Eine örtliche Stellplatzsatzung zur erweiterten Steuerung des ruhenden Verkehrs steht derzeit zur Disposition.

Entwurf

- Die Kapazitätsreserven des Parkraumangebots sind im untersuchten Zeitraum höher als die insgesamt vorhandenen, im Innenstadtbereich gelegenen Stellplätze im Straßenraum.
- Eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots ist gemessen an den Daten zur Auslastung nicht erforderlich. Neue Parkangebote sollten nur in Verbindung mit der Reduzierung von Parkflächen an anderer Stellle, bspw. im Straßenraum, realisiert werden.

Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

- Die Bearbeitung dieses Handlungsfeldes ist eng mit den anderen Tätigkeitsbereichen des Masterplan Mobilität verbunden.
- Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Faktoren bespielt werden und ist maßgeblich für die Attraktivität von urbanen Räumen und Innenstadtbereichen.
- Die hohen Flächenanteile des ruhenden Verkehrs prägen den Straßenraum in der Innenstadt und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität.
- Für weite Teile der Innenstadt bestehen Optimierungsbedarfe in der Gestaltung mit Bäumen und anderen natürlichen Grünelementen.

Auf Basis der Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse und den daraus gewonnenen Erkenntnissen sowie herausgearbeiteten Big Points wurden gemeinsam mit dem Lenkungskreis **Ziele** formuliert, die das verkehrspolitische Handeln der Zukunft anleiten sollen. Entsprechend der Funktion des Masterplans als strategischen Planungsinstrument verfolgt der Masterplan langfristig angelegte Zielsetzungen. Das Zielkonzept setzt übergeordnete sowie kleinere, teilweise messbare Ziele in einen Zusammenhang. Als langfristig angelegte Vision wurde folgender Leitgedanke festgehalten:

Mobilität in Coesfeld ist 2040 klimaneutral, sozial gerecht, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar, in einem coolen attraktiven Stadtumfeld mit kurzen Wegen auch im Umland und bietet Lebensqualität und Zukunftssicherheit, wovon Wirtschaft und Einzelhandel profitieren.

Auf Basis dessen wurden die folgenden Ziele mit übergeordnetem Charakter abgeleitet:

I. Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.
II. Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.
III. Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.
IV. Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikro-klimatischen Situation gestärkt werden.
V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.

Entwurf

Zur besseren Strukturierung wurden alle kleineren Teilziele der übergeordneten Ziele I. bis V. inhaltlich Zielfeldern zugeordnet. Dies umfasst die folgenden fünf Zielfelder:

ZF1 Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.
ZF2 Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.
ZF3 Die Qualität des öffentlichen Raums soll gesteigert werden.

ZF4 Die Attraktivität der Innenstadt soll gestärkt werden.

ZF5 Die Bevölkerung soll vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden.

Aufbauend auf den definierten Zielen wurden **Maßnahmen** und ein **integriertes Handlungskonzept** definiert. Dabei wurden mit Blick auf die Vorgaben der Stadt Coesfeld keine umfangreichen dezidierten Maßnahmenkataloge entwickelt, die kleinteilige und punktuelle Optimierung vornehmen. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu bestimmen, zu behandeln und konzeptionelle Ansätze zu entwickeln. Für bestimmte Bereich wurden auch punktuelle Maßnahmen empfohlen. Um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für Coesfeld zu schaffen, ist es geboten, mit Hilfe der entwickelten Maßnahmen die Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu schaffen, verkehrsbedingte Emissionen einzusparen und Platz zu schaffen für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen dargelegt (siehe Kapitel 10).

Entwurf

Langfassung

2. Einleitung und Aufgabenstellung

Die Stadt Coesfeld hat gemeinsam mit dem Rat die Bewerbungsgemeinschaft USP Projekte GmbH / nts Ingenieurgesellschaft mbH / Simple GmbH im Juli 2021 im Rahmen einer Verhandlungsvergabe ohne Teilnahmewettbewerb für die Erstellung des **Masterplans Mobilität** ausgewählt und beauftragt. Coesfeld verfolgt mit dem zu erarbeitenden Masterplan das übergeordnete Ziel, eine Mobilität zu integrieren, die die Erreichung von Klimaschutzzielen ermöglicht und sich gleichermaßen in eine attraktive, lebenswerte und nutzerfreundliche Stadtentwicklung einfügt. Dazu gilt es, den Verkehr bestmöglich auf emissionsarme und nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern und gleichzeitig Erreichbarkeitsgarantien von wichtigen Zielen und für alle Personenkreise zu gewährleisten.
Die vielfältigen Aufgabenstellungen, die aus dieser Zielsetzung resultieren, bedürfen eines zusammenfassenden Prozesses aus schlüssigen Beteiligungs- und Partizipationsverfahren, einem herausragenden Marketing- und Kommunikationskonzept sowie einer überzeugenden fachlichen Komponente im Bereich Mobilität und Verkehr. Nur so kann ein echter **Changeprozess** eingeleitet und ein Umdenken in der Bevölkerung erreicht werden, mit dem das Gelingen der Verkehrswende ermöglicht wird.

2.1. Anlass: mobilitätsbezogene Rahmenbedingungen im Wandel

Dem Umgang mit verkehrs- und mobilitätsbezogenen Fragestellungen wird in der öffentlichen Wahrnehmung zunehmend große Beachtung geschenkt. Die Gründe dafür sind gesellschaftliche Trends und Strömungen, die in Coesfeld ebenso wie in weiten Teilen Deutschlands Einzug erhalten haben. Die Mobilität befindet sich in einem stetigen und derzeit besonders rasanten Wandel. Negative Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels auf das alltägliche Leben werden spürbar und schaffen so vielerorts ein stärkeres Bewusstsein für die Umwelt und deren wesentliche Einflussgröße ‚Verkehr'.
Im Jahr 2021 war der Verkehrssektor für 148 Mio. t Treibhausgase verantwortlich und trug damit rund 20 % zu den Treibhausgasemissionen Deutschlands bei
Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. t sinken – im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutet dies eine Reduzierung um rund 43 % (63 Mio. t) innerhalb von 9 Jahren [1]. Seit 1990 konnten die Emissionen nur um 15 Mio. t gesenkt werden. Bis zum Jahr 2045 muss Deutschland laut Klimaschutzgesetz treibhausgasneutral werden, was für den Verkehrssektor voraussichtlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Null bedeutet.

Entwurf

Um den Verkehr in Deutschland auf Klimakurs zu bringen und die Ziele für die Emissionen des Sektors einzuhalten, müssen verschiedene Instrumente gleichzeitig eingesetzt werden. Nur eine Kombination von anreizbezogenen, ordnungsrechtlichen, ökonomischen sowie infrastrukturellen Maßnahmen kann der Herausforderung gerecht werden.

Gleichzeitig wird die Mobilität auch durch den Wohlstand geprägt, in dem wir leben. Der Pkw-Besitz ist auf einem nie höher gewesenen Level, das gilt für Coesfeld ebenso wie für die gesamte Bundesrepublik (siehe Abbildung 1). Der Bestand an Fahrzeugen erhöht sich weiterhin jährlich, mittlerweile steht jedem Haushalt mehr als ein Pkw zur Verfügung (1,1 Pkw). Die Pro-Kopf-Ausstattung ist in Folge kleiner werdender Haushalte ebenfalls gestiegen [1]. Diese Zahlen belegen nachweislich, dass nach wie vor **das Auto die Mobilität dominiert** – insbesondere in ländlichen Räumen.

Abbildung 1 - Kfz-Bestand Coesfeld, Pkw-Bestand Deutschland

Die Entscheidung über die Art des Verkehrsmittels der Menschen fällt zumeist morgens an der Haustür. In Deutschland starten oder enden über 80 % aller Wege am Wohnstandort [2]. Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten sind demnach effiziente Strukturen, die vielfältige und emissionsarme Verkehrsmöglichkeiten bereits in den Wohngebieten und darüber hinaus an wichtigen Standorten des alltäglichen Lebens ermöglichen. Hierbei kommt dem **Umweltverbund**, der sich aus den Verkehrsmitteln der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und dem ÖPNV zusammensetzt, eine entscheidende Bedeutung zu. Zudem drängen im Zuge der Digitalisierung **neue Formen individueller Mobilität** vor allem in die Städte. Darunter fallen beispielsweise kollaborative Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel Car-, Ride- und Bike-Sharing. Zudem ist auch der Stellenwert der E-Mobilität für die Zukunftsfähigkeit städtischer Verkehrsinfrastruktur von wachsender Relevanz. Langfristig werden **innovative Technologien** wie die künstliche Intelligenz die Mobilität weiter verändern.

Weitere gesellschaftliche Entwicklungen derzeit haben Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr. Die steigenden Immobilienpreise vielerorts bedingen, dass bestimmte soziale Gruppen wie beispielsweise junge Familien Probleme haben, angemessenen und bezahlbaren Wohnraum innerhalb der Städte zu finden. ‚Der Traum vom Eigenheim' ist nur noch für einen geringen Teil der Bevölkerung realisierbar. Insbesondere im Umfeld größerer Städte und Oberzentren offenbaren sich daher zuletzt wieder Tendenzen einer verstärkten **Suburbanisierung** [3]. Die Pandemie hat diesen Trend zuletzt weiter gefördert. Kleinere Gemeinden und Mittelstädte wie Coesfeld profitieren aufgrund geringeren Immobilienpreisniveaus von diesen Wanderungsbewegungen. Gleichwohl müssen sie auch mit den wachsenden Herausforderungen umgehen, da die Bedeutung der Oberzentren nicht in gleichem Maß

Entwurf

schrumpft. Folgen sind demnach unter anderem ein **anhaltendes Verkehrswachstum** und **steigende Verkehrsbelastungen**. Eine qualitativ hochwertige Anbindung der kleineren Gemeinden an die Oberzentren mit dem ÖV wird immer wichtiger.

2.2. Ableitung des Bearbeitungsansatzes

Die Gemeinde Coesfeld sieht sich dies zugrunde gelegt mit der Aufgabe konfrontiert, das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen einerseits zu bewältigen und es andererseits zu reduzieren. Zudem bedarf es eines Vorgehens, das alle Verkehrsarten gleichermaßen betrachtet und das Angebot sowohl an den individuellen Bedürfnissen der Nutzenden als auch an den eigenen sowie zentralen umweltpolitischen Zielstellungen ausrichtet. Die bestehenden Ziele und Leitbilder aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2005 sind diesbezüglich zu aktualisieren und an die Rahmenbedingungen heutiger Mobilitätstrends anzupassen. Mit dem Masterplan soll sich die Stadtgesellschaft auf den Weg machen zu einer klimaneutralen Mobilität. Zum einen muss die zukünftige Mobilität einen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzkonzept beschriebenen Klimaschutzziele leisten. Zum anderen muss die Mobilität eine nachhaltige Stadtentwicklung mit attraktiven und lebenswerten Verkehrs- und damit Stadträumen ermöglichen.

Der integrierte Bearbeitungsansatz des Masterplans ist ein wichtiger Baustein für die Analyse der verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Gegebenheiten. Hierunter ist gleichermaßen die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung (modale Integration), die Miteinbeziehung verschiedener beteiligter Personen und bestehender Planwerke (sektorale Integration) sowie unterschiedlicher Planungsebenen (vertikale Integration) zu verstehen [4]. Im Sinne integrierter Verkehrsplanung nimmt die Bestandsanalyse eine räumlich und hierarchisch übergeordnete Betrachtung der Strukturen vor, die verschiedene Perspektiven einnimmt und berücksichtigt. Im Zuge dessen werden neben der fachlichen Position in den folgenden Ausführungen auch Ergebnisse auf Basis der Partizipations- und Beteiligungsformate wiedergegeben.

Im Rahmen der Leistungsbeschreibung wurden seitens der Stadt Coesfeld **Schlüsselthemen** definiert, die in Rahmen des Masterplan Mobilität zwingend zu bearbeiten sind. Dabei ist die vorgegebene Auswahl nicht abschließend, sollte jedoch die folgenden Inhalte mindestens umfassen:

- „**Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt**“ mit Auswirkungen z.B. auf den Rahmenplan Kapuzinerstraße und auf Handlungsempfehlungen aus der Fußverkehrsstrategie
- Machbarkeit Stadtbussystem; neben Auswirkungen, die ein **Stadtbussystem** natürlich auf das gesamte Mobilitätssystem hätte, gibt es hier Wechselwirkungen mit einem Antrag zur Einrichtung eines Night City Shuttle 4.0
- Zukunftsfähige **Lösung für den ruhenden Verkehr** (MIV)
- Konfliktraum **Wallanlage** (Funktionsfestlegung, straßenverkehrsrechtliche Ausweisung) mit Auswirkungen z.B. auf Handlungsempfehlungen aus der Fußverkehrsstrategie

Entwurf

3. Beteiligungsprozess „Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter“

Mit dem Prozess „MOBILITÄT MITGESTALTEN | a nach b | Coesfeld geht weiter“ - wurde ein Transformationsprozess eingeleitet, in dem sich die Stadt Coesfeld gemeinsam mit der Stadtgesellschaft auf den Weg zu einer klimaneutralen Mobilität gemacht hat. Mit der Philosophie, Partizipation als unideologischen, transparenten und ergebnisoffenen Diskurs zu gestalten, wurde keine fachliche Musterlösung als Gutachten von außen erstellt, sondern – ausgehend vom „weißen Blatt“ gemeinsam mit Bürger*innen, Akteuren und Stakeholdern spezifische Lösungen für Coesfeld erarbeitet, die von einer breiten Masse akzeptiert werden können. Der Diskurs hatte das Ziel möglichst weite Bevölkerungskreise, alle Generationen und auch neue Zielgruppen einzubinden und Impulse für Bewusstseinswandel zu geben, um in einem co-kreativen, innovativen und integrierten Planungsprozess, Mobilität in Coesfeld neu zu denken. Die grundsätzlichen Zielstellungen ergaben sich dabei aus der vom Rat akzeptierten Leistungsbeschreibung.

Aufgesetzt wurde ein mit dem Planungsprozess eng verwobener intensiver co-kreativer Partizipationsprozess, in dem in unterschiedlichen, interdisziplinär besetzten Formaten, möglichst jeweils verschiedene Bevölkerungsgruppen, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Interessensvertretende untereinander interagierten, d.h. ihre unterschiedlichen Blickwinkel und Meinungen austauschten, diskutierten und gemeinsam nach Lösungen suchten.

Als Projektführungsebene wurde als Kerngremium des interaktiven und partizipativen Prozesses eine interdisziplinär besetzte Lenkungsgruppe implementiert, in die neben Vertretenden der Fraktionen und der Verwaltung wesentliche Stakeholder, öffentliche und private Akteure berufen wurden.
So konnten permanent Bedürfnisse und Meinungen unterschiedlicher Gruppierungen artikuliert und diskutiert werden. Die Mitglieder der Lenkungsgruppe trugen im Prozess als Botschafter*innen des Projektes aktiv zum öffentlichen Diskurs bei und bildeten so eine Rückkopplungsebene zur Öffentlichkeit.

Um möglichst die gesamte Gesellschaft zu erreichen, wurden neben lustmachenden Veranstaltungen auch aufsuchende Beteiligungsformate und kommunikative Maßnahmen ergänzt. Zu allen Veranstaltungen wurden die Bürger*innen von Coesfeld und Umland durch stetig prozessbegleitende Kommunikation im virtuellen sowie im öffentlichen Raum eingeladen, Mobilität in Coesfeld mitzudenken und sich zu beteiligen.

In vielfältigsten Formaten bestand die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Neben allgemeinen, für alle Interessierten offenen Bürgerworkshops (Zukunftsworkshop) mit co-kreativem Charakter fanden mit ausgewählten Zielgruppen gezielte Workshops statt, so z.B. mit Innenstadtakteuren oder auch mit Jugendlichen.
Im Rahmen eines Aktionstages im Mai (Marktplatz Mobilität) und einer dreiwöchigen Aktionszeit im August bestanden vielfältigste Möglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger, sich einzubringen, Bedürfnisse und Wünsche zu notieren, zu kommentieren. In Podiumsdiskussionen, Passant*innenbefragungen und nahezu täglichen Gesprächsangeboten im öffentlichen Raum wurde die Gesellschaft aktiviert

Entwurf

mitzudiskutieren. Durch Infostände und Infomaterialen wurde über aktuelle Diskussionen und Entwicklungen informiert.

Parallel dazu wurde laufend durch intensive Pressearbeit sowie durch eine Projektplattform mit Voting-Möglichkeiten in insgesamt 5 Umfragen laufend über den aktuellen Stand informiert und Kommentierung ermöglicht.

Um einen breiten Diskurs zu entfachen und die Stadtgesellschaft auch immer wieder aufs Neue zu aktivieren, wurden im Rahmen der Aktionswochen mit phantasievollen Interventionen im öffentlichen Raum Denk- und Diskussionsanstöße gegeben. Diese wurden unter Einbeziehung und Mitwirkung der Lenkungsgruppe geplant und umgesetzt. Hierfür wurden auch gemeinsam mit Organisationen wie z.B. dem Krankenhaus selbstorganisierte Projekte angestoßen,

Die Ergebnisse wurden – sofern nicht ohnehin schon co-kreativ erarbeitet - in den Konzepterstellungsprozess rückgekoppelt und so weit wie möglich berücksichtigt.

Das dargestellte Ablauflaufdiagramm (siehe Abbildung 2) visualisiert den mehrdimensionalen Erarbeitungsprozess im Zuge der Erarbeitung des Masterplans Mobilität, der unterschiedliche Akteurs- und Zielgruppen einbindet.

Der Prozess gliederte sich in Auftaktphase, Aktivierungsphase, Aktions- und Interventionsphase und Konzeptphase. In der Aktivierungsphase wurden Impulse für Bewusstseinswandel in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten gegeben. Die Aktions- und Interventionsphase lud mit Verkehrsversuchen und provokanten Interventionen im öffentlichen Raum im Sommer 2022 ein, umgestaltete Mobilitätsräume zu erproben. Daran schloss die Konzeptphase an, in der gemeinsam mit dem Team der Fachplanung, mit dem Stadtrat, Vertreter*innen der Verwaltung und gesellschaftlichen Agierenden Leitlinien und Maßnahmen erarbeitet wurden und im weiteren Prozess zur Vorbereitung des Projektabschlusses zur weiteren Diskussion mit der Öffentlichkeit rückgespiegelt wurden.

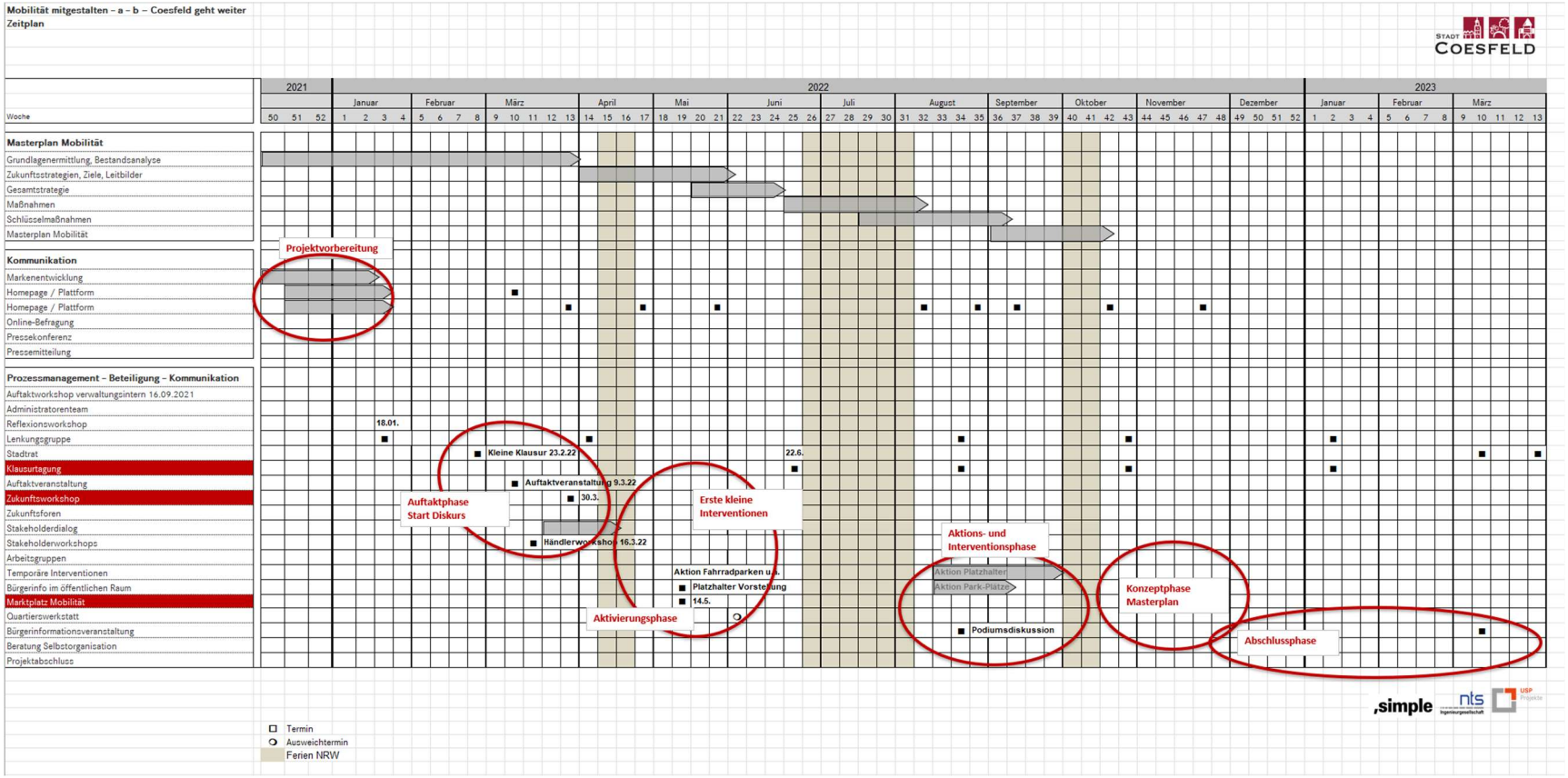


Abbildung 2 - Prozess Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter

Entwurf

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses - Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter fanden die folgenden Veranstaltungen statt:

18.01.22	Konstituierende Sitzung Lenkungsgruppe
23.02.22	Stadtrats-Ausschüsse „Auftaktklausur“
09.03.22	Auftaktveranstaltung mit Pressekonferenz Start Web-Präsenz
16.03.22	Workshop mit den Innenstadtakteur*innen
30.03.22	Zukunftsworkshop Bürger*innen
04.05.22	2. Sitzung Lenkungsgruppe
14.05.22	Marktplatz Mobilität
23.06.22	Abendklausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe
15.-06.09.22	Aktionswoche im öffentlichen Raum
19.08.22	Jugendworkshop (Stadt Coesfeld)
19.08.22	Öffentliche Podiumsdiskussion
20.08.22	Klausurtagung Ziele: Stadtrat und Lenkungsgruppe
01.09.22	Beteiligung Anliegende Innenstadt (Stadt Coesfeld)
29.10.22	Klausurtagung: Stadtrat und Lenkungsgruppe
14.01.23	Klausurtagung: Stadtrat und Lenkungsgruppe

Vorbereitend auf den Projektabschluss stehen noch die folgenden Informationsveranstaltungen bevor.

13.03.23	Informationsveranstaltung des Rates, der Ausschüsse und der Lenkungsgruppe
16.03.23	Öffentliche Informationsveranstaltung
17.03.2023 - 14.04.2023	Gelegenheit für Stellungnahmen der Öffentlichkeit

3.1. Konstituierende Lenkungsgruppensitzung

In der ersten Lenkungsgruppensitzung am 18.1.2022 wurden Kompetenzen und Schnittstellen zu unterschiedlichen Zielgruppen in Coesfeld eruiert und gemeinsam in einem Workshopteil die Motivation, Vision, Schlüsselmaßnahmen und Ansatzpunkte für Beteiligung erarbeitet.

3.2. Auftaktklausur der Stadtrats-Ausschüsse am 23.02.2022

Der Stadtrat wurde von Beginn an prozessbegleitend in informellen Sitzungen und Klausurtagungen in den Change-Prozess eingebunden.
Die Auftaktklausur mit den Mitgliedern der Ratsausschüsse diente der gemeinsamen Erarbeitung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Status Quo der Mobilität in Coesfeld und der Einordnung der Relevanz des Masterplans für die Mobilitätssituation von Coesfeld. Erste Visionen einer Mobilitätszukunft für Coesfeld wurden entwickelt.

Abbildung 3 - Visionsentwicklung: Auftaktklausur am 23.02.2022

Entwurf

3.3. Virtuelle Auftaktveranstaltung mit Pressekonferenz am 09.03.22 & Start Web-Präsenz

Der Öffentlicher Einstieg in den Prozess bildete pandemiebedingt eine virtuelle Podiumsdiskussion mit Impulsreferat von Prof. Knoflacher von der Universität Wien als Ausgewählter. Die Diskussion, die per Live-Streaming ins Netz übertragen wurde, führte in das Thema Gesellschaftliche Entwicklung/ Stadt und Mobilität der Zukunft ein und stellte den Prozess sowie die Mitwirkungsmöglichkeit der Bürger*innen und Akteur*innen dar.

Kommunikation
Um möglichst die gesamte Stadtgesellschaft in den Diskurs einzubeziehen und zum Mitmachen zu animieren, wurden umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt. Zur Wiedererkennung wurde die Marke „A-B Coesfeld geht weiter“ entwickelt und implementiert. Sie war Basis der eigens programmierten projektbegleitenden Homepage.

Neben dem medienwirksamen Beginn der Kommunikation und Interaktion startete mit der öffentlichen Auftaktveranstaltung der Diskurs über die Projektwebseite a-b.coesfeld.de, die darüber hinaus Informationen zu Projekt und Prozess bereitstellte.
Eine Pressekonferenz zur exklusiven Information im Ratssaal, coronabedingt ohne öffentliches Publikum, fand vorab statt.

Abbildung 4 - Live-Stream Podiumsdiskussion: Auftakt am 09.03.2022

Abbildung 5 - Projektwebsite a-b.coesfeld.de, Foto © SIMPLE GmbH

3.4. Virtueller Workshop mit den Innenstadtakteur*innen am 16.03.2022

Die Innenstadt als Lebens- und Handelsmittelpunkt stellt einen relevanten Schlüsselort des gesamtstädtischen Mobilitätsgeschehen dar. Unterschiedliche Akteur*innen der Innenstadt wurden eingeladen, sich als Schlüsselakteure in den Prozess einzubringen.
Der virtuelle Workshop bildete die besonderen Bedürfnisse sowie das aktuelle Stimmungsbild der innerstädtischen Akteur*innen aus Handel, Dienstleistung, Gastronomie und Wohnen ab.

Entwurf

Dabei wurden insbesondere die Herausforderungen, Bedürfnisse und Erfolgsfaktoren für eine lebendige Innenstadt erarbeitet.

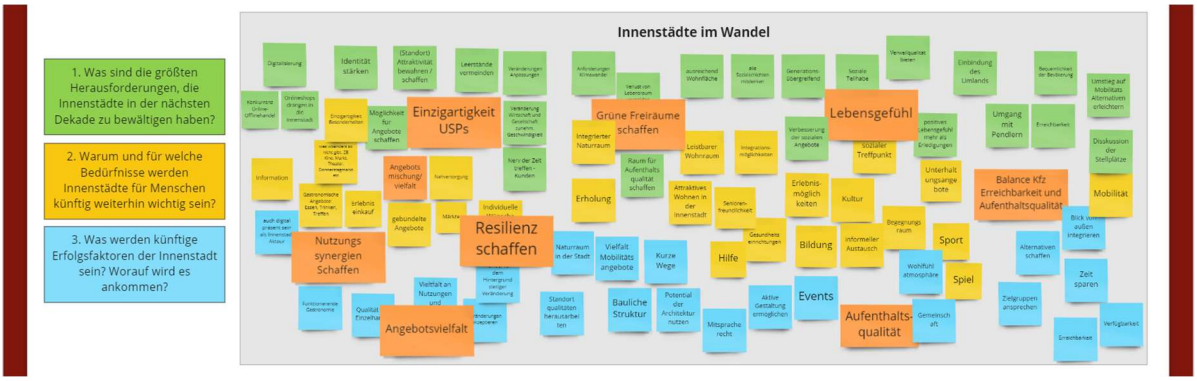


Abbildung 6 - Ergebnissammlung Miro Board: Virtueller Workshop Innenstadt 16.03.2022

3.5. Zukunftsworkshop mit Bürger*innen am 30.03.2022

Zum Öffentlichen Einstieg in die Zukunftsdiskussion und zur Diskussion gesamtgesellschaftlicher Rahmenbedingungen fand ein dreistündiger Zukunftsworkshop mit Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik statt. Dabei lag besonderes Augenmerk darin, Meinungen, Einstellungen und Wahrnehmungen der Bürgerschaft zu eruieren und ihre Visionen für die Zukunft der Stadt co-kreativ zu erarbeiten. Nach der Grundphilosophie der ergebnisoffenen Beteiligung wurde deshalb ein Einstieg in die Diskussion ohne fachlichen Input auf Basis eines „weißen Blattes“ gewählt.
Es gelang mit den Bürger*innen die aktuelle Situation der Mobilität in Coesfeld einzuordnen und anhand von Mobilitätsbiographien im Dialog interaktiv erste Visionen von der Mobilität der Zukunft zu entwickeln.

Abbildung 7 - Zukunftsworkshop 30.03.2022 © Stadt Coesfeld

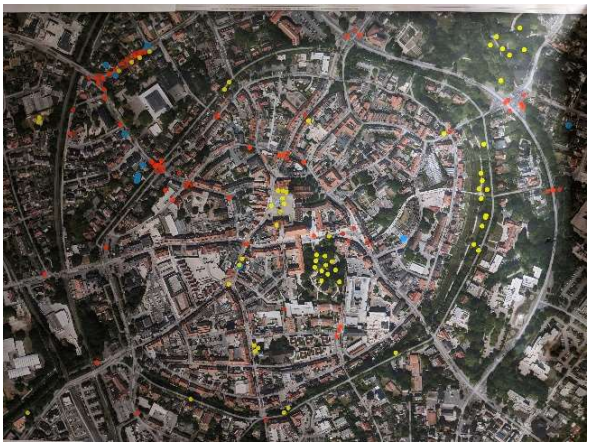


Abbildung 8 - Kartierung verkehrlicher Problemstellen (rot), Lieblingsorte (gelb), Wohnort (blau)

Entwurf

Abbildung 9 - Risiken Mobilität: Zukunftsworkshop

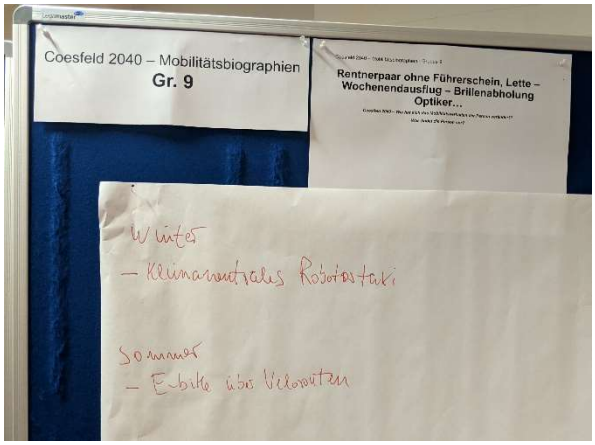


Abbildung 10 - Visionen 2040 Mobilitätsbiographien: Zukunftsworkshop

3.6. Zweite Sitzung Lenkungsgruppe am 05.04.2022

Die zweite Sitzung der Lenkungsgruppe befasste sich zum Auftakt der Aktivierungsphase mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme.
Der „Platzhalter“ als öffentlichkeitswirksames Element wurde vorgestellt, der den Diskurs zur Transformation als Intervention im öffentlichen Raum anregen sollte. Ideen zur Nutzung der Platzhalter und Aktivierung der Bürger*innen in der Aktionswoche im August wurden entwickelt.

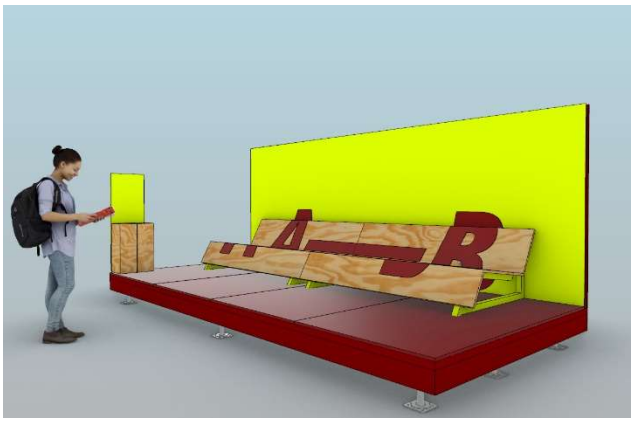


Abbildung 11 - Platzhalter Designbeispiel © SIMPLE GmbH

Abbildung 12 - Platzhalter Gartenstraße © Stadt Coesfeld

Entwurf

Abbildung 13 - Nutzungsideen Platzhalter: 2. Sitzung Lenkungsgruppe 05.04.2022

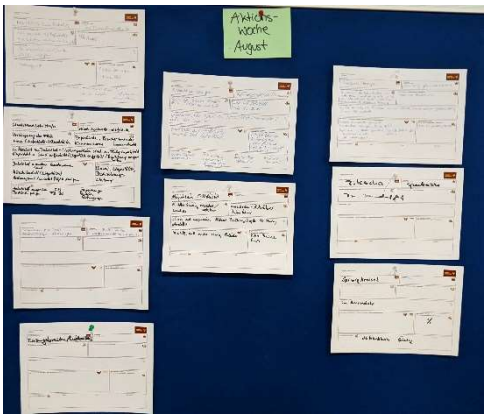


Abbildung 14 - Projektideen für die Aktionswoche 15. - 20.08.2022

3.7. Marktplatz Mobilität am 14.05.2022

Abbildung 15 - Marktplatz Mobilität: Postkarten "Ich-geh-weiter"-Kampagne 14.05.2022 © SIMPLE GmbH

Abbildung 16 - Marktplatz Mobilität 14.05.2022 © SIMPLE GmbH

Abbildung 17 - Marktplatz Mobilität: Podiumsdiskussion 14.05.2022 © SIMPLE GmbH

Abbildung 18 - Marktplatz Mobilität: Mega Map zur Verkehrsmittelwahl 14.05.2022 © SIMPLE GmbH

Entwurf

Die öffentliche Open-Air-Veranstaltung bot der gesamten Stadtgesellschaft eine niederschwellige Möglichkeit sich in den interaktiven und partizipativen Prozess zum Masterplan Mobilität einzubringen. Auf dem Marktplatz wurde zum Thema Transformation Mobilität ein interaktives Bühnenprogramm mit Podiumsdiskussionen und Storytelling angeboten.
Parallel standen Bürger*innen verschiedene Themen-Pavillons zur Verfügung, um Verbesserungsvorschläge und Potentiale für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Coesfeld festzuhalten.
Der „Platzhalter“ wurde als Prototyp vorgestellt. Duplikate konnten erworben und im öffentlichen Raum eingesetzt und bespielt werden. Die Besuchenden konnten im Ideenzelt Vorschläge zu Einsatzorten und Nutzungen machen.
Die „ich geh weiter“ Kampagne aktivierte Bürger*innen sich über den eigenen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität Gedanken zu machen.

3.8. Gemeinsame Abendklausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 23.06.2022

Die gemeinsame Klausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe im Rahmen des Masterplans Mobilität bildete den Abschluss der Analyse- und Aktivierungsphase.

In der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der abgeschlossenen Bestandsanalyse sowie die bisherige Öffentlichkeitsbeteiligung und die daraus gewonnenen Erkenntnisse vorgestellt und diskutiert. Dargestellt wurde der Stand im Prozess und die nächsten Schritte der anschließenden konzeptionellen Phase der Zielentwicklung.

Abbildung 19 - Abendklausur 22.06.2022

3.9. Aktionswochen im öffentlichen Raum vom 13.08. bis 06.09.2022

In der Coesfelder Innenstadt erweckten temporäre Aktionen und teils provokante Interventionen im öffentlichen Raum im Zeitraum vom 13. August bis 6. September 2023 bewusst die Aufmerksamkeit der Stadtgesellschaft und luden ein, Mobilität neu zu denken, kontrovers zu diskutieren oder aktiv mitzugestalten. Im Rahmen des Beteiligungsprojektes wurden in den Aktionswochen im Sommer ausgewählte innenstadtnahe Straßen und Parkplätze zeitweise für den Kfz-Verkehr gesperrt und umgestaltet, um eine Umnutzung der Verkehrsflächen als Aufenthalts-, Ruhe- und Aktionsräume zu erproben. Unterstützt wurde die von der Stadtverwaltung organisierte und umgesetzte vorübergehende Belebung und Nutzung der gewonnenen Flächen von Engagement unterschiedlicher Coesfelder Akteure aus Zivilgesellschaft, Gastronomie sowie Coesfelder Unternehmen. Die Aktion in der Letter Straße lief vom 13. – 20. August (eine Woche). In dieser Zeit war die Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für ein freundliches Bild haben rot-gelbe Wimpelketten gesorgt. Die beiden Anlieger „Pizzeria Taormina“ und „Bäckerei Mey“ haben in diesem Zeitraum Außengastronomie betrieben. (Allerdings hat die Pizzeria ihre Bestuhlung in den letzten Tagen nicht mehr rausgestellt, da trotz Sperrung PKW durch die Straße gefahren sind.) Teile des Parkplatzes an der Pfauengasse wurden zwischen dem 13. August

Entwurf

und dem 04. September 2022 zum „Stadtpark auf Zeit“. Zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs wurde die Verkehrsführung in der Walkenbrückenstraße geändert und darüber hinaus ein E-Scooterangebot für die letzte Meile vom Parkplatz am Konzerttheater für Mitarbeitende der Stadt und des Krankenhauses angeboten. Durch die Interventionen entstanden Orte zum Verweilen, Flächen für Außengastronomie und Verkaufsstände, Sitzmöglichkeiten im Grünen sowie zusätzliche Radabstellmöglichkeiten. Während der Aktionswochen wurden auf den Flächen sportliche Aktivitäten, z.B. Fläche für Boule und Spielaktionen des Jugendamtes sowie als Mobilitätsangebot ein kostenloser E-Rikscha-Service angeboten. Integriert wurden die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW zur Verfügung gestellten Stadt-Terrassen.

Begleitend wurden Passant*innen und Mobilitätsteilnehmer*innen im Rahmen der Prozessevaluation zu den Angeboten und Umgestaltungen im Rahmen der Aktionswochen befragt. Vertretende der Stadtverwaltung boten laufend Diskussionsoptionen an. Anhand einer kurzen Meinungsumfrage wurde ein erstes Stimmungsbild erfasst. Die Ergebnisse sind dem Kapitel 2.0 Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung zu entnehmen. Die Passant*innen-Befragungen waren auch Impulsgeber für Gespräche unter Mobilitätsteilnehmenden und machten zugleich auf das Beteiligungsprojekt MOBILITÄT MITGESTALTEN | a nach b | Coesfeld geht weiter aufmerksam.

Abbildung 20 - Aktionswoche Aufenthalts- und Verkaufsflächen Pfauengasse sowie Velotaxi am Stadtpark auf Zeit

Entwurf

3.10. Podiumsdiskussion am 19.08.2022

Am 19.8.2022 fanden zwischen 16:00 Uhr und 17:30 Uhr Gesprächsrunden im Rahmen der Aktionswochen auf der temporären Bühne am Parkplatz Pfauengasse statt. In einer Podiumsdiskussion kamen Anliegende, Vertreter*innen aus Einzelhandel, Gastronomie, Sozialer Institutionen und der Stadtverwaltung zu Wort. Alle Agierenden der Innenstadt, Betroffene und Interessierte waren eingeladen ihre persönliche Sichtweise auf die temporären Interventionen (wie z.B. Angebote, räumliche Umgestaltungen und Straßensperrungen) zu äußern und sich mit anderen auszutauschen.
Die im Prozess aktiv beteiligte Agierenden stellten als Projektpat*innen ihre Projektergebnisse und -erfahrungen sowie die öffentlichen Reaktionen auf ihre Initiativen vor.

Abbildung 21 - Podiumsdiskussion am 19.08.2022 und Zuhörerschaft

3.11. Jugendbeteiligung Kleinstadtkartell am 19.08.2022 im Jugendhaus Stellwerk

Im Rahmen des Projektes „Entwicklung einer eigenständigen Jugendpolitik“ führte der Fachbereich Jugend, Familie, Bildung & Freizeit, Kinder und Jugendförderung der Stadt Coesfeld am 19.08.22 das Beteiligungsfestivals „Kleinstadtkartell: uns gehört die Stadt“ im Jugendhaus Stellwerk durch. Etwa 100 Jugendliche beschäftigten sich im Wold-Cafe-Format mit unterschiedlichen Themen, die sie als Jugendliche in der Stadt betreffen. Auch zum Themenbereich Mobilität teilten die Jugendlichen ihre Wünsche und Ideen mit und tauschten sich untereinander dazu aus. Die Veranstaltung wurde von einer Social-Media-Kampagne der Coesfelder Agentur Schierz & Söhne beworben und begleitet.

Ergebnisse des Mobilitätskartells:

Die folgenden Anmerkungen, Wünsche und Ideen zur Mobilität wurden von den Jugendlichen benannt: Die Zahlen in den Klammern stehen für die Wertung - die Anzahl der nachträglich vergebenen Klebepunkte in den Diskussionsgruppen.

- keine Alternative zum Busverkehr
- Zug- und Buspreise optimieren
- 9 Euro Ticket verlängern oder alternatives Ticket (8 Punkte)

Entwurf

- Dass der Stundentakt der Züge auf halbe Stunde verringert wird
- Dass die Busse in der Woche länger fahren
- Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen auch zu späteren Zeiten fahren
- Nachtbusse auch freitags
- Einsehbarkeit von Busausfällen
- Bahnschranke hinter dem Neubaugebiet humaner gestalten
- Bessere Radwege
- Fahrradwege Innenstadt (Fußgängerzone bei Thalia)
- Ladestationen für Fahrräder (E Bike)
- Ampelschaltung Kreuzung am Nepo (Holtwickerstr.)
- E-Scooter (4 Punkte)
- Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt schaffen

3.12. Klausurtagung Ziele: Stadtrat und Lenkungsgruppe am 20.08.2022

Auf der gemeinsamen Klausurtagung wurden dem Stadtrat und der Lenkungsgruppe von den Erkenntnissen aus der Bürgerbeteiligung und Erfahrungen aus der Aktionswoche berichtet sowie die wichtigsten Kernerkenntnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt.
Auf Basis der Erkenntnisse wurden in einem gemeinsamen Visionsworkshop ein übergeordnetes Leitbild und erste Ziele und Leitlinien zu den wichtigsten Handlungsfeldern der Mobilität entwickelt.

Abbildung 22 - Visionsentwicklung, Kleingruppenarbeit und Diskussionen in den Kleingruppen

3.13. Beteiligung Anliegende am 01.09.2022

Um die Belange der Innenstadtbewohnenden, Vermietenden, des Einzelhandels und der Gastronomie in der künftigen Entwicklung der Innenstadt einzubinden, lud die Stadt Coesfeld die Straßensprecher*innen der Kupferstraße, Letter Straße, Markt, Schüppenstraße, Süringstraße, Viehstraße zu einem Gespräch ein. Im Rahmen der Stakeholderbeteiligung hatten bereits am 16.3.22 ein Workshop sowie am 01.08.2022 ein Gespräch mit den Agierenden der Innenstadt stattgefunden.

Entwurf

3.14. Gemeinsame Klausurtagungen zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 29.10.2022 und am 14.01.2023

Aufbauend auf die bereits am 20.8.22 in der ersten Klausurtagung begonnene Zielentwicklung wurde die Diskussion und Konkretisierung der Ziele in einer weiteren gemeinsamen Klausurtagung von Stadtrat und Lenkungsgruppe fortgesetzt. Hierin wurde über Vorschläge zu konkreten Zielformulierungen des Fachplanungs-Teams beraten sowie erste Maßnahmenvorschläge diskutiert. Eine erste Übersicht über kontroverse und konsensfähige Ziele wurde erarbeitet und in einem Zielbild für die weitere Beratung dargestellt. Zur Vervollständigung der Ziel– und Maßnahmendiskussion wurde die Zielentwicklung am 14.01.23 in einer weiteren Klausurtagung fortgesetzt.
Die Ergebnisse der Klausurtagungen zur Zielentwicklung sind Kapitel 7 zu entnehmen.

Abbildung 23 - Klausurtagung Oktober 2022

3.15. Informationsveranstaltung am 08.02.2023

Im Rahmen des Arbeitskreis-Treffen Handel und Gastronomie fand am 8. Februar 2023 eine weitere Informationsveranstaltung zum aktuellen Stand des Masterplans statt, mit anschließende Diskussion mit Vertretenden der Verwaltung.

Entwurf

4. Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

Die Erkenntnisse zum Status Quo des Verkehrssystems in Coesfeld aus Sicht der Beteiligten deckt sich in weiten Teilen mit den fachlichen Erkenntnissen aus der verkehrsplanerischen Bestandsanalyse. Aus den unterschiedlichen Perspektiven der Akteur*innen wurden Erkenntnisse aus der Beteiligung in Stärken, Schwächen sowie Chancen und Risiken zusammengefasst. Die daraus resultierenden Handlungsfelder und Vorstellungen zur Transformation im Mobilitätssystem werden vorgestellt.

Status Quo

Coesfeld zeichnet sich als Stadt der kurzen Wege mit Aufenthaltsqualität in Berkelgebiet und Innenstadt aus, in der viel mit dem Rad gefahren wird. In den Beteiligungsveranstaltungen wurden auch die bestehenden innerstädtischen ÖV-Linien und Bahnhöfe, insbesondere mit einer ersten Mobilitätsstation als gute Ansätze benannt. Allerdings wird das ÖV-Angebot kaum genutzt, auch aufgrund der mangelnden ÖV-Qualität (Takt). Die hohe Kfz-Fixierung wurde als Schwäche genannt, die sich auch auf das Verkehrsaufkommen, Flächengerechtigkeit und die Attraktivität der Fußwege negativ auswirkt. Das Angebot an Parkraum wird kontrovers betrachtet. In Hinblick auf die Mobilitätsanbindung und Erreichbarkeit aus dem Umland kommt Coesfeld als Einpendlerstadt und der Innenstadt als attraktivem Geschäftsstandort eine große Bedeutung zu, um die Konkurrenzfähigkeit zu anderen Einkaufsstädten in der Region zu halten. Dies steht dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit gegenüber. Im Beteiligungsprozess wurden hierzu unterschiedlichen Sichtweisen und Bedürfnisse diskutiert. Die Bedürfnisse von Stadt- und Umlandbewohnenden wollen berücksichtigt werden.
Chancen werden in ÖPNV-Bedarfsverkehren (On-Demand), Anreize für die Änderung des Mobilitätsverhaltens und der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs gesehen. Hemmnisse für die Entwicklung stellen neben fehlendem Bewusstsein und Gewohnheit, zu großen Entfernungen und fehlende Alternativen dar, welche die Erreichbarkeit aus dem ländlichen Raum einschränken.

Wesentliche Handlungsfelder

Aus allen Beteiligungsveranstaltungen wurden die folgenden Handlungsfelder am stärksten thematisiert.

Modal Split/Verkehrsverhalten
- hoher Kfz-Anteil insb. sehr hoher Einpendler Anteil - Kfz alternativlos
- Geringer Fußgängeranteil
- Kaum ÖPNV-Anteil

fehlende Flächengerechtigkeit/ hoher Kfz-Anteil im öffentlichen Raum
- im öffentlichen Raum, hoher Stellplatzanteil „Stadt der Parkplätze“
- in Wohngebieten, hoher Fremdverkehrsanteil, mangelnde Sicherheit u. Aufenthaltsqualität

Abbildung 24 - Anregungen Besuchende Marktplatz Mobilität 14.05.2022

Entwurf

- Unsichere Schulwege

Unzureichende ÖV-Qualität
- innerstädtisch und Anbindung Umland, SPNV-Randzeiten

Hauptstraßennetz insbesondere Innenstadt West
- nicht selbsterklärend, unvollständig, nicht ablesbare Stadteingänge
- hoher Fremdverkehrsanteile Wohngebiet / Innenstadt

Fuß – und Radwegenetz
- Mängel Wegenetz: Qualität und Sicherheit
- Attraktivität Fußwege
- Konfliktherd Fuß & Rad
- Barriere Hauptverkehrsstraßen insb. Knotenpunkte im Norden, Ringstraße
- Radwegenetz: Teilweise Qualitätsmängel/Lücken/Netz Velorouten = Fahrrad als Potential, lokal und regional

Schwerpunktthema:
- Erreichbarkeitsgarantie auch für Bewohnende im ländlichen Raum versus notwendige Aufenthaltsqualität zur Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der Innenstadt
- Zu viele oder zu wenige Stellplätze („Gold-Stellplätze“)

Motivation zur Veränderung

Als Rahmenbedingungen, die Mobilität und Stadt verändern werden, wurde benannt:

- Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energiepreise
- Verkehrswende schaffen: weil Menschen nicht so (nachhaltig) mobil sein können,
- Strukturwandel: Zukunftsfähigkeit der Innenstadt
- Aufenthaltsqualität & Lebensqualität
- Neues Gesundheitsbewusstsein
- Mobilität für alle: Teilhabe
- Viel zu hohes Kfz-Verkehrsaufkommen
- Sicherheit und Raum zum Leben bewahren
- Technologie ermöglicht Wandel

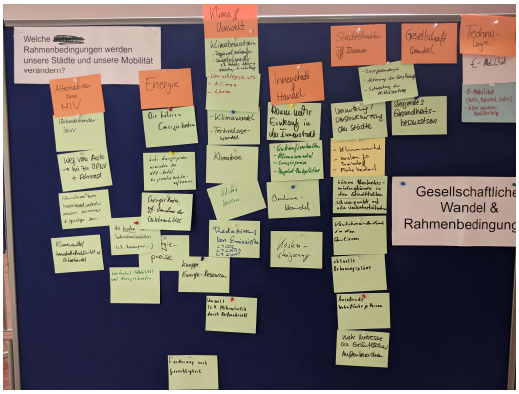


Abbildung 25 - Rahmenbedingungen Transformation Mobilität

Potentiale zur persönlichen Veränderung

Die Beteiligten sehen in Hinsicht auf den eigenen Beitrag, die sie zu einer nachhaltigen Transformation der Mobilität in Coesfeld leisten können darin:

- mehr Rad zu fahren
- mehr zu Fuß zu gehen
- Weniger Auto fahren bzw. das Auto ab zu schaffen

Entwurf

- Carsharing zu nutzen
- mehr über das eigene Mobilitätsverhalten zu sprechen

Gute Ansätze

Die Stärken im Mobilitätssystem in Coesfeld werden wie folgt gesehen:

- Stadt der kurzen Wege (gilt nicht für Region)
- Hoher Radverkehrsanteil
- Gute Radinfrastruktur
- 3 Bahnhöfe und viele ÖV Linien
- Erste Mobilitätsstation am Bahnhof (Bikesharing)
- Große Fußgängerzone und hohe Aufenthaltsqualität Innenstadt Berkelgebiet
- Zu viele / ausreichende / zu wenige Parkplätze in der Innenstadt (kontrovers)

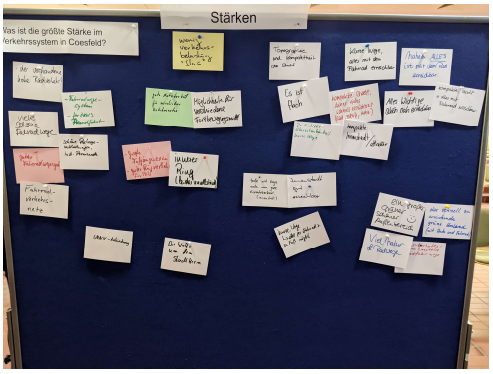


Abbildung 26 - Stärken Mobilität in Coesfeld: Zukunftsworkshop 30.03.2022

Chancen

Mobilität ist aus Sicht der Akteur*innen überwiegend von Bedarfsorientierung und Flexibilität geprägt. Als größte Chancen wurden benannt:

- Öffentlicher Verkehr und On-Demand
- mehr Raum für Fuß- und Radverkehr
- Anreize/Angebote für nachhaltige Mobilität

Hemmnisse

Die größten Hemmnisse werden im Mobilitätsverhalten gesehen:

- Gewohnheit
- Bequemlichkeit
- Denken

Visionen

Die in den Zukunftsworkshops entwickelten Visionen für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse sind geprägt von neuen Verkehrsmitteln, die überwiegend einer On-Demand-Logik folgen. Wege werden hauptsächlich klimafreundlich und nachhaltig zurückgelegt. Darüber hinaus enthalten die Visionen gute und bedarfsgerechte Rad- und Fußwegeinfrastruktur, Sharing-Angebote und eine sehr gute ÖV-Qualität. Neben innovativen und vielfältigen Mobilitätsangeboten werden auch ein lebenswerter, durchgrünter öffentlicher Raum mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität thematisiert.

Entwurf

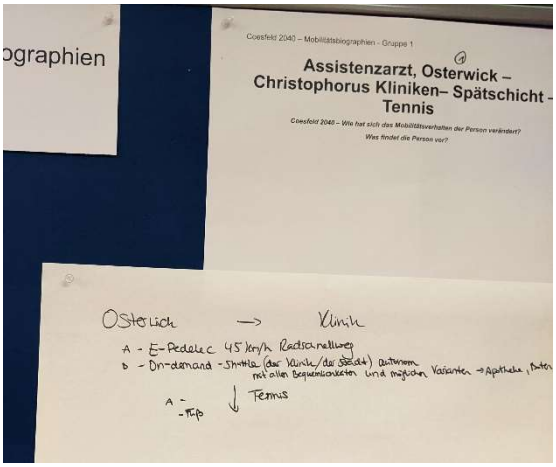


Abbildung 27 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022

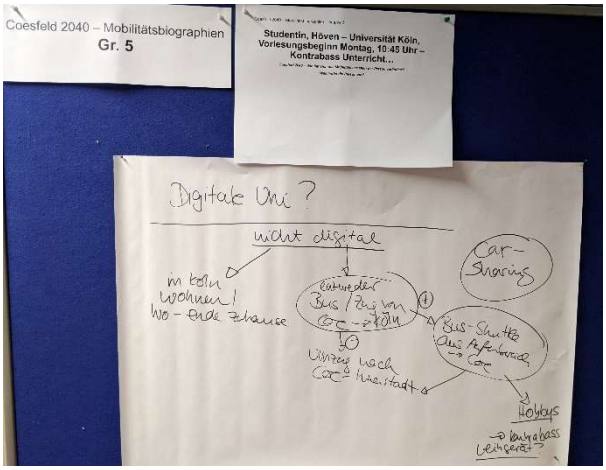


Abbildung 28 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022

Projekte

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses entstanden in Selbstorganisation durch Aktivierung der Akteure der Lenkungsgruppe Projektideen, die teilweise bereits umgesetzt wurden. Sie dienten als Interventionen, um nachhaltige Mobilität anzustoßen und als Diskussionsimpulse. Die Projekte kamen in der Aktionswoche bzw. prozessbegleitend bereits vor der Aktionswoche zur Umsetzung.

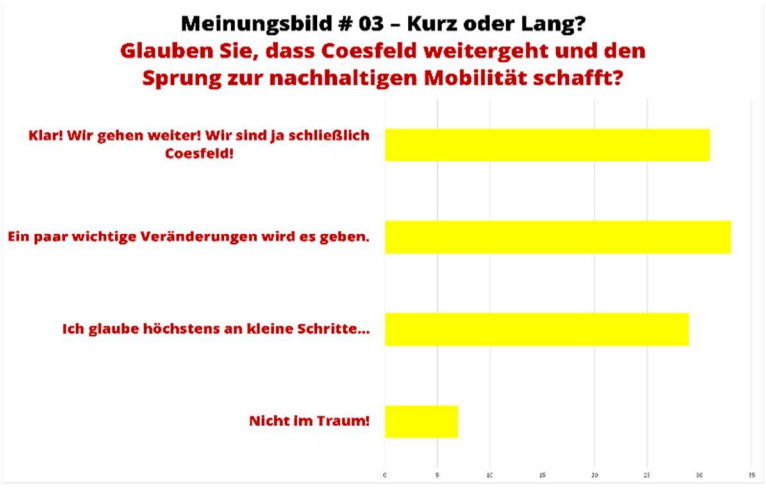
Abbildung 29 - Projektideen Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter

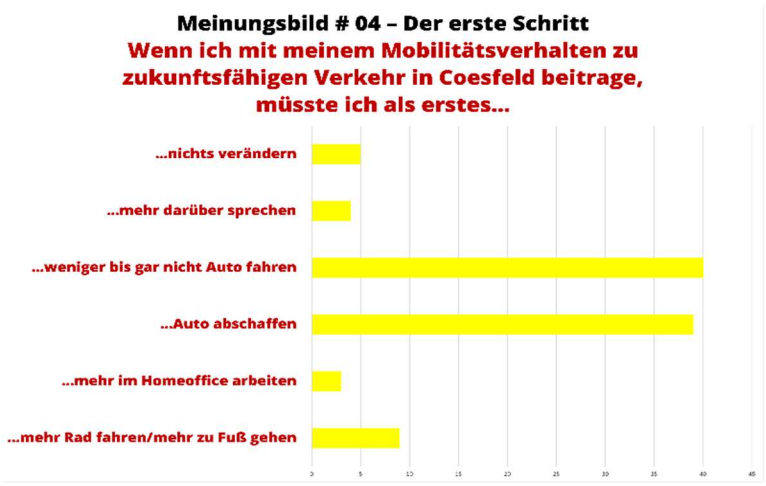
Ergebnisse Online – Diskurs

Die überwiegend in Präsenz stattgefundenen Beteiligungsveranstaltungen wurden über die Projekt-Homepage von einem Online-Dialog begleitet. Um die breite Bevölkerung in das Projekt einzubinden wurden in kleinen Umfragen regelmäßig Meinungsbilder eingeholt. Die gewählten Fragen wurden da-

Entwurf

bei bewusst in lebendiger Sprache verfasst und erheben keinen Anspruch auf Repräsentativität. Folgend ist eine Auswahl an Umfragen beispielhaft abgebildet (alle weiteren Meinungsbilder finden sich in der Anlage dieses Dokuments):





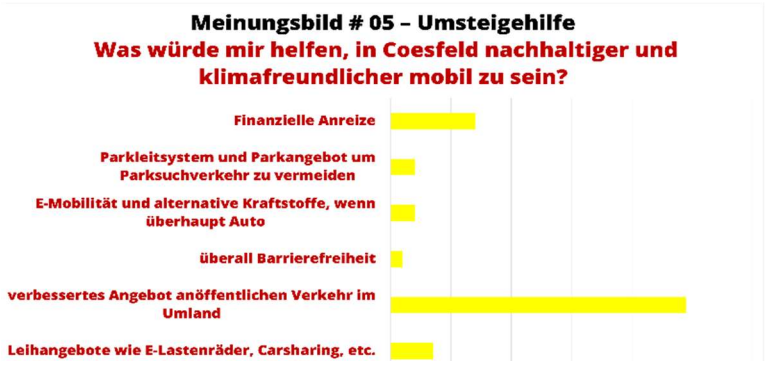


Abbildung 28 - Meinungsbilder Onlinebefragung: # 03 Zuversichtlichkeit Wandel der Mobilität, # 04 eigener Beitrag Mobilitätsverhalten, # 05 Umsteigehilfe

Entwurf

Ergebnisse aus Passant*innen-Befragung im Rahmen der Aktionswoche

Die Passant*innen-Befragungen im Rahmen der Aktionswochen im August 2022 ergaben ein gemischtes Stimmungsbild mit unterschiedlichen Sichtweisen auf die Umgestaltung von Verkehrsflächen zu Aufenthalts-, Grün- und Aktionsräumen.

Als Gründe für eine positive Bewertung der Aktionen wurden die zusätzliche Begrünung und Sitzgelegenheiten als Ruheorte, Auswirkungen auf das Klima, eine reduzierte Verkehrsbelastung und der Wunsch nach Veränderung angegeben. Auch würde die Umgestaltung soziale Treffpunkte schaffen, die es ermöglichen sich zu treffen und neue Menschen kennen zu lernen.

Als Gründe gegen die Aktionen wurden die Angewiesenheit von Mobilitätseingeschränkten und Anwohnenden auf Stellplätze im öffentlichen Raum aufgeführt sowie die Sorge, die Aktionen könnten sich negativ auf die Kaufkraft im Einzelhandel auswirken. Auch mit der Gewohnheit an die verfügbaren Parkflächen wurde argumentiert, was zum Teil auch als eigene Bequemlichkeit erkannt und benannt wurde. Teilweise wird der Parkdruck durch Teilnehmende auch als „ohnehin schon hoch“ eingeschätzt.

Insgesamt gewann das Beteiligungsprojekt MOBILITÄT MITGESTALTEN | a nach b | Coesfeld geht weiter durch die öffentlichen Interventionen und Sperrungen in der Stadtgesellschaft an Aufmerksamkeit. Viele der Befragten kamen durch die Interventionen der Aktionswoche erstmals mit dem Projekt in Kontakt. Die Interventionen zeigten sich jedoch für die Befragten teilweise nicht als selbsterklärend und warfen zusätzlichen Erläuterungsbedarf auf, was wiederum im positiven Sinne zu einer aktiveren Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität in Coesfeld und dem eignen Mobilitätsverhalten führte und Teilnehmende teilweise für den Erarbeitungsprozess aktivierte.

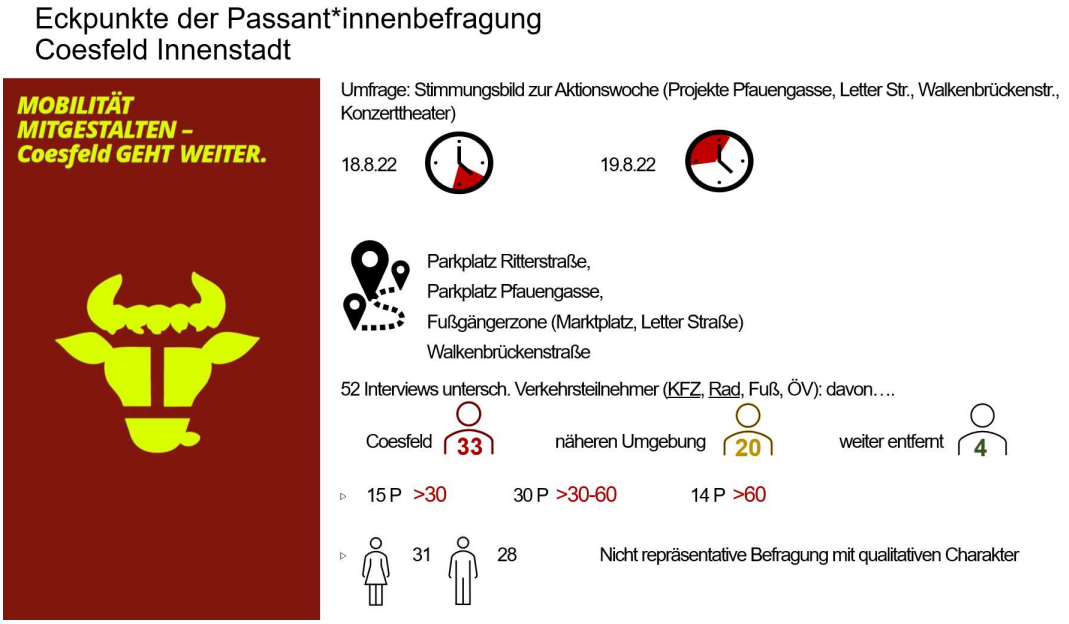


Abbildung 29 - Übersicht Passant*innen-Befragung

Entwurf

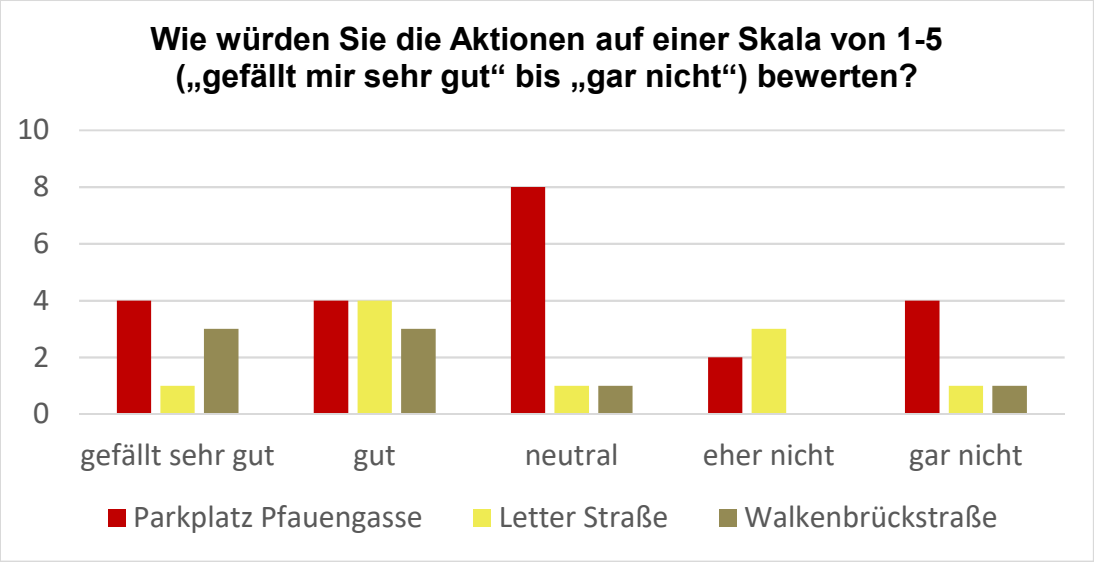


Abbildung 30 - Passant*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse

Ergebnisse: Stimmungsbild Aktionen
Parkplatz Pfauengasse/ Fußgängerzone Letter Str./ Radverbindung Walkenbrückenstraße

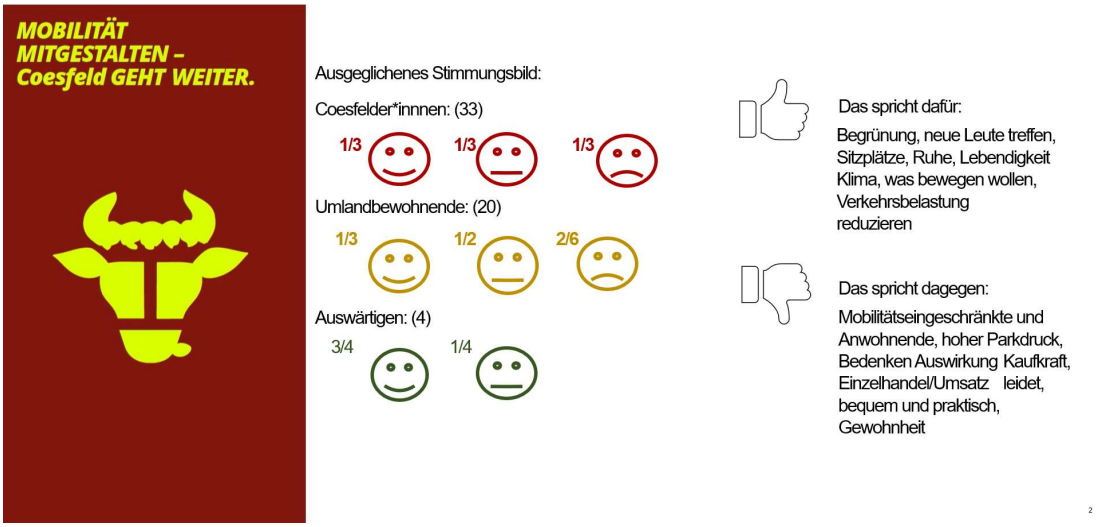


Abbildung 33 - Passant*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse

Ergebnisse der co-kreativen Zielentwicklung

Insgesamt widmete sich der Stadtrat und die interinstitutionell besetzte Lenkungsgruppe in drei gemeinsamen Klausurtagungen der Zielentwicklung und Identifikation von Schlüsselmaßnahmen für die Mobilitätentwicklung der Stadt Coesfeld. Hierbei wurden unterschiedliche Blickwinkel ausgetauscht und auch kontrovers diskutiert, um nach Möglichkeit eine gemeinsam getragene Lösung zu skizzieren. Dabei wurden unterschiedliche Positionen innerhalb der Stadtgesellschaft und ihren Vertretenden offenkundig. Im Rahmen der Veranstaltungen und Diskussionen tat sich daher klare Widersprüche in

Entwurf

der intentionalen Zielrichtung für den Masterplan auf. Dies ging so weit, dass in Teilen auch die vorgegebenen Zielstellungen aus der Leistungsbeschreibung und sogar die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Gänze in Abrede gestellt wurde.
Die erarbeiteten Ziele sind Kapitel 7 zu entnehmen. Abgebildet ist die gemeinsam erarbeitete Übersicht sowie das Ergebnis der Leitbildentwicklung.

Leitgedanke

„Mobilität in Coesfeld ist 2040 klimaneutral, sozial gerecht, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar, in einem coolen attraktiven Stadtumfeld mit kurzen Wegen auch im Umland und bietet Lebensqualität und Zukunftssicherheit, wovon Wirtschaft und Einzelhandel profitieren.“

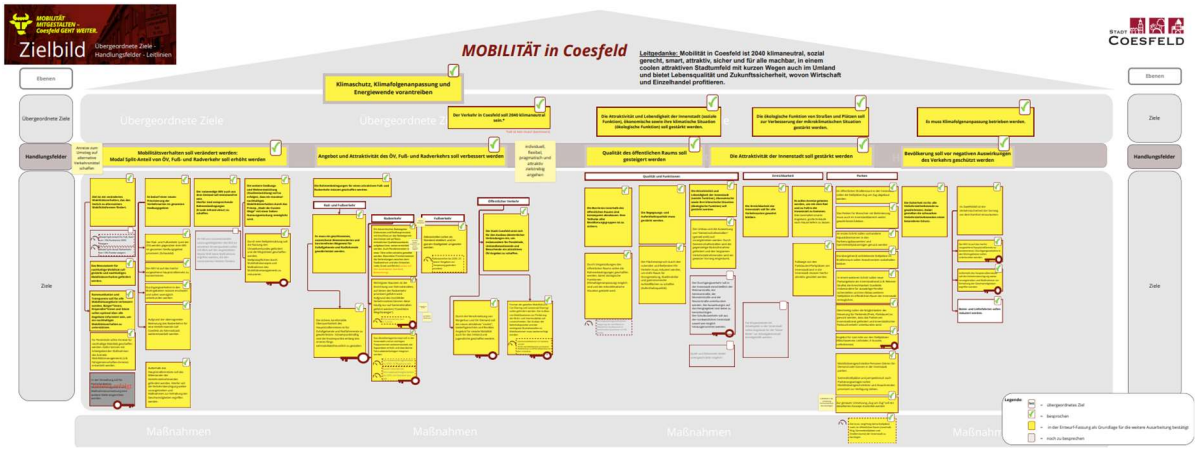


Abbildung 34 – Zielbild Übersicht

5. Methodik und Datenbasis

Die Bestandsanalyse für den Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld fußt auf einem dualen Aufbau, dessen Bearbeitungsstränge parallel zueinander und mit gegenseitigen Rückkopplungen verliefen. So wurden einerseits qualitative Feldforschung betrieben, die die Gegebenheiten vor Ort über Beobachtungen und systematische Erfassungen ermittelt. Neben mehreren Ortsbegehungen und –befahrungen wurde außerdem eine Stellplatzerhebung im Bereich der Innenstadt und dem Innenstadtrand durchgeführt.
Zudem wurde eine Sekundärdatenanalyse betrieben, die sich in einem ersten Schritt mit einer Vielzahl von der Stadt Coesfeld bereitgestellten Daten, Planunterlagen, Informationen, Konzepten, Gutachten und Entwürfen auseinandergesetzt hat. Hintergrund dessen ist insbesondere der integrierte Bearbeitungsansatz, welcher seitens der Stadt Coesfeld als Prämisse der Bestandsanalyse vorgegeben wurde. Ergänzend wurde eine eigene Desk-Research durchgeführt, um einen möglichst umfangreichen Gesamteindruck der bestehenden verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen zu gewinnen. Der Tabelle 2 sind die zentralen Quellen, die im Rahmen der Analyse genutzt und ausgewertet wurden, zu entnehmen.
Die Bestandsanalyse wurde über den Verlauf des Prozesses ein erstes Mal im Zuge des Zwischenberichts im August 2022 dokumentiert und veröffentlicht. Über den Fortgang der Erarbeitung wurden dort niedergeschrieben Ergebnisse weiterentwickelt und fließen im vorliegenden Dokument zusammen.

Tabelle 2 - Übersicht ausgewerteter Planwerke im Rahmen der Bestandsanalyse

Verkehrsentwicklungsplan	2005
Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept	2018
Mobilitätsuntersuchung des Kreis Coesfeld	2016
3. Nahverkehrsplan Kreis Coesfeld	2019
NWL-Linienplan Münsterland	2020
Parkraumkonzept 2025	2006
Lärmaktionsplan	2018
Berichte des Projekts „Bausteine für kommunale Fußverkehrsstrategien“ inkl. Fußverkehrschecks	2019 & 2022
Zahlenspiegel des Kreis Coesfeld	2021
Kommunalprofil Coesfeld, IT.NRW	2022
Dorf-Innen-Entwicklungskonzept Lette	2018
Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Coesfeld	2013
Verkehrsuntersuchung Innenstadring Brilon Bondzio Weiser GmbH	2012
Radverkehrskonzept des Kreis Coesfeld	2019
Machbarkeitsuntersuchung RVM Stadtbussystem Coesfeld	2010
Fahrradstraßen und -abstellanlagenkonzept	2019, 2021
Innenstadtstrategie der Stadt Coesfeld	2022
NWL-Gutachten zu Mobilstationen	2022
Verschiedene straßenbauliche Vorentwürfe	
Vorplanung potenzieller Mobilstationen	

Entwurf

6. Status-Quo des Verkehrssystems

Der Untersuchungsraum der Bestandsanalyse umfasste das gesamte Stadtgebiet Coesfelds. Ein gesonderter Fokus liegt auf der Innenstadt innerhalb der Wallanlage. Im Folgenden werden die zentralen Analyseergebnisse wiedergegeben.

6.1. Der erste Eindruck

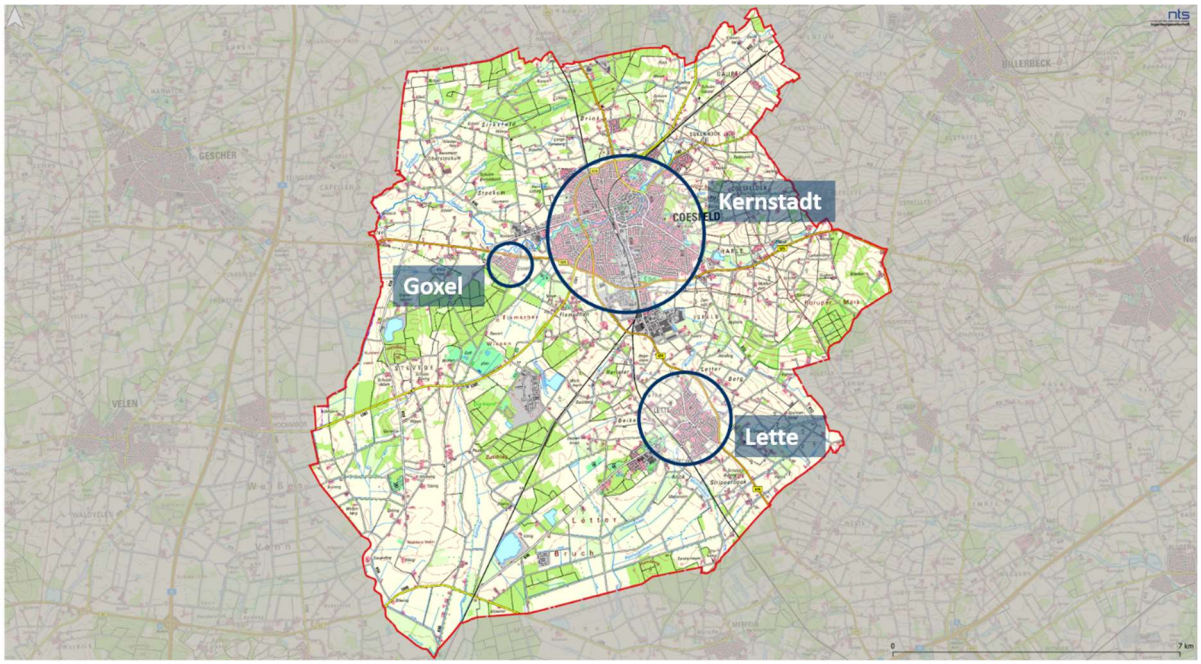


Abbildung 31 - Siedlungsgefüge der Stadt Coesfeld

Mit rund 36.100 gemeldeten Personen gehört Coesfeld zur Kategorie der kleinen Mittelstädte [4]. Im westlichen Münsterland gelegen zeichnet das Stadtgebiet sich durch eine flache Topographie aus. Das Siedlungsgefüge konzentriert sich vorrangig auf drei Stellen: die Kernstadt, den Ortsteil Lette und den Ortsteil Goxel (siehe Abbildung 31). Hinzu kommt eine Vielzahl von Bauernschaften wie Gaupel, Stockum oder Brink. Insgesamt weist die Stadt mit einer Fläche von 14.136 ha eine starke landwirtschaftliche Prägung auf (63,8 % Landwirtschaftsfläche) [4]. Coesfeld ist von der gesamtgesellschaftlichen demografischen Entwicklung nicht verschont geblieben und verzeichnet eine alternde Bevölkerung. Insgesamt stagniert die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der letzten 15 Jahre auf konstantem Level.

Coesfeld verfügt über eine historisch gewachsene Altstadt um den Mittelpunkt mit Markplatz und Stadtschloss. Diesen Kern umgibt die Promenade (Wallring) an Stelle der früheren Befestigungsanlage. Innerhalb des Innenstadtrings weisen die scheinbar ungeordneten, dicht verflochtenen Strukturen auf die historische Entwicklung der Stadt. Diese besondere Struktur bewirkt heutzutage eine hohe Fußverkehrsfreundlichkeit in der Innenstadt, die sich neben dem Wallring auch in einer in Relation zur Stadtgröße weitläufigen und verzweigten Fußgängerzone niederschlägt.

Entwurf

6.2. Mobilität

Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten, der Verkehrsmittelnutzung und –verfügbarkeit in Coesfeld wurde zuletzt während des laufenden Prozesses des Masterplan durch die Planersocietät im Jahr 2022 durchgeführt [7]. Dabei beziehen sich die Ergebnisse auf die Mobilität der Coesfelder Bevölkerung. Zuvor gab es bestehende Daten von 2016, ebenfalls von der Planersocietät, für den gesamten Kreis Coesfeld [8]. Die wichtigsten Ergebnisse hierzu werden im Folgenden wiedergegeben.

Die Verteilung zeigt zunächst einen auf den ersten Blick hohen MIV-Anteil im Modal-Split (siehe Abbildung 32). Dieser hat sich jedoch im Vergleich zu 2016 merklich reduziert und mit Blick auf die längere Vergangenheit insgesamt kontinuierlich abgenommen. Zudem entspricht die Höhe des Anteils für eine Mittelstadt des ländlichen Raums einem eher geringen Niveau. Zu beachten ist jedoch, dass das Verkehrsgeschehen in Coesfeld auch wesentlich durch Einpendelnde bestimmt wird, die in dieser Erhebung nicht mitinbegriffen sind.
Auf den zweiten Blick fällt zudem auf, dass auch ein wesentlicher Anteil an Wegen mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Mit 39 % liegt Coesfeld diesbezüglich in einer Größenordnung, die den bundesweiten Durchschnitt der Kategorie ‚Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum' von lediglich 9 % [9] weit übertrifft. Mit Blick auf die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung von 2016 hat sich zudem ein Zuwachs von 7 Prozentpunkten ergeben. Das ist ebenfalls bemerkenswert. Mit Blick auf die kreisweite Erhebung spielt der ÖPNV hinsichtlich überörtlichen Beziehungen und hier insbesondere im Ausbildungsverkehr eine wichtige Rolle. Da in Coesfeld jedoch verschiedenste Bildungsangebote vorhanden sind, hat dieser Sektor im Mobilitätsverhalten der Coesfelder Bevölkerung keine allzu große Bedeutung. Dies wird durch den nahezu unbedeutenden ÖPNV-Anteil von 3 % unterstrichen. Auch auf dem Gebiet des Fußverkehrs bestehen dem Anteil am Modal Split zufolge noch Optimierungsbedarfe, wenngleich er im Vergleich zu 2016 von 9 auf 12 % gestiegen ist. Insgesamt überwiegt jedoch der Eindruck, dass der Umweltverbund selbst ohne den ÖPNV in Prozentpunkten und somit in Bedeutung gegenüber dem MIV überwiegt.

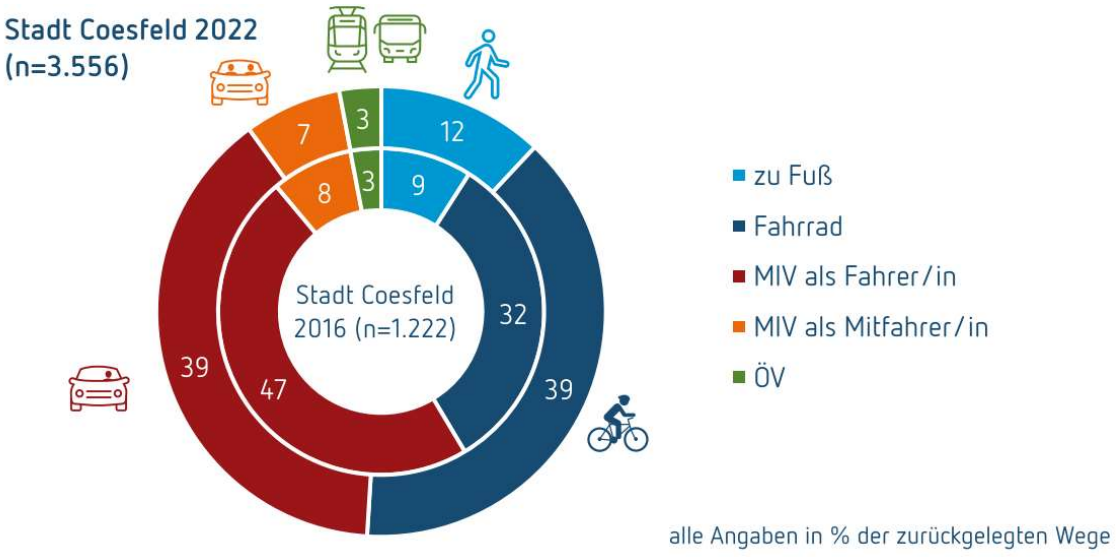


Abbildung 32 - Modal-Split der Stadt Coesfeld [7]

Entwurf

In der Tabelle 3 sind die Verfügbarkeiten von Pkw, Fahrrädern, Elektro-Fahrrädern und ÖPNV-Zeitkarten im Vergleich zwischen den Städten Coesfeld und Dülmen sowie zum gesamten Kreis gegenübergestellt. Hieran zeigt sich, dass in Coesfeld neun von zehn Haushalten mindestens einen Pkw besitzen. Dabei liegt Coesfeld im kreisweiten Vergleich sogar noch knapp unter dem Durchschnitt. Auch in der Stadt Dülmen ist die Pkw-Verfügbarkeit minimal höher.

Tabelle 3 - Verkehrsmittelverfügbarkeit Kreis Coesfeld im Vergleich [7]

Verfügbarkeit in Haushalten	**Stadt Coesfeld**	**Stadt Dülmen**	**Kreis Coesfeld**
Pkw	90 %	93 %	93 %
Fahrrad	93 %	91 %	90 %
Elektro-Fahrrad	48 %	46 %	45 %
ÖPNV-Zeitkarte	8 %	11 %	11 %

Die Fahrradverfügbarkeit von 93 % untermauert die hohe Bedeutung des Radverkehrs in Coesfeld, welche bereits durch den Modal-Split offenbar wird. Es ist bewiesen, dass sich im Zuge der Pandemie und auch nach den Corona-Lockerungen die Fahrrad-Nutzung bundesweit deutlich erhöht hat [10]. Beachtlich ist auch die Verfügbarkeit Elektro-Fahrräder (Pedelec, S-Pedelec und E-Bike). Nahezu jeder zweite Haushalt in Coesfeld besitzt ein Elektro-Fahrrad. Auch in den Gemeinden der Region befindet sich die Elektro-Fahrrad-Verfügbarkeit auf vergleichsweise hohem Niveau.
Der relativ geringe Anteil an ÖPNV-Zeitkarten unterstreicht hingegen die geringe Bedeutung des ÖPNV, welche sich auch im niedrigen Modal-Split-Anteil wiederfindet. Hier liegt die Stadt Coesfeld noch hinter der Stadt Dülmen, welche unter anderem durch den Rheinlandexpress erschlossen wird, und dem gesamten Kreis Coesfeld.

Durchschnittlich legt die Bevölkerung Coesfelds täglich Wege in einer Länge von 11,4 km zurück. Schließt man die Wege über 100 km aus, reduziert sich die Länge auf 9,4 km. Für eine kleine Mittelstadt entspricht dies einer Distanz im unteren Segment. Mehr als ein Drittel der Wege sind kürzer als 2 km und demnach gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen. Zudem wurde ermittelt, dass die durchschnittlichen Wege in den zentralen Stadtteilen ca. 2 km kürzer sind als im Stadtteil Lette (durchschnittlich 12,5 km pro Werktag).
Aus Tabelle 4 geht hervor, dass mindestens die Hälfte der Bevölkerung auf Wegen bis 5 km die Verkehrsmittel der Nahmobilität nutzt. Das ist unter anderem für die Erreichbarkeit der Coesfelder Innenstadt durch die eigenen Einwohnenden relevant. Auf längeren Strecken dominiert der MIV. Die Pkw-Besetzungsquote ist den hier erhobenen Werten nach insgesamt gering. Erst ab einer Strecke von 50 km steigt die Mitfahrerquote merklich.
Dieser Trend verdeutlicht sich mit Blick auf die entsprechende Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (siehe Tabelle 5). Die Verkehrsmittel der Nahmobilität besitzen insbesondere auf Freizeitwegen eine

Entwurf

gehobene Bedeutung. Für Einkäufe und Erledigungen halten sich die MIV-Nutzung und der Radverkehr ungefähr die Waage. Der Pkw dominiert hingegen auf Arbeitswegen und bei privaten Erledigungen. Öffentliche Verkehrsmittel werden vor allem für Ausbildungswege benutzt.

Tabelle 4 - Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Prozent [7]

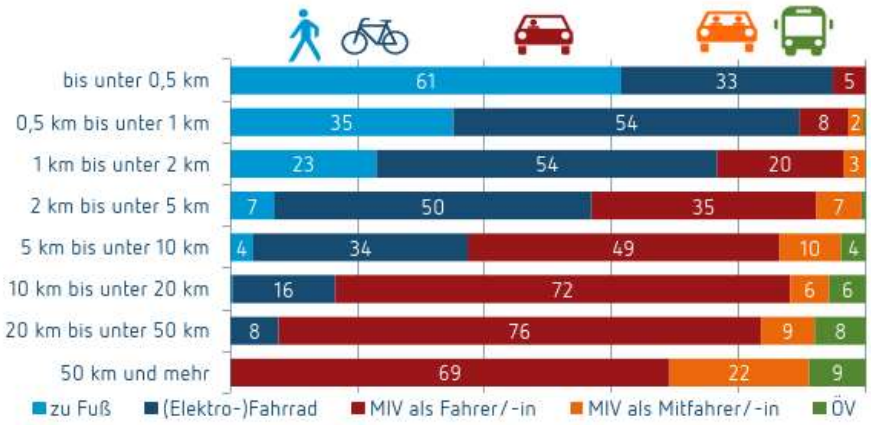
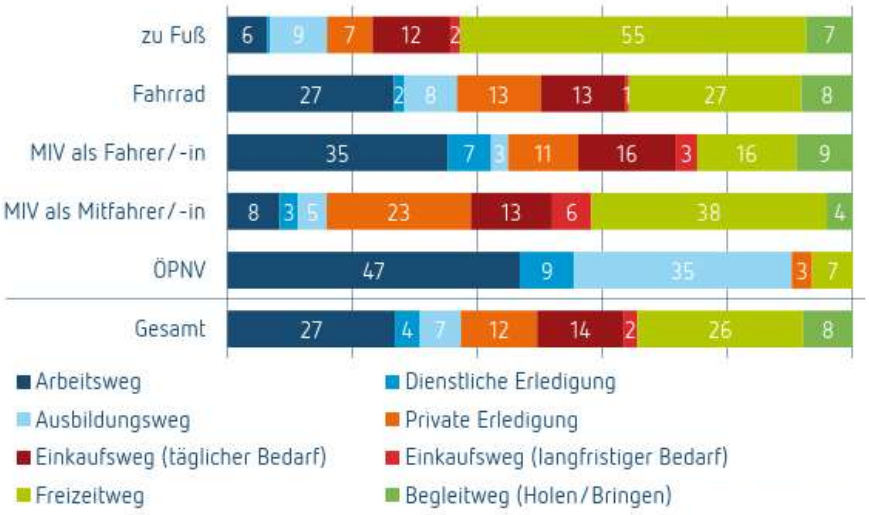


Tabelle 5 – Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Prozent [7]



Für das Umland besitzt Coesfeld als Mittelzentrum aufgrund vieler Arbeitsplätze und als Einkaufs-, Verwaltungs- und Versorgungsstandort ausgeprägte Bedeutung. Mehrere Großarbeitgeber (u.a. Westfleisch, Ernstings Family, Behördendas Krankenhaus) tragen dazu bei, dass Coesfeld tägliches Ziel vieler Pendelnder ist. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung von 2022, die kreisweit durchgeführt wurde, können näherungsweise auch die aufkommensstarken Wegebeziehungen zwischen Coesfeld und dem Umland bestimmt werden. Abbildung 33 verdeutlicht, dass Coesfeld insbesondere aus Dülmen (12.000 Wege pro Tag) angefahren wird. Knapp dahinter liegen die Nachbargemeinden Rosendahl (9.000), Billerbeck (7.000) und Nottuln (6.000). Umgekehrt bestehen auch Interdependenzen aus dem Coesfelder Stadtgebiet ins Umland (siehe Abbildung 34) . Hier sind die Wege der Coesfelder

Entwurf

Stadtbevölkerung auf der Verbindung in Richtung Dülmen (3.700 Wege pro Tag) ebenfalls zahlreich. Sie werden in der Anzahl nur von den Wegen pro Tag übertroffen, die nach Münster (5.100) gemacht werden. Weitere wichtige Ziele für die Coesfelder Bevölkerung sind Billerbeck (2.700) und Rosendahl (1.600).

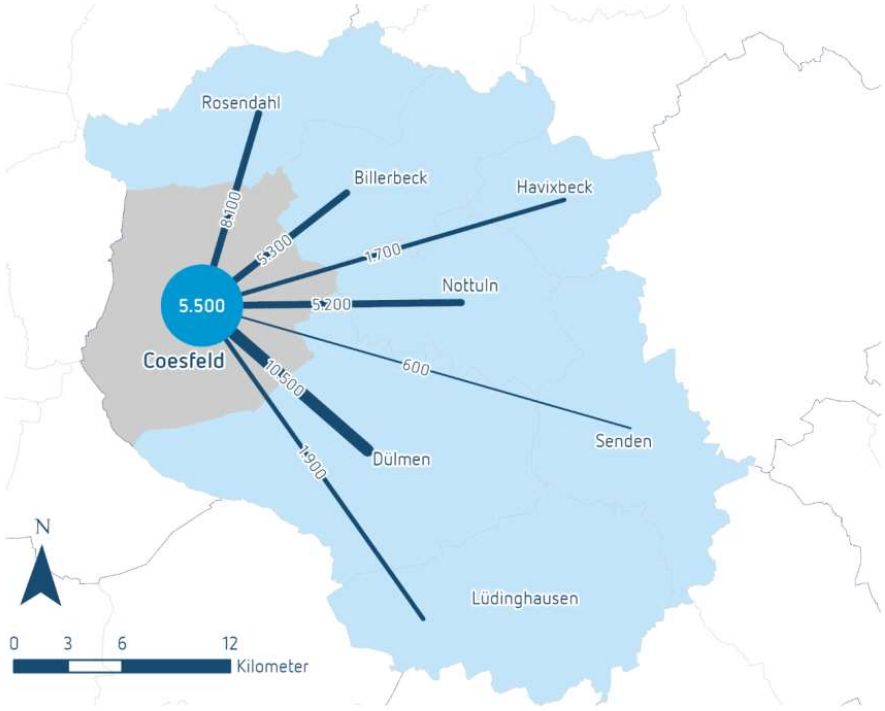


Abbildung 33 - Aufkommensstarke Wegebeziehungen zur Stadt Coesfeld [7]

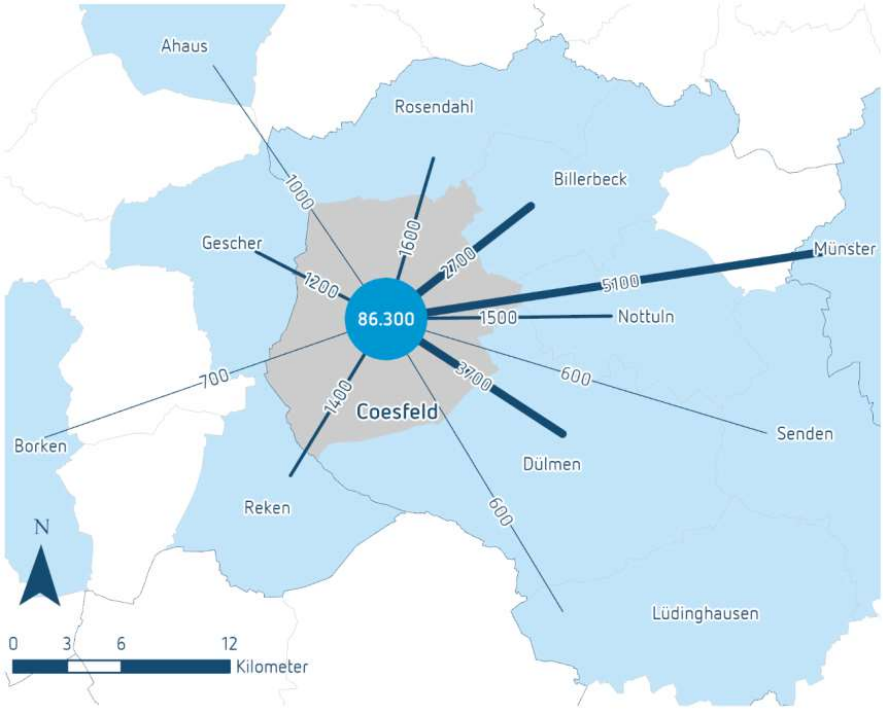


Abbildung 34 - Aufkommensstarke Wegebeziehung der Stadtbevölkerung Coesfeld [7]

Entwurf

6.3. Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

Alle Wege beginnen und enden zu Fuß. Nahezu jede Wegekette beinhaltet Streckenabschnitte, die zu Fuß bewältigt werden. Zufußgehen ist außerdem die älteste sowie natürlichste Verkehrsart und somit Kernelement eines gesundheitsschonenden, umweltverträglichen Verkehrssystems. Nichtsdestotrotz sind Zufußgehende die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Bei der Verwickelung in Unfällen tragen Zufußgehende oft schwere Verletzungen davon. Obwohl sie demnach als Verkehrsteilnehmende ein großes Schutzbedürfnis haben, wird ihnen oft der **geringste Flächenanteil am Straßenraum** zugesprochen. Die Anforderungen des Fußverkehrs an die Infrastruktur sind zudem vielfältig. Gehwege müssen für alle Menschen nutzbar sein. Das beinhaltet neben den ‚durchschnittlichen' Bürger*innen auch Senior*innen, Familien mit Kinderwagen, Kinder und anderweitig mobilitätseingeschränkte Personen. Gerade letztere müssen auf alltäglichen Wegen oft Umwege in Kauf nehmen, die beispielsweise aus baulichen Mängeln, Flächenkonflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden wie dem ruhenden Verkehr oder anderen Barrieren resultieren. Im Allgemeinen hat der Fußverkehr daher **besonderen Förderbedarf.** Neben der Optimierung der Infrastruktur bedarf es auch einer höheren Gewichtung des Fußverkehrs innerhalb gesamtstädtischer Verkehrssysteme.

Räumliche Struktur

Coesfeld verfügt über ein **kompaktes Siedlungsgefüge**, sodass Wege innerhalb der Stadt kurzgehalten werden können. Gemessen an der durchschnittlichen Wegelänge des Fußverkehrs von 1,7 km [6] ist das Innenstadtzentrum mit dem gedachten Mittelpunkt Marktplatz von allen Wohngebieten im Bereich der Kernstadt aus gut zu erreichen. Diese räumlichen Strukturen ermöglichen Planungen entsprechend dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege" wie die städtebauliche Nachverdichtung und der Ausbau der Multifunktionalität.

Abbildung 35 - Neugestaltung des Wiemannweges entlang der Berkel

Innerhalb der Wohngebiete führen einige Routen bspw. entlang von Bahntrassen in Richtung Innenstadtzentrum. Bedeutend für den Fußverkehr ist die **Wallring-Anlage als Rundweg** um die Innenstadt. Innerhalb des Wallrings besitzen die Verkehrsmittel der Nahmobilität Priorität gegenüber dem mobilisierten Verkehr. Das bedeutet gemäß VEP, dass der motorisierte Verkehr sich den Ansprüchen von unter anderem Zufußgehenden unterzuordnen hat. Im Zentrum ist zudem eine Vielzahl an MIV-unabhängigen Fußwegen im Stadtzentrum vorhanden. Mit der Promenade Wiemannweg wurde zudem ein Fußweg mit beispielhaftem Charakter geschaffen, der für mehr Fußverkehrsfreundlichkeit sorgt. Das Teilprojekt der Gesamtkonzeption UrbaneBerkel stellt nicht nur eine barrierefreie und komfortable Fußwegverbindung dar, sondern entfaltet gleichermaßen Aufenthaltsqualität und lädt zum Verweilen ein (siehe Abbildung 35).

Des Weiteren sind neben den Fußwegen im Schlosspark und der ausgedehnten und verzweigten Fußgängerzone die vielen Hofwege zu nennen, die für eine dichte Vernetzung innerhalb der Innenstadt sorgen (siehe Abbildung 36).

Entwurf

Abseits der Innenstadt verfügt der Stadtteil Lette über ein eigenes Stadtteilzentrum. Dieses führt entlang der Hauptstraße und teilweise in die Nebenstraßen. Im Zuge der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wurde auf ausreichend breite Fußverkehrsanlagen und auf eine durchgehende, einheitliche sowie auf die Verkehrssituation abgestimmte Radverkehrsführung geachtet. Die Fahrbahn ist in regelmäßigen Abständen durch eine Mitteltrennung unterbrochen, sodass Querungsvorgänge erleichtert werden.

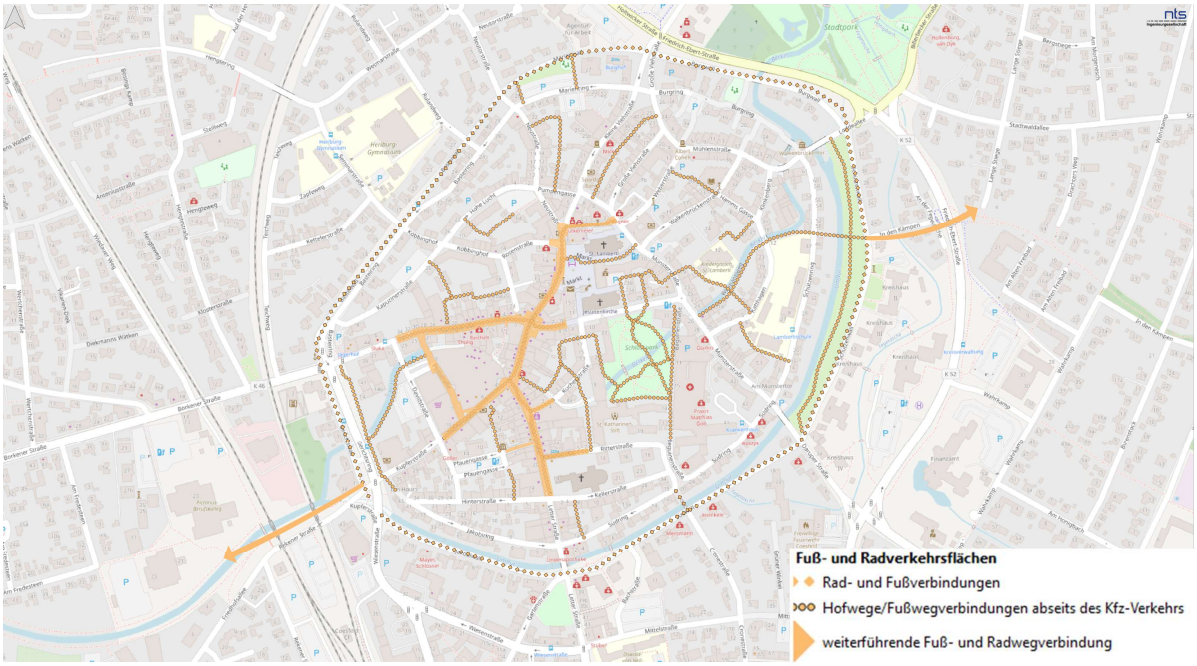


Abbildung 36 - Fußwegverbindungen in der Innenstadt

Entwurf

Fußwegeinfrastruktur

Obwohl die räumlichen Strukturen grundsätzlich als fußverkehrsfreundlich klassifizierbar sind, liegt der Fußverkehrsanteil am Modal Split mit 12 % eher im unteren Segment (vgl. Kap. 6.2). Im bundesweiten Vergleich ist der Wert deutlich niedriger als der Mittelwert der vergleichbaren Städte in ländlichen Regionen von 20 % [9]. Hierbei liegt jedoch nahe, dass der geringe Fußverkehrsanteil auch aufgrund der hohen Fahrradaffinität der Bevölkerung Coesfelds zustande kommt. Viele kurze Wege, die andernorts zu Fuß absolviert werden, fallen mutmaßlich an den Radverkehr. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass der Anteil für Verkehrsmittel der Nahmobilität in einem überdurchschnittlichen Bereich liegt.

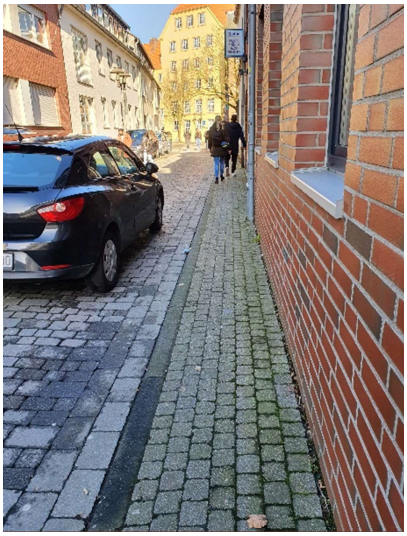


Abbildung 37 - Ritterstraße

Abbildung 38 - Kapuzinerstraße

Mit Blick auf das Netz aus Fußwegen in Abbildung 36 und die zur Verfügung stehenden Planwerke wurde in der Analyse deutlich, dass es an einer übergeordneten Netzhierarchie für den Fußverkehr mangelt. Zwar ist eine Vielzahl an qualitativ hochwertigen Fußwegen vorhanden, es wurden jedoch ebenso Lücken im Fußverkehrsnetz offenbar. Diese sind insbesondere in der dicht bebauten und höher frequentierten Innenstadt relevant. Es wurden neuralgische Stellen identifiziert, die potenzielle Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr darstellen. In der nordwestlichen Innenstadt fehlen unter anderem auf der Kapuzinerstraße trotz der Nutzung als Schulweg ausreichend dimensionierte Nebenanlagen

Abbildung 39 - Rosenstraße

Abbildung 40 - Bernhard-von-Galen-Straße

Entwurf

(siehe Abbildung 38). Dort passt die gelebte Verkehrsnutzung nicht zum Ausbaustandard. Ähnliches wurde für Bereiche der südlichen Innenstadt festgestellt. Zu wenig Platz für Zufußgehende oder sogar Hindernisse, die das Verlassen des Gehwegs erforderlich machen, finden sich in der Rosenstraße und der Ritterstraße (siehe Abbildung 37 und Abbildung 39). Die Treppen an der Bernhard-van-Galen-Straße im Rücken des Rathauses stellen eine Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen dar (siehe Abbildung 40). Der hier angebrachte Aufzug ist privat und dient nur der Anlieferung der Post. Für Rollstuhlfahrende besteht keine frei zugängliche Nutzung. Die Situation ist im Rahmen des Berkelprojektes mit dem Ausbau der Bernhard-von-Galen-Straße eingehend geprüft worden, auch unter dem Aspekt Denkmalschutz. Es wurde entschieden, dass der Umweg rund um die Kirche zumutbar ist. Als Mangel der Barrierefreiheit kann darüber hinaus die Kopfsteinpflasterung der Fußgängerzone gesehen werden. Die Befahrung mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen ist dort stellenweise unkomfortabel.

Abbildung 41 - Modale Filter auf der Hengtestraße

Innerhalb der Wohngebiete profitieren Zufußgehende an vielen Stellen bereits von verkehrsberuhigten Bereichen (siehe Kapitel 6.6). Das Hengtegebiet zeichnet sich bspw. durch seine enge räumliche Nähe zur Innenstadt, überwiegende Wohnnutzung mit Einfamilienhaustypologien und mehrere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (KiTa, Grundschule, Gymnasium) aus. Hier herrschen grundsätzlich gute Bedingungen für Zufußgehende mit straßenbegleitenden Gehwegen, MIV-unabhängige Fußwegen, geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und vereinzelten modalen Filtern zur weiteren Verkehrsberuhigung (siehe Abbildung 41). Laut Angaben der Anwohnenden halten sich einige Nutzende jedoch nicht an die ausgewiesene Verkehrsführung. Dies fortführend beschreiben die Ausführungen der Fußverkehrschecks zum Hengtegebiet im nordwestlichen Siedlungsbereich, dass dort zwar viele verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, diese jedoch nur in den selten entsprechend der Verkehrsführung baulich umgestaltet wurden (siehe Abbildung 42). Ohne die bauliche Umgestaltung folgt aus der Verkehrsberuhigung nicht immer tatsächlich eine Begünstigung des Fußverkehrs.

Abbildung 42 - Verkehrsberuhigter Bereich im Feldweg

Abbildung 43 - Bauliche Mängel des Gehwegs auf der Hengestraße

Entwurf

Auch deshalb berichten Anwohnende von Konflikten zwischen Zufußgehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden. Ursächlich hierfür sind Bring- und Holverkehre, die durch die sozialen Einrichtungen hervorgerufen werden, Durchgangsverkehre innerhalb des Gebiets (siehe Kap. 6.6) und eine wichtige, quer verlaufende Radwegachse auf der Hengtestraße. Zudem sind an einigen Stellen bauliche Mängel der straßenbegleitenden Fußwege festzuhalten, die so auch bereits im Rahmen des Fußverkehrschecks als Defizite der Barrierefreiheit identifiziert wurden (siehe Abbildung 43).

Verkehrsraum Wallanlage

Die Wallringanlage stellt eine überwiegende Promenade dar (siehe Abbildung 44), die in Gänze das Innenstadtzentrum im Bereich der früheren Befestigungsanlage umgibt. Östlich und südlich der Innenstadt verläuft sie parallel zur Umflut durch einen stadtnahen Grünraum. An ihr lässt sich die historische Grundstruktur Coesfelds hervorragend ablesen. Gleichzeitig besitzt sie als überwiegender Fuß- und Radweg auch große verkehrliche Bedeutung. Als Rundwegverbindung nimmt sie insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden viele Radfahrende auf, die so die Innenstadt umfahren können. Besonders Schulkinder nutzen die Verbindung zu diesen Zeiten auf ihrem Schulweg. Zudem besitzt der Wall in den Bereichen Jakobiwall, Südwall, Schützenwall, Burgwall und Basteiwall auch eine Erschließungsfunktion für Anliegende. Daher kann er an diesen Stellen auch durch Kfz befahren werden.

Abbildung 44 - Basteiwall

Die Wallanlage weist gleichermaßen Stärken und Schwächen für den Fußverkehr auf. Zunächst fungiert sie aufgrund ihrer zentralen Lage, hochgewachsenen Bepflanzung und dem parallelen Verlauf zu Grünräumen und zum Fluss Umflut als viel genutzte Spazierroute. Gleichzeitig wird sie durch Besuchende und Kundschaft der Innenstadt als Möglichkeit verstanden, abseits des Hauptstraßennetzes die Innenstadt zu umrunden. Probleme entstehen im Wesentlichen durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Wallanlage besitzt eine ebenso große Bedeutung für den Radverkehr. Aufgrund eher geringer Querschnittsbreiten sind Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede naheliegend. Hinzu kommt die Frequentierung durch Kfz der Anliegenden, deren Grundstücke nur über die Wallanlage erschlossen sind. Somit ergibt sich derzeit auf verschiedenen Abschnitten der Anlage ein ungeordnetes Zusammenspiel aus Sackgassen, Anliegerfrei-Regelungen, Tempo-20- und Tempo-30- Regelungen.

Die Stadt Coesfeld ist sich dieser Gemengelage bewusst, hat die Frage der straßenrechtlichen Ausweisung bisher nicht zufriedenstellend lösen können. Vorschläge verschiedener Planwerke wie ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Ausnahmen für Anlieger- und Lieferverkehre oder Ausweisungen als verkehrsberuhigte Bereiche wurden in der Verwaltung bereits diskutiert. Der künftige Umgang mit der Wallanlage wird als Schlüsselfrage des zu erarbeitenden Masterplan Mobilität gesehen.

Entwurf

Aktuelle Belastungszahlen zur Frequentierung durch Radfahrende auf den Streckenabschnitten Südwall in Richtung Münsterstraße wurden im Juni des Jahres 2022 erhoben. Die höchstbelastete Spitzenstunde (Mittwoch 16.06. zw. 11:00 und 12:00 Uhr) weist 192 Radfahrende pro Stunde aus. Mit Blick auf die bestehenden Breiten (siehe Abbildung 45) und die zusätzliche, mutmaßliche Frequentierung durch Zufußgehende scheint eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs gemäß den geltenden Richtlinien [9] nicht regelkonform (siehe Abbildung 46). Auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich scheint aus verkehrstechnischer Sicht aufgrund der Bedeutung für den Radverkehr nicht praktikabel.

Abbildung 45 - Breitenverhältnisse auf dem Abschnitt Marienwall

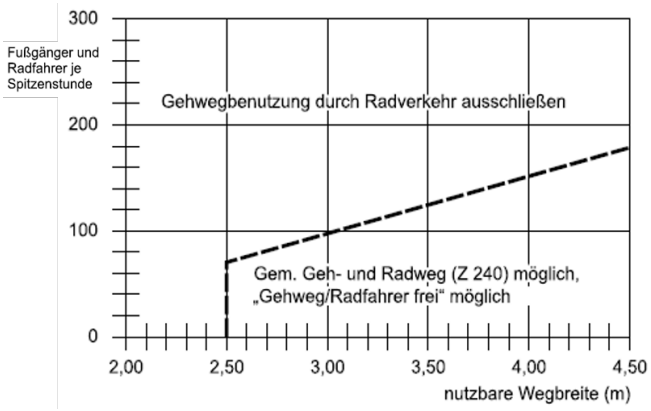


Abbildung 46 - Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen bei gemeinsamer Führung von Zufußgehenden und Radfahrenden [11]

Radverkehr in der Fußgängerzone

Die Fußgängerzone in Coesfeld (vgl. Abbildung 36) ist in Teilen für den Radverkehr freigegeben. Aus diesem Umstand ergeben sich mögliche Problemstellungen. Zunächst stellt die abschnittsweise erteilte Freigabe keine einheitliche Lösung dar. Hierunter leidet die Begreifbarkeit für die Radfahrenden. Die Nutzung der Innenstadt mit dem Fahrrad ist nicht uneingeschränkt intuitiv möglich. Insbesondere ortsfremde Personen müssen genau auf die jeweilige straßenverkehrsrechtliche Ausweisung Rücksicht nehmen. Zudem verleitet die abschnittsweise erteilte Freigabe zur widerrechtlichen Nutzung der nicht für den Radverkehr freigegebenen Abschnitte der Fußgängerzone mit dem Fahrrad.

Die Freigabe erfolgt über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Somit folgt laut StVO, dass Radfahrende grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit fahren müssen. Hieraus ergibt sich ebenso Konfliktpotenzial, da viele Nutzende sich nicht an diese Regelung halten oder sie ihnen nicht bewusst ist. Von Seiten der Stadtverwaltung wurden diesbezüglich Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufgenommen, dass es zu Gefährdungen von Zufußgehenden durch den Radverkehr kommt. Zudem ist das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit objektiv betrachtet nicht praktikabel.

Mit Blick auf die Unfalldaten können jedoch keine Unfallhäufungen oder anderen dokumentierten Auffälligkeiten in der Fußgängerzone festgestellt werden, die ein verkehrstechnisches Problem bezeugen. Nichtsdestotrotz sind Konflikte abseits der Unfalldatenerfassung vorstellbar, vor allem bei zu hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden. Im Allgemeinen wird resümiert, dass der Radverkehr in der Fußgängerzone kein signifikantes Problem darstellt.

Entwurf

Trennende Wirkung durch Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte

Die Altstadt ist aus drei der vier Himmelsrichtungen von einer wichtigen Hauptstraße (Gerichtsring, Wiesenstraße, Friedrich-Ebert-Straße) umgeben. Von diesen geht für den Fußverkehr, wie auch für Radfahrende, eine große Barrierewirkung aus. Eine Querung ist hier in der Regel nur an den vorhandenen großen Knotenpunkten möglich. Ausnahme bildet ein Brückenbauwerk über die Friedrich-Ebert-Straße zwischen In den Kämpen und An der Fegetasche.
Die Knoten sind in der Regel mit Mittelinseln für jeden Kreuzungsarm ausgestattet. Aufgrund der Vielzahl an Inseln, einigen Abbiegespuren und schwierig zu schaltenden Licht-Signal-Programmen ist das Queren in einem Zug an vielen Stellen nicht uneingeschränkt möglich. Für Zufußgehende entstehen erhebliche Wartezeiten. Frühere, dichter geschaltete Signal-Programme mussten aufgrund eines auffälligen Unfallgeschehens am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Loddeallee/ Billerbecker Straße ersetzt werden, sodass hier die Wartezeiten besonders lang und die Trennwirkung besonders groß ist.

Big Points Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

- Trotz der räumlich kompakten Siedlungsstruktur und grundsätzlich ordentlichen Voraussetzungen für Zufußgehende liegt Coesfelds Fußverkehrsanteil (Modal Split) in einem zu niedrigen Segment.
- Es gibt viele hochwertiger Fußwege, insbesondere in der Innenstadt, jedoch auch Lücken und Defizite in der Netzkonzeption.
- Stellenweise konnten Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit festgestellt werden.
- Auf wichtigen Routen (bspw. Wallanlage, nordwestliche Innenstadt, Fußgängerzone) kommt es zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsmitteln zu Konflikten.
- Die Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte um die Altstadt herum haben große trennende Wirkung für den Fußverkehr.

Entwurf

6.4. Handlungsfeld Radverkehr

Als Gemeinde des Münsterlandes mit einer flachen Topographie und einer fahrradaffinen Bevölkerung (Modal-Split-Anteil 39 %) besitzt der Radverkehr in Coesfeld grundsätzlich eine herausragende Bedeutung. Mehr als 87 % der Haushalte im Kreis besitzen mindestens ein Fahrrad. In den letzten Jahren hat der Radverkehr bundesweit einen generellen Aufschwung erlebt. Dabei ist das Fahrrad die zweite Säule der Nahmobilität. Demnach gelten die räumlichen Bedingungen Coesfelds für den Fußverkehr (siehe Kapitel 6.3) gleichermaßen auch für den Radverkehr.

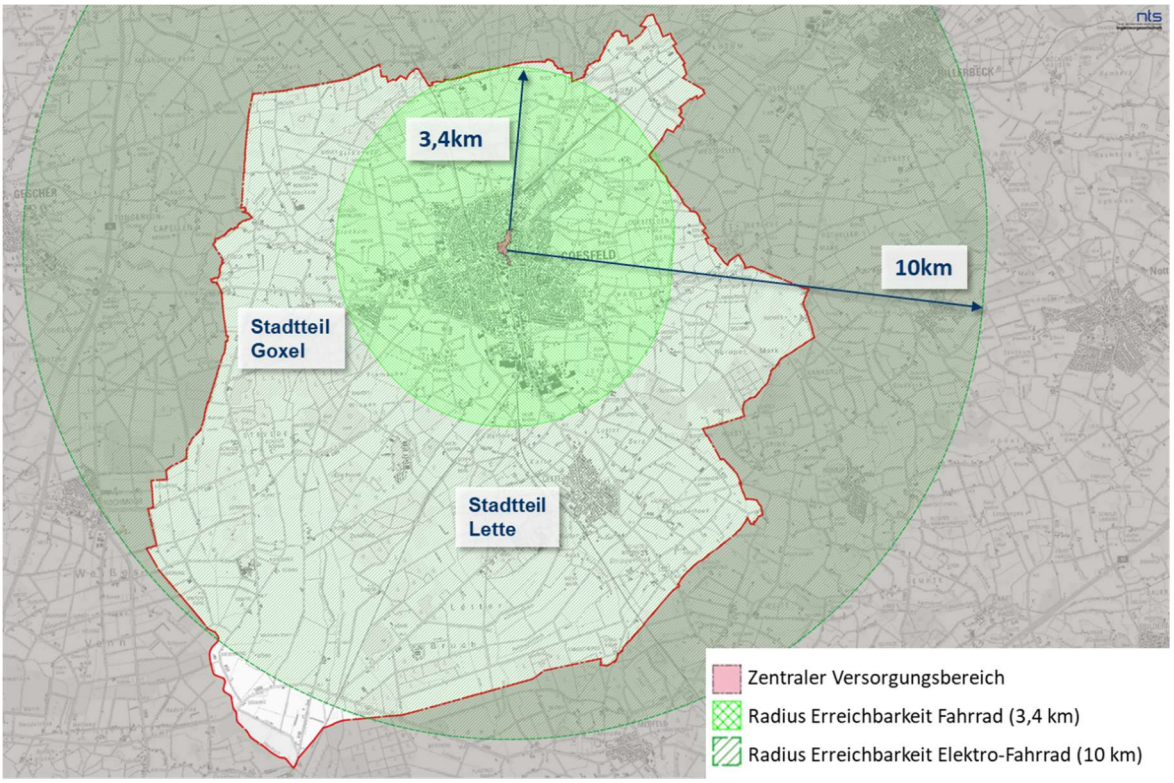


Abbildung 47 - Erreichbarkeitsradien des Zentralen Versorgungsbereichs für das Fahrrad und Elektroräder

Mit dem Rad können kürzere Wege innerhalb des Stadtgebiets schnell, unkompliziert und emissionsarm zurückgelegt werden. Das kompakte Siedlungsgefüge in Coesfeld begünstigt diese Qualität. Abbildung 47 visualisiert das Gebiet, das innerhalb eines Erreichbarkeitsradius von 3,4 km (entspricht in etwa 10 bis 15 Minuten) um den zentralen Versorgungsbereich (Fußgängerzone und die angrenzenden Querstraßen) liegt. Die Entfernung entspricht der durchschnittlichen Länge von Fahrradwegen im Kreis Coesfeld (siehe Kapitel 6.2). Der zentrale Versorgungsbereich ist innerhalb des Siedlungsraums von nahezu jedem Punkt aus gut mit dem Rad zu erreichen. Lediglich der Ortsteil Lette liegt nicht innerhalb dieses Erreichbarkeitsradius, ist mit ca. 20 Minuten Fahrtzeit jedoch auch noch gut erreichbar.
Um auch die Erreichbarkeit mit dem Elektro-Fahrrad zu untersuchen, wurde der Radius in einem zweiten Schritt auf 10 km erweitert. In diesem Fall liegt nahezu das gesamte Stadtgebiet innerhalb des Erreichbarkeitsradius.

Entwurf

Coesfeld ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS). Die städtische Radverkehrsplanung schaut dabei auf eine vergleichsweise lange Historie zurück. Bereits seit den 1980er-Jahren werden Radwegekonzepte veröffentlicht und fortgeschrieben. Im Verkehrsentwicklungsplan wird dem Radverkehr wie auch dem Fußverkehr über die Oberziele insbesondere im Bereich der Innenstadt besonderer Stellenwert eingeräumt. Darüber hinaus wird auch die Sicherstellung des Stellplatzangebots für Radfahrende formuliert.
Radfahrende wurden zuletzt wieder häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt als in den Jahren zuvor. Die Unfallstatistik der Polizeit verweist auf 74 Unfälle in Coesfeld mit Beteiligung von Radfahrenden in 2022 im Vergleich zu 60 Verunfallten in 2019.

Radverkehrsnetz

Für die gesamtstädtische Radverkehrsplanung wurde ein hierarchisches Radroutennetz aufgestellt (siehe Abbildung 48). Die dort **anvisierte Netzkonzeption** kann teilweise auf Bestandsanlagen zurückgreifen, befindet sich ansonsten zum Großteil noch in der Frühphase der Umsetzung.

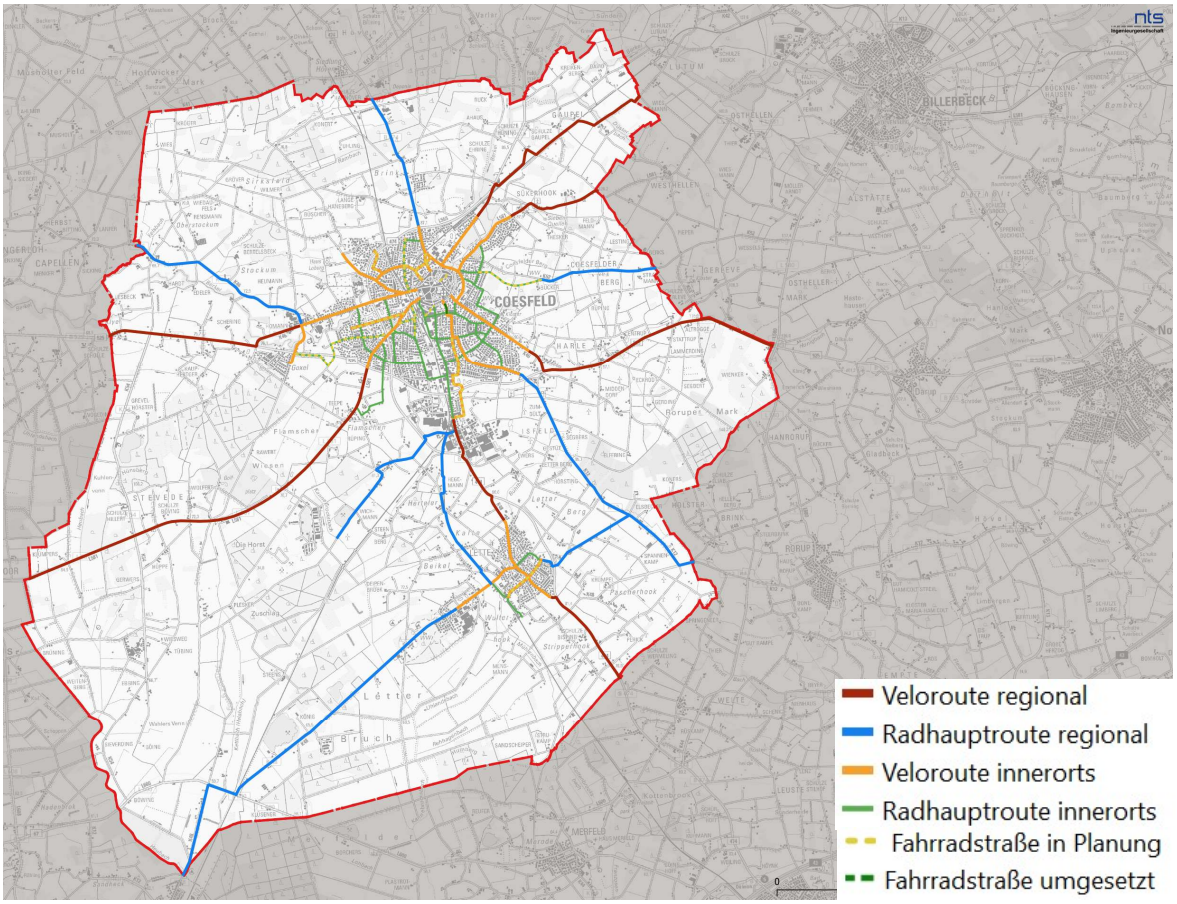


Abbildung 48 - Derzeitiger Planungsstand des Radverkehrsnetzes Coesfeld

Die Wegehierarchie setzt sich aus den regionalen und den innerörtlichen Routen zusammen. Dort wird jeweils zwischen **Radhauptroute und Veloroute** unterschieden. Die regionale Anbindung basiert

Entwurf

im Wesentlichen auf der Planung zum Radverkehrsnetz des Kreis Coesfeld. Die regionalen Velorouten wurden übernommen und von der Stadtgrenze aus in Richtung des Innenstadtzentrums weitergeführt. Der Kreis hat für den Ausbau der Velorouten die folgenden Planungsvorgaben [10] entwickelt:

- **komfortabel zu befahrende Radwege, Radfahrstreifen o. Fahrradstraßen in einer erhöhten Ausbauqualität**
- **gemeinsame Führung von Radfahrenden u. Zufußgehenden möglich**
- **weißer Schmalstrich als Orientierungshilfe und Logo**
- **hohe Radverkehrsaufkommen (500 Radfahrende/ 24h auf den Abschnitten zwischen den Kommunen, innerorts kann die Belastung deutlich darüber liegen)**
- **Trägerschaft bei Kommunen, Kreisen u. Landesbetrieb Straßen NRW**
- **integriert im Stadtraum mit geringen Zeitverlusten an Kreuzungen und Einmündungen**
- **gute, sichere und preiswerte Alternative zum Radschnellweg**

Die Netzkonzeption stellt im Allgemeinen eine gute Grundlage zur Weiterbearbeitung und Entwicklung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung dar. Die Velo- und Radhauptrouten laufen sternförmig vom Innenstadtzentrum aus in verschiedene Richtungen.
Die Fokussierung **der Velorouten auf die klassifizierten Haupteinfallstraßen** wird im Rahmen dieser Analyse kritisch betrachtet. Einerseits wird so ein radial geordnetes Routensystem mit direkten Verbindungen ins Innenstadtzentrum geschaffen. Andererseits verlieren die zu befahrenden Radwege durch die parallele Führung zum Vorbehaltsnetz und zu Hauptstraßen an Komfort und Qualität aufgrund der endlichen Querschnittsbreiten und Knotenpunkte.

Abbildung 49 zeigt einen Ausschnitt der Nebenanlage auf der Rekener Straße in Richtung stadtauswärts. Der Streckenabschnitt zwischen B535 und B474 ist seit 2022 von einer Landes- zu einer Kreisstraße umgewidmet. Ferner ist hier eine Veloroute in Richtung Velen/Borken vorgesehen. Die bestehenden Breiten versinnbildlichen voraussichtliche Probleme bei der **Umsetzung der Veloroutenstandards**. Die Nebenanlage ist im derzeitigen Querschnitt für ein komfortables Befahren durch Radfahrende nicht ausreichend dimensioniert, sofern der Parkstreifen inklusive Baumscheiben bestehen bleiben soll. Ein Fällen der Bäume, die im gesamten Verlauf dieses Streckenabschnitts beidseitig die Fahrbahn flankieren, ist aus ökologischen Gründen ebenfalls nicht ratsam. Die darüber hinaus bestehende Planvariante, Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen, ist mit der Verkehrsnutzung der derzeitigen Landesstraße mutmaßlich nicht uneingeschränkt vereinbar.

Abbildung 49 - Ausschnitt Veloroute Rekener Str.

Entwurf

Ähnliche Gegebenheiten sind ebenso auf den Veloroutenabschnitten Borkener Straße (Veloroute in Richtung Gescher) oder Osterwicker Straße (Veloroute in Richtung Rosendahl) festzustellen. Daher ist davon auszugehen, dass aufgrund der bestehenden Belastungen durch den Kfz-Verkehr und den einzuhaltenden Regelbreiten von Fahrbahn und Nebenanlage das derzeitige Konzept der Velorouten in der gewünschten **Qualität nicht flächendeckend umsetzbar** ist.
Zudem fiel auf, dass die Velorouten für die Befahrenden vor Ort nicht immer eindeutig erkennbar/ablesbar sind. Für eine fortschreitende Überarbeitung des bisherigen Konzepts spricht außerdem, dass im Bereich der Straßen Am Roten Baum und Panningweg Velorouten durch verkehrsberuhigte Bereiche (gekennzeichnet durch Vz. 325) geplant sind. Da die Radfahrenden hier nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, ergibt sich ein Widerspruch zur Nutzbarkeit von Radvorrangrouten.

Radverkehrsinfrastruktur

Aufgrund hoher Verkehrsfrequenzen mit Schwerlastverkehrsanteil ist an Hauptstraßen eine geschützte Radverkehrsführung erstrebenswert. Auf den größeren Haupteinfallstraßen, von denen der Großteil mittelfristig zu Velorouten entwickelt werden soll, werden Radfahrende getrennt vom MIV geführt (siehe Abbildung 50). Das gilt sowohl für innerörtliche Lagen, als auch für die meisten Streckenabschnitte im Außenbereich. Dort sind viele Straßen mit einem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg versehen.

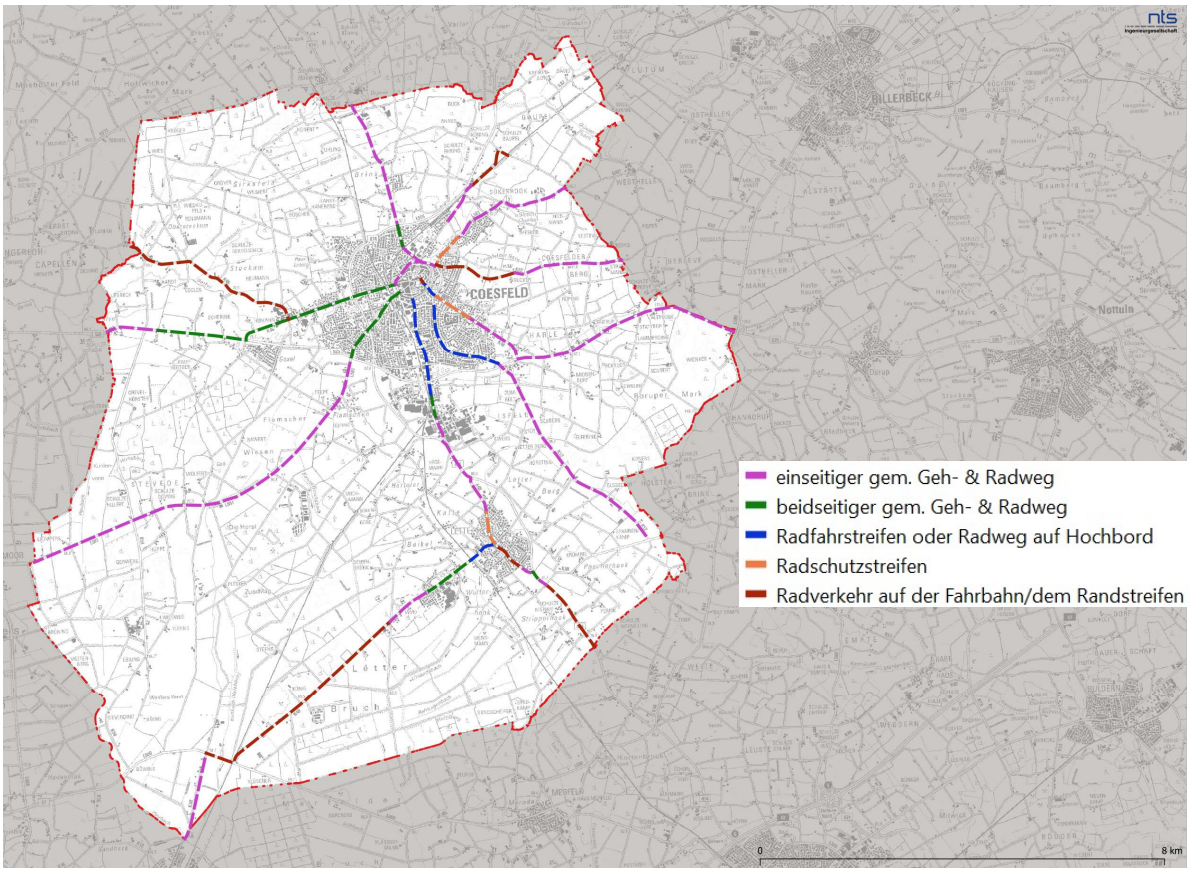
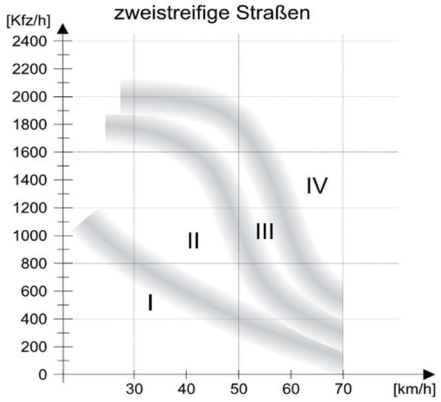


Abbildung 50 - Radverkehrsführungen auf den Hauptstraßen

Entwurf



Belastungsbereich I:
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn

Belastungsbereich II:
z.B. Schutzstreifen, Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“, Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“

Belastungsbereich III / IV:
Radfahrstreifen, Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

Abbildung 51 - Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (zweistreifige Fahrbahn)

Im Allgemeinen wird in weiten Teilen des Stadtgebiets die Bedeutung des Radverkehrs anhand der Aufteilung des Straßenraums deutlich. Für eine fachliche Prüfung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur wurden für die Strecken, zu denen ausreichende Verkehrsbelastungsdaten vorlagen, **Belastungsbereiche nach ERA 2010** ermittelt. Demzufolge hängt die Eignung bestimmter Führungsformen im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab [9]. Zur Ermittlung dient das Diagramm in Abbildung 51. Hierbei ist zu beachten, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien sind, da jede Ermittlung eine Einzelfallbetrachtung darstellt und von Faktoren wie unter anderem Schwerlastverkehrsanteil sowie Steigung/Gefälle abhängt. Außerdem konnte die Ermittlung nur für die Teile des Stadtgebiets durchgeführt werden, für die dieser Untersuchung ausreichende und aktuelle Verkehrsbelastungsdaten vorlagen.

Entwurf

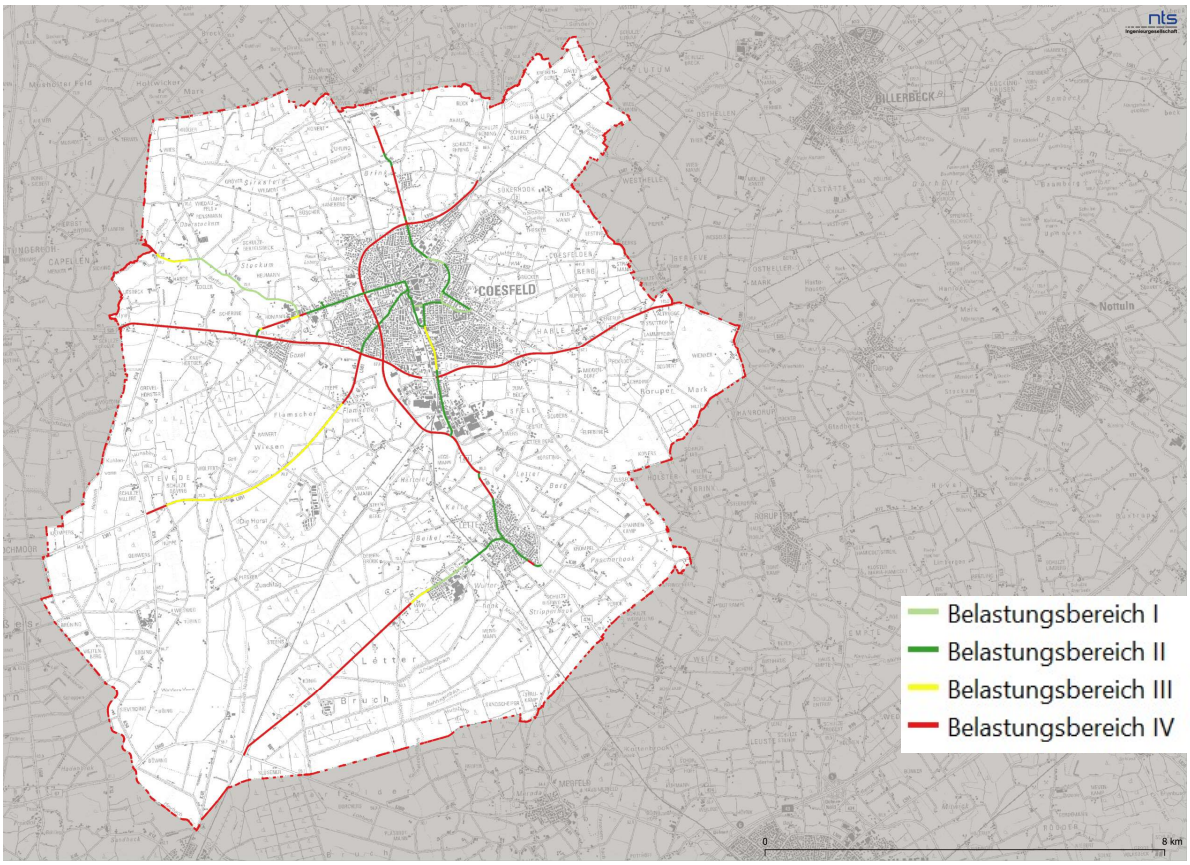


Abbildung 52 - Belastungsbereiche entlang der Hauptstraßen nach ERA 2010

Dies zugrunde gelegt ergeben sich für weite Teile des Coesfelder Stadtgebiets die Belastungsbereiche I und II (siehe Abbildung 52). Innerorts bilden von den untersuchten Abschnitten lediglich die Borkener Straße zwischen Stockum und B525 (Belastungsbereich III / IV) sowie die Dülmener Straße zwischen B525 und Grimping Straße (Belastungsbereich III) Ausnahmen. Daraus folgt, dass für den Großteil der innerörtlichen Straßen eine **angemessene Art der Radverkehrsführung** vorliegt.

Entwurf

Außerorts wurden zu Beginn der Analyse die Rekener Straße in Richtung stadtauswärts hinter dem Industriepark Flamschen (Belastungsbereich IV) und die Bruchstraße südwestlich von Lette (Belastungsbereich IV) als Problemstellen identifiziert. Bereits während der Erarbeitung des Masterplans wurde der Abschnitt an der Rekener Straße mit einem Radweg bis zum Anschluss an den Kreisverkehr in Hochmoor ausgebaut. Die hier zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h führt nach obiger Ermittlung naturgemäß immer zu Belastungsbereich IV. Allerdings fehlt bis dato auf beiden Strecken eine adäquate Radverkehrsführung (siehe Abbildung 54 und Abbildung 53). Es ist zu beachten, dass

Abbildung 54 - Rekener Straße: Radverkehr wird auf dem Randstreifen geführt

Abbildung 53 - Bruchstraße: Radverkehr wird im Mischverkehr geführt

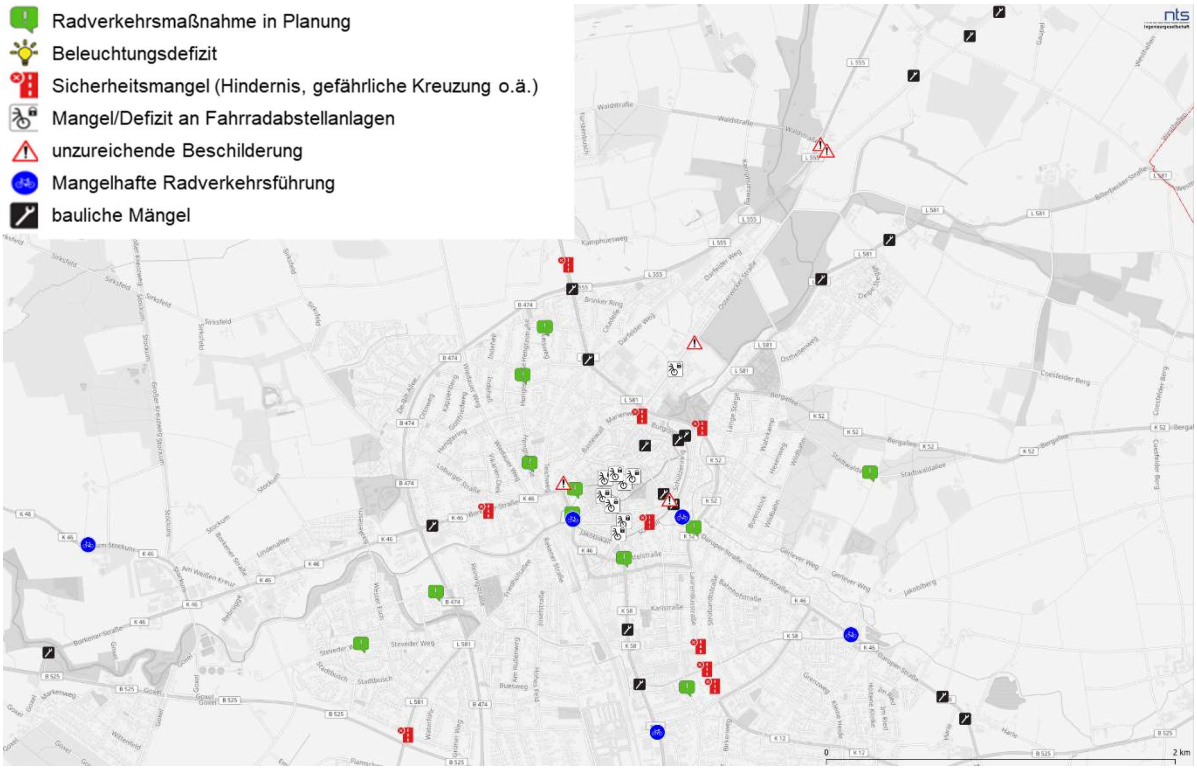


Abbildung 55 - Mängelanalyse der Radinfrastruktur

Entwurf

Abbildung 58 - Unzureichende Beschilderung, Osterwicker Straße

Abbildung 58 - Mangelhafte Radverkehrsführung, Daruper Straße

Abbildung 58 - Bauliche Mängel, Gaupel

der Streckenabschnitt auf der L581/Rekener Straße derzeit ausgebaut wird. Hier entsteht ab Juni 2022 ein durchgehender, gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur Stadtgrenze.
Für eine vertiefende Betrachtung der Radverkehrsanlagen wurde das Untersuchungsgebiet mit dem Fahrrad abgefahren und mittels einer Videokamera dokumentiert. Dies ermöglichte eine nachträgliche Analyse, in der die Bestandssituation ermittelt und Mängel bzw. Auffälligkeiten kartiert. Es muss festgehalten werden, dass die Radverkehrsinfrastruktur in Coesfeld im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe insgesamt von **überdurchschnittlicher Qualität** ist. Wenngleich im Zuge der Befahrungen eine Vielzahl an Mängeln erfasst wurden (siehe Abbildung 58), ist die Radführung adäquat und der bauliche Zustand dieser Radführung in Coesfeld auf einem ordentlichen Niveau.

Die festgestellten Auffälligkeiten wurden in sieben Kategorien eingeordnet. Diese sind der Abbildung 55 bzw. auch dem Anhang zu entnehmen. Besonders in Bereich von Knotenpunkten um die Innenstadt herum fielen Schwachstellen auf. Hier müssen Radfahrende die Straßen mit hohem Kfz-Anteil ungesichert queren. Darüber hinaus wurden überwiegend punktuelle Mängel festgehalten. Problembereiche mit mehreren, größeren Defiziten wurden nicht festgestellt.

Fahrradabstellanlagen

Abbildung 59 - Fahrradabstellanlagen auf der Rosenstraße

Abbildung 60 - Lade-Vorrichtung für Elektrofahrräder auf der Rosenstraße

Entwurf

Für Radfahrende ist es ebenso wichtig, ihr Fahrrad sicher verlassen zu können, wie es aktiv zu nutzen. Daher wurde im Rahmen der Bestandsanalyse auch die Gegebenheiten hinsichtlich Fahrradabstellanlagen untersucht. Im Allgemeinen wird diesbezüglich die Quantität an Abstellanlagen in der Stadt Coesfeld als positiv bewertet, wenngleich auf einen weiteren Ausbau nicht verzichtet werden sollte. Die Stadtverwaltung hat diese Notwendigkeit bereits frühzeitig erkannt und im Verkehrsentwicklungsplan die Sicherstellung des Stellplatzangebotes für Fahrräder festgeschrieben. Auch daher ist die Möglichkeit, das Fahrrad angemessen abzustellen, in der Innenstadt Coesfelds fast flächendeckend gegeben. Den Radfahrenden kommen sowohl Standorte zentraler Abstellanlagen zu gute als auch immer wieder kleinflächigere Abstellmöglichkeiten. Der Großteil der Abstellanlagen ist innerhalb der letzten Jahre erneuert worden und auf entspricht dem Stand der Technik (siehe Abbildung 59). Es gibt ebenso stellenweise die Möglichkeit, Elektrofahrräder aufzuladen (siehe Abbildung 60).

Abbildung 61 - Fahrräder vor dem H&M Kupferstraße

Abbildung 62 - Fahrräder vor der Telekom Süringstraße

Die Stadt Coesfeld hat Zonen definiert, in denen der ruhende Radverkehr konzentriert werden soll. Steuernde Wirkung sollen die Abstellanlagen entfalten. Das hierzu entwickelte Konzept (siehe Abbildung 63) sieht Standorte von überdachten Quartiersanlagen vor. Diese decken ein Einzugsgebiet von 100 m ab und sollen vorrangig Kundschaft, Besuchende und Beschäftigten dienen, die sich für längere Zeit in der Innenstadt aufhalten. Nichtsdestotrotz fiel im Zuge der Begehungen auf, dass ein Angebot zum Abstellen des Fahrrads nicht die gewünschte Steuerungswirkung entfaltet. Da die Fußgängerzone in weiten Teilen für den Radverkehr freigegeben ist, nutzen viele Radfahrende die Möglichkeit, ihr Rad je nach Bedarf direkt vor dem jeweiligen Ziel abzustellen (siehe Abbildung 61 und Abbildung 62).

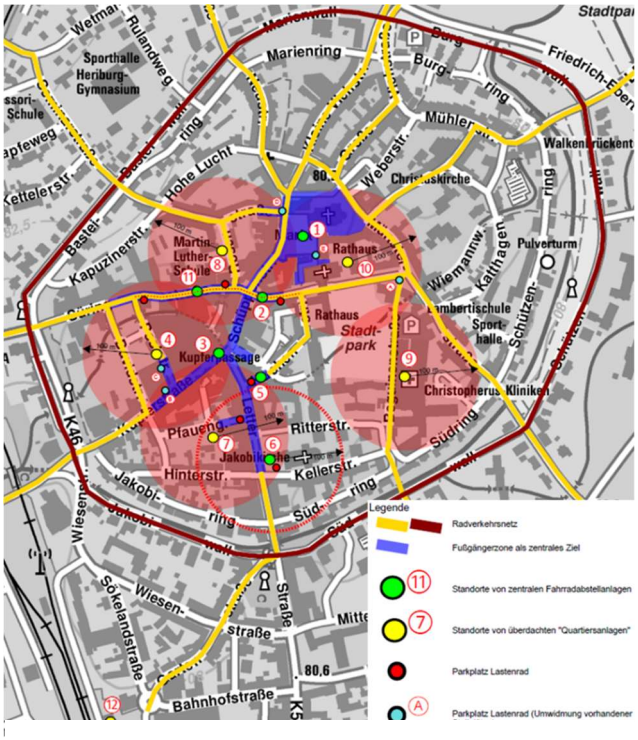


Abbildung 63 - Fahrradabstellanlagen Konzept Innenstadt (Planungsstand)

Entwurf

Big Points Handlungsfeld Radverkehr

- Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs und die Fahrrad-Verfügbarkeit in Coesfeld sind auf einem hohen Niveau.
- Es ist eine grundsätzlich gute Radinfrastruktur vorhanden, die stellenweise in die Jahre gekommen ist.
- Die Planungen zum Radverkehrsnetz stellen eine gute Grundlage zur Weiterbearbeitung dar.
- Nicht alle Velorouten sind in der gewünschten Qualität umsetzbar.
- Coesfeld besitzt gute Voraussetzungen, um seine Rolle als Fahrradstadt weiterzuentwickeln. Es besteht Potenzial, einen Modal-Split-Anteil von 60 % in der Kernstadt (ohne die Ortsteile) und mindestens 45 % im gesamten Stadtgebiet zu erreichen.

Entwurf

6.5. Handlungsfeld ÖPNV und neue Mobilität

Der öffentliche Verkehr bildet gleichermaßen das Rückgrat des Umweltverbundes sowie des städtischen Verkehrsangebots. Ihm kommt für die Zukunftsfähigkeit von Verkehrssystemen daher eine Schlüsselrolle zu. Nach derzeitigem Praxisstand soll ein Angebot geschaffen werden, das sowohl bei innerstädtischen, aber insbesondere bei weiteren Wegen das Potential zur Verkehrsverlagerung bietet. Hier fällt die Wahl der Nutzenden oft auf den eigenen Pkw, da es die flexiblere und komfortablere Alternative ist.

Gerade in ländlicheren, weniger dicht besiedelten Räumen besteht diesbezüglich die zentrale Herausforderung, dass sich der ÖPNV in einem Spannungsfeld zwischen Nachfrageorientierung und öffentlicher Daseinsvorsorge befindet. In Coesfeld wird dies anhand des Modal Split deutlich, in dem der ÖPNV mit 3 % gegenüber dem MIV (55 %) nahezu keine Bedeutung zu kommt.

Im Rahmen kommunaler Planungen muss aus strategischer Sicht zwischen überörtlichem und lokalem ÖV unterschieden werden. Hinsichtlich der überörtlichen Anbindung durch Busse und Züge ist das kommunale Instrumentarium zur Steuerung und Einflussnahme begrenzt. Die Zuständigkeiten liegen hier unter anderem bei der Deutschen Bahn und den regionalen Verkehrsverbänden. In Coesfeld betrifft dies den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Große Bedeutung für ein nachhaltiges und den umweltpolitischen Zielstellungen angepasstes Verkehrsverhalten wird in Wissenschaft und Praxis der Inter- bzw. der Multimodalität beigemessen. Hierbei geht es um ein Mobilitätsverhalten, das mehrere Verkehrsarten miteinbezieht und sich bei der Verkehrsmittelwahl insbesondere auf die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen fokussiert. Multimodales Mobilitätsverhalten beschreibt die grundsätzliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg [13]. Die städtische Planung kann durch gezielte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ein solches Verhalten induzieren, indem sie über die Bereitstellung von Angeboten die Rahmbedingungen schafft. Das gilt für die Ausstattung von ÖPNV-Haltepunkten mit Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung von Mobilstationen innerhalb von Quartieren oder die Bereitstellung von Free-floating-Sharing-Systemen im gesamten Stadtgebiet. Ebenso werden jedoch auch Vermarktung, Information und Preissysteme als Betätigungsfelder gesehen, mit denen inter- und multimodales Verkehrsverhalten gefördert werden kann.

Überörtliche Anbindung

Mit den Stationen Schulzentrum, Coesfeld Westf. und Lette (Coesf.) sind **drei aktive Schienenbahnhöfe** vorhanden. Mit Hilfe der mittleren Wegelängen des Fuß- und Radverkehrs (siehe Kapitel 6.2) wurde die Abdeckung des Stadtgebiets durch die bestehenden Anbindungspunkte geprüft. Wie Abbildung 64 verdeutlicht, kann aus dem gesamten Siedlungsbereich heraus mindestens ein Bahnhof mit dem Fahrrad erreicht werden (gilt nicht für die Bauernschaften). Für die meisten Bebauungszusammenhänge besteht darüber hinaus auch eine fußläufige Erreichbarkeit der Anbindungspunkte.

Über die „Baumberge-Bahn“ besteht eine direkte Verbindung zum Oberzentrum und Pendlerziel Münster. Nördlich werden die Ziele Gronau/Enschede angebunden. Das Ruhrgebiet kann in umgekehrter Richtung über Verbindungen nach Dülmen/Dortmund und Dorsten/Essen erreicht werden. Lediglich das westliche Umland ist nicht ausreichend erschlossen.
Dies zusammengefasst besitzt Coesfeld im Hinblick auf andere Gemeinden vergleichbarer Größe insgesamt **ordentliche Ausgangsbedingungen für den Schienenverkehr**.

Entwurf

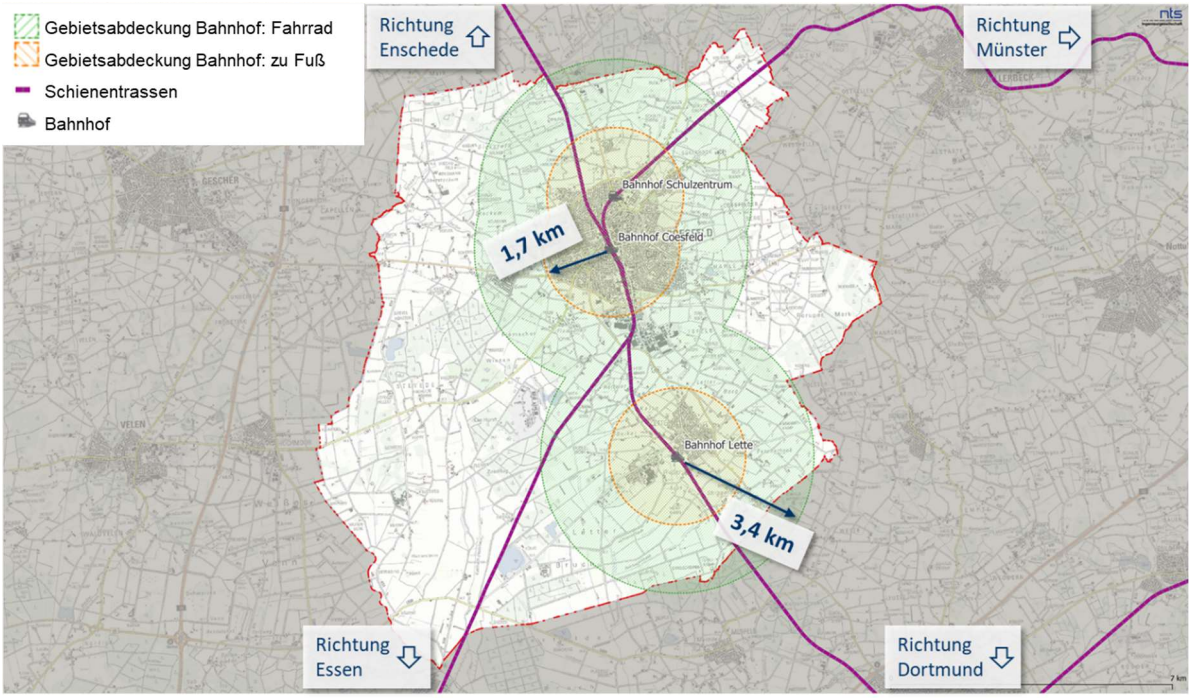


Abbildung 64 - Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs

In der Region wird derzeit das **Projekt „S-Bahn Münsterland“** durch Politik und Verwaltung vorangetrieben [11]. Im Rahmen dessen ist der Kreis Coesfeld durch den zu untersuchenden Streckenabschnitt Münster - Coesfeld sowie die daran anschließende Verbindung Enschede - Dortmund involviert. Für die Stadt verspricht dies eine erhöhte Taktung (Halb-Stunden-Takt) und somit eine verbesserte Anbindung ans Umland und insbesondere in Richtung Münster. Diesbezüglich ist im Rahmen der Analyse jedoch kritisch zu betrachten, dass der Zeitplan für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen **nicht im Einflussbereich der Stadt Coesfeld** liegt. Durch die Verteilung der Zuständigkeiten, die langwierigen Prozesse und nachfrageorientierte Handlungsprinzipien sind nennenswerte Verbesserungen durch dieses Projekt nur mit langfristiger Perspektive zu erwarten.
Die Qualität des ÖPNV in Coesfeld wurde zuletzt im April 2019 durch den 3. Nahverkehrsplan des Kreises analysiert. Die Analyse zum Masterplan Mobilität greift auf die Daten dieser Betrachtung zurück. Hierfür sprach neben dem großen Umfang der kreisweiten Untersuchung auch ihre Aktualität. Da der Verkehr in der Zeit zwischen 2019 und 2022 außerdem wesentlich durch die Corona-Pandemie beeinflusst wurde, schien eine eigenständige Untersuchung in ähnlichem Umfang nicht sinnhaft.
Es wurden insbesondere die Verbindungen nach Rosendahl, Dülmen und Münster betrachtet. Das sind gemäß dem Pendleratlas [5] die Orte mit den größten Pendlerbeziehungen zu Coesfeld (siehe Kapitel 6.1). Die folgende Tabelle 6 gibt eine Übersicht über die grundsätzlichen Verbindungsbeziehungen.

Tabelle 6 - ÖV-Verbindungen nach Münster, Rosendahl, Dülmen

	bestimmende Linie	*Taktung*	*Fahrtzeit*
Ziel Münster			
	RB63	1 x pro 60 min	ca. 45 min

Entwurf

		(2x in Stoßzeiten) *	
	R62 / R63 **	1 x pro 60 min (2x in Stoßzeiten) *	ca. 75 min
Ziel Rosendahl			
	RB51	1 x pro 60 min nach Rosendahl-Holtwick ***	ca. 5 min
	Linie 587 / 589 **	1 x pro 60 min	ca. 15 min
Ziel Dülmen			
	RB51	1 x pro 60 min	ca. 15 min
	Linie 580	1 x pro Tag	ca. 45 min

* zwischen 06:00 – 09:00 Uhr und 14:00 – 19:00 Uhr

** Liniennummer ändert an Zwischenziel

*** Holtwick als der Westlichste von drei Stadtteilen ohne Repräsentativität für das gesamte Gemeindegebiet

Der Nahverkehrsplan stellt unter anderem einzelne **Defizite in der Bedienqualität** auf den Strecken Dülmen – Coesfeld und Coesfeld – Münster fest. Betrachtet wurden dort im Wesentlichen die bestehenden Zugverbindungen. Den Ergebnissen dieser Analyse folgend sind die Busverbindungen nicht nennenswert attraktiver.
Auf der Strecke Coesfeld – Münster sieht der Nahverkehrsplan keinen zwingenden Handlungsbedarf. Hier beziehen sich die Mängel insbesondere auf die werktäglichen, hoch frequentierten Spitzenstunden zwischen 08:00 – 09:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr. Morgens ist die Bedienung vorrangig in Richtung Coesfeld defizitär, nachmittags in beide Richtungen. Für Einpendler ist demnach die **Attraktivität der Verbindung ausbaufähig**.
Größere Defizite bestehen auf der Verbindung zwischen Dülmen und Coesfeld. Werktags ist die Bedienqualität in beide Richtungen sowohl zwischen 06:00 – 09:00 Uhr als auch zwischen 13:00 – 18:00 Uhr nicht in ausreichendem Maß gegeben. Hier wurden bereits ein **Handlungsbedarf** sowie das große Potenzial, die Anbindung ins Ruhrgebiet zu verbessern, festgestellt. Beide Strecken sind jedoch eingleisig. Für die Verbesserung der Taktung stellt sich dies als große Herausforderung dar.
Für den Masterplan Mobilität wurde zudem in einem **fiktiven Pendlerbeispiel** ermittelt, welche Unterschiede sich auf Pendlerwegen zwischen den Verkehrsarten ÖPNV und MIV ergeben. Untersuchungsgegenstand ist die Strecke zwischen einem angenommenen Wohnstandort im Kreuzviertel in Münster und dem Hauptstandort Ernstings Family in Coesfeld Lette. Zeitraum sind die klassischen Einpendelzeiten (Abfahrt um ca. 07:00 Uhr). Personen, die hier vollständig auf eigene Pkw verzichten und lediglich öffentliche Verkehrsmittel nutzen, benötigen in etwa 80 Minuten für diesen Weg. Im Vergleich dazu ist derselbe Weg mit dem Pkw je nach Verkehrslage in 45 – 60 Minuten zu bewältigen.

Entwurf

Unter Berücksichtigung möglicher Bahnverspätungen, der Anzahl an erforderlichen Umstiegen und der zu dieser Zeit starken Auslastungen der Züge verspricht der eigene Pkw somit nicht nur eine wesentliche Zeitersparnis, sondern auch den größeren Komfort. Gemessen an diesen Annahmen besteht für Pendelnde faktisch im **ÖPNV keine echte Alternative** zum Pkw, auch wenn derzeitige Marktentwicklungen der Spritpreise als Faktor für den ÖPNV und gegen den Pkw gewertet werden können.

Lokale ÖPNV-Bedienung und Netzabdeckung

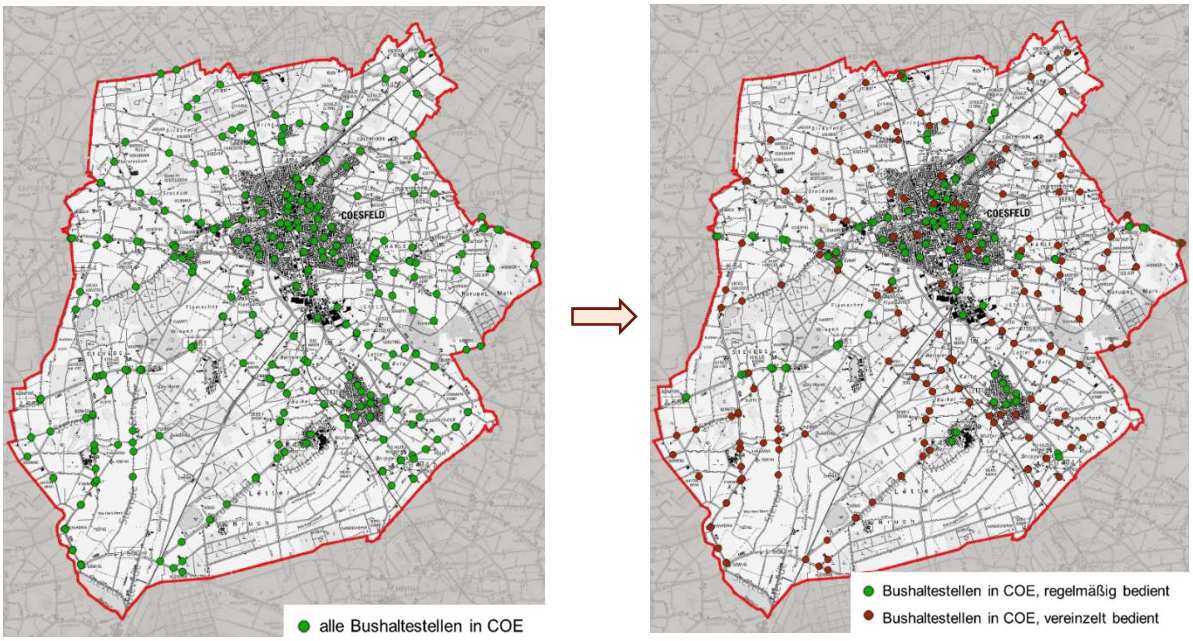


Abbildung 66 - Vergleich der Bushaltestellen nach regelmäßiger und vereinzelter Bedienung

Auf den Befahrungen für die Bestandsanalyse entstand zunächst der subjektive Eindruck, dass innerhalb des Stadtgebiets eine Vielzahl an Haltstellen, sowohl im Innen- wie auch im Außenbereich, vorhanden ist (siehe Abbildung 66). Die Netzabdeckung durch die Haltepunkte sollte demnach in ausreichendem Maß gegeben sein. Die Betrachtung schließt jedoch auch die Haltstellen mit ein, die nahezu ausschließlich durch das Schulbussystem, das heißt in der Regel nur zwei bis drei Mal pro Tag, bedient werden. Die reduzierte Darstellung in Abbildung 66 (rechts) zeigt, dass der **Außenbereich lediglich entlang weniger Hauptstraßen über den ÖV erschlossen wird**. Das sind im Norden und im Süden die B474, im Osten und im Westen die B525 sowie in Richtung Südwesten die L581 Rekener Straße.

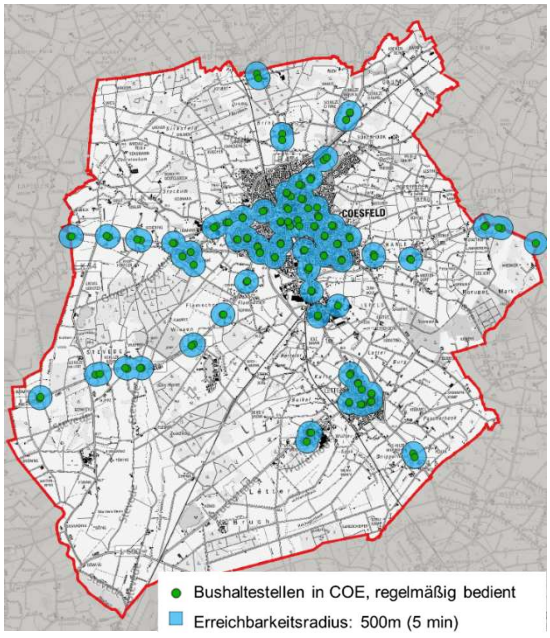


Abbildung 65 - Netzabdeckung durch Bushaltestellen im Stadtgebiet

Maßgeblich für die Gebietsabdeckung einer Bushaltestelle ist eine Entfernung, die in fußläufiger Erreichbarkeit liegt. Diese wurde im Rahmen dieser Analyse

Entwurf

mit 500 m großzügig gewählt. Bei einer Schrittgeschwindigkeit von 5-7 km/h entspricht das zwischen 4 und 8 Gehminuten. Anhand der Erreichbarkeitsradien aus Abbildung 65 zeigt sich, dass neben den Außenbereichen auch **Teile dies Siedlungsbereichs nicht an eine Haltestelle angeschlossen** sind. Dies stützt die Untersuchungen des Nahverkehrsplans, der Erschließungsdefizite für das Gewerbegebiet Süd an der Dülmener Straße, das Hengtegebiet, den Industriepark Nord.Westfalen und Randbereiche für Lette identifiziert. Ein kleinerer Erreichbarkeitsradius von bspw. 300 m, wie er unter anderem im 3. NVP vorgegeben wird, hätte zur Folge, dass weitere Teile des Stadtgebiets nicht an eine Haltestelle angeschlossen sind. Zusammengefasst ist die **Netzabdeckung** des Stadtgebiets insgesamt nicht flächendeckend.

Tabelle 7 - Buslinien mit Relevanz für das Stadtgebiet

Linie	Strecke	Taktung
B51	Coesfeld – Lette	alle 120 min
B52	Coesfeld – Goxel	alle 120 min
R51	Coesfeld – Bocholt	alle 60 min
R61	Coesfeld – Vreden	alle 60 min

Linie	Strecke	Taktung
R62	Coesfeld – Nottuln *	alle 60 min
R81	Coesfeld – Burgsteinfurt	alle 60 min
580	Coesfeld – Dülmen	ohne festen Takt
582	Coesfeld - Legden	ohne festen Takt

* *fährt als Linie R63 weiter in Richtung Münster*

Das lokale ÖPNV-Angebot setzt sich aus verschiedenen Buslinien zusammen und kann dem Linienetzplan des Zweckverbands Mobilität Münsterland entnommen werden [12]. Zentraler Umsteigepunkt ist der Bahnhof Coesfeld. Das dortige Linienangebot setzt sich im Wesentlichen aus vier Regiobuslinien, die Coesfeld mit Gemeinden des Umlandes verbinden, zwei Bürgerbuslinien und zwei sonstigen Buslinien zusammen (siehe Tabelle 7). Hinzu kommen zwei Nachtbusse und mehrere Buslinien, die auf Belange des Schülerverkehrs abzielen. Diese spielen im Rahmen der Analyse keine Rolle.

Wenngleich die Anzahl der Buslinien in Relation zum Stadtgebiet grundsätzlich ausreichend ist, werden nur wenige Bushaltestellen häufiger als alle 60 Minuten bedient (siehe Abbildung 67). Das ist lediglich im Zentrumsbereich und auf den Routen in Richtung Westen der Fall. Der Takt kommt zustande, da mehrere Buslinien an den gleichen Haltestellen verkehren. Mit Blick auf die Annahme, dass der ÖPNV als Alternativ zum eigenen Pkw fungieren sollte, sind aus fachlicher Sicht sowohl 60- als auch 30-Minuten-Takte **kein attraktives Angebot**. Dies zusammengefasst stellt die **Taktung der Buslinien das Hauptproblem** im Rahmen des ÖPNV-Angebots in Coesfeld dar.

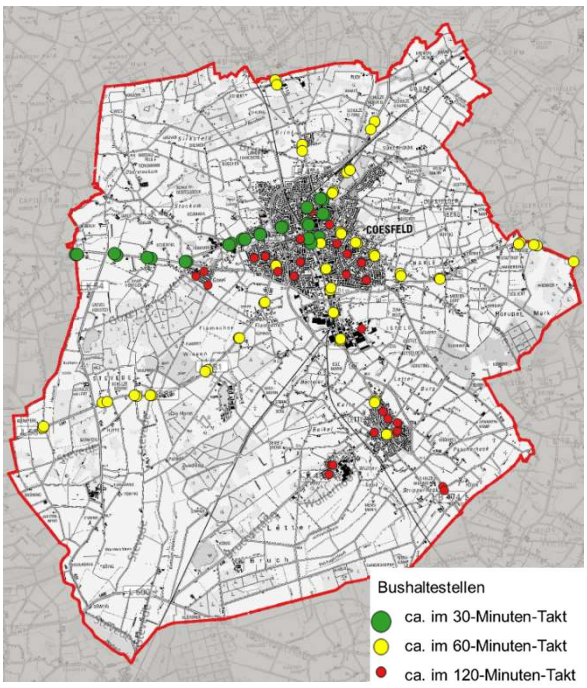


Abbildung 67 - Bushaltestellen mit 120-Minuten- oder engerem Takt

Die Integration eines stadtweiten Bussystems stand in der letzten Dekade vermehrt zu politischen Disposition. Hierzu wurde im Jahr 2010 eine Machbarkeitsuntersuchung seitens der Regionalverkehr Münsterland GmbH durchgeführt. Die Variantenuntersuchung schätzte die ungedeckten Kosten zu diesem Zeitpunkt auf ca. 441.000 € pro

Entwurf

Jahr. In Folge dessen wurden diese Überlegung zunächst nicht weiterfolgt. Im Rahmen des Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept 2018 wurde die Durchführung einer erneuten Machbarkeitsuntersuchung vorgeschlagen. Hierbei soll unter anderem auch die potenzielle Erweiterung des Bürgerbusses berücksichtigt werden.

Seit diesem Zeitpunkt haben sich auf dem Gebiet des ÖV, insbesondere auf lokaler Ebene im ländlichen Raum, neue Ideen und Praktiken ergeben, die moderne Mobilitätsangebote und –trends wie On-Demand-Services und autonomes Fahren im ÖV verstärkt in den Fokus rücken. Aus diesem Grund kommt die vorliegende Analyse zu dem Schluss, dass ein **routenbezogenes Stadtbussystem** vermutlich weder praktikabel, noch finanzierbar, und **somit langfristig nicht zukunftsfähig** ist.

Ein **öffentliches On-Demand-Angebot** besitzt Coesfeld derzeit nicht. Ein Ratsantrag für einen bezuschussten On-Demand-Service soll im Rahmen der Zielentwicklung mitberücksichtigt werden (Night-City-Shuttle 4.0). Der Antrag zielt darauf ab, Jugendliche und junge Erwachsene an Wochenenden aus Coesfeld und dem Umland sicher nach Hause zu befördern. Dabei soll das letzte verbleibende Taxi-Unternehmen in Coesfeld gestärkt werden und den Fahrgästen pro Fahrt ein städtischer Zuschuss von 5 € zugutekommen. Aus fachlicher Sicht stellt dies ein gutes Angebot dar, das jedoch lediglich in Ergänzung zu einem grundsätzlich angebotenen On-Demand-Service sinnhaft ist.

Zudem wurden die Haltepunkte stichprobenartig auf eine attraktive **Ausstattung und die Standards der Barrierefreiheit** hin untersucht. Diesbezüglich fiel auf, dass an vielen Stellen noch **Optimierungsbedarf** besteht. Viele Haltepunkte verfügen nicht über Sitzgelegenheiten oder Wartehallen. Auch die Integration von taktilen Leitsystemen ist eher die Ausnahme. Wesentlich häufiger, aber nicht flächendeckend verfügen Haltepunkte bereits über Hochborde für den nahezu stufenlosen Zustieg. Abbildung 68 zeigt neben den beiden weniger positiven Beispielen ‚Bundeswehrdepot' (Bruchstraße) und ‚Weißes Kreuz' (Borkener Straße), wie Haltestellen künftig ausgestattet sein sollten. Am Haltepunkt ‚Industriepark Nord' sind neben den erforderlichen Ausstattungsmerkmalen Wartehalle, Sitzgelegenheit, Hochbord und taktiles Leitsystem auch Fahrradabstellanlagen vorhanden, von denen ein Teil abschließbar ist.

Abbildung 68 - Bushaltestellen: Negativbeispiele 'Bundeswehr-Depot', 'Weißes Kreuz' und Positivbeispiel 'Industriepark Nord'

Entwurf

Neue Mobilität: Geteilte Mobilität und Inter-/Multimodalität

In der Wissenschaft ist der Stellenwert von Sharing-Modellen und den sogenannten „neuen Formen“ von Mobilität für das Gelingen der Verkehrswende noch nicht genau bestimmt. In der Praxis gehört er bereits zum gängigen Instrumentarium. Maßnahmen auf diesen Gebieten werden zuletzt mehr und mehr ergriffen, um auf das Mobilitätsverhalten einzuwirken. Sie sollen den Verkehr reduzieren und die Besetzungsgrade auf Pkw-Fahrten (Pkw-Besetzung pro Fahrt) erhöhen. Für die Definition von Mobilitätszielen und –strategien ist die geteilte Mobilität daher keineswegs zu unterschätzen und zwingend mitzudenken.

Das nachgewiesene Potenzial, den Verkehr zu reduzieren, indem der Besetzungsgrad von Pkw erhöht wird, besitzen Mitfahrerparkplätze. An solchen meist zentral oder in direkter Nähe zu wichtigen Verkehrsachsen gelegenen Standorten treffen sich Reisende und bilden Fahrgemeinschaften. Vorteil aus Sicht der Nutzenden ist neben umweltbezogenen Aspekten vor allem die Reduzierung der Fahrtkosten. Der Coesfelder Bevölkerung steht an der Autobahnauffahrt A31 / B525 **ein Mitfahrerparkplatz** zur Verfügung. Seit 2022 wurde gemeinsam mit dem Kreis für Arbeitswege die Mitfahrplattform Pendla eingeführt. Diese bietet einen guten Anknüpfungspunkt, solche Treffpunkte für Fahrgemeinschaften weiter zu bewerben und den Nutzenden nahe zu bringen.
Car-Sharing war bis zuletzt ein eher urbanes Phänomen [7]. Nach und nach erobert diese neue Form von Mobilität jedoch auch den ländlichen Raum. Mit Beginn 2023 werden in knapp 50 % der Gemeinden in Deutschland mit 20.000 bis unter 50.0000 Einwohnenden bereits Car-Sharing-Angebote bereitgestellt [18]. Inwiefern die Bevölkerung in kleinen Mittelstädten und im ländlichen Räumen dazu bereit ist, bei einem guten Angebot von Sharing-Modellen auf den eigenen Pkw zu verzichten, kann derzeit trotzdem nicht verlässlich eingeschätzt werden. In Coesfeld werden mit Ford und Wuddi GmbH zwei gewerbliche **Car-Sharing-Angebote** betrieben. Konkret können an drei Stationen mit jeweils einem Stellplatz Pkw gemietet werden (Bahnhof, Agentur für Arbeit und Beresa an der Dülmener Straße). Bei über 36.000 Einwohnenden stellt dieses Angebot im derzeitigen Umfang noch keine bedarfsgerechte Alternative zum eigenen Pkw dar. Insgesamt ist Car-Sharing in Coesfeld **eine Option**, deren Nachfrage erst ermittelt werden muss, die aber trotzdem erstrebenswert ist.

Multimodalität (Mobilitätsverhalten, das verschiedene Verkehrsmittel berücksichtigt) und Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg) sind wichtige Komponenten der neuen Mobilität. Sie spielen in Coesfeld derzeit eher eine untergeordnete Rolle. Rückgrat multimodalen Verhaltens ist insbesondere die regelmäßige Nutzung des ÖPNV, welche in Coesfeld am Modal Split nicht abgelesen werden kann. Intermodalität wird jedoch insofern gefördert, als dass alle Bahnhöfe mit nahe gelegenen **P+R-Anlagen** versehen sind. Die Stadt hat sich diesbezüglich in den letzten Jahren auf einen Weg gemacht, der nun weiterverfolgt werden soll. Bezüglich des Aufbaus von Mobilstationen wurde die Bereitschaft signalisiert, ein Pilotprojekt in Lette zu unterstützen. Diesem Standort kommt zugute, dass im Zuge des DIEK bereits ein **Bike-Sharing-Modell für Lastenräder** vorgeschlagen und umgesetzt wurde. Der Bevölkerung stehen zwei Letteraner Nachbarschafts-Lastenräder mit elektrischer Unterstützung für einen monatlichen Preis von 20 € zur Verfügung. Für ein mögliches Pilotprojekt Mobilstation steht die Stadt zum Zeitpunkt der Bearbeitung dieser Analyse außerdem in Gesprächen mit einem weiteren Lastenradverleih.

Der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes Coesfeld (Westf.) wurde zudem genutzt, um verschiedene Elemente einer Mobilstation zu integrieren. Die vorhandenen Parkplätze ermöglichen bspw. den Umstieg vom Pkw zum Bus- und Schienenverkehr. Weitere multimodale Elemente sind angedacht (siehe Abbildung 69). Insgesamt besitzt die **Konzeption des neu gestalteten Bahnhofs** aus fachlicher Sicht

Entwurf

auch für andere Städte **Beispielcharakter**. Es wird davon ausgegangen, dass die neu angebotenen multimodalen Elemente der beidseitig der Gleise entstehenden Mobilstation das Mobilitätsverhalten der Coesfelder Bevölkerung nachhaltig beeinflussen werden.

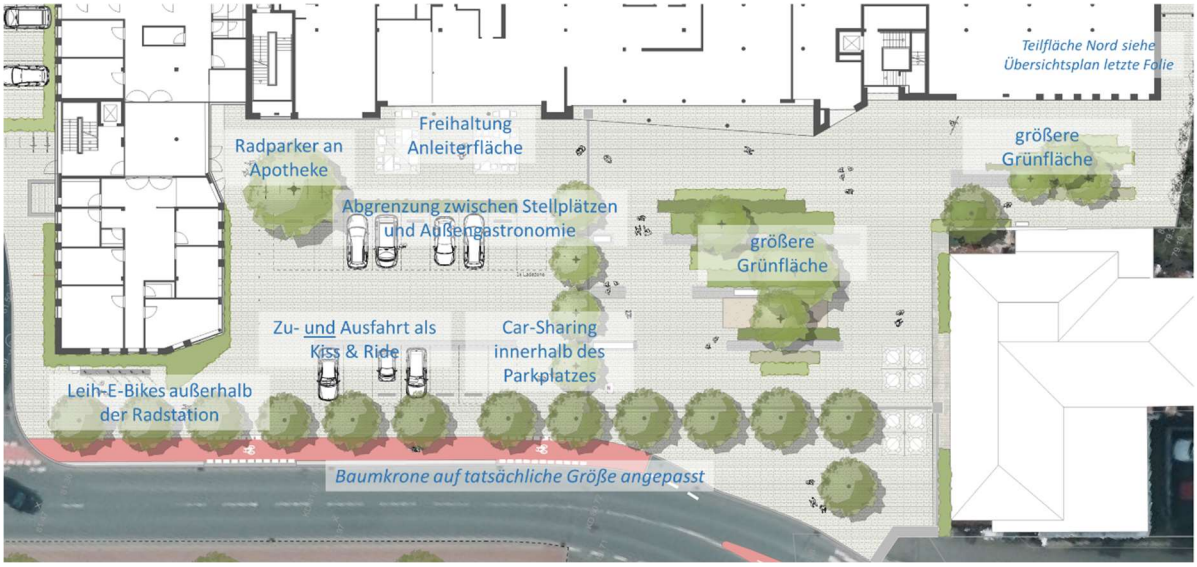


Abbildung 69 - Übersicht Mobilitäts- und Gestaltungselemente Bahnhof-Vorplatz Coesfeld, Bearbeitung durch nts

Als weiteres Angebot auf dem Gebiet des ÖV betreiben die Alexianer in Coesfeld seit Mai 2022 ein Velotaxi (siehe Abbildung 70). Der Rikscha-Service kann an den Markttagen (Dienstag und Freitag) zwischen 11:00 und 16:00 Uhr zwischen der Jakobi-Kirche und dem Marktplatz wahrgenommen werden. An den restlichen Wochentagen kann auf diesen Service zwischen 08:00 und 17:00 Uhr für Strecken im gesamten Stadtgebiet zurückgegriffen werden.

Abbildung 70 - E-Rikscha-Service der Alexianer [28]

Entwurf

Big Points Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität

- Trotz guter (baulicher) Voraussetzungen für den überörtlichen ÖV bestehen Defizite in der Bedienqualität. Pendelnde sehen oft keine echte Alternative zum Pkw.
- Der lokale ÖPNV ist trotz einer ausreichenden Quantität an Buslinien praktisch nicht existent. Hauptfaktoren hierfür sind geringe Taktungen und Erschließungsdefizite - insbesondere im ländlichen Raum.
- Es werden keine On-Demand-Services angeboten.
- Viele Haltestellen besitzen hinsichtlich der Ausstattung und den Standards der Barrierefreiheit Optimierungsbedarf.
- Das Bahnhofsgebäude ist gemeinsam mit dem Vorplatz fertiggestellt und zu einer großen Mobilstation, die Angebote beidseitig der Gleise schafft, ausgebaut worden.

Entwurf

6.6. Handlungsfeld fließender motorisierter Verkehr

Das Auto ist mit einem Anteil von 46 % an allen zurückgelegten Wegen das **am stärksten genutzte Verkehrsmittel** der Coesfelder Bevölkerung. Als kleine Mittelstadt im ländlichen Raum ist die Bedeutung des MIV somit **naturgemäß** hoch. Trotzdem hat die Rolle des MIV in den letzten Jahren an Bedeutung verloren und es werden mehr Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das zeigt der Vergleich der Modal-Split-Anteile des MIV zwischen 2016 und 2022 (siehe Tabelle 8). Verglichen mit den anderen Kommunen liegt Coesfeld unter dem 2016 erhobenen Durchschnitt von 58 %.

Tabelle 8 - Modal-Split-Anteil des MIV [6] [19]

Stadt	Coesfeld 2022	Coesfeld 2016	Dülmen 2016	Kreis -ø 2016
MIV-Anteil	46 %	55 %	58 %	58 %

Bezogen auf das Kreisgebiet sind ein Viertel aller Wege Arbeitswege, die von oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Hier dominiert das Auto mit einem Anteil von 66 %. Wie Kapitel 6.2 aufzeigt, spielen **Pendlerverflechtungen** für die Stadt Coesfeld eine große Rolle. Vor der Pandemie pendelten ca.14.000 Menschen täglich ein und ca. 10.000 Menschen aus. Das entspricht rund zwei Drittel der gesamten Bevölkerung.
Vor allem der Anteil der einpendelnden Bevölkerung nimmt großen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Coesfeld. Wie dargelegt nutzt ein wesentlicher Teil dieser Menschen hierzu den Pkw. Die ein- und auspendelnden Verkehre stellen dementsprechend einen wesentlichen Bestandteil der Netzbetrachtung dar.

Straßennetz

Im Hinblick auf den (über-)regionalen MIV ist Coesfeld durch die westlich des Stadtgebiets verlaufende A31 in Richtung Dorsten bzw. Emden und die südlich verlaufende A43 in Richtung Münster bzw. Recklinghausen angebunden. Beide Autobahnen liegen außerhalb des Stadtgebiets. Sie werden über die B525 in Ost-West-Richtung und die B474 in Nord-Süd-Richtung erreicht. Die Bundesstraßen sind als Umgehungsachsen für die Kernstadt zu sehen. Zudem verlaufen die L581 im Südwesten und Nordosten und die L555 im Norden des Stadtgebiets. In Ergänzung der zusätzlichen Kreisstraßen ergibt sich ein **sternförmiges Netz aus Hauptstraßen**, die radial auf die Kernstadt und das Innenstadtzentrum zulaufen.
Der Innenstadtbereich wird von einem **zu drei Vierteln geschlossenen Ring** umgeben (Gerichtsring, Wiesenstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße, Friedrich-Ebert-Straße). Aus der Perspektive des MIV wird dieser fehlende Lückenschluss des Rings in Teilen der Politik sowie der Bevölkerung kritisch beurteilt. Er ist deshalb in den vergangenen Jahrzehnten ein regelmäßig wiederkehrender Bestandteil politischer Diskussionen gewesen.

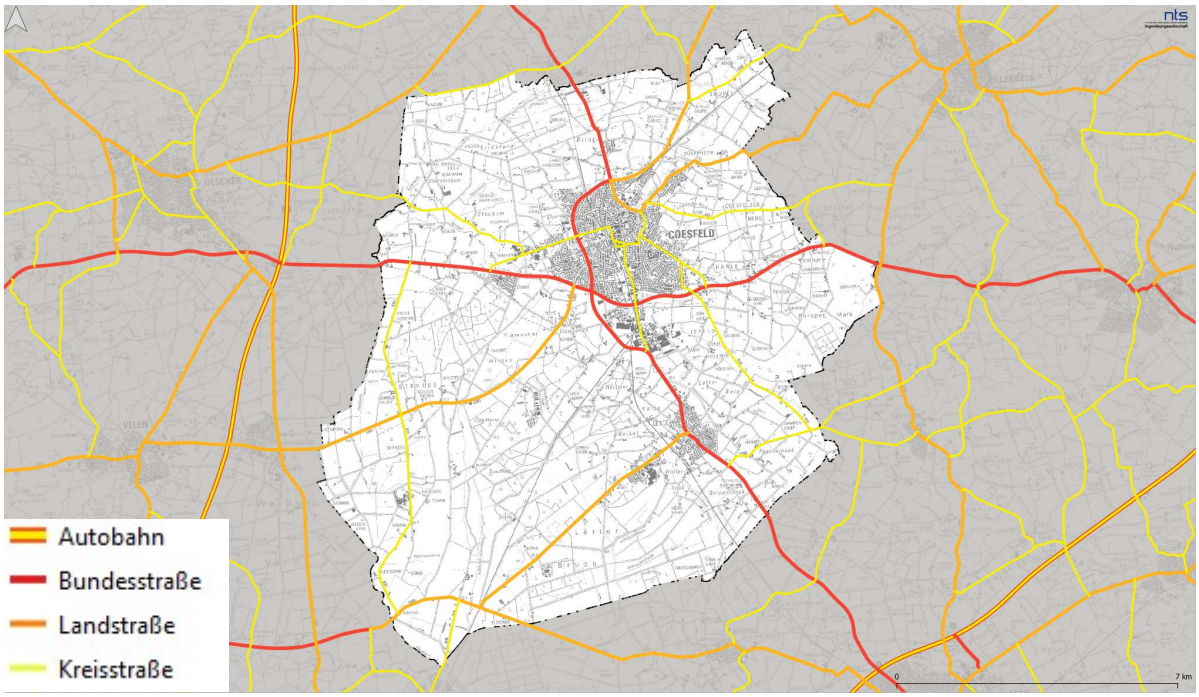


Abbildung 71 - Klassifiziertes Straßennetz Coesfeld und direkte Umgebung

Für Teile des klassifizierten Straßennetzes wurde die spitzenstündliche Verkehrsbelastung ermittelt. Dem liegen Daten verschiedener Verkehrszählungen zugrunde, die im Rahmen anderer Projekte

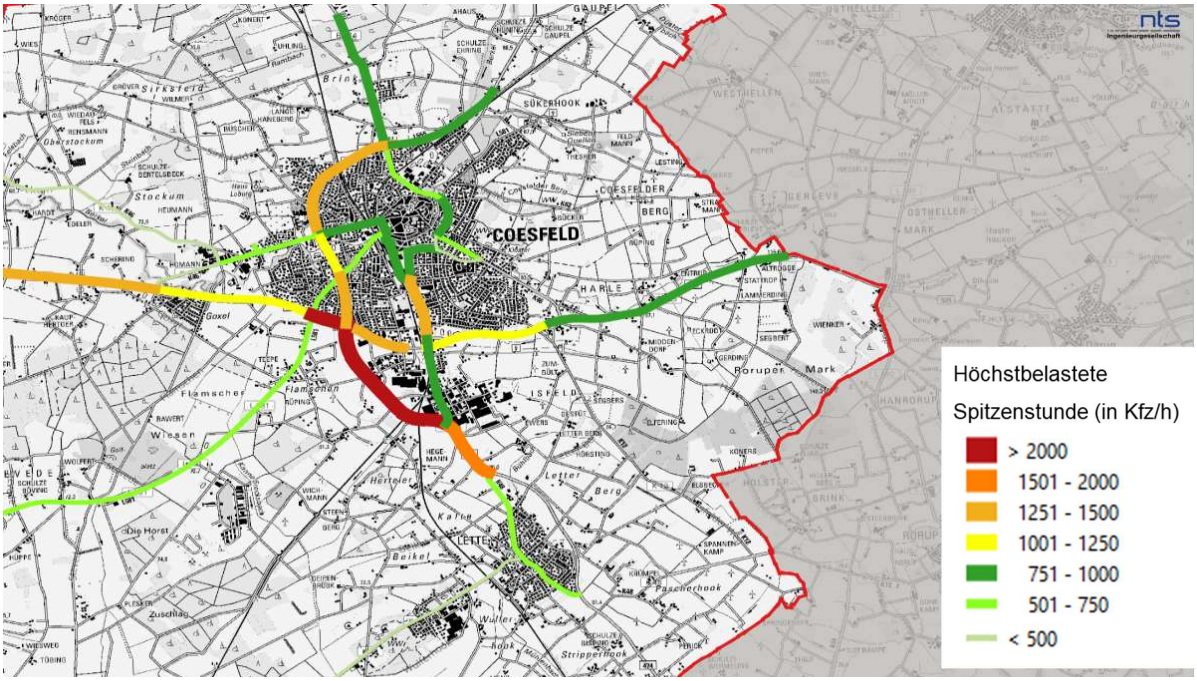


Abbildung 72 - Verkehrsbelastungen (Spitzenstunden) verschiedener Hauptstraßen

Entwurf

durch die nts Ingenieurgesellschaft erfasst oder seitens der Stadt zur Verfügung gestellt [16] [17] wurden. Die ermittelten Belastungen werden in Abbildung 72 visualisiert.
Die Bundesstraßen sind entsprechend ihres Charakters als Umgehungsstraßen des Kernstadtgebiets in diesen Bereichen stärker frequentiert. Hier wurden südlich des Siedlungszusammenhangs die größten Belastungen ermittelt. Der Knotenpunkt B525/B474 gilt als besonders stark belastet. Sanierungsarbeiten im Zeitraum der Bearbeitung führten hier zeitweise zu weiteren Einschränkungen des Verkehrsablaufs [18]. Kritisch ist der Verkehrsablauf des Weiteren an den Knotenpunkten Borkener Straße/Gerichtsring und Gerichtsring/Dülmener Straße (QSV E nach HBS2015) [19] [20]. Für die restlichen Verkehrsachsen gilt, dass die Belastungen insgesamt in einem gewöhnlichen Rahmen liegen.

Der Kfz-Verkehr wird somit auf die bestehenden klassifizierten Straßen in Form eines Vorbehaltsnetzes gebündelt. Innerhalb bebauter Bereiche sind auf diesen Straßen gemäß ihrer Verbindungsfunktion in der Regel Geschwindigkeiten von 50 km/h zugelassen. Höhere Geschwindigkeiten finden sich nur außerhalb des Siedlungszusammenhangs sowie auf den Bundesstraßen. Dort besteht auf Teilabschnitten trotz einer gewissen Nähe zum Bebauungszusammenhang Tempo-100-Regelungen.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen gelten in der Regel entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies ist lediglich im südlich der Kernstadt gelegenen Gewerbegebiet nicht der Fall. Hier wird aufgrund der vorwiegenden Gebäudenutzung und des bedeutenden Schwerlastanteil Tempo 50 gefahren. Viele Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung sind bereits verkehrlich noch weiter beruhigt. Auf den in Abbildung 73 grün gekennzeichneten Wegen ist für den MIV lediglich Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Auf das gesamte Stadtgebiet gesehen entspricht dies in der Quantität bereits einem ordentlichen Anteil. Berücksichtigt werden muss, dass hier bereits Rückmeldungen aus den Wohngebieten auf eine Missachtung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit hinweisen (siehe Kapitel 6.3).

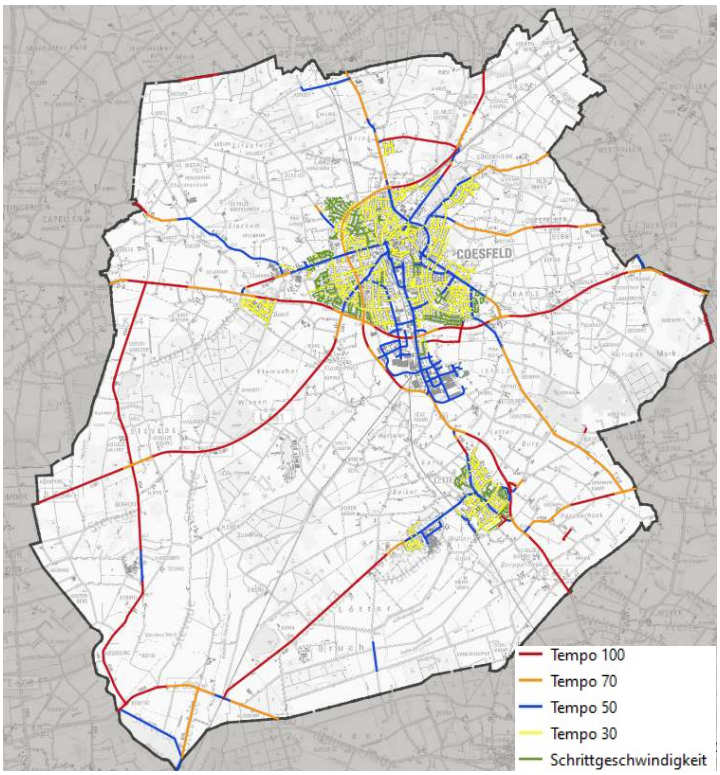


Abbildung 73 - ausgewiesene Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet

Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes: Nordwestliche Innenstadt

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wurden Räume identifiziert, in denen die tatsächlich gelebte Verkehrsnutzung von der geplanten Netzfunktion abweicht. Die Befreiung sensibler Bereiche von **Durchgangs- und Fremdverkehren** wurde demnach bereits im Vorfeld des Masterplan Mobilität als **eine zentrale Herausforderung** bestimmt.

Entwurf

Der planerische Fokus lag hierbei vorrangig auf dem Bereich der **nordwestlichen Innenstadt**. Da der Innenstadtring an dieser Stelle nicht geschlossen ist, werden die bestehenden Verkehre ersatzweise durch die für diese Zwecke nicht ausgelegten Straßen abgewickelt. Im Rahmen einer Kennzeichenverfolgung hat der VEP die bestehenden Verkehre auf diesen Straßen in Quell-, Ziel- und Durchgangsanteile klassifiziert. Durchgangsverkehre wurden insbesondere auf dem Marienring/Basteiring in Richtung Südwesten und auf der Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße in Richtung Nordosten ausgemacht.

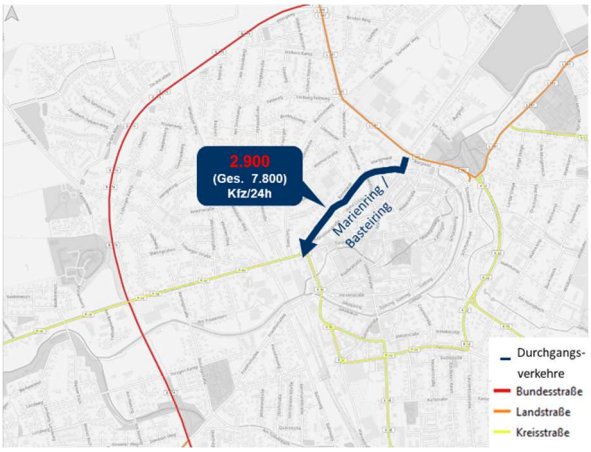


Abbildung 74 - Durchgangsverkehre Marienring/Basteiring auf Datenbasis des VEP

Bereits zum Zeitpunkt des VEP lag die Belastung dort auf einem hohen Niveau. Auf dem Marienring/Basteiring wurde eine Gesamtbelastung von 7.800 Kfz/24h ermittelt (siehe Abbildung 74). Der Durchgangsverkehr entspricht einem Anteil von 37 %. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung zwischen Große Viehstraße und Köbbinghof kann hier lediglich in Richtung Gerichtsring/Borkener Straße gefahren werden.

Abbildung 75 - Durchgangsverkehre Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße auf Datenbasis des VEP

In umgekehrter Richtung wurde bei einer bestehenden Belastung von 6.000 Kfz/24h auf der Route Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße ein **Anteil von 33 %** ermittelt (siehe Abbildung 75). Mit Blick auf die gesamtstädtischen und bundesweiten Entwicklungen im Segment des MIV (Verkehrswachstum, Pkw-Verfügbarkeit) muss davon ausgegangen werden, dass sich die Anteile seitdem nicht reduziert haben. Die Rückmeldungen aus Politik und Bevölkerung stützen diese Annahme.

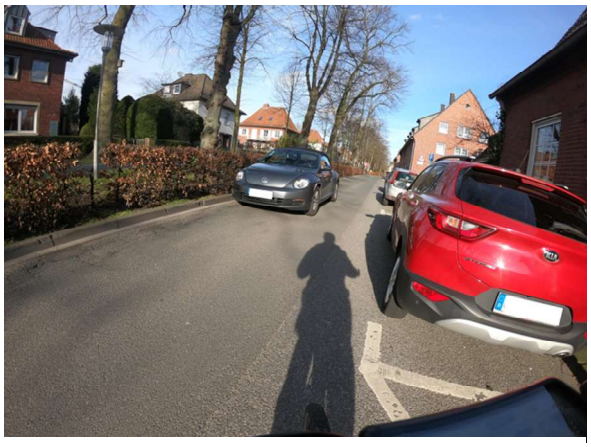


Abbildung 76 - Ausschnitt Basteiring im Begegnungsfall Pkw/Fahrrad

Die hier dargelegten Belastungszahlen veranschaulichen die Probleme, welche sich aus der ¾-Ringerschließung um die Innenstadt ergeben. Obwohl an dieser Stelle lediglich Gemeindestraßen mit Sammel- und Erschließungsfunktion vorhanden sind, suchen sich die Verkehre der umgebenden Kreis- und Landesstraßen ihre Wege. Die hier vorhandenen Straßen sind jedoch aufgrund ihrer Querschnittsbreite, des baulichen Zustands und den angrenzenden Nutzungen **nicht für die bestehenden Belastungen ausgelegt**. Zudem sind auf Teilabschnitten Parkstände im Straßenraum für

Entwurf

die angrenzenden Bewohnenden und deren Besucher*innen ausgewiesen. In diesen Bereichen können selbst für Radfahrende im Begegnungsfall Gefährdungen entstehen (siehe Abbildung 76). In den höher frequentierten Stunden sind somit auch Rückstaus aufgrund der Parkstände möglich.

Auch im nordwestlich angrenzenden **Hengtegebiet** werden Einflüsse der ¾-Ringerschließung deutlich. Hier werden insbesondere die Straßen Teichweg, Wetmarstraße und die quer in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hengtestraße als durchgehende Route zwischen den klassifizierten Straßen des Vorbehaltsnetzes genutzt. Am Knoten Wetmarstraße/Holtwicker Straße (L581) wurde ein **Anteil von 30 % Durchgangsverkehr** ermittelt (gesamt 3.300 Kfz/24h). Aufgrund der in diesem Bereich gelegenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur hat ein hoher Durchgangsverkehrsanteil hier besonderes Gefährdungspotenzial.
Den Daten aus Abbildung 77 zufolge ist der Durchgangsverkehr auf der Hengtestraße wesentlich geringer (250 von gesamt 3.700 Kfz/24h). Hier bestehen Gefährdungen insbesondere aufgrund der starken Frequentierung durch Radfahrende, für die die Hengtestraße eine wichtige Sammelfunktion der umliegenden Wohngebiete übernimmt.

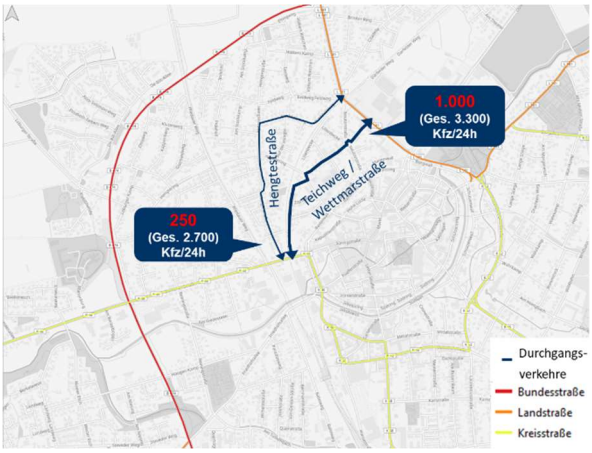


Abbildung 77 - Durchgangsverkehre Teichweg/Wettmarstraße und Hengtestraße auf Datenbasis des VEP

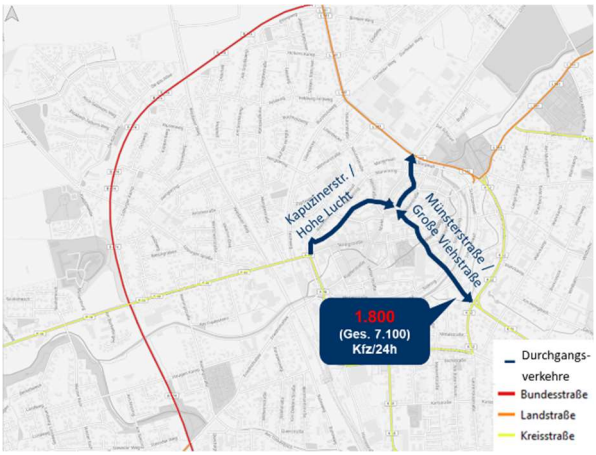


Abbildung 78 - Durchgangsverkehre in Verbindung mit der Münsterstraße auf Datenbasis des VEP

Mit dem Verkehrsraum der nordwestlichen Innenstadt beschäftigen sich eine **Vielzahl an Planwerken**, mit Mobilitäts- oder Verkehrsbezug (u.a. VEP, InHK, Maßnahmenliste des Fußverkehrschecks). Im Zuge dessen wurden **viele Maßnahmen empfohlen**, die vorrangig auf die Befreiung der Bereiche vom Durchgangsverkehr abzielen. Inhalte sind unter anderem die größere Gewichtung des Fuß- und Radverkehrs durch bauliche und stadtgestalterische Umbauten. Ebenso wurden auch verkehrsplanerische Maßnahmen, wie Einbahnstraßenregelungen, Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, Ausschlussregelungen oder Sperrungen auf bestimmten Streckenabschnitten für den MIV, als straßenbauliche Vorentwürfe erstellt. Die Maßnahmen lassen eine **ganzheitliche Perspektive vermissen**. Die Maßnahmen sind in der Vergangenheit sektoral gedacht worden, eine integrierte, alle Verkehrsarten umfassende Sicht fehlt

Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes: Sonstige Bereiche

In Ergänzung zu den bereits aufgezeigten Problemen kommt auch der Münsterstraße Bedeutung im Hinblick auf Durchgangsverkehre zu. Diese bietet ebenfalls das Potenzial als Alternative zum Ring. Sie verläuft in Verlängerung der Daruper Straße (K46) durch die Innenstadt und ist in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr freigegeben. Der hier ermittelte Anteil, der nicht dem Quell- oder dem Zielverkehr

Entwurf

zugeordnet wurde, ist mit rund einem Viertel der Gesamtbelastung wesentlich (1.800 von gesamt 7.100 Kfz/24h). Es wird deutlich, dass das Problem der Durchgangsverkehre in der Innenstadt nicht nur auf den nordwestlichen Bereich begrenzt werden kann, auf dem der Fokus im damaligen politischen Diskurs lag.

Unabhängig von fundierten Daten werden darüber hinaus auch weitere Durchgangsverkehre in Wohngebieten von Anwohnenden angemerkt. Diese beziehen sich unter anderem auf Bereiche südlich der Innenstadt. Solche Rückmeldungen wurden besonders häufig in Bezug auf die Reiningstraße, den Lübbesmeyerweg, die Laurentiusstraße und den Kalbsbecker Weg an die Stadt herangetragen (siehe Übersicht Abbildung).

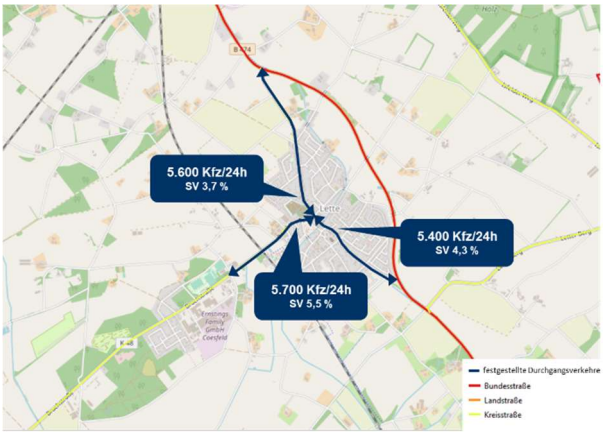


Abbildung 79 - Ortsumgehung Lette ohne Relevanz für Gewerbegebiet

Der Siedlungsbereich des Ortsteils Lette kann in östlicher Richtung über die B474 umfahren werden. Dieser nimmt erstmal einen Großteil des Verkehres auf. Die Lage dieser Ortsumgehung erweist sich dennoch in Anbetracht der historisch gewachsenen Struktur Lettes als problematisch. Die Problematik war bereits in der Variantenuntersuchung bekannt und wurde bei der Abwägung der Belange berücksichtigt. Im Westen des Stadtteilzentrums liegt das Gewerbegebiet Letter Bruch mit dem Großarbeitgeber Ernstigs Familiy. Dieses hat sich in den letzten zwei Dekaden enorm entwickelt. Damit einher geht auch ein Anstieg an Schwerlast- und Lieferverkehren, welche zum Erreichen des Gebiets nicht die Ortsumfahrung nutzen können. Diese Gemengelage hat zur Folge, dass die **Schwerlastanteile innerhalb des Stadtteils** deutlich ansteigen. Derzeit befinden sie sich noch auf einem erträglichen Niveau. Die Daten hierzu wurden im Rahmen eines gesonderten Verkehrsgutachten für Bereiche des Gewerbegebiets gesammelt [21]. Gemäß der Verflechtungsprognose des BMVI [22] ist für den Kreis Coesfeld im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr von bis zu 20 % zu rechnen. Hieraus kann ein fortschreitender Anstieg des Schwerlastverkehr-Anteils innerhalb des Ortskern Lette abgeleitet werden.

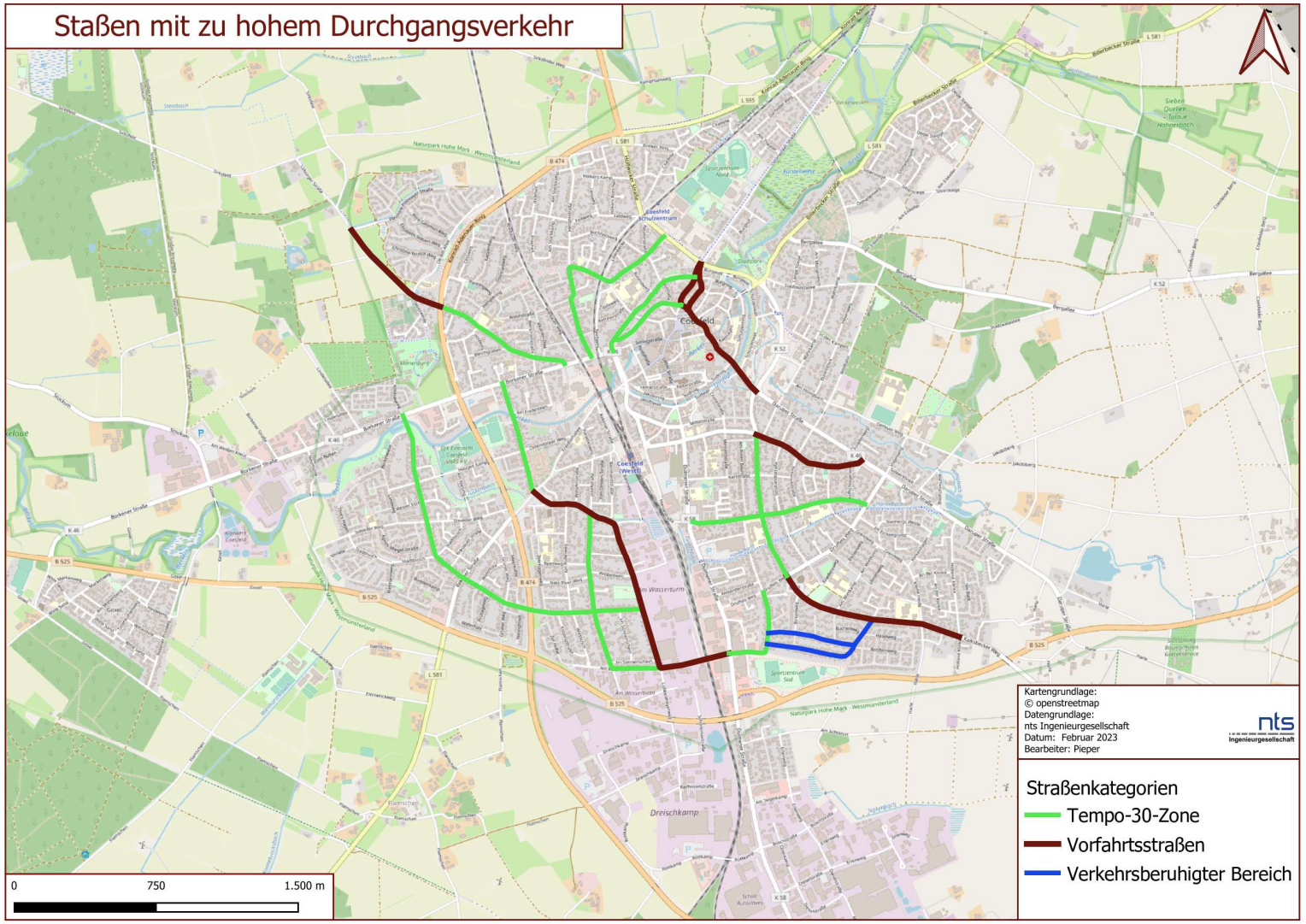


Abbildung 80 - Übersicht Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes

Entwurf

Big Points Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr

- Als Mittelstadt im ländlichen Raum besitzt die Bevölkerung Coesfelds (naturgemäß) eine hohe Affinität zum Pkw.
- Das Hauptstraßennetz ist radial aufgebaut. Um die Innenstadt verläuft eine ¾-Ringerschließung.
- Es gibt nennenswerte Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes. Das ist insbesondere in der nordwestlichen Innenstadt, aber auch in Wohngebieten der Fall.
- Viele Wohnquartiere sind bereits vollends verkehrsberuhigt, für den Rest gilt Tempo 30. Das Fahrverhalten entspricht jedoch nicht immer der Ausweisung.

Entwurf

6.7. Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr

Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird für das Gelingen der Verkehrswende große Bedeutung beigemessen [23]. Zudem kommt dem (inner-)städtischen Parkraumangebot große Bedeutung für die Attraktivität von Einkaufs- und Arbeitsstandorten zu. Das gilt in Coesfeld wie auch grundsätzlich.

Die **Verfügbarkeit eines Stellplatzes** am jeweiligen Ziel, die Art der Bewirtschaftung sowie die erforderlichen Kosten **beeinflussen maßgeblich die Wahl des Verkehrsmittels**. Über den Umfang der ausgewiesenen Stellplatzflächen und die Bewirtschaftung kann die Stadt Coesfeld dementsprechend nicht nur das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen, sondern auch die Verkehre im Stadtgebiet steuern und bestenfalls reduzieren. Auch aus diesem Grund wurde die Entwicklung einer zukunftsfähigen Lösung für den ruhenden Verkehr als eines der Schlüsselthemen im zu erarbeitenden Masterplan identifiziert.

Bisherige Grundsätze der Planung

Mit dem VEP sowie dem Parkraumkonzept 2025 aus dem Jahr 2012 hat die Stadt bereits wichtige Planwerke zur Steuerung der Parkraumentwicklung im (Innen-)Stadtgebiet als Maßgabe genutzt. Die grundsätzliche Zielkonzeption ergibt sich aus dem VEP. Hier wurde festgelegt, dass die **Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem MIV bis zum Innenstadtrand** gegeben sein soll. In der Praxis ergibt sich somit die Strategie, die Flächen innerhalb des Innenstadtrings für das Kurzzeitparken bereithalten. **Langzeitparkende** sind demnach **in zentrumsnahen Bereichen** am Innenstadtrand zu konzentrieren. Im Rahmen des Parkraumkonzepts 2025 wurde diesbezüglich die Schaffung weiterer Parkflächen am Rande der Innenstadt und die Erweiterung der Bewirtschaftungszone auf die gesamte Innenstadt empfohlen. Zur Steuerung von Parksuchverkehren wurde außerdem die Integration eines Parkleitsystems angeraten.

Abbildung 81 - Digitale Echtzeit-Anzeige des Parkleitsystems [31]

Die Unterziele des VEP sowie die Maßnahmenempfehlungen aus dem Parkraumkonzept sind zum jetzigen Zeitpunkt im Allgemeinen umgesetzt bzw. erreicht. Das Parkleitsystem (siehe Abbildung 81) mit den wichtigsten Parkplatzstandorten steuert die Parksuchverkehre gemäß Rückmeldungen aus der Verwaltung sowie aus der Bevölkerung derzeit nur bedingt, da im Straßenraum und auf Sammelparkplätzen noch viele Stellplätze zur Verfügung stehen. Außerdem ist innerhalb des Innenstadtrings auf Parkplätzen und im Straßenraum eine Höchstparkdauer von drei Stunden festgesetzt. Lediglich in Parkhäusern/Tiefgaragen gibt es keine maximale Parkdauer.
Für Anwohner*innen der Innenstadt werden seitens der Stadt **Bewohnerparkausweise** für den Straßenraum und die angrenzenden kleineren Parkplätze ausgestellt. Gleichwohl werden Ausnahmen in den Parkhäusern Krankenhaus und Marktgarage genehmigt, um insbesondere für **Beschäftigte des Krankenhauses und der Stadtverwaltung** ein Stellplatzangebot zu schaffen. Im Parkhaus Krankenhaus sind mehr Dauerparktickets ausgestellt, als Stellplätze insgesamt vorhanden sind. Aufgrund des

Entwurf

drei-Schicht-Systems im Krankenhaus stehen jedoch regelmäßig auch Stellplätze für Parkende ohne Dauerparkticket zur Verfügung. In der Marktgarage belief sich das Verhältnis Dauerparktickets / Stellplätze im April 2022 auf 82 %. Dies zugrunde gelegt verfolgt die Nutzung der Marktgarage nur bedingt die Zielkonzeption des VEP und ist mehr Quartiers- als Kundengarage. Aus fachlicher Sicht besteht hier die Notwendigkeit, die zukünftige Nutzungsgruppe genauer zu definieren und an der Gesamtkonzeption auszurichten.

Die Kapazität des zur Verfügung gestellten Parkraums ist auf Basis des VEP an der Nachfrageprognose orientiert. Aus verschiedenen Gründen zeigt sich diese Orientierung als nicht mehr zeitgemäß. Entwicklungen städtebaulicher und gesamtgesellschaftlicher Natur haben die Rahmenbedingungen innerhalb der Stadt sowie übergeordnete Planungsprämissen verändert. Zunächst wird das **Parken als wesentliches Hemmnis der Aufenthaltsqualität** und der Attraktivität von öffentlichen Räumen gesehen. Grund dafür ist unter anderem die fortschreitende Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland, die die Nachfrage nach Parkraum grundsätzlich auf ein außerordentliches Niveau erhöht. Neueste Entwicklungen zeugen zwar von einer geringeren individuellen Motorisierung in den Städten, ob dies jedoch auch auf Gebiete des ländlichen Raums übertragbar sein wird, ist derzeit fraglich. Die Nachfrage ist demnach grundsätzlich höher als zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des VEP. Um das Parkraumangebot hieran anzupassen, stehen im verdichteten Bereich nicht genügend Flächen zur Verfügung.

Ein wesentliches Instrument zur Steuerung des ruhenden Verkehrs in Gemeinden ist der Beschluss einer örtlichen **Stellplatzsatzung** auf Basis des § 48 Abs. 3 BauO NRW. In dieser können Städte und Gemeinden festlegen, ob und in welchem Umfang den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet beigekommen werden muss. Unter anderem bietet sich die Möglichkeit von den erforderlichen Stellplätzen (1 Stellplätze pro Wohneinheit) abzuweichen, indem Ausgleichsmaßnahmen wie standortbezogene Mobilitätskonzepte ergriffen oder überdurchschnittliche Bedingungen für den Umweltverbund nachgewiesen werden. Des Weiteren kann dort die erforderliche Anzahl an Fahrradstellplätzen geregelt werden. Coesfeld hat **derzeit kein örtliches Regelwerk** dieser Form, da die beauftrage Ausarbeitung zurückgestellt wurde, um die Ergebnisse des Masterplans miteinfließen lassen zu können. Die bestehende Stellplatzsatzung aus dem Jahr 2019 regelt vorrangig lediglich die Höhe von Ablösezahlungen, wenn die erforderlichen Stellplätze nicht nachgewiesen werden können.

Derzeitiges Parkraumangebot (Innenstadt) und Auslastung

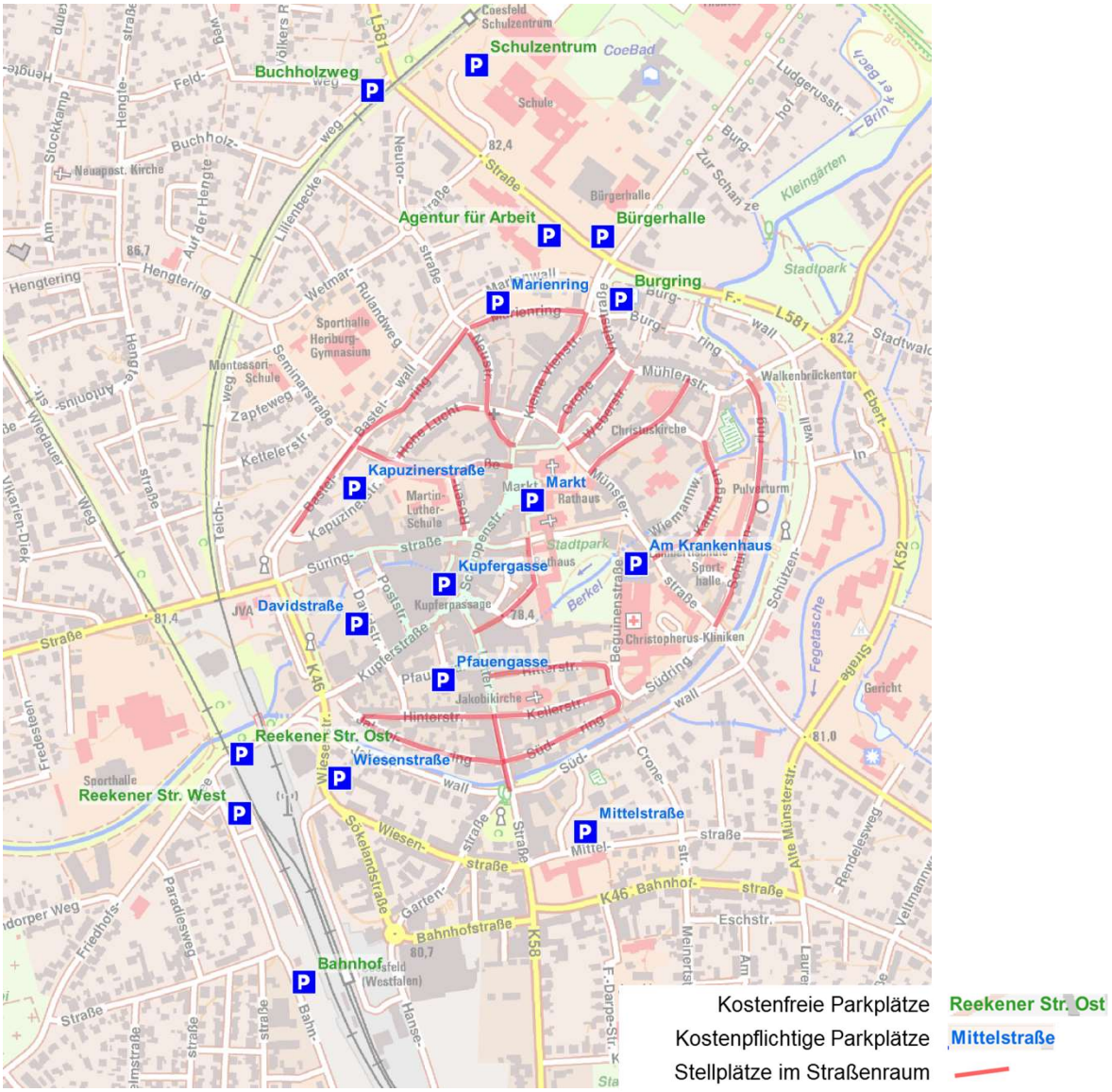


Abbildung 82 - Parkraumstandorte in der Innenstadt und am Innenstadtrand

Abbildung 82 visualisiert die verfügbaren Parkraumstandorte in der Innenstadt und den umgebenden Bereichen. Das Innenstadtgebiet verfügt über die Tiefgaragen Markt und Kupferpassage, das Parkhaus Am Krankenhaus, die Parkplätze Marienring, Burgring, Kapuzinerstraße (fällt nach Stand der Planung mittel- bis langfristig weg), Davidstraße, Pfauengasse, Wiesenstraße und Mittelstraße. Von den genannten Standorten sind lediglich die Parkplätze Kapuzinerstraße, Burgring und Wiesenstraße nicht Bestandteil des Parkleitsystems. Zusätzlich wird an vielen Stellen der Innenstadt auch im öffentlichen Straßenraum geparkt. Kritisch betrachtet wird der Kostenunterschied zwischen Parken im Straßenraum und auf oberirischen Sammelparkplätzen (0,80 €) und in den Parkhäusern/Tiefgaragen (1,20€). Dieses Delta begünstigt die Entstehung von Parksuchverkehren.

Entwurf

Außerhalb des Innenstadtrings sind größere Bahnhofsparkanlagen, die sowohl nutzungsgebunden für Bahnreisende als auch für Besucher- und Kundenverkehre vorgesehen sind. Diese Parkplätze Buchholzweg, Schulzentrum, Agentur für Arbeit, Bürgerhalle, Rekener Straße Ost, Rekener Straße West und Bahnhof sind jeweils kostenfrei.
Nicht berücksichtigt wurden in dieser Untersuchung die Parkflächen im Südosten der Innenstadt, welche überwiegend für die Beschäftigten und Kundschaft der dortigen Behörden (Kreisverwaltung, Gericht, Finanzamt, Straßen NRW) vorgesehen sind.

Abbildung 83 - Parkplatzanlage Pfauengasse (links) und Davidstraße (rechts)

Die Vielzahl an Parkplatzstandorten vermittelt Besuchenden der Innenstadt den subjektiven Eindruck, die Parkraumkapazitäten seien überdimensioniert. Tatsächlich **prägt** der ruhende Verkehr an vielen Stellen das **Stadtbild**. Das gilt neben den Parkplätzen (siehe Abbildung 83) insbesondere für die Straßen, in denen geparkt wird. Hervorzuheben sind hier beispielsweise die Kleine Viehstraße, die Große Viehstraße, die Weberstraße oder die Neustraße. Die visuelle Prägung beeinträchtigt die Attraktivität des Stadtbildes und die Aufenthaltsqualität. Für den Masterplan Mobilität folgen hieraus maßgebliche Wechselbeziehungen zwischen diesem Handlungsfeld und dem der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität (siehe Kapitel 6.8).

Abbildung 84 - Ruhender Verkehr auf der Kleine Viehstraße aus zwei Perspektiven

Entwurf

Für die Zielentwicklung im Hinblick auf den ruhenden Verkehr sind Erkenntnisse über die Auslastung der bestehenden Kapazität unverzichtbar. Daher wurde im Rahmen der Bestandsanalyse die **Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte erhoben**. Die Erfassung fand am Donnerstag, den 19.05., und Freitag, den 20.05.2022, im Zeitraum zwischen 10:00 Uhr und 11:30 Uhr im halbstündlichen Intervall statt. Die Tage wurden gewählt, um sowohl einen gewöhnlichen Werktag als auch den Tag, an dem der Wochenmarkt stattfindet, abzudecken. Zugleich wurde sich hier an das Vorgehen im Rahmen des Parkraumkonzepts angeglichen[1]. Am Donnerstag, den 19.05. wurde die Auslastung zusätzlich zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr erhoben, um Ergebnisse hinsichtlich der Parknutzung durch Bewohnende mit einem entsprechenden Parkausweis zu sammeln.
Gegenstand der Zählung waren alle öffentlich betriebenen Parkplätze sowie die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum aus Abbildung 82. Für die privat betriebenen Parkhäuser/Parkplätze konnten die Daten über das digitale Parkleitsystem miterhoben und durch die betreibende Firma bereitgestellt werden.
Für die Auswertung der Parkraumauslastung werden die Ergebnisse im Folgenden anhand von Diagrammen visualisiert. Dabei wurde je nach Ergebnis immer derjenige Zeitpunkt innerhalb des Untersuchungszeitraum gewählt, zu dem die jeweils höchste Auslastung gegeben war.

Im Rahmen der Erhebung wurden Standorte und Flächen mit einer Kapazität von insgesamt 2.019 Stellplätzen untersucht. Die Anzahl je Parkstandort wurde dabei nicht eigens geprüft, sondern aus bestehenden Daten der Stadt Coesfeld übernommen.

Die planerische Perspektive legt ein besonderes Augenmerk auf die Bewirtschaftung von Stellplätzen, da Art und Umfang der Bewirtschaftung als wichtige Instrumente zur Steuerung des ruhenden Verkehrs gesehen werden. Die Erhebung hat gezeigt, dass insgesamt die **Hälfte aller berücksichtigten Stellplätze kostenpflichtig** ist (siehe Abbildung 85).
Auffällig ist außerdem der hohe Anteil an kostenlosen Stellplätzen (rd. 35 %). Ursächlich hierfür ist die Unterteilung des Parkraumangebots je nach Lagebeziehung zur Innenstadt. Außerhalb des Innenstadtrings am Innenstadtrand ist kostenfreies Parken auf nahezu allen Parkflächen möglich (siehe

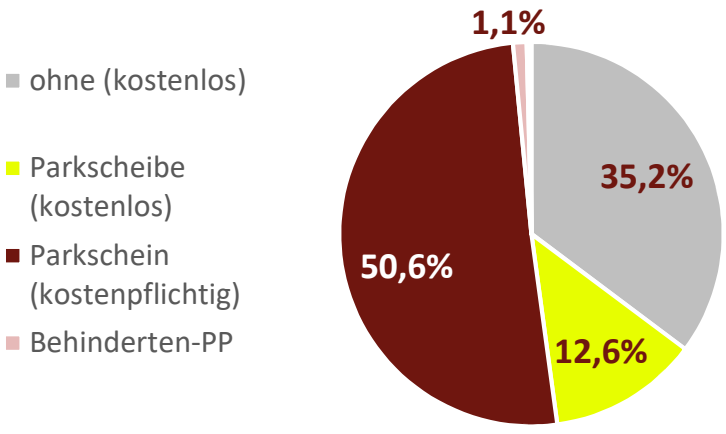


Abbildung 85 - Parkraumangebot gesamt nach Art der Bewirtschaftung

[1] Gemäß dem Covid-19 Mobility Project [23], welches Änderungen im Mobilitätsverhalten zwischen prä- und postpandemischen Zeitpunkten vergleicht, ist zum Zeitpunkt der Erhebung nicht von wesentlichen Einflüssen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten auszugehen. Eine Verzerrung der Ergebnisse durch die Pandemie kann somit ausgeschlossen werden.

Entwurf

Abbildung 86). An keiner Stelle ist das Parken kostenpflichtig. Entsprechend der anvisierten Konzentration von Langzeitparkenden auf diese Bereiche stellen auch Parkzeitregelungen (Parkscheibe) den Ausnahmefall dar. Innerhalb der Innenstadt sind nahezu alle Parkraumstandorte bewirtschaftet. Diese Aufteilung macht die umgesetzte Zielkonzeption der bestehenden Planwerke (VEP und Parkraumkonzept) deutlich (siehe Abbildung 87).

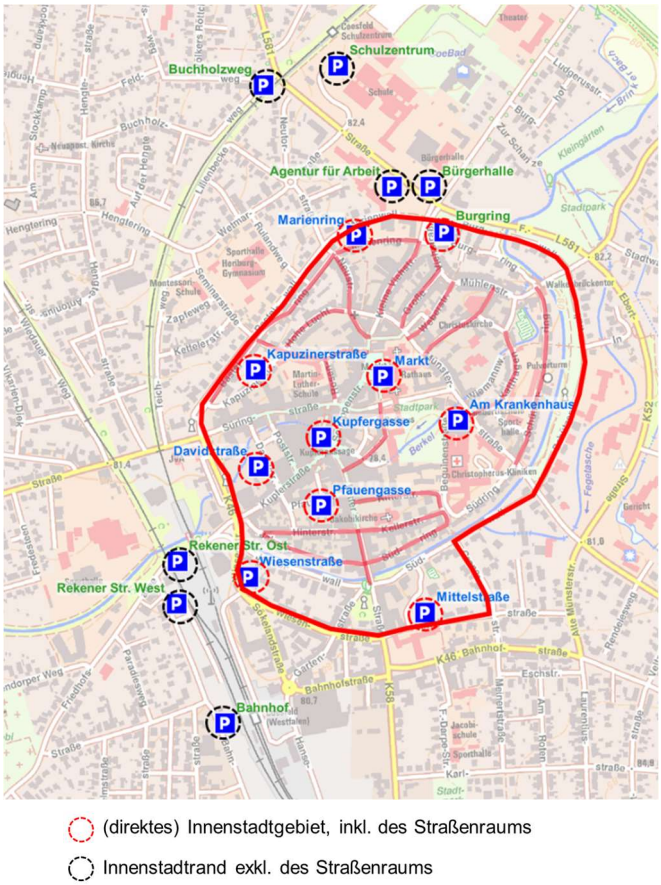


Abbildung 86 - Abgrenzung der Parkraumstandorte nach Lage in der Innenstadt und am Rand

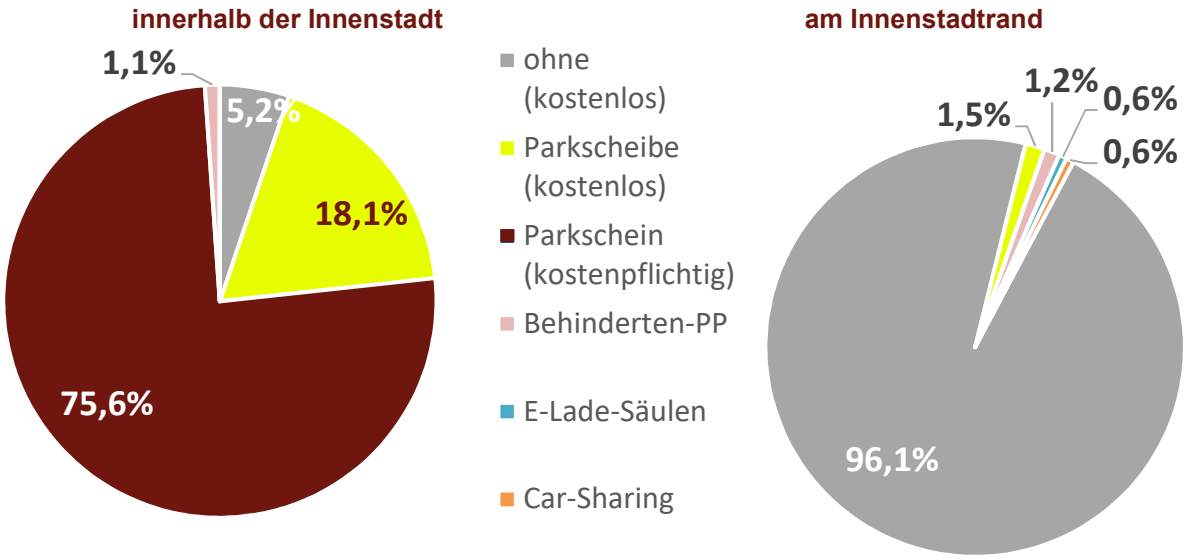


Abbildung 87 - Parkraumangebot nach Art der Bewirtschaftung innerhalb der Innenstadt und am Innenstadtrand

Entwurf

Über die Bewirtschaftung der **innerstädtischen Parkflächen** wird versucht, in diesen Bereichen **längeres Parken zu verhindern**. Die überwiegende Anzahl der Stellplätze (75,6 %) innerhalb der Innenstadt wird dem Parkraumkonzept entsprechend über eine Parkscheinregelung kostenpflichtig bewirtschaftet. Dieser Anteil entspricht 1.022 Stellplätzen. Hinzu werden weitere 18,1 % der innerhalb des Rings gelegenen Stellplätze über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet.
Kritisch gesehen wir im Rahmen der Betrachtung, dass **5,2 % der Stellplätze im Innenstadtgebiet gänzlich unbewirtschaftet** sind. Die Empfehlung des Parkraumkonzepts, die Bewirtschaftungszone auf die gesamte Innenstadt auszuweiten, ist demnach zum derzeitigen Stand nicht vollständig erreicht.

Der Anteil an Behindertenstellplätzen befindet sich mit 15 Stellplätzen in der Innenstadt sowie 8 Stellplätzen am Innenstadtrand im prozentualen Rahmen der gesetzlichen Norm (1 % der Gesamtanzahl) [24]. Darüber hinaus ist in beiden Bereichen der Anteil von Behindertenstellplätzen, Car-Sharing-Stellflächen und Stellplätzen mit E-Ladesäulen nahezu unbeträchtlich[2].

Die Auslastung zwischen 05:00 und 06:00 Uhr wurde untersucht, um den Bedarf an Stellplätzen für Anwohnende der Innenstadtbereiche festzustellen. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Zeitraum nahezu kein Kundschafts- und Geschäftsverkehr besteht. Zusätzlich wurde eine Unterteilung in Bewohnende und Dauerparkende vorgenommen. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Dauerparktickets in den durch die Emergy betriebenen Parkhäusern für Beschäftigte oder Andere ausgestellt werden können.

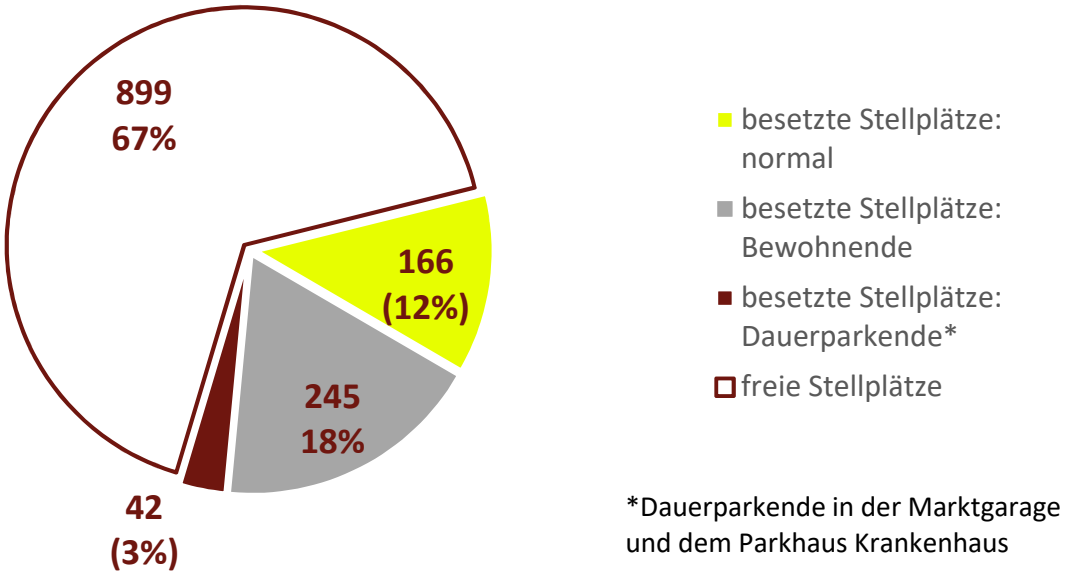


Abbildung 88 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 05:00 - 06:00 Uhr

Zu Nachtzeiten werden rund 33 % der Parkraumkapazitäten innerhalb der Innenstadt genutzt (siehe Abbildung 88). 18 % der Stellplätze wurden durch Pkw besetzt, die mit einem Bewohnerparkausweis ausgestatten waren. Der Anteil an Dauerparkenden in den Parkhäusern ist zu dieser Zeit mit 3 % sehr gering. Der Anteil an freien Stellplätze mit mehr als zwei Dritteln der gesamten Kapazität macht deutlich, dass **nachts mehr als genug Kapazitäten** vorhanden sind.

[2] Innerhalb des Innenstadtrings wurden Ladesäulen nicht erfasst, da der Großteil der hier verfügbaren Vorrichtungen innerhalb der Tiefgaragen und Parkhäuser vorhanden ist. Hierzu wurden keine Daten seitens der Betreiber bereitgestellt, sodass eine Betrachtung der E-Lade-Säulen nicht sinnhaft ist.

Entwurf

Naturgemäß größer ist die Belegung der Stellplätze zu Tageszeiten. Abbildung 89 visualisiert, dass sich am Donnerstag zwischen 10:00 Uhr und 10:30 Uhr mehr als zwei Drittel der Kapazitäten in Benutzung befanden. Gleichzeitig ist mit 396 Stellplätzen noch eine hinreichende Kapazitätsreserve vorhanden. Auffällig ist der Anteil an 298 Langzeitparkenden (Dauerparkende und Bewohnende) in den Parkhäusern Krankenhaus und Marktgarage, der höher liegt als zur Nachtzeit. Ursächlich hierfür ist vermutlich die Belegung der Stellplätze durch die Beschäftigten. Für diese Parkhäuser liegen vertragliche Zusicherungen beispielsweise für das Krankenhaus, Grundstückseigentümer der Innenstadt und die Stadtverwaltung vor.

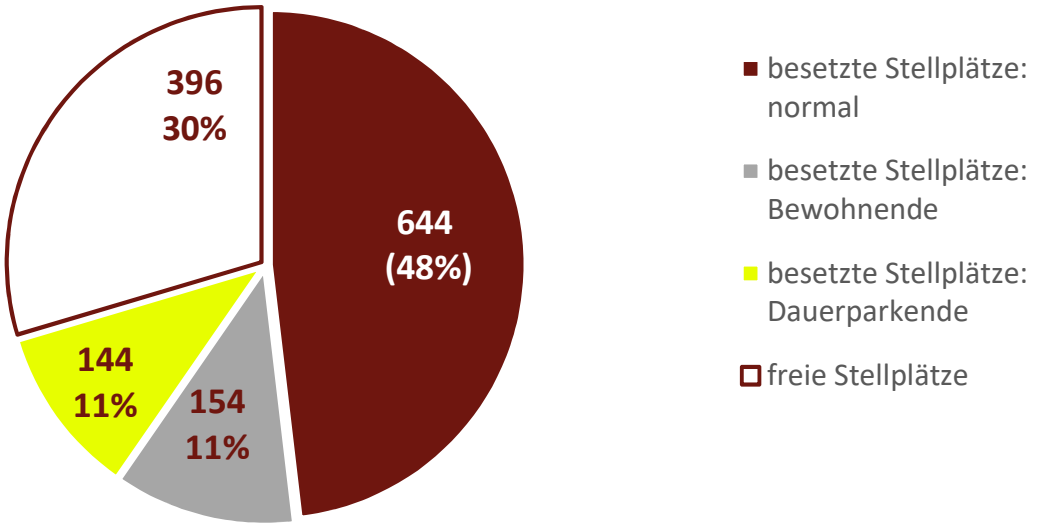


Abbildung 89 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr

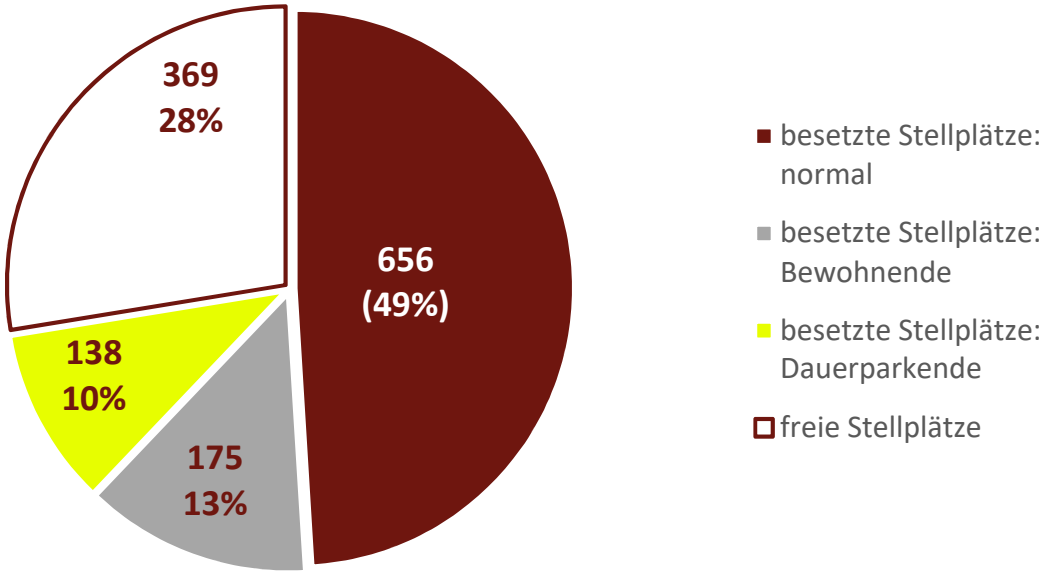


Abbildung 90 - Auslastung innerhalb des Innenstadtrings Freitag 20.05.2022, 10:30 - 11.00 Uhr

Entwurf

Um die potenziell höchste Auslastung erheben zu können, wurde neben dem Donnerstag auch am Markttag Freitag erhoben (siehe Abbildung 90). Die Aufteilung der besetzten Stellplätze in Bewohnende und Dauerparkende unterscheidet sich vom Freitag zum Donnerstag nur in geringem Maß. Der um 2 % geringere Anteil an freien Stellplätzen am Freitag kann bei ähnlichen Witterungsverhältnissen unter Umständen auf den Wochenmarkt zurückgeführt werden.
Zusammenfassend ist zu resümieren, dass sowohl an normalen Werktagen als auch am höher frequentierten Markttag mit 30 % bzw. 28 % **ausreichend Stellplatzkapazitäten** zur Verfügung stehen. Insgesamt werden zwischen Donnerstag und Freitag keine großen Unterschiede in der Stellplatzauslastung deutlich.

Die Auslastung der Stellplatzkapazitäten am Innenstadtrand wird durch Abbildung 91 visualisiert. Die verbleibenden Reserven sind hier geringer als im Innenstadtbereich. Dies wird besonders deutlich mit Blick auf die im Rahmen der Erhebung untersuchte, wesentlich geringere Anzahl an Stellplätzen (667) im Vergleich zur Anzahl innerhalb des Innenstadtrings (1352).
Zudem stehen viele der hier untersuchten Parkflächen in enger räumlicher Nähe zu den Bahnhöfen Coesfeld (Westf.) und Coesfeld Schulzentrum. Ein Anteil der Stellplätze entfällt dementsprechend auf P+R. Aufgrund der deutlich niedrigeren Anzahl an Stellplätzen und der Nutzung durch Pendelnde, die auf den ÖPNV umsteigen, eignen sich diese Flächen nur bedingt zur Entlastung der Innenstadt.

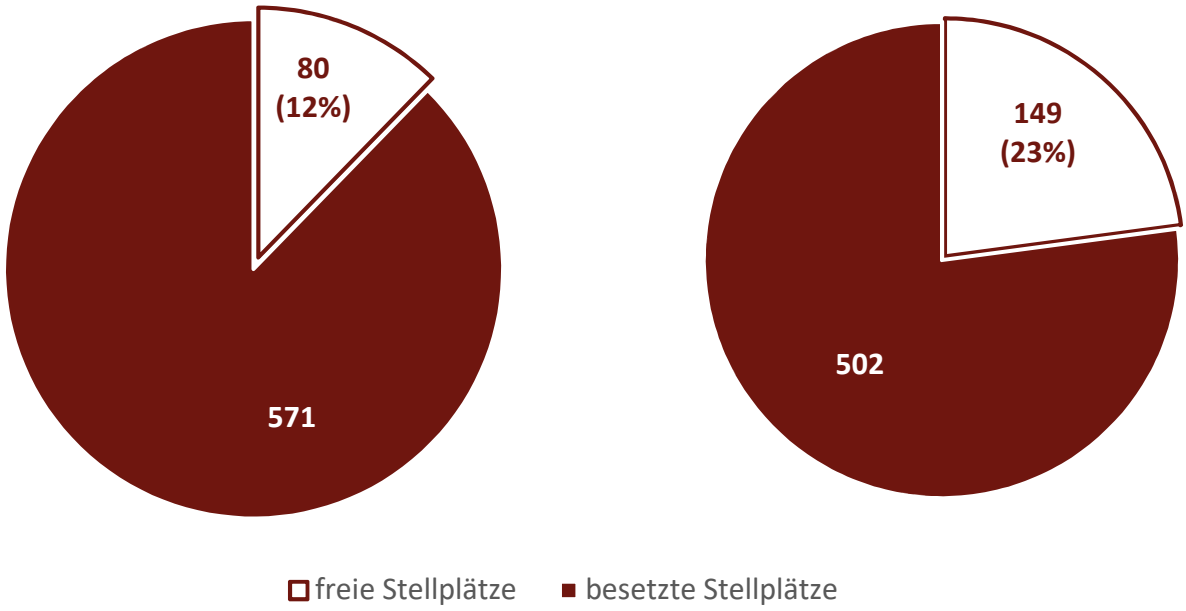


Abbildung 91 - Auslastung außerhalb des Rings Donnerstag 19.05.2022, 10:30 - 11:00 Uhr (links) & Freitag 20.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr

Anhand der Auslastungsdaten wurde bereichsweise ermittelt, wie sich die Parkraumnachfrage auf das Angebot im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand verteilt. Hierzu wurden anhand der Höchstwerte über den Auslastungszeitraum (Do. 10:30 – 11:00 Uhr) die untersuchten Abschnitte Kategorien zugeordnet, die in Abbildung 92 gezeigt werden. Von voller Auslastung ohne nennenswerte Kapazitätsreserven wird im Rahmen dieser Betrachtung gesprochen, wenn der Auslastungswert über den betrachteten Untersuchungszeitraum 90 % oder größer war. Bei dieser Auslastung entsteht bereits Parksuchverkehr und bei den Suchenden entsteht Stress und das Gefühl, dass kein Stellplatz frei ist.

Entwurf

Die farbliche Visualisierung in Abbildung 92 verdeutlicht auf den ersten Blick, dass dies insbesondere im nördlichen Bereich der Innenstadt sowie den direkt angrenzenden Parkplatzanlagen am Stadtrand der Fall ist. Dort sind sowohl die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum als auch die größeren Sammelparkplätze nahezu vollständig ausgelastet.
Im Segment unterhalb 90 % Auslastung und oberhalb 75 % bewegen sich unter anderem die beiden großen Parkgaragen am Markt und Am Krankenhaus. Diese stellen mit 150 Stellplätzen (Markt) und 183 Stellplätzen (Krankenhaus) mit die größten Parkbereiche in Coesfeld dar. Die hohe Auslastung ist vorrangig auf die hohe Anzahl an ausgestellten Dauerparktickets zurückzuführen. Laut Auskunft der betreibenden Firma Emergy [20] beträgt das Verhältnis zwischen Dauerparktickets und Stellplätzen in der Marktgarage ca. 80 %. Im Parkdeck Krankenhaus sind darüber hinaus mehr Dauerparktickets ausgestellt, als Stellplätze vorhanden sind. Aufgrund des 3-Schicht-Systems stehen hier trotzdem jederzeit auch Stellplätze für Besucher- und Kundenverkehre zur Verfügung.

Für die Sammelstellplätze am Innenstadtrand gilt, je näher am Stadtzentrum gelegen, desto stärker sind die Kapazitäten ausgelastet. Das zeigen die Standorte Agentur für Arbeit, Bürgerhalle im Norden sowie Rekener Straße West und Ost im Südwesten. Im direkten Innenstadtbereich wird zudem deutlich, dass die Auslastung im Norden insgesamt höher als in der südlichen Innenstadt ist. Größere Reserven sind vor allem auf den Sammelparkplätzen Kapuzinerstraße, Wiesenstraße und im Parkhaus Kupfergasse vorhanden. Die hier erfassten Auslastungswerte betrugen weniger als 50 %. Auffällig ist zudem, dass der Straßenraum stärker durch parkende Pkw belegt wird, als Sammelstellplatzanlagen und Parkbauten.

Wie bereits erläutert, werden innerhalb der Innenstadt rund 75 % der Stellplätze über eine Parkscheinregelung und rund 18 % über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Rund 5 % innerhalb des Innenstadtrings sind unbewirtschaftet, die restlichen Stellplätze entfallen auf Behinderten-Stellplätze, Stellplätze mit E-Lade-Säulen und Car-Sharing-Stellplätze.

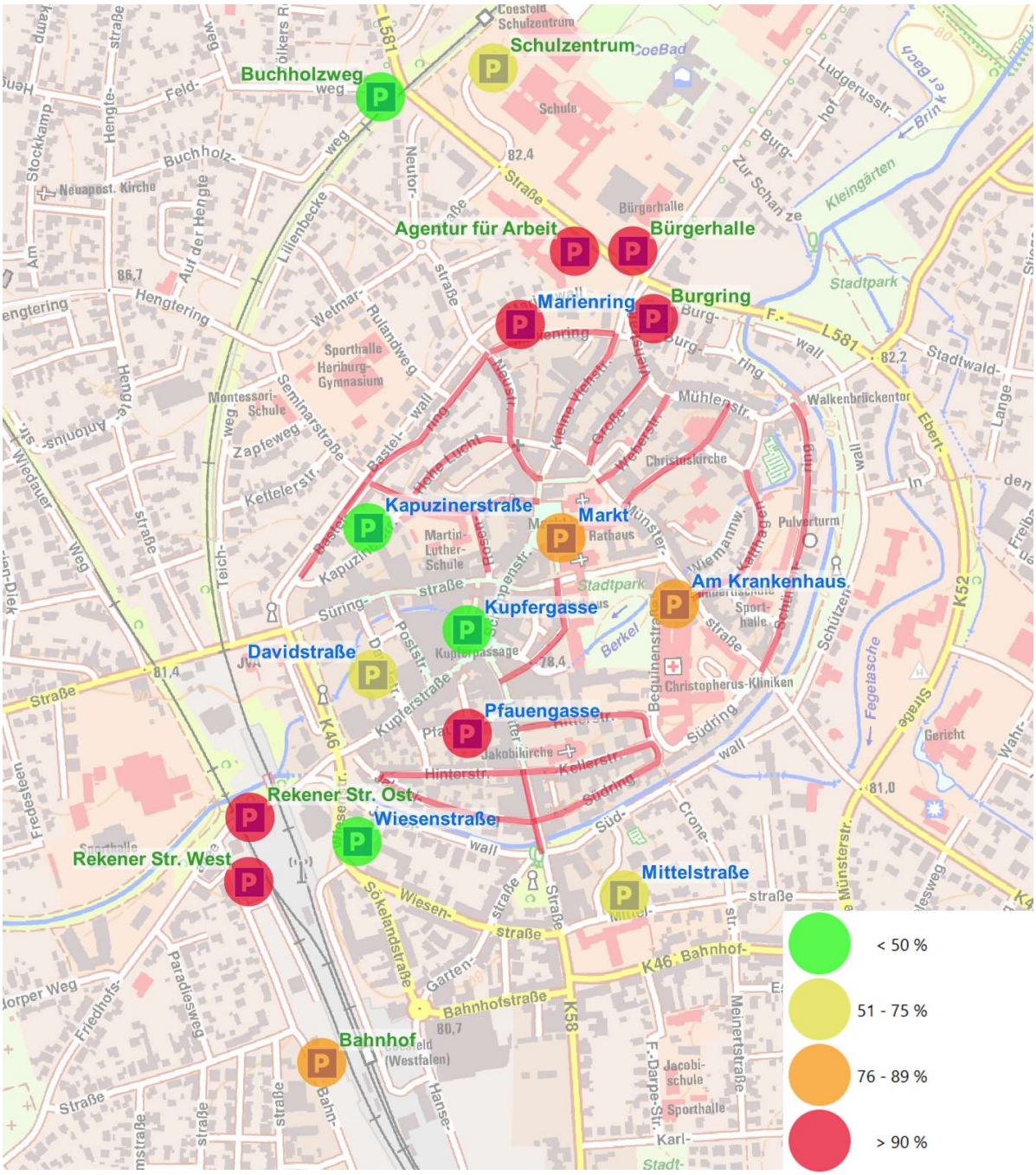


Abbildung 92 - Auslastung der Parkraumkapazitäten anhand der Höchstwerte für Donnerstag 19.05.2022 in kartographischer Darstellung

Entwurf

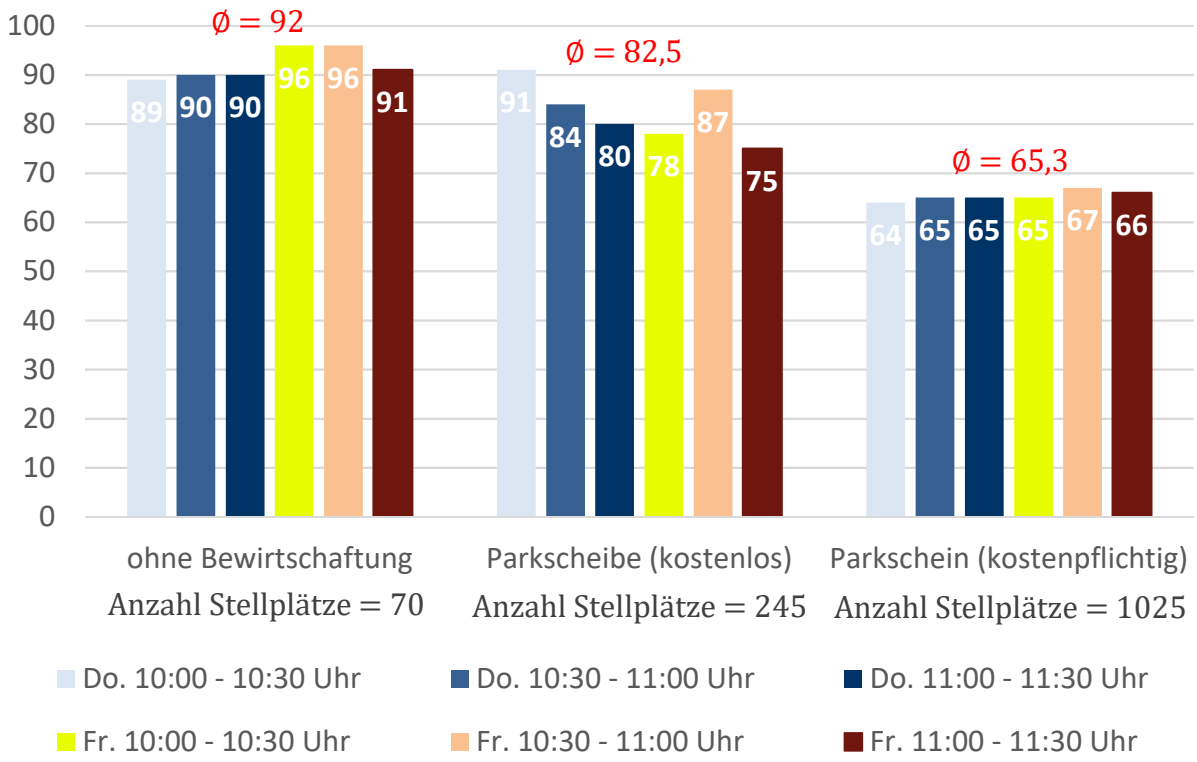


Abbildung 93 - Parkraumauslastung im Innenstadtbereich in Prozent, unterteilt nach Art der Bewirtschaftung

Abbildung 93 skizziert hier klare Unterschiede in der Nutzung von kostenlosen und kostenpflichtigen Stellplätzen. Während die wenigen kostenfreien Stellplätze mit einem Durchschnitt von 92% über den gesamten Erhebungszeitraum nahezu vollständig ausgelastet waren, liegen die Werte der bewirtschafteten Stellplätze in einem niedrigeren Segment. Die Flächen mit einer Parkzeitregelung waren im Durchschnitt zu 82,5 % in Benutzung. Mit rund 65 % ist die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze, die innerhalb des Innenstadtrings mit insgesamt 1025 Stellplätzen den Hauptanteil aller Parkflächen ausmachen, am geringsten.

Des Weiteren wurde mit Blick auf eine mögliche Reduzierung von Parkständen das Verhältnis zwischen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie sonstigen Stellplätzen in Parkbauten und auf Parkplätzen betrachtet.
Zu Nachzeiten und in den frühen Morgenstunden wurden erwartungsgemäß mehr als die Hälfte aller On-Street-Stellplätze im Innenstadtbereich durch Bewohnende genutzt (siehe Abbildung 94). Der Großteil der verbleibenden Stellplätze bleibt ungenutzt. Auch tagsüber waren wesentliche Anteile durch Pkw mit Bewohnerparkausweis besetzt. Der Anteil am Tag entsprach ca. einem Drittel aller verfügbaren 305 On-Street-Stellplätze.
Hieraus folgt, dass viele Bewohnende der Innenstadt nicht nur nachts ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum abstellen, sondern auch tagsüber. Die resultierende Belastung wird durch die zusätzliche Nutzung von Besuchenden und Kundschaft am Tag weiter erhöht.

Entwurf

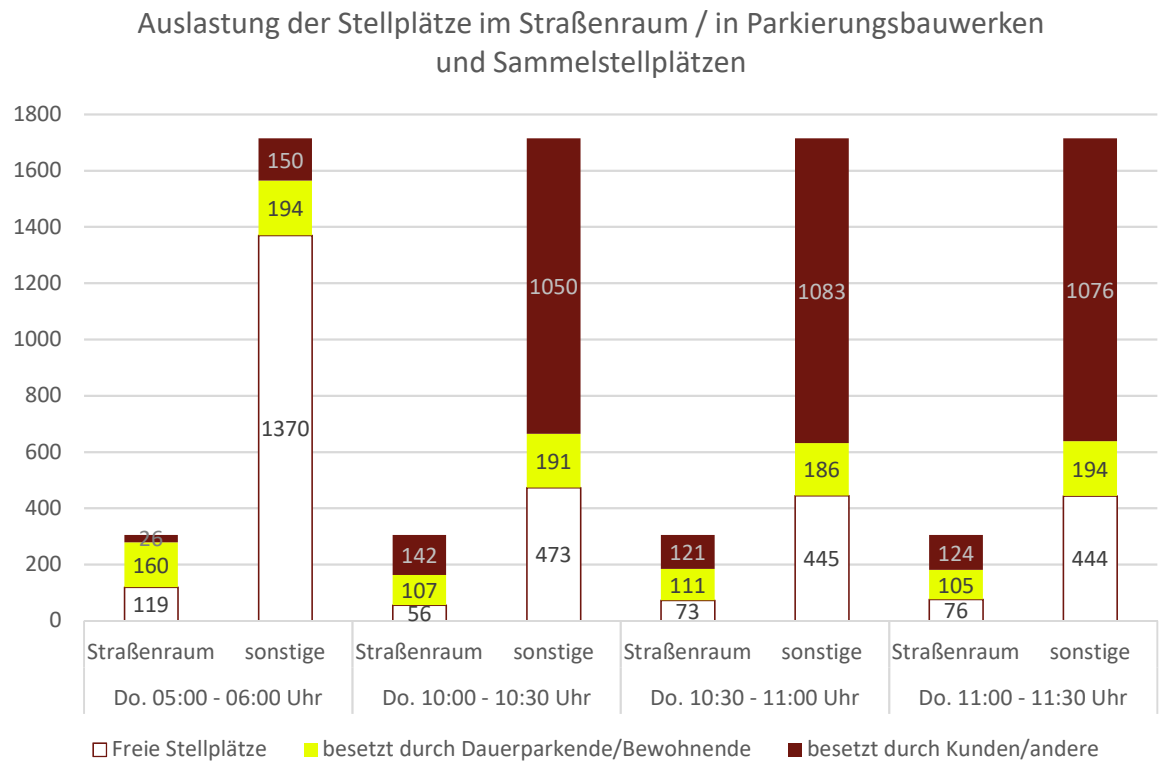


Abbildung 94 - Parkraumauslastung in der direkten Innenstadt im Straßenraum / außerhalb des Straßenraums

Abbildung 94 verdeutlicht darüber hinaus den Anteil an Kapazitätsreserven auf sonstigen Stellplatzflächen. Es wird festgehalten, dass zu jedem Zeitpunkt der Erhebung mehr Kapazitätsreserven auf sonstigen Stellplatzflächen vorhanden waren, als On-Street-Stellplätze zum selben Zeitpunkt besetzt wurden. Die Kapazitätsreserven waren ebenso immer größer als die Anzahl an insgesamt verfügbaren Stellplätzen im Straßenraum.

Die automatisierte Erfassung der Parkraumauslastung durch das digitale Parkleitsystem über einen flächendeckenden Zeitraum ermöglicht die Ermittlung einer Ganglinie für die Parkraumnachfrage. Auch aus praktischen Gründen bot sich daher die Erfassung der Auslastung über einen Zeitraum einer Kalenderwoche an. Im Rahmen dessen wurde die Auslastung für die Parkplatzstandorte Davidstraße, Kupferpassage, Marienring, Mittelstraße, Pfauengasse, Parkhaus Krankenhaus und Tiefgarage Markt stündlich digital erfasst. Die Ergebnisse werden durch Abbildung 95 visualisiert. Hierin sind sowohl die Ganglinien jedes einzelnen Parkplatzstandortes als auch die Auslastung aller Parkraumstandorte im Parkleitsystem kumuliert dargestellt. Anhand der Überlagerung kann die Parkraumnachfrage bezogen auf das gesamte Innenstadtgebiet abgelesen werden.

Dem folgend baut sich die Stellplatznutzung erwartungsgemäß in den Morgenstunden auf, bis vormittags die höchste Auslastung herrscht. Hier werden bei 730 verfügbaren Stellplätzen im Parkleitsystem werktägliche Maximalwerte zwischen 464 und 495 (besetzte Stellplätze) erreicht. Mit 495 wurde der höchste Wert am Freitag zwischen 10:30 und 11:00 Uhr gemessen.

Entwurf

An allen Werktagen fällt daraufhin die Auslastung bis zum Mittag hin leicht ab. Zwischen den Mittagsstunden (ca. 13:00 Uhr) und dem Ende des Arbeitstages (zwischen ca. 16:00) schwankt die Auslastung im Bereich zwischen 300 bis 400 belegten Stellplätzen. In den Abend- und Nachzeiten wird jederzeit ein Basisniveau von etwas über 100 belegten Stellplätzen gehalten.
Zudem wird aus Abbildung 95 ersichtlich, dass die Auslastung am Samstag deutlich geringer bleibt als unter der Woche. Mutmaßlich ist hier insbesondere die Nutzung durch beschäftigte Dauerparkende geringer. Dafür spricht, dass auch die Parkstandorte Marktgarage und Parkhaus Krankenhaus, in denen viele Dauerparktickets ausgestellt werden, an diesem Tag wesentlich geringere Auslastungszahlen als unter der Woche aufweisen. Am Sonntag befindet sich die Parkraumnachfrage auf einem sehr geringen Niveau.

Entwurf

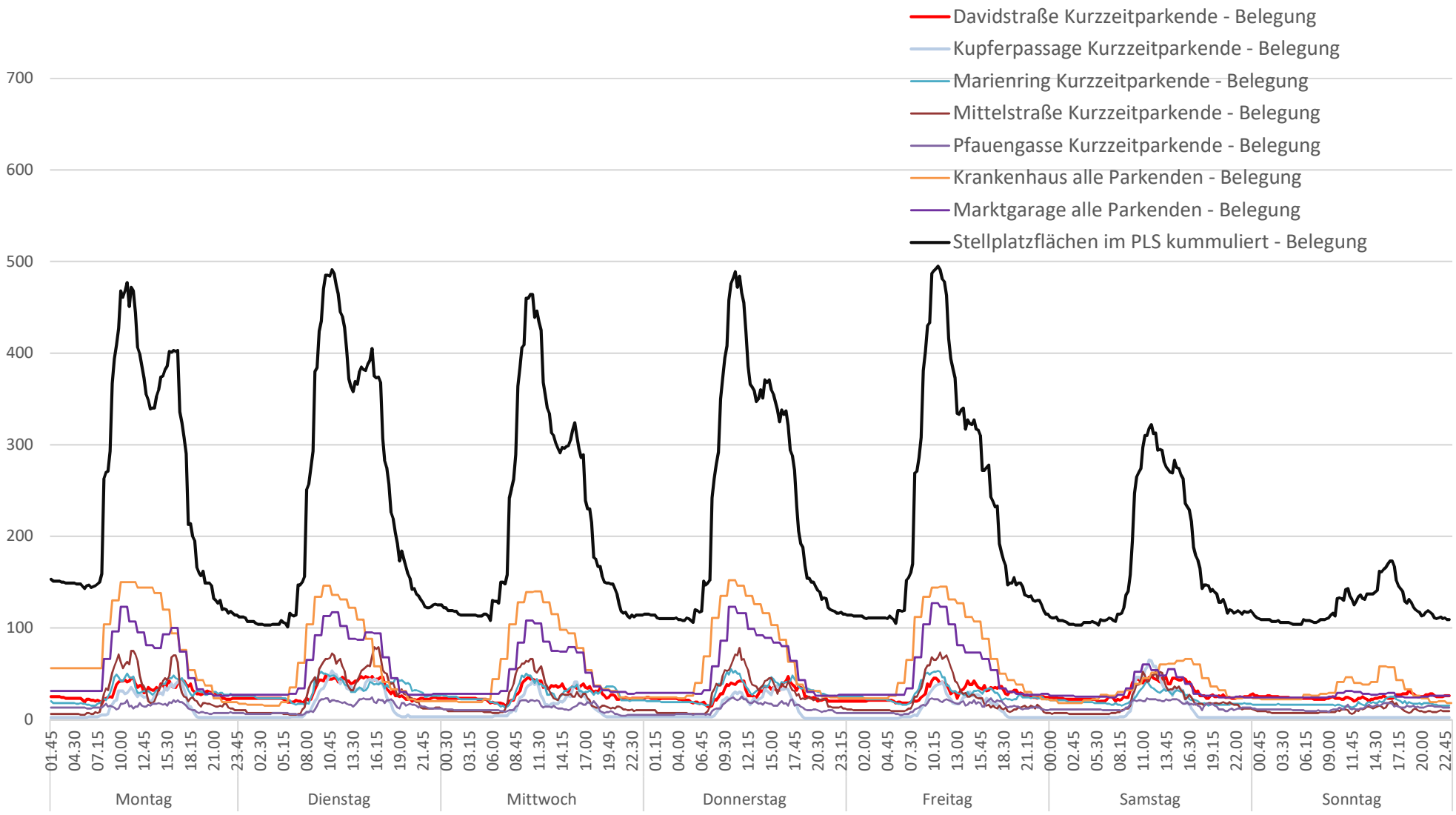


Abbildung 95 - Wochenganglinie der Parkraumnachfrage im Rahmen des dynamischen Parkleitsystem (PLS)

Entwurf

Die Ergebnisse der Stellplatzerhebung vom 19. und 20.05.2022 zusammengefasst, hat sich insgesamt gezeigt, dass die Parkraumkapazitäten im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand im Allgemeinen den Bedarf an Parkraum abdecken. Das gilt sowohl für einen normalen Werktag, als auch für den mutmaßlich am stärksten frequentierten Tag Freitag, an dem der Wochenmarkt stattfindet. Innerhalb des Rings sind in der Woche runde 2/3 der Stellplätze nachts und tagsüber rund 1/3 der Stellplätze nicht genutzt. Dies wird als ausreichende Parkraumreserve angesehen. Dabei sind die unbewirtschafteten Stellplätze stark ausgelastet, was mutmaßlich gleichermaßen an der geringen Anzahl und der kostenfreien Nutzung liegt. Kostenpflichtige Stellplätze sind hingegen erwartungsgemäß am wenigsten ausgelastet.
Es wird zudem festgehalten, dass im Vergleich zu den großflächigen Parkplätzen am Innenstadtrand nahezu doppelt so viele Stellplätze im Innenstadtbereich vorhanden sind. Vor dem Hintergrund der bereits erläuterten Zielkonzeption aus dem VEP und dem Parkraumkonzept stützt dieses Ergebnis nicht zwingend die anvisierte Angebotsverteilung am Innenstadtrand.
Die Ergebnisse der Auslastung von On-Street-Stellplätzen (in Relation zu sonstigen Parkbereichen) zeigen, dass viele Bewohnenden sowohl nachts als auch tagsüber diese Art des Parkens nutzen. Insgesamt ist die Auslastung dieser Stellplätze durch Nicht-Bewohnende jedoch zu jedem Zeitpunkt auf einem Niveau, das durch die verfügbaren Reserven auf sonstigen Parkflächen problemlos kompensiert werden könnte.

Zwischenfazit zur Erhebung der Parkraumauslastung

- Innerhalb des Innenstadtrings sind wesentlich mehr Stellplätze in Parkbauten und auf Parkplätzen vorhanden als am Innenstadtrand.
- Innerhalb des Innenstadtrings sind in der Woche rund zwei von drei Stellplätzen zu Nachtzeiten und zu Tagzeiten einer von drei Stellplätzen ungenutzt.
- Die unbewirtschafteten Stellplätze sind stärker ausgelastet als bewirtschaftete. Die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze ist signifikant geringer.
- Im Innenstadtbereich wird zu Nachtzeiten rund die Hälfte aller On-Street-Stellplätze durch Bewohnende genutzt. Tagsüber wird die Hälfte der ausgelasteten On-Street-Stellplätze durch Bewohnende genutzt, was ca. 1/3 aller verfügbaren On-Street-Stellplätze entspricht.

Entwurf

Als wesentlicher Erfolgsfaktor für das Gelingen der Mobilitätswende wird auch die Energiewende im Verkehr verstanden [1]. Aus planerischer Sicht gilt es, die Voraussetzungen für den Umstieg von Verbrennermotoren auf alternative, emissionsarme Antreibe zu schaffen. Das betrifft vordergründig die Integration von Stellplätzen mit E-Lade-Vorrichtung im öffentlichen Raum.
In Coesfeld wurden 24 Standorte erfasst, an denen die Bevölkerung einen elektrischen Pkw aufladen kann. Davon befinden sich 11 dieser Standorte auf öffentlichen Parkplätzen. In der Regel sind zwei Stellplätze je Ladestation vorhanden (siehe Abbildung 96).

Abbildung 96 - Stellplätze mit E-Lade-Vorrichtung am Schulzentrum (links) und am Theater (rechts)

Parkraumerweiterungen

Die Frage nach einer Ausweitung des Parkplatzangebotes innerhalb Coesfelds wurde bereits zu verschiedenen Zeitpunkten in den letzten Jahren diskutiert. Für das Parkhaus der Kreisverwaltung, das an der Friedrich-Ebert-Straße auf dem Grundstück des alten Freibads errichtet werden soll, liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor. Es soll im Wesentlichen den Beschäftigten der dort ansässigen Behörden und darüber hinaus die angrenzenden Wohnstraßen, die an Gerichtstagen stark durch den ruhenden Verkehr beansprucht werden,

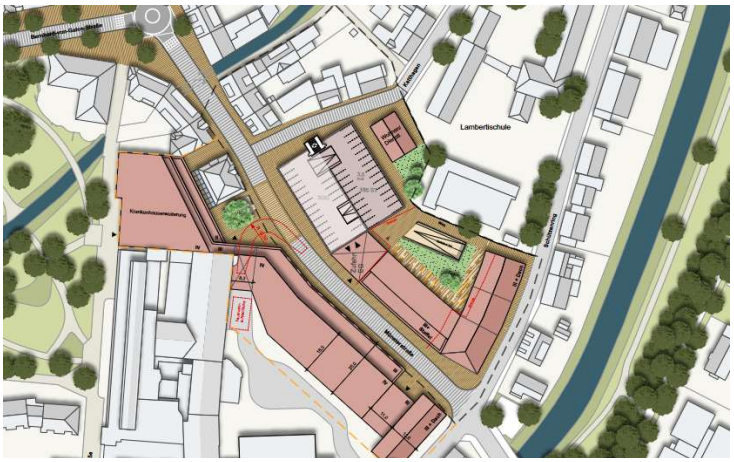


Abbildung 97 - Geplantes Parkhaus Münsterstraße [33]

Entwurf

entlasten. Zurzeit finden Abstimmungen mit den umliegenden Behörden sowie den Christophorus-Kliniken statt, eine Nutzung durch Mitarbeitende des Krankenhauses im Umfang von ca. 50 STP kann als möglich angenommen werden. Für die Innenstadt und das dortige Parkraumangebot hätte es Relevanz, wenn Beschäftigte der Christophorus Kliniken das Parkhaus nutzen würden. Die bereits vorhandenen Planungen stehen in Abhängigkeit dazu, ob eine Erweiterung der Kapazitäten notwendig ist. Dies soll im Rahmen der Maßnahmen des Masterplans geprüft werden.
Wesentlich bedeutsamer für die Parkraumkapazitäten in der Innenstadt sind die möglichen Erweiterungen Münsterstraße. Zudem wird in zentraler Lage an der Münsterstraße ein Ersatzbau des baulich mangelhaften Krankenhausparkhauses angestrebt. Der Bestandsbau wird abgerissen und auf dem gegenüberliegenden Grundstück neu errichtet. Damit wird nach derzeitigem Planungsstand das Stellplatzangebot von 180 auf 185 bis 390 Stellplätze ausgeweitet [26].
Auf Basis des B-Plans Nr. 8a soll außerdem als mittelfristiger Ersatz u.a. für die wegfallenden Parkplätze Kapuzinerstraße und Hohe Lucht sowie weitere städtebauliche Maßnahmen ein Parkhaus auf dem Grundstück an der Mittelstraße entstehen, das derzeit bereits als ebenerdige Parkfläche genutzt wird. Dies entspricht einer Erweiterung von 76 auf 212 Stellplätze [nach Angaben der Stadt Coesfeld].

Mit Blick auf die geplanten Erweiterungen ist aus fachlicher Sicht festzuhalten, dass die Schaffung neuer Parkmöglichkeiten in der Regel zu einer Verstetigung des Verkehrsaufkommens führt oder sogar neue Verkehre induziert. Eine Erweiterung des Parkraumangebotes sollte daher immer nur in Form eines Ausgleichs erfolgen oder sogar bestenfalls die gleichzeitige Reduzierung des gesamten Angebots beinhalten. Gemessen an den im Rahmen dieser Analyse gesammelten Daten zur Auslastung erscheint aus fachlicher Sicht eine rein quantitative **Erweiterung des Parkraumangebots nicht zwingend erforderlich**.

Big Points Handlungsfeld Kfz-Verkehr (ruhend)

- Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr kommt eine Schlüsselrolle für den Erfolg der Mobilitätswende zu. Es bestehen zudem erhebliche Wechselwirkungen mit den anderen Handlungsfeldern wie bspw. dem der Straßenraumgestaltung.
- Für Kundschaft besteht ein gutes Angebot an Parkplätzen. Daraus resultiert, dass der ruhende Verkehr (auch in weiten Teilen der Innenstadt) den öffentlichen Raum dominiert.
- Es besteht ein Widerspruch zwischen den Zielen „Erreichbarkeitsgarantie für Bewohnende des ländlichen Raums“ und „Schaffung der notwendigen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“.
- Eine örtliche Stellplatzsatzung zur erweiterten Steuerung des ruhenden Verkehrs steht derzeit zur Disposition.
- Die Kapazitätsreserven des Parkraumangebots sind im untersuchten Zeitraum höher als die insgesamt vorhandenen, im Innenstadtbereich gelegenen Stellplätze im Straßenraum.
- Eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots ist gemessen an den Daten zu Auslastung nicht erforderlich. Neue Parkangebote sollten nur in Verbindung mit der Reduzierung von Parkflächen an anderer Stelle, bspw. im Straßenraum, realisiert werden.

Entwurf

6.8. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Das **öffentliche Leben einer Stadt** findet vorrangig auf ihren Straßen und Plätzen statt. Die Gestaltung bestimmt, wie intensiv und zu welchem Zweck sie genutzt werden. Auch für die individuelle Bewertung der Räume ist die Art der Gestaltung maßgeblich. Dabei kann die Bewertung je nach Perspektive der Nutzenden stark variieren.

Da die Flächenverfügbarkeit in Coesfeld begrenzt ist, konkurrieren verschiedene Nutzungen um die knappe Ressource Raum. Das gilt für den Straßenraum insbesondere im verdichteten Kernstadtbereich, wo die Diversität an Nutzungsansprüchen besonders hoch und die Gestaltung demnach besonders herausfordernd ist. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung versucht deshalb **die jeweiligen Ansprüche** der verschiedenen Verkehrsmittel an den verfügbaren Straßenraum bestmöglich **miteinander in Einklang zu bringen**. Während hier lange Zeit insbesondere der Kfz-Verkehr im Fokus der Planungen stand, kommt den anderen Verkehrsarten in den letzten Jahren berechtigterweise ein größerer Stellenwert zu. Das Tätigkeitsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität lässt sich demnach nicht klar von verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern, die im Rahmen des Masterplan Mobilität definiert wurden, abgrenzen. Es ist als **Querschnittsbereich zwischen allen Handlungsfeldern** zu verstehen. Insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr in Innenstädten und verdichteten Bereichen wird das Level an Aufenthaltsqualität gleichermaßen als Planungsprämisse wie als Indikator für eine ausgewogene und ansprechende Straßenraumgestaltung gesehen.

Diesbezüglich fußt die Bestandsanalyse auf zwei Säulen. Einerseits gilt es, die zu berücksichtigenden **Funktionen einer Straße** zu erfassen und die Begrifflichkeit Aufenthaltsqualität zu definieren sowie diese beiden Komponenten miteinander in Beziehung zu setzen.
Andererseits wurden visuelle Eindrücke innerhalb des Coesfelder Stadtgebietes und insbesondere innerhalb des Innenstadtrings gesammelt und die **Bestandssituation zur Gestaltung von öffentlichen Räumen** erfasst.

Das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung

Straßen und andere Verkehrsflächen nehmen als Teil des öffentlichen Raumes unterschiedliche Funktionen in unseren Städten ein. Bei der Herleitung der Funktionen wird sich im Rahmen dieser Analyse an wissenschaftliche Betrachtungen angelehnt, die den Straßenraum aus einer ideell planerischen Perspektive betrachten [28]. Die hier angegebene Auswahl an Straßenfunktionen ist nicht abschließend[3].
Die wohl offensichtlichste Funktion ist die **verkehrstechnische Erschließungs- und/oder Verbindungsfunktion**. Als Teil des Verkehrswegenetzes besitzen Straßen die Hauptanforderung, die Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit möglichst geringem Zeitaufwand sicherzustellen. Grundsätzlich gilt diese Anforderung für alle Verkehrsarten gleichermaßen. Sie wird jedoch in der Mehrzahl der Fälle überwiegend auf den MIV bezogen.
Die **soziale oder auch soziokulturelle Funktion** des öffentlichen Straßenraums wird insbesondere durch die Begegnungs- und Aufenthaltsqualität bestimmt. Demnach sind Straßen kulturelle Aktionsräume, in denen umfangreiche Kommunikations- und Aneignungsprozesse stattfinden. Sie können als

[3] Weitere Funktionen, die im Rahmen dieser Analyse aufgrund ihrer eher geringen Relevanz für die visuelle Straßenraumgestaltung unberücksichtigt bleiben, sind bspw. die wirtschaftliche, die versorgungstechnische oder energieproduzierende bzw. –transportierende Funktion.

Entwurf

Orte zur Erholung, als Treffpunkte oder als Bildungs- und Lernräume verstanden werden. Insofern spielt die soziale Funktion eine zentrale Rolle darin, wie eine Straße durch die Nutzenden erlebt und bewertet wird.
Ökologische Funktionen einer Straße haben zuletzt auch aufgrund des Klimawandels an Bedeutung gewonnen. Die Optionen zur Handhabung, die kleinräumige Ökologie zu beeinflussen, sind hier wesentlich vielfältiger als die Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf private Räume, in denen die Eigentümer*in verantwortlich ist. In den zu gestaltenden Räumen obliegt der Planung die Aufgabe, Biodiversitäten zu bewahren, das Stadtklima zu stimulieren und den lokalen Wasserhaushalt zu sichern. Entscheidende Komponenten ist in der Regel der Versiegelungsgrad, der so gering wie möglich gehalten werden sollte. Die Stärkung der ökologischen Funktion von Straßenräumen stellt auch eine angemessene Reaktion auf die häufiger werdenden Hitzesommer dar. Hier ist es wichtig, Schattenwurf zu schaffen sowie Wasser speichernde und somit kühlende Flächen zu schaffen.

Aus den aufgeführten Funktionen ergeben sich unterschiedliche **Ansprüche und Anforderungen an die Gestaltung** öffentlicher Straßenräume. Je nach Zweck, Dimensionierung, Lage und angrenzenden Nutzungen der jeweiligen Straße überwiegen Funktionen gegenüber anderen. Es gilt, die aufgeführten Funktionen bei der Gestaltung in Einklang zu bringen. Die Anforderungen stehen dabei aufgrund komplexer Wechselbeziehungen untereinander in einem Spannungsverhältnis. Daher müssen Funktionen oft gegen einander abgewogen und unterschiedlich gewichtet werden. Abbildung 98 skizziert dieses **funktionale Spannungsfeld** der Straßenraumgestaltung.

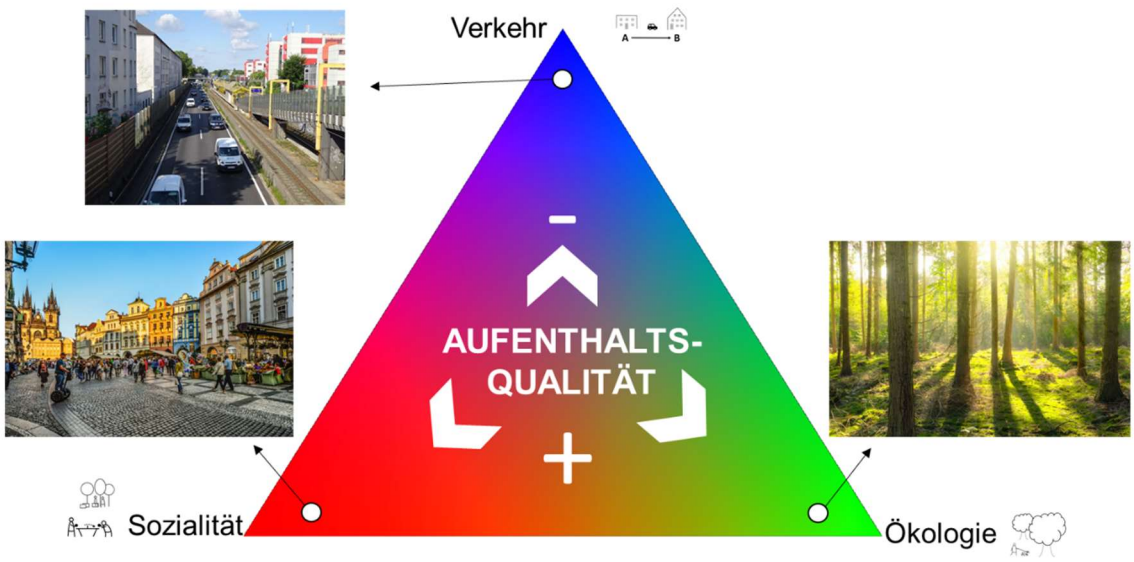


Abbildung 98 - das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung

Abbildung 98 zeigt die extremen Ausprägungen der jeweiligen Funktionen auf. Das Level an Aufenthaltsqualität, was gerade in dicht besiedelten und zentralen Bereichen als wichtiges Messkriterium für gelungene Straßenraumgestaltungen gesehen wird, wird dabei auf unterschiedliche Art und Weise beeinflusst.
Auf **Hauptverkehrsachsen**, die der Sammlung und dem Transport von großen Verkehrsströmen dienen, dominiert die verkehrliche Funktion. Hier drängen die verkehrstechnischen Aspekte die anderen Funktionen in den Hintergrund. Vordergründiges Ziel zur Gestaltung ist demnach die Bewältigung des

Entwurf

Verkehrsaufkommens, die Gewährleistung des schnellen Durchquerens oder die Erschließung von angrenzenden Grundstücken. Soziale und ökologische Elemente werden dem untergeordnet. Auch auf **Flächen, in denen der ruhende Verkehr dominiert**, treten diese Funktionen zurück. Der Platzbedarf von parkenden Pkw führt zu hohen Versiegelungsgraden, weniger Flächenverfügbarkeit für schattenspendende und CO^2-bindende Bäume, schlechterer Retention und geringeren Verweilmöglichkeiten. Die verkehrstechnische Funktion ist demnach ein Hemmnis für das Level an Aufenthaltsqualität einer Straße.
Straßen, in denen die Sozialität ähnlich hoch gewichtet wird wie die verkehrliche Funktion, sind beispielsweise offene **Stadtplätze**, **Wohnstraßen** in belebten Szenevierteln oder auch **Fußgängerzonen**. Diese Räume werden als Inbegriff des öffentlichen Zusammenlebens verstanden. Sie dienen mindestens in gleichem Maß dem Aufenthalt, dem Verweilen und dem sozialen Beisammensein wie dem Erschließen dieses Raums. Dabei bietet die Reduzierung des Flächenanspruchs von ruhendem und fließendem Verkehr Flächenpotenziale für beispielsweise Stadtmobiliar, gastronomische Aufstellflächen und ästhetische Grüngestaltung.
Die ökologische Funktion besitzt in der Straßenraumgestaltung naturgemäß die geringste Berücksichtigung der hier aufgeführten Aspekte. Beim Bau einer Straße wird durch die Versiegelung des Bodens und die Verdrängung von Flora und Fauna grundsätzlich in das jeweilige Ökosystem eingegriffen. Straßen, in denen die ökologische Funktion gegenüber der verkehrlichen und sozialen Komponente überwiegt, gibt es demnach nicht. Hier können allenfalls unbefestigte Wander- und Waldwege genannt werden. Trotzdem sind **ökologische Aspekte auch in verdichteten Bereichen** mitzudenken und deren Gewichtung auf einem verträglichen Level zu wahren. Das gilt sowohl aus Gründen des Klimaschutzes als auch zur Förderung der ästhetischen Vielfalt und der Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Aufenthaltsqualität – begriffliche Definition

Trotz seiner zuletzt nahezu inflationären Benutzung im Rahmen städtebaulicher Planungen und informeller Planungskonzepte kennt weder Wissenschaft noch Praxis eine einheitliche Definition für den Begriff Aufenthaltsqualität. Es gibt jedoch eine Vielzahl an wissenschaftlichen Publikationen, die sich dem Begriff über Konzepte und wesentliche Faktoren zu nähern. Für die Berücksichtigung im Masterplan Mobilität wird für das Konzept Aufenthalt die folgende Definition nach Riege [27] vorgeschlagen:

> „Die Bezeichnung Aufenthalt beinhaltet eine einladende Zugänglichkeit, das zweckfreie Verweilen, eine Entscheidung von funktionalen Zwängen und auch das Motiv der Neugierde und des Beobachtens, das eine psychische Begründung für das Verweilen liefert."

Kurzum bedeutet dies, dass Räume mit hoher Aufenthaltsqualität **Orte** darstellen, **an denen Menschen gerne sind**. Ein qualitativ hochwertiger Aufenthalt definiert sich dem folgend über verschiedene Faktoren, die das Verweilen in Räumen begünstigen, die Neugierde wecken, zum Beobachten anregen und zur Nutzung einladen.
Die **Spannweite an Faktoren** ist ebenso nicht abschließend definiert. Jedoch gelten einige Kriterien, die im Folgenden umrissen werden, als nachweisliche Hebel zur Steuerung der Aufenthaltsqualität.

Entwurf

Freiraum- und Grüngestaltung

Die Integration natürlicher Elemente wird als wesentlicher Treiber für eine hohe Aufenthaltsqualität gesehen. Die Aufenthaltsnutzung wird durch **Bäume**, **Grün- und Wasserflächen** sowie **Fassaden- und Dachbegrünung** nicht nur aufgrund der visuellen Ästhetik gefördert. Dabei spielen auch mikroklimatische Verhältnisse und gesamtgesellschaftliche Entwicklungen der letzten Jahre eine Rolle. Monotonen Asphaltflächen wird dementsprechend eine geringere Aufenthaltsqualität zugeschrieben. Das Gegenteil sind aufwändig gestaltete Frei- und Grünflächen. Zusätzliche Elemente, die das Verweilen begünstigen, sind Umfang und Qualität des Stadtmobiliars sowie die Beleuchtung.

Gestalterische Vielfalt und Ästhetik

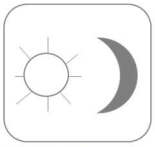
Für die gestalterische Vielfalt und die Ästhetik sind die Elemente der Freiraum- und Grüngestaltung eine wesentliche Komponente. Dabei ist insbesondere die **Übersichtlichkeit**, der Grad an Abwechslung sowie die Berücksichtigung aktueller Trends und Normen entscheidend. Plätze und Straßen sollten bspw. entlang ansprechender Fassaden verlaufen, die mit unterschiedlichen, bestenfalls nachhaltig produzierten **Materialien** errichtet werden. Auch hier wird Monotonie als Hemmnis verstanden. Der Raum sollte **geordnet und frei von visuellen sowie haptischen Hindernissen** wie Autos oder Mülltonnen sein.

Nutzungsvielfalt und -potenziale

Das dichte Nebeneinander von Nutzungen wird als entscheidendes Planungsprinzip urbaner Räume verstanden. Das gilt sowohl auf großräumiger wie auch auf kleinräumiger Maßstabsebene. Demnach sollte der öffentliche Raum für nahezu alle sozialen und demographischen Gruppen nutzbar sein. Monotone Verkehrsräume sollten vermieden und **multifunktionale Erlebnisräume** angestrebt werden. Insbesondere im Hinblick auf Plätze bedarf es hier eines Zusammenspiels aus Handel, Gastronomie, Spielen, Kultur und weiterem, um eine größtmögliche Anzahl an potenziellen Nutzende anzusprechen.

Sicherheit

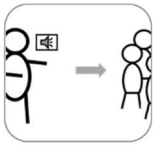
Städte gelten auch als Schmelztiegel sozialer Schichten. Auf ihren öffentlichen Plätzen und Straßen kommen Menschen diverser Kulturen, unterschiedlichen sozialen Hintergrunds und verschiedener Bildungsschichten zusammen. Hier gilt es für einen ausreichenden **Schutz der Bevölkerung** zu sorgen, indem von vorne herein die **Vermeidung von Angsträumen** verfolgt wird. Diese entstehen oft aufgrund von städtebaulichen Gegebenheiten, fehlender Pflege, intransparenter Grünschnitte, schlechter Beleuchtung oder fehlender sozialer Durchmischung. So sollten bspw. geschützte, nicht einsehbare Ecken vermieden werden, um den Nutzenden ein größeres Sicherheitsgefühl zu vermitteln.



Belichtung und Beschattung

Aufgrund der großen Abhängigkeit zu Witterungsverhältnissen ist dieser Faktor Belichtung/Beschattung mit am wenigsten kontrollierbar. Nichtsdestotrotz ist darauf zu achten, dass Räume nicht mehrseitig durch eng und hoch eingefasste Gebäude begrenzt werden, die sie verschatten. Gleichwohl können grelle Großfreiplätze im Sommer bei hoher Hitze nahezu nicht nutzbar sein. Der Optimalfall sind demnach **ausgewogen beschattete und belichtete Plätze und Straßen**, die Bäume und schattenspendende Einbauten enthalten. Reflektierende Flächen, ungünstige Himmelsausrichtungen und unharmonische Beleuchtung sollten vermieden werden.

Entwurf


Kommunikation

Insbesondere durch pandemische Nebeneffekte haben **Straßen und Plätze als Treffpunkt** für das Pflegen von sozialen Kontakten wieder größere Bedeutung bekommen. Eine Gestaltung, die Kommunikation mindestens möglich macht und bestenfalls fördert, kann daher zur Belebung und Attraktivierung von Räumen führen. Sogenannte Orte der Begegnung werden durch zugewandte **Sitzmöglichkeiten**, Aspekte der **gestalterischen Ästhetik** sowie die Kriterien **Sicherheit, Beschattung und Nutzungsvielfalt** geschaffen. Ruhender und vor allem (geräuschemittierender) fließender Verkehr sind wesentliche Hemmnisse der Kommunikationsfunktion öffentlicher Räume.

Zusammengefasst ist das Level an Aufenthaltsqualität ein Zusammenspiel verschiedener Komponenten und muss für jede Straßenraumgestaltung vor dem Hintergrund der konkreten räumlichen Anforderungen und der ideellen planerischen Prämissen individuell definiert werden. Eine Stärkung der sozialen und/oder der ökologischen Funktion geht unweigerlich mit einer Reduzierung verkehrstechnischer Aspekte einher. An vielen Orten ist dies aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht immer möglich. Grundsätzlich und gerade in Innenstädten bedarf es jedoch **mehr öffentlicher Straßenräume, in denen Sozialität und Ökologie höher gewichtet werden**. Kurzum sollten mehr Orte geschaffen werden, wo Menschen sich gerne aufhalten. Vorteile dieses Vorgehens sind die Förderung der gewerblichen Nutzungen wie Einzelhandel und Dienstleistung, die Stärkung von Innenstadtbereichen und die Attraktivierung urbaner Räume.

Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität in Coesfeld

Der Straßenraum der Coesfelder Innenstadt und die gestalterischen Rahmenbedingungen werden maßgeblich durch die städtebauliche Struktur mitbestimmt. Die Innenstadt ist geprägt durch einen historisch gewachsenen, nach wie vor ablesbaren **mittelalterlichen Stadtgrundriss** mit einer **kompakten Baustruktur**. Die erhaltenen Elemente Walkenbrückentor, Stadtschloss, Lambertikirche und evangelische Kirche (ehem. Jesuitenkirche) werden ergänzt durch neuere Gebäude in verschiedenen Bautypologien und Gebäudehöhen. Dieser Grundriss führt dazu, dass der überwiegende Teil der Straßenräume durch die Blockrandbebauung eng eingefasst wird. Es gibt jedoch Aufbrüche dieser Struktur in Form von Grünanlagen, Stadtplätzen und Parkflächen. So ergibt sich ein vielfältiges, in den meisten Teilen ästhetisches Gesamtbild.
Naturgemäß unterscheidet sich die Art der Straßenraumgestaltung in der Coesfelder Innenstadt je nach Zweck, verkehrsrechtlicher Ausweisung und den angrenzenden Gebäudenutzungen. Hierbei **prägen vielfältige Nutzungen** den Raum, da die Innenstadt in verschiedenen Bereichen unterschiedlich stark durch Einzelhandel und Dienstleistung oder durch Wohnen geprägt wird.

Durch das integrierte Maßnahmen- und Handlungskonzepts Innenstadt aus dem Jahr 2013 (InHK) wurde die Entwicklung der Coesfelder Innenstadt auf Basis eines umfangreichen Planwerks vorgegeben. **Strukturelle Probleme**, die sich auch in Form der Straßenraumgestaltung und fehlender Aufenthaltsqualität bemerkbar machen, wurden dort im Bereich der **nordwestlichen Innenstadt** ausgemacht. Maßgeblich hierfür sind insbesondere die unattraktiven Straßenräume Kapuzinerstraße, Köbbinghof, Hohe Lucht, Kleine Viehstraße und Neustraße. Diese Problembereiche bestehen trotz empfohlener Maßnahmen weiterhin. Ihre Neugestaltung ist abhängig von der verkehrlichen Gesamtlösung im Rahmen des Masterplan Mobilität (siehe Kapitel 6.6).

Auf Basis des Maßnahmen- und Handlungskonzepts hat die Stadt Coesfeld in den letzten Jahren bereits einiges getan, um die Optik des Straßenbildes innerhalb der Innenstadt zu verbessern.

Entwurf

Aufgrund der jedoch teilweise in die Jahre gekommenen Straßenbausubstanz und dem räumlich differenzierten Handlungsbedarf in der Innenstadt ergibt sich eine Gemengelage aus Bereichen mit Optimierungsbedarf und bereits baulich aufgewerteten Arealen.

Negativ prägende Wirkung besitzt der **ruhende Verkehr**. Dieser dominiert in vielen Innenstadtstraßen das ästhetische Gesamtbild (vgl. Kap. 6.7). Das gilt vorrangig in den Wohnstraßen abseits der Fußgängerzone und des zentralen Versorgungsbereichs (bspw. Südring, Schützenring, Neustraße), jedoch auch in den befahrbaren Straßen mit dichtem Einzelhändlerbesatz (bspw. Kleine Viehstraße). Hier leidet die Ästhetik des Straßenraums und somit die Aufenthaltsqualität unter den parkenden Pkw gleichermaßen wie unter dem fließenden Durchgangsverkehr (vgl. Kap. 6.6).

Zudem sind einige der Straßen und MIV-unabhängigen Wege nur **unzureichend gestaltet** und wirken vernachlässigt. Teilweise können sie aufgrund der dicht angrenzenden Bebauung und insgesamt geringen Querschnittsbreiten zu Angsträumen werden (siehe Abbildung 100). Stehen an diesen Orten auch Mülltonnen und fehlt eine hinreichende Pflege an Gebäuden und in den Garagen- bzw. den Vorgärtenbereichen, vermittelt sich ein „Hinterhof“-Charakter in direkter Nähe zur Fußgängerzone (siehe Abbildung 101).

Andere Bereiche fallen im Rahmen der Analyse positiv auf. Inmitten der Innenstadt ist der Stadtpark gelegen, der an das Stadtschloss und die Bernhard-van-Galen-Straße angrenzt. Letztere ist trotz ihrer Erschließungsfunktion für unter anderem die Marktgarage in weicher Separation angelegt und mit modernem Pflaster ausgestattet. Diese Art der Pflasterung bewahrt den traditionellen Charakter des Bereichs.
Östlich der Innenstadt befinden sich zudem Grünflächen, die gemeinsam mit der Umflut

Abbildung 99 - Perspektive aus Sicht eines Radfahrenden auf der Kleine Viehstraße

Abbildung 100 - Blick in die Pfauengasse zwischen Parkplatz und Letter Straße

Abbildung 101 - "Hinterhof"-Charakter Rosenstraße

Entwurf

ein grünes Band um den Südosten der Innenstadt bilden und als Rückzugsräume genutzt werden können. Zusätzlich wurden in einer Planungswerkstatt mit vier Büros ansprechende Aufenthaltsflächen entlang der quer verlaufenden Berkel geplant und anschließen auf Basis einer Ausschreibung nach VgV vergeben und umgestaltet (siehe Abbildung 102). Diese erweitern die Verweilmöglichkeiten in der Innenstadt und abseits der durch den Einzelhandel geprägten Bereiche.
Innerhalb der Fußgängerzonen finden sich einige gastronomische Angebote mit bestuhlten Außenflächen wie beispielsweise am Markt oder auf der Letter Straße (siehe Abbildung 103). In unregelmäßigen Abständen sind Sitzgelegenheiten aufgestellt. Sporadisch wird die versiegelte Fläche innerhalb der Fußgängerzone durch Bäume aufgebrochen. Insgesamt bestehen bis auf wenige Ausnahmen jedoch hohe Versiegelungsgrade und somit Defizite in der Grüngestaltung der Fußgängerzone sowie auch des Stadtplatzes.

Zudem ist die Fußgängerzone in ihrer derzeitigen Ausdehnung stark verzweigt. Sie führt in nordsüdlicher Richtung durch die Stadt und besitzt beidseitig Ausläufer, die von ihr wegführen. Insofern entspricht sie nicht der Struktur eines Rundweges, der aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive für die Einzelhändler*innen von Nutzen wäre und gleichermaßen sogenannte gefangene Lagen verhindert. Von diesen wird gesprochen, wenn Versorgungsbereiche mehr oder weniger abrupt abbrechen und sich an dieser Stelle die Standortqualitäten für gewerbliche Nutzungen geringer gestalten als im Zentrum der Fußgängerzone.

Abbildung 102 - Neugestaltung der Bereiche entlang der Berkel

Abbildung 103 - Blick auf die Letter Straße mit Bäumen und Außengastronomie

Wesentliche Probleme bei der Umgestaltung der Straßenräume bestehen für die Verwaltung in den Ansprüchen, die die Anwohnenden an den Raum vor ihrem Grundstück stellen. Ein Beispiel hierfür ist die zuletzt neu gestaltete Hinterstraße im Süden der Innenstadt (siehe Abbildung 105). Grundsätzlich entspricht die Art der Gestaltung den Maßstäben dieser Analyse. So wurden ansprechende Materialien verwendet und auf weiche Separationen geachtet. Stellplätze sind nicht herkömmlich durch weiße Linien markiert, sondern separieren sich über eine hellere Pflasterung. Jedoch bedingt die Anzahl der Stellplätze, welche

Abbildung 104 - Sitzgelegenheiten im Bereich der Bernhard-van-Galen-Straße

Entwurf

aufgrund von Einwendungen der Anwohnenden nicht reduziert werden konnte, auch die fehlende Gestaltung mit Grünelementen und Stadtmobiliar.

Kritisch wird aus Sicht dieser Analyse das Fehlen einheitlicher Gestaltungsgrundsätze gesehen. So ist derzeit kein Leitfaden oder Planwerk vorhanden, dass einzelne Maßnahmen in einen übergeordneten, gestalterischen Rahmen setzt. Auch die Gestaltungssatzung für die Innenstadt bezieht sich lediglich auf die Bebauung der Grundstücke. Die 2022 veröffentlichte Innenstadtstrategie, die im Rahmen eines Landesentwicklungsprogramm förderfähig war, wurde durch die Stadt und das Büro Stadt + Handel erarbeitet. Die Vorgaben der Innenstadtstrategie als stadtplanerisches, städtebauliches Gesamtkonzept zur Straßenraumgestaltung vor dem Hintergrund der sozialen und ökologischen Funktion einer Straße sowie deren gewachsener Bedeutung in der öffentlichen Betrachtung sind künftig zwingend zu berücksichtigen.

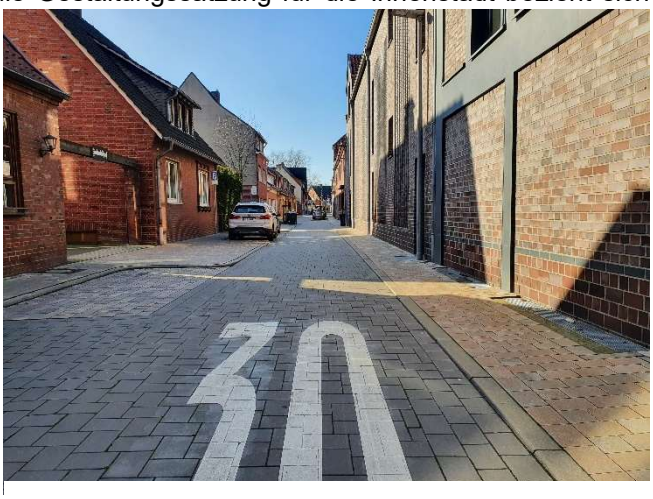


Abbildung 105 - Blick auf die neugestaltete Hinterstraße

Big Points Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

- Die Bearbeitung dieses Handlungsfeldes ist eng mit den anderen Tätigkeitsbereichen des Masterplan Mobilität verbunden.
- Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Faktoren bespielt werden und ist maßgeblich für die Attraktivität von urbanen Räumen und Innenstadtbereichen.
- Die hohen Flächenanteile des ruhenden Verkehrs prägen den Straßenraum in der Innenstadt und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität.
- Für weite Teile der Innenstadt bestehen Optimierungsbedarfe in der Gestaltung mit Bäumen und anderen natürlichen Grünelementen.

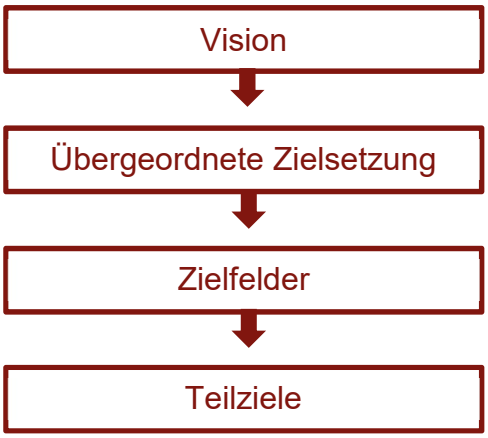
Entwurf

7. Zielentwicklung

In der Regel resultieren verkehrsplanerische Zielsetzungen aus unterschiedlichen Nutzeransprüchen. Daher ist zumeist zwischen dem Anspruch des Einzelnen gegenüber dem der Allgemeinheit abzuwägen. Ziel des Einzelnen ist es, möglichst schnell, kostengünstig, zuverlässig und mit dem Verkehrsmittel seiner Wahl die beabsichtigten Wege zu bewältigen. In diesem Fall entspricht eine gute Erreichbarkeit einer positiven Bewertung der Verkehrsqualität und somit der Zielerreichung. Dem steht jedoch die Verträglichkeit des jeweiligen zurückgelegten Weges des Einzelnen mit Wegen der anderen Verkehrsnutzer – das heißt der Allgemeinheit – sowie dem Wunsch nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen gegenüber. Hier ist vor allem eine hohe Verkehrssicherheit für die aktiven Nutzer, sowie darüber hinaus die emissionssparende Abwicklung des Verkehrs zugunsten aller aktiven und passiven Nutzer sowie der Umwelt gemeint. [30]
Im besten Fall können beide Ansprüche miteinander vereint werden. Es ergeben sich jedoch regelmäßig Konflikte, bei denen die Ansprüche des Einzelnen zu Lasten der Ansprüche der Allgemeinheit zurückgestellt werden. Im Sinne einer sozialgerechten Mobilität und gleichberechtigten Teilhabe sollte hier grundsätzlich das größere Wohl im Blick behalten werden und im Zweifelsfall zugunsten der Allgemeinheit entschieden werden. Diese Maxime wurde bei der Zielentwicklung verfolgt.

Auf Basis der in der Bestandsanalyse gewonnen Erkenntnisse und insbesondere der dort herausgearbeiteten Big Points formuliert der Masterplan Mobilität Ziele, die als Leitlinie für das verkehrspolitische Handeln der Zukunft dienen sollen. Dabei ist insbesondere der zeitliche Horizont des Masterplans zu beachten. Entsprechend seiner Funktion als **strategisches Planungsinstrument** verfolgt der Masterplan **langfristig angelegte Zielsetzungen**. Diese wurden im Zuge von Beteiligungsformaten mit dem Lenkungskreis der Stadt Coesfeld eruiert. Nicht für alle der folgenden Aspekte wurde in diesem Gremium ein Konsens gefunden.

Im Rahmen des Masterplans wurde ein Zielkonzept entwickelt, das übergeordnete, durch den Kreis, das Land, den Bund und die EU vorgegebene Ziele mit kleineren, teilweise messbaren Zielen zur Evaluation in einen Zusammenhang setzt. Die im weiteren Verfahren entwickelten Maßnahmen ordnen sich den definierten Zielen unter. Die folgende Darstellung skizziert die Ebenen des Zielkonzepts.



Entwurf

Als grundsätzliche Ausrichtung des verkehrspolitischen und -planerischen Handeln der Zukunft wird der folgende Leitsatz als langfristig angelegte Vision ausgegeben:

Mobilität in Coesfeld ist 2040 klimaneutral, sozial gerecht, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar, in einem coolen attraktiven Stadtumfeld mit kurzen Wegen auch im Umland und bietet Lebensqualität und Zukunftssicherheit, wovon Wirtschaft und Einzelhandel profitieren.

Dieser Leitgedanke wurde in gemeinsamen Sitzungen mit dem Lenkungskreis Mobilität erarbeitet. Auf Basis dessen wurden die folgenden Ziele mit übergeordnetem Charakter abgeleitet:

I. Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.

II. Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.

III. Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.

IV. Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation gestärkt werden.

V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.

Die übergeordneten Ziele I. bis V. sind nur über einen integrierten Ansatz zu erreichen, der unter anderem alle Verkehrsarten, die Straßenraumgestaltung und sonstige planerische Belange miteinbezieht. Den Zielen I. bis V. sind Teilziele aus unterschiedlichen Zielfeldern zugeordnet. Diese sind zur besseren Nachvollziehbarkeit durchnummeriert. Dabei sind manche der nun folgenden Ziele inhaltlich nicht immer eindeutig von anderen Zielfeldern (ZF) abzugrenzen. Dort, wo im Rahmen des Verfahrens Ziele keinen Konsens gefunden haben oder zu ausführenden Kontroversen geführt haben, ist dies kenntlich gemacht.

Entwurf

ZF 1 **Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.**

MV1. Ziel ist ein verändertes Mobilitätsverhalten, das den Switch zu alternativen Mobilitätsformen fördert.

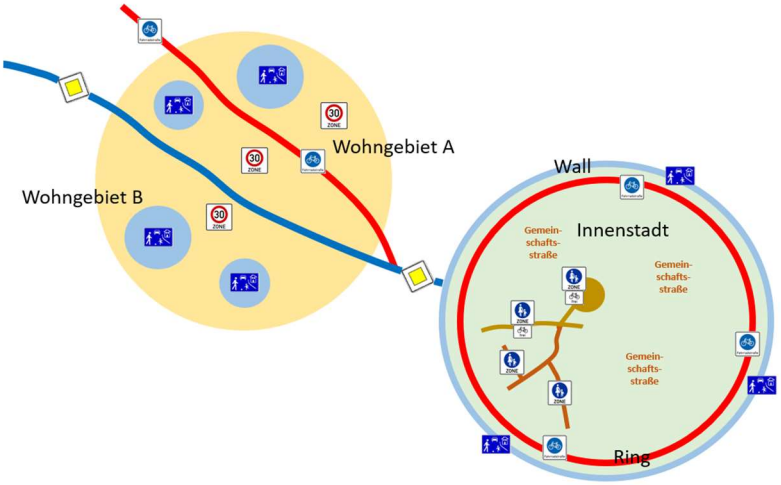
MV2. Das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität soll gestärkt und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden.

MV3. Kommunikation und Transparenz sollen für alle Mobilitätsangebote verbessert werden. Bürger*innen, Einpendler*innen und Gäste sollen optimal über alle Angebote informiert sein, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen.

MV4. In der Verwaltung soll für Kommunikation, Mobilitätsmanagement und Maßnahmenumsetzung eine weitere Stelle eingerichtet werden.

MV5. Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet.

Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet priorisiert gemäß nachfolgendem Schaubild (siehe auch Anlage):



Innenstadt	Priorität
Fußgängerzone	Fußverkehr
Fußgängerzone, Radfahrer frei	Fußverkehr
Verkehrsberuhigter Bereich	Fußverkehr
Gemeinschaftsstraße	Rad-/Fußverkehr
Fahrradstraße	Radverkehr

Außerhalb der Innenstadt	Priorität
Kreisstraßen außerorts, Bundes- und Landesstraßen	Kfz-Verkehr
Alle weiteren Hauptverkehrsstraßen	Radverkehr
Wohngebiet	
- Fahrradstraße	Radverkehr
- Tempo 30-Zone	Rad-/Fußverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich	Fußverkehr

MV6. Aufgrund der überragenden Bedeutung des Radverkehrs für eine Verkehrswende soll Coesfeld als Fahrradstadt weiterentwickelt werden.

MV7. Die weitere Siedlungs- und Wohnentwicklung (Stadtentwicklung) soll so erfolgen, dass ein maximal nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung ermöglicht wird.

(Der Zusatz „durch das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ mit einer hohen Nutzungsmischung“ wird überwiegend befürwortet, teilweise aber auch kontrovers gesehen. Das Vorgehen wirkt langfristig und entspricht der täglichen Praxis der Stadtplanung in Coesfeld.)

MV8. Durch eine Stellplatzsatzung soll die Nutzung des Umweltverbundes gefördert und die Möglichkeit geschaffen werden, Stellplatzpflichten durch Mobilitätskonzepte und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu reduzieren.

(Dieser Ansatz wird von Einzelnen kritisch gesehen.)

MV9. Es sollen insbesondere für Pendelnde Anreize für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Dafür können in Zusammenarbeit mit Arbeitgebenden Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. Anreize für Fahrgemeinschaften) entwickelt werden.

Entwurf

ZF 2 **Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.**

UV1. Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.

UV2. Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zufußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.

UV3. Die sichere, komfortable Überquerbarkeit des Hauptstraßennetzes ist für Zufußgehende und Radfahrerende zu gewährleisten. Schwerpunktmäßig sind die Knotenpunkte entlang des inneren Rings nahmobilitätsfreundlich zu gestalten.

UV4. Zebrastreifen sollen als Standard etabliert und im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden.

UV5. Ein hierarchisches Radwegnetz (Velorouten und Radhauptrouten) mit Anschluss an das Radwegenetz des Kreises soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Auch Pendlerstrecken bis etwa 10km sollen attraktiv gestaltet werden. Besondere Priorität besitzen die Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den Ortsteilen Lette, Goxel und Brink (Ausbau auf den vereinbarten Standard, Beleuchtung).

UV6. Wichtigster Baustein im Radwegenetz ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr priorisiert geführt wird. Aufgrund des Coesfelder Verkehrsnetzes können diese häufig nur auf Sammelstraßen geführt werden (Coesfelder Weg/Strategie).

UV7. Das Fahrradabstellanlagenkonzept soll in der Innenstadt und an wichtigen Frequenzorten weiterentwickelt, die Kapazitäten erhöht und überdachte Fahrradabstellanlagen integriert werden.

ÖV1. Die Stadt Coesfeld setzt sich für den Ausbau überörtlicher Verbindungen ein, um insbesondere für Pendelnde, Umlandbewohnende und Besuchende ein attraktives ÖV-Angebot zu schaffen.

ÖV2. Durch die Verschmelzung von Bürgerbus und On-Demand soll ein neues attraktives, "cooles", bedarfsgerechtes und flexibles Angebot für smarte Mobilität auch für das Umland und Jugendliche geschaffen werden.

ÖV3. Formen der geteilten Mobilität (Car-Sharing und Lastenrad-Sharing) sollen gefördert werden. Der Aufbau von Mobilstationen zur Förderung der Multi- und Intermodalität soll voranschreiten. Der Ausbau der Bahnhaltepunkte und der wichtigsten Bushaltestellen zu Mobilstationen muss weiterverfolgt werden.

Entwurf

ZF 3 Die Qualität des öffentlichen Raums soll gesteigert werden.

ÖR1. Die Barrieren innerhalb des öffentlichen Raums sind konsequent abzubauen. Eine Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen ist zu sichern.

ÖR2. Durch Umgestaltung des öffentlichen Raums sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit ökologische Funktionen (Klimafolgenanpassung) möglich sind und die mikroklimatische Situation gestärkt wird.

ÖR3. Die Begegnungs- und Aufenthaltsqualität muss gestärkt werden.

ÖR4. Der Flächenanspruch durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr muss reduziert werden, um mehr Raum für Grüngestaltung, Stadtmobiliar und gastronomische Aufstellflächen zu schaffen (Aufenthaltsqualität).

(Das Teilziel ÖR4 wurde vereinzelt kontrovers diskutiert. Der Konsens ist abhängig von der konkreten Ausgestaltung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt.)

ZF 4 Die Attraktivität der Innenstadt soll gestärkt werden.

ÖR5. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle Verkehrsarten gewahrt bleiben.

ÖR6. Um dies zu erreichen, müssen im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt die Stellplätze Zug um Zug abgebaut und der öffentliche Raum Zug um Zug umgestaltet werden.

ÖR7. Das Parken für Menschen mit Behinderung muss auch im Innenstadtbereich weiter gewährleistet bleiben.

ÖR8. Im ersten Schritt sollen vorhandene Kapazitätsreserven in den Parkierungsbauwerken und Sammelstellplatzanlagen genutzt werden.

(Dieser Ansatz wird in Teilen kontrovers gesehen.)

ÖR9. (Vorübergehend) verbleibende Stellplätze im Straßenraum sollen Anwohnenden vorbehalten bleiben.

ÖR10. In einem weiteren Schritt sollen neue Parkangebote am Innenstadtrand (z.B. Kreishaus) die Erreichbarkeit Coesfelds insbesondere für auswärtige Pendler sicherstellen und den Abbau weiterer Stellplätze im öffentlichen Raum der Innenstadt ermöglichen.

ÖR11. Gleichzeitig sollen die Möglichkeiten der Steuerung für Parkende (Preis, Parkdauer) so genutzt werden, dass das Parken am Innenstadtrand gefördert und innerstädtischer Parksuchverkehr unterbunden wird.

ÖR12. Es sollen Angebote für „die letzte Meile“ von den Stellplätzen aus entwickelt werden. (Rikscha Service, Leihräder, E-Scooter, Lieferdienste)

ÖR13. Fußwege von den Parkbauten/Parkplätzen am Innenstadtrand in die Innenstadt müssen hierfür attraktiv gestaltet werden.

ÖR14. Mobilitätseingeschränkte Personen fahren On-Demand oder können in der Innenstadt parken. Sammelstellplätze und – nach Umsetzung aller vorgeschalteter Maßnahmen und einer gewissen Zeit zur Anpassung des Nutzerverhaltens - auch Parkierungsanlagen sollen Mobilitätseingeschränkten und Anwohnenden priorisiert zur Verfügung stehen.

ÖR15. Zur genauen Umsetzung „Zug um Zug“ soll ein detailliertes Konzept erarbeitet werden.

Entwurf

ÖR16. Ziel ist es, langfristig keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt zu benötigen.

ÖR17. Der Umbau und die Ausweisung von "Gemeinschaftsstraßen" (gemäß InHK) soll vorangetrieben werden. Durch Gemeinschaftsstraßen wird die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert und den langsamen Verkehrsteilnehmenden wird ein gewisser Vorrang eingeräumt.

ZF 5 **Die Bevölkerung soll vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden.**

VS1. Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmende zu gewährleisten. Dabei genießen die schwachen Verkehrsteilnehmenden einen besonderen Schutz.

VS2. Im Zweifelsfall ist der Verkehrssicherheit der Vorrang vor dem Komfort einzuräumen.

VS3. Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.

(Bei diesem Teilziel wird der Vorrang des Radverkehrs auf innerörtlichen Kreisstraßen teilweise kontrovers gesehen.)

VS4. Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.

(Dieser Ansatz wird teilweise kontrovers gesehen.)

VS5. Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.

Entwurf

Um Maßnahmen und Handlungsleitsätze des Masterplans langfristig evaluieren zu können, sollten quantifizierbare Ziele definiert werden. Diesbezüglich wurden Prognose-Werte für den Modal Split im Jahr 2040 auf Basis der anvisierten Effekte aus den Maßnahmen des Masterplans definiert. Dafür wurden zwei Szenarien entwickelt. Grundlage der Prognose sind die Prognosen und die räumliche Einteilung des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt und Energie, die in hier bereits eine Orientierungsgrundlage mit der Veröffentlichung „Verkehrswende für Deutschland“ [32] gegeben haben. Hierin wurden auf Basis einer umfassenden wissenschaftlichen Untersuchung Werte des Modal Split für verschiedene Gebietskategorien definiert, die erreicht werden müssen, um die Zielvorgaben zum Klimaschutz des Bundes und der Länder zu erreichen.
Das Szenario eins betrachtet Coesfeld als Gebiet mit Verstädterungsansatz. Hier sind die Modal-Split-Prognose-Werte etwas zurückhaltender formuliert, da in diesen Bereichen von anderen Mobilitätsmustern der Bevölkerung ausgegangen wird als im urbanen Raum. Das Szenario Stadt definiert die Prognose demnach ambitionierter. Es werden für jede Verkehrsart, unterteilt nach Wegelängen die Analyse- und die Prognosewerte angegeben, siehe nachfolgende Tabellen.

Tabelle 9 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstädterungsansatz

Szenario Gebiet mit Verstädterungsansatz

	Fuß	Rad	MIV-Fahrer	MIV-Mit-Fahrer	ÖV	Kontrolle	
< 0,5 km	61	33	5	1	0		Bei Entfernungen unter 500 m sollte angestrebt werden, dass nur in absoluten Ausnahmefällen das Auto genutzt wird.
	62	35	2	1	0	100	
< 1,0 km	35	54	8	2	1		Auf Strecken <1,0 km sollte das Auto ebenfalls die Ausnahme bilden. Umverteilung auf den Fußverkehr- und ÖPNV-Anteil.
	37	54	5	2	2	100	
< 2,0 km	23	54	20	3	0		Fuß unverändert, MIV übernommen aus der Klasse < 1,0 km, Rest wird verteilt auf ÖPNV (On-Demand) und Rad.
	23	62	8	2	5	100	
< 5,0 km	7	50	35	7	1		Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% erhöht, da ländlicher Raum über On-Demand erschlossen wird, Rad als Rest
	7	63	20	4	6	100	
< 10,0 km	4	34	49	10	4		Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 10% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV unverändert, Rad um 10% erhöht (Pendlerstrecke Lette - Coesfeld) sowie langfristiger Ausbau der Velorouten
	4	44	40	8	4	100	
< 20,0 km	0	16	72	6	6		Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% angehoben (Pendlerbeziehungen Dülmen und billerbeck), MIV-Fahrer als Rest
	0	16	67	6	11	100	
< 50,0 km	0	8	76	9	8		Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% angehoben (Pendlerbeziehung Münster), MIV-Fahrer als Rest
	0	8	70	9	13	100	
≥ 50,0 km	0	0	69	22	9		unverändert
	0	0	69	22	9	100	
	12	38	40	7	3		Modal Split gesamt
	13	45	31	5	7		
Veränderung	1	7	9	2	4	23	
	19	51	25	5	1		Modal Split für Wege < 5,0 km
	19	60	13	3	5		

Entwurf

Tabelle 10 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Stadt

Szenario Stadt

	Fuß	Rad	MIV-Fahrer	MIV-Mit-Fahrer	ÖV	Kontrolle	
< 0,5 km	61	33	5	1	0		Bei Entfernungen unter 500 m sollte angestrebt werden, dass nur in absoluten Ausnahmefällen das Auto genutzt wird.
	62	35	2	1	0	100	
< 1,0 km	35	54	8	2	1		Auf Strecken <1,0 km sollte das Auto ebenfalls die Ausnahme bilden. Umverteilung auf den Fußverkehr- und ÖPNV-Anteil.
	38	56	3	1	2	100	
< 2,0 km	23	54	20	3	0		Fuß unverändert, MIV übernommen aus der Klasse < 1,0 km, Rest wird verteilt auf ÖPNV (On-Demand) und Rad.
	23	65	5	2	5	100	
< 5,0 km	7	50	35	7	1		Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV um 5% erhöht, da ländlicher Raum über On-Demand erschlossen wird, Rad als Rest
	7	82	8	2	1	100	
< 10,0 km	4	34	49	10	4		Fuß unverändert, MIV-Fahrer um 15% reduziert, Verhältnis MIV-Fahrer/Mitfahrer unverändert, ÖV unverändert, Rad um 10% erhöht (Pendlerstrecke Lette - Coesfeld) sowie langfristiger Ausbau der Velorouten
	4	45	34	8	9	100	
< 20,0 km	0	16	72	6	6		Fuß, Rad unverändert, Verhältnis von MIV-Mitfahrern erhöht (Aufbau PENDLA) , MIV-Fahrer um 10% gesenkt, dafür ÖV angehoben (Pendlerbeziehungen Dülmen und billerbeck) durch u.a. Stärkung der ÖV-Regional-Linien,
	0	16	62	6	16	100	
< 50,0 km	0	8	76	9	8		Fuß, Rad und MIV-Mitfahrer unverändert, ÖV angehoben (Pendlerbeziehung Münster) durch Stärkung Regionallinien sowie schlechteren Parkbedingungen an Zielen (wie bspw. Münster), MIV-Fahrer als Rest
	0	8	60	12	20	100	
≥ 50,0 km	0	0	69	22	9		unverändert
	0	0	69	22	9	100	
	12	38	40	7	3		Modal Split gesamt
	13	51	24	5	7		
Veränderung	1	13	16	2	4	18	
	19	51	25	5	1		Modal Split für Wege < 5,0 km
	19	70	6	2	3		

Analysewerte
Prognose/Zielwerte

Entwurf

8. Grundlegende Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung

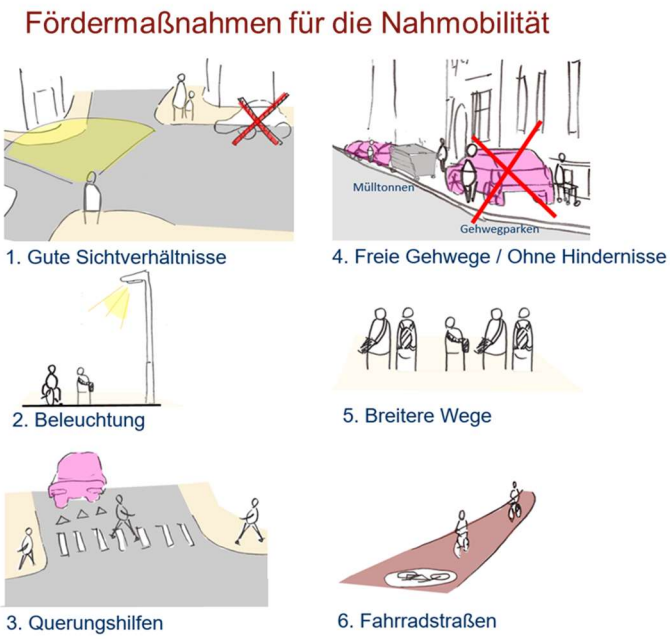
Auf Basis der entwickelten Ziele sowie übergeordneten, politischen Vorgaben werden im Folgenden Prämissen formuliert, die im Rahmen des verkehrspolitischen und –planerischen Handelns der Zukunft zu beachten sind.

Menschen legen heutzutage nicht mehr Wege zurück, als sie dies vor 10, 20 oder 30 Jahren getan haben. Jedoch sind die Strecken deutlich länger geworden [31]. Folgen dessen sind unter anderem der Zuwachs an motorisiertem Verkehr und mehr Emissionen. Die Verkehrsbelastungen nehmen zu, Reisezeiten werden länger, die Möglichkeit zur Freizeitnutzung reduziert sich. Schließlich werden Lebensqualitäten reduziert. Mit den passenden Angeboten ist es jedoch möglich, die nachhaltige Mobilität zu fördern, die zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung beiträgt. In Kombination mit der Verkehrsberuhigung wird so ein sicheres, qualitativ hochwertigeres und gesundheitsschonendes Leben der Coesfelder Bevölkerung gefördert.
Das Prinzip der **Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -beruhigung** ist ein elementarer Bestandteil jedes nachhaltigen Verkehrskonzepts. Eine zeitgemäße und zukunftsfähige Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung versucht daher grundsätzlich, ‚Verkehrsaufwand' einzusparen.
Der Masterplan Mobilität sieht den zwingenden Bedarf, dass das verkehrspolitische Handeln der Zukunft die dringend erforderlichen Veränderungsprozesse fördert, welche aufgrund der aktuellen globalen und gesellschaftlichen Entwicklungen durch Wissenschaft und Praxis als unumgänglich gesehen werden. Das betrifft konkret den demographischen Wandel und den Klimawandel. Infolge einer immer älter werdenden Bevölkerung und zunehmenden Extremwetter- und Hitzeereignissen verändert sich das Gefüge aus Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Verkehrsinfrastruktur. Gerade in der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung müssen daher neue Wege gegangen werden. Hierzu bedarf es Überzeugung, Mut und Durchhaltevermögen bei den verantwortlichen Agierenden.

Mit Blick auf die Notwendigkeit von zu ergreifenden Maßnahmen in Folge des Klimawandels bedarf es künftig der verstärkten **Integration von Grünelementen** in öffentliche Straßenräume. Um Hitzeinseln vorzubeugen und Kühlungseffekte zu aktivieren, sollen mehr Retentionsflächen und schattenspendende Bäume Eingang in die Straßenraumgestaltung finden. Besonderer Handlungsbedarf besteht in den verdichteten Bereichen, in denen die Anzahl an Bäumen auch auf privaten Flächen vergleichsweise eher niedrig und das Risiko der Aufheizung in den Sommermonaten ausgesprochen groß ist. Um wirkungsmächtige Effekte zu erzielen, muss dabei sowohl die quantitative Anzahl an Bäumen erhöht, als auch über die Art und Gattung der Bäume nachgedacht werden. Der klassische Stadtbaum bedarf in der Regel zunächst viele Jahre des Wachstums und der Pflege, bevor er einen nennenswerten Schattenwurf entwickelt. Hinzu kommt, dass je größer der Baum und die Baumkrone ist, desto höher ist sein Potenzial, CO_2 abzubauen.

Entwurf

Eine veränderte Grüngestaltung erhöht gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Neben den ökologischen Funktionen sollen auch **die soziokulturellen Zwecke von Straßenräumen** wieder vermehrt in den Vordergrund gestellt werden. Nicht zuletzt durch die Begleiterscheinungen der Corona-Pandemie hat sich die Betrachtung des öffentlichen Raums ein Stück weit gewandelt. Straßen und Plätze werden wieder vermehrt als Orte der Begegnung und der sozialen Interaktion gesehen. Eine entsprechende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, visuell ästhetischem Stadtmobiliar, Spiel- und Betätigungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche, Urban Gardening, gastronomischen Aufstellflächen und Ähnliches führen zu höherer Aufenthaltsqualität und Verweildauer, zu einer höheren Frequentierung und so auch zu ökonomischen Potenzialen für Handeltreibende. Begünstigend auf die Aufenthaltsqualität wirkt sich zu dem eine Verkehrsberuhigung innerhalb von Quartieren und besiedelten Bereichen aus.



Die Verkehrswende gelingt nur, wenn sich das individuelle Mobilitätsverhalten weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu einer verstärkten Nutzung des Umweltverbundes ändert. Darin sind sich Wissenschaft, Praxis und auch weite Teile der Bevölkerung einig. Für kürzere und mittlere Wege sind hier die Verkehrsmittel der Nahmobilität von Bedeutung. Da viele Jahre lang Verkehr immer unter der Prämisse der Flüssigkeit und Effizienz des motorisierten Individualverkehrs geplant wurde, finden der Fuß- und der Radverkehr jedoch vielerorts nicht hinreichende Bedingungen vor. Dies verdeutlichen auch die durchschnittlichen Aufteilungen von historisch gewachsenen Straßenräumen (siehe u.a. Kapitel 6.3). Daher bedarf es heute auch in Coesfeld planerischer und politischer Antworten, die eine Gegenentwicklung hierzu in die Wege leiten. Darauf fußt, dass die Verkehrsplanung der Zukunft die **Nahmobilität ins Zentrum der Überlegungen** stellt. Die bereits guten Ansätze der letzten Jahre in Coesfeld, die sich unter anderem auch in den steigenden Modal-Split-Anteilen des Fuß- und des Radverkehrs widerspiegeln (siehe Kapitel 6.2), sind dies betreffend zu verstetigen. Anhaltspunkte für Fördermaßnahmen der Nahmobilität werden in einer Vielzahl von Handlungsleitfäden, Best-Practice-Beispielen und anderen Dokumenten der von anerkannten Institutionen oder Organisationen vorgegeben.

Bei solchen und anderen Planungen sollte zudem sichergestellt werden, dass Verkehrsinfrastrukturen für alle sicher und komfortabel nutzbar (gemacht) werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet ist eine anspruchsvolle und gleichermaßen unverzichtbare Daueraufgabe der Planung. Dabei kann die Befolgung von grundlegenden Prinzipien die gleichberechtigte Teilhabe an der Mobilität sicherstellen.

Entwurf

Das **Zwei-Sinne-Prinzip** sollte künftig auf allen wichtigen Routen des Fußverkehrs, an fußverkehrsintensiven Einrichtungen, Querungsstellen und sonstigen Punkten mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen verfolgt werden. Durch die Anbringung verschiedener taktiler Elemente auf dem Boden, die die Sehgeschädigten mittels eines Gehstocks ertasten, werden sie so auf Hindernisse hingewiesen. So können Sicherheitsrisiken minimiert werden.
Die Verwendung **visueller, akustischer und taktiler Kontraste** führt den Gedanken des Zwei-Sinne-Prinzips fort. Demnach müssen alle Informationen im Straßenraum nicht nur über zwei Sinne erfasst werden können, sondern auch visuell, akustisch oder taktil klar von der räumlichen Umgebung trennbar sein.
Das **Fuß- und Roll-Prinzip** bezieht sich darauf, Wegstrecken stufenlos zu gestalten, sodass sie sowohl klassisch zu Fuß, als auch beispielsweise mit Rollatoren oder Rollstühlen befahren werden können. Dieses Prinzip kommt dabei nicht nur dauerhaft gehbehinderten Personen zugute, sondern kann auch grundsätzlich gesunden Personen von Nutzen sein.
Zudem sollten Informationen innerhalb des Straßenraums durch eindeutig interpretierbare Symbole oder in **leicht verständlicher Sprache** formuliert sein. So wird auch Menschen mit kognitiven Behinderungen oder Lerneinschränkungen Rechnung getragen. Das gilt beispielsweise für Wegweisungen oder verkehrstechnische Symbolisierungen.

Die Gestaltung neu geplanter Straßen ist in Deutschland gemäß den gängigen Regelwerken vorzunehmen. In der RASt06 wird eine die Nahmobilität begünstigende Entwurfsmethodik empfohlen. Hier ist das Prinzip der **Planung ‚von außen nach innen'** angewandt, sodass zunächst die Bemessung der erforderlichen Randnutzungen und der Flächen für Fuß- und Radverkehr vorsieht. So ergibt sich die notwendige Seitenraumbreite, die die mögliche Fahrbahnbreite bestimmt. Wird diesem Paradigma gefolgt, werden umgestaltete und neu entworfene Straßenräume zukünftig immer die erforderlichen Mindestbreiten für Geh- und Radwege erfüllen. Zudem ist zu beachten, dass die RASt06 sich derzeit in der Überarbeitung befindet. Es ist davon auszugehen, dass sich hier die Querschnittsmaße auf Routen außerhalb des Kfz-Zielnetzes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verschieben werden. Dies zugrunde gelegt bedarf es künftig auch einer größeren Dimensionierung der Nebenanlagen (Geh- und Radwege) zur Förderung der Nahmobilität.

Im Bestand ist die Neuaufteilung entsprechend dieser Vorgaben in der Regel nicht zielführend umsetzbar oder nur mit großem Aufwand zu bewerkstelligen. Für die Schaffung von Grünflächen, das Aufstellen von Stadtmobiliar und die Umverteilung von Flächen zugunsten der Nahmobilität benötigt es jedoch Platz. Ansatzpunkt zur Schaffung neuer Flächenpotenziale in Bestandsstraßen in Coesfeld soll insbesondere der ruhende Verkehr sein. Hintergrund dessen ist, dass parkende Pkw im Vergleich zu anderen Elementen des öffentlichen Straßenraums ein besonders schlechtes Raum-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das belegen verschiedene Studien. Demnach werden Pkw in Deutschland im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag genutzt [30]. Zudem werden gut 40 % der Pkw an einem durchschnittlichen Tag gar nicht genutzt [10]. Gerade in Städten und dicht bebauten Bereichen werden so wertvolle Flächen dauerhaft blockiert. Diese sollen zukünftig im Bedarfsfall durch die **Umgestaltung und Umverteilung** wieder mehr anderen Zwecken zur Verfügung gestellt werden.
Ferner sollte der Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs im Neubau auf ein Minimum reduziert werden. Das heißt, dass künftig die Anzahl an Stellplätzen innerhalb des Straßenraums so gering wie möglich gehalten werden sollte. Dabei können Planungen helfen, die den notwendigen ruhenden Verkehr eines Quartiers dezentral auf dafür vorgesehenen Flächen bündeln oder unterirdisch Stellplätze vorsehen. Diesbezüglich sollten **verbindliche Vorgaben** im Rahmen der Stellplatzsatzung gemacht werden (siehe Maßnahme A1).

Entwurf

EXKURS

E-Klima 2022
Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen [33]

Für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums wird sich regelmäßig an den Entwurfsregelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bedient. Diese stellen für die Planung den Stand der Technik dar und sind verbindlich anzuwenden. Viele dieser Regelwerke wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts oder in den sogenannten Nuller-Jahren veröffentlicht. Aufgrund des rasanten Wandels, in dem sich die Themenfelder Verkehr und Mobilität derzeit befinden, wird die Aktualität der Regelwerke in Fachkreisen kontrovers diskutiert. Damit einher geht eine Debatte um das rechtliche Instrumentarium zur Verkehrsplanung (StVO), das sehr stark auf die vorhandene verkehrliche Nachfrage ausgelegt ist. Der Trend der letzten Jahre geht jedoch mehr in Richtung planerischer Vorstellungen, die über das Angebot von verkehrlicher Infrastruktur Mobilitätsmuster und Verkehrsnachfragen beeinflussen. Damit sollen übergeordnete Zielsetzungen schneller erreicht werden können. Hierfür fehlen jedoch oft noch die rechtlichen Spielräume.

Durch eine verändere Verkehrsstruktur im Allgemeinen, aber auch um den Belangen des Klimaschutzes gerecht zu werden, überarbeitet die FGSV zurzeit die wesentlichen Grundregelwerke wie die RASt, die EAR, die ERA und die EFA. So sollen künftig die Belange der Verkehrsträger des Umweltverbunds im Fokus stehen. Dazu gehört die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Auch der Öffentliche Verkehr soll stärker bevorzugt werden.
Um einen ersten Aufschlag in Richtung Klimaschutz zu machen, veröffentlicht die FGSV im Oktober 2022 die E-Klima (die Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen). Diese Publikation dient zunächst dazu, Handlungsfelder aufzuzeigen, die in den verschiedenen Regelwerken überarbeitet werden müssen. Die im Rahmen dessen veröffentlichten Steckbriefe sind als Ergänzung zu den Regelwerken gedacht und sollen dazu dienen, erste Ansätze zu zeigen, die schon heute Anwendung finden können, noch bevor die Regelwerke vollständig überarbeitet sind. Im Folgenden werden zur Verdeutlichung einige Inhalte wiedergegeben.

Im Radverkehr müssen bspw. Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nun deutlich breiter angelegt werden. Das in der ERA vorgegebene Regelmaß wird nun zum Mindestmaß für Radverkehrsanlagen. Bei Stellplätzen des ruhenden Verkehrs müssen zukünftig 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu allen Führungsformen des Radverkehrs angelegt werden. Dies gilt auch für Schutzstreifen im Mischverkehr.

Auch die EAR sieht neue Empfehlungen für Stellplätze an Straßen vor. Hier gilt der Grundsatz so wenig Flächen wie möglich für Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum einzunehmen. Die so eröffneten Potenziale sollen zu Gunsten von Flächen für Retention und dezentraler Entwässerung genutzt werden. Darüber hinaus soll der Verkehrsraum vermehrt auch für den Aufenthalt oder die Bereitstellung von umweltfreundlichen Modi dienen. Eine Verringerung des Aufheizens von Straßenräumen und damit auch von Städten soll hier einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Entwurf

Auch für die RASt werden im entsprechenden Steckbrief erste Parameter angepasst, die noch vor Veröffentlichung der überarbeiteten Version umzusetzen sind. So sind generell die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs zu priorisieren. Weitere Themen sind die Umsetzung von Verkehrsberuhigung, der Entwicklung autofreier/ autoarmer Stadtquartiere sowie der Förderung von umweltfreundlichen Modi. Auch neue Werkzeug der StVO sollen beim Entwurfsvorgang zu berücksichtigen sein. Hierzu gehören beispielsweise die Bevorrechtigung Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, Fahrradzonen oder neue Einsatzkriterien für Fahrradstraßen.

Die Veröffentlichung der E-Klima zeigt, dass sich die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren stark verändern werden. Als Reaktion auf eine jahrzehntelang erfolgte autogerechte Planung ist der Handlungsbedarf hinsichtlich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung groß. Dies muss im privaten Raum gleichermaßen wie im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Wesentlicher Punkt der E-Klima ist die Förderung des Umweltverbunds. So soll in den technischen Regelwerken die Grundlage zur Verkehrs- und Energiewende gemacht werden, die es dann durch die Praxis umzusetzen gilt.

Entwurf

9. Netzhierarchien

Die Entwicklung von hierarchischen Verkehrsnetzen ist eine konstitutive Komponente der Verkehrsplanung. Durch Verkehrsnetze werden die Grundsätze der Raumordnung entsprechend dem Raumordnungsgesetz (ROG) sichergestellt. Diese leiten sich aus gesellschaftspolitischen Wertvorstellungen ab. Dabei geht es um gleichwertige sozialräumliche und infrastrukturelle Verhältnisse, die Sicherung der Daseinsvorsorge und Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen sowie der Gewährleistung einer flächendeckenden Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten. Verkehrsnetze sind demzufolge auch ein essenzieller Wohn- und Wirtschaftsfaktor. Durch Erreichbarkeiten werden die Lagegunst von Räumen, die strukturellen Entwicklungschancen, Standortqualitäten und wechselseitige Interdependenzen definiert. Das gilt ausdrücklich auch für dünner besiedelte Regionen.

Die Netzgestaltung erfolgt monomodal, das heißt für jede Verkehrsart individuell. Gemeinsam ergeben die Netze des Kfz-Verkehrs, des ÖV, des Rad- wie des Fußverkehrs ein integriertes Verkehrssystem. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung [33] werden innerhalb eines monomodalen Verkehrsnetzes jedem Netzelement eines Verkehrsweges eine Kategorie zugewiesen. Maßgebliche Kriterien hierfür sind seine funktionelle Bedeutung im Netz und die Höhe der Ansprüche aus dem verkehrswegeseitigen Umfeld. Die Kategorien bilden ein hierarchisches System. So wird die Grundlage für planerische Maßnahmen im Bereich der jeweiligen Verkehrsarten gelegt. Das Netz stellt eine Orientierungshilfe bei Abwägungen und Entscheidungsfindungen dar. Es wird ermöglicht, Prioritäten zu setzen und Handlungsbedarfe abzuleiten. Ob bspw. ein Kapazitätsausbau auf bestimmten Verkehrswegen empfehlenswert ist, steht in Abhängigkeit zur Netzfunktion und zur verkehrswegeseitigen Umgebung des jeweiligen Verkehrsweges.

Die Netze innerhalb von Städten und Gemeinden zu definieren, fällt in den Bereich der kommunalen Planungshoheit. Die Netzbetrachtung ist somit ein wichtiger Baustein des Masterplan Mobilität. Dabei ist der integrative Charakter zu wahren, der vorgibt, die Netzgestaltung mit Planungen der Nachbarräume abzustimmen, verschiedene Belange von Raumordnung, Städtebau, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung und Wirtschaftsförderung zusammenzuführen sowie Vorgaben übergeordneter Planungsebenen zu berücksichtigen. Die maßgebenden Richtlinien geben zudem ausdrücklich vor, dass die Netzgestaltung zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen soll [ebd.]. Vor dem Hintergrund global anerkannter, gesellschafts- und umweltpolitischer Zielstellungen besitzt der Masterplan auch in der Netzgestaltung die Aufgabe, einen Grundstein für das Gelingen der Verkehrswende in Coesfeld zu legen.

9.1. Kfz-Angebotsstruktur

Verkehrswege für den motorisierten Verkehr werden grundsätzlich in Haupt- und Nebenstraßen gegliedert. Im Rahmen des Masterplans wird in Bezug auf die Hauptstraßen vom Vorbehaltsnetz gesprochen. Dieses dient der Abwicklung aller Kfz-Verkehre.

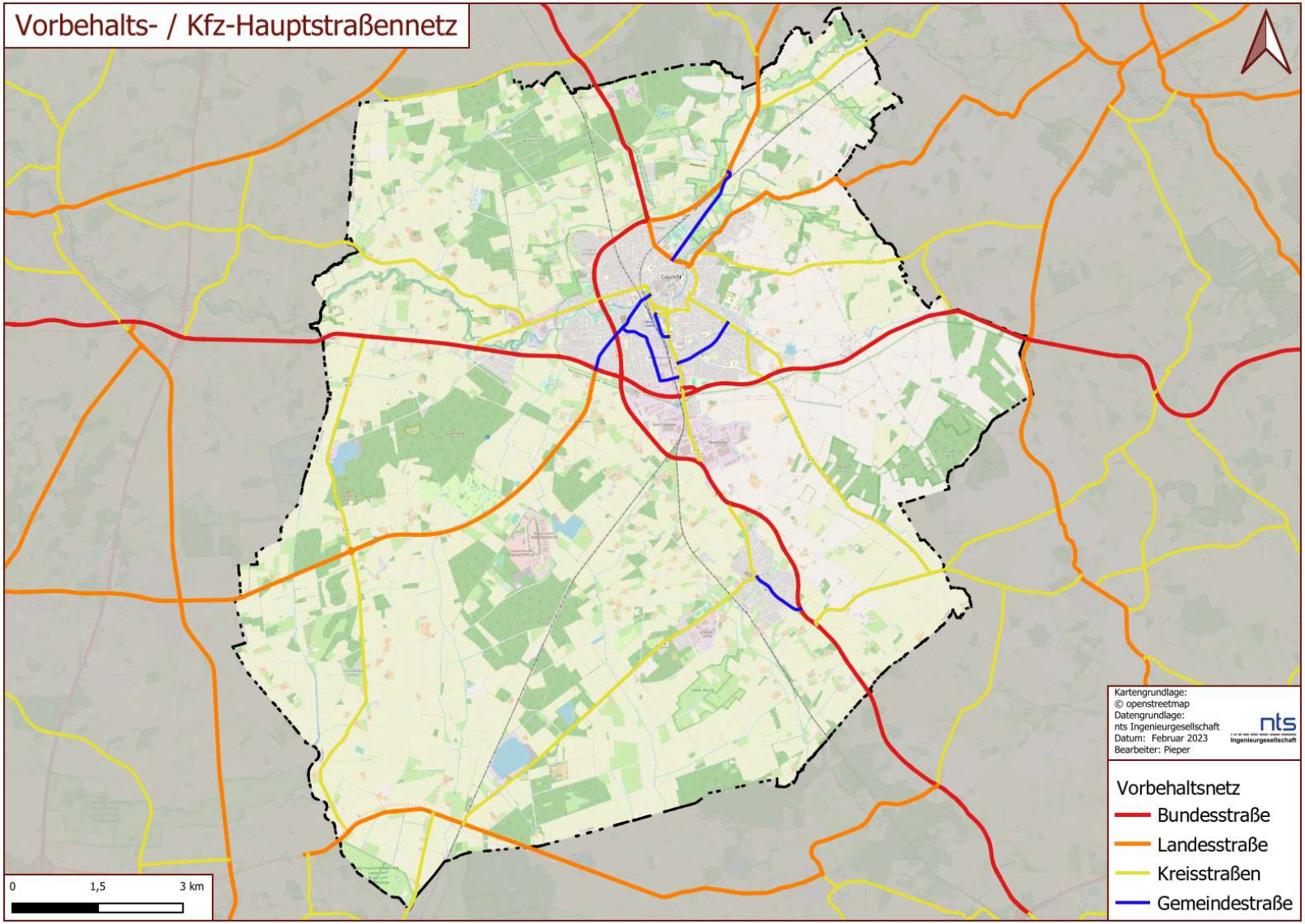


Abbildung 106 - Vorbehaltsnetz Planung

Vorabzug

Vorbehaltsnetz

Auf den Hauptstraßen werden sowohl die Quell- und Zielverkehre als auch die überörtlichen Durchgangsverkehre geführt. Das gilt grundsätzlich für alle Kfz-Verkehre und im Besonderen für den Schwerlastverkehr. Straßen des Vorbehaltsnetzes dürfen innerorts in der Regel mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden, in anbaufreien Abschnitten ggf. auch mehr. Verkehrsberuhigende Maßnahmen können in sensiblen Bereichen zugelassen werden, wenn Gründe der besonderen Verkehrssicherheit, Lärmschutzgründe oder der Schutz von fußverkehrsintensiven Nutzungen und bestimmten Bevölkerungsgruppen dies erforderlich machen. Die Straßen des Vorbehaltsnetzes werden zudem als Vorfahrtsstraßen geführt. Sie dienen weiterhin dem guten Verkehrsablauf des öffentlichen Verkehrs, für den kein eigenes städtisches Netz entwickelt wird. Maßgebend für Änderungen des Vorbehaltsnetzes sind § 45 StVO und § 45 Rn. 37 VwV-StVO.

Das Vorbehaltsnetz in Coesfeld wird im Wesentlichen durch die radialen Hauptstraßen und den zu drei Viertel geschlossenen Ring gebildet (siehe Kapitel 6.6), siehe Abbildung 106. Es wird aus Landes-, Kreis- und wenigen Gemeindestraßen gebildet. Hinzu kommen die zwei wichtigen Tangentialen in Form der Bundesstraßen. Über die B 474 wird die Kernstadt mit dem Ortsteil Lette verbunden. Die B 525 dient als Ost-West-Achse durch das Stadtgebiet. Diese Struktur soll in Zukunft im Wesentlichen beibehalten werden. Die folgenden Straßen sind Teil des Vorbehaltsnetzes:

Bundesstraßen:

- B 474 Konrad-Adenauer Ring / Coesfelder Straße
- B 525

Landesstraßen:

- L 555 Konrad-Adenauer Ring / Osterwicker Straße
- L 581 Holtwicker Straße / Billerbecker Straße / Rekener Straße
- L 600

Kreisstraßen:

- K 12 Isfelder Weg / Höltene Klinke
- K42 Richtung Lutum
- K 46 Daruper Straße / Alte Münsterstraße / Bahnhofstraße / Wiesenstraße / Borkener Straße
- K 48 Bruchstraße / Coesfelder Straße / Rorup
- K 52 Friedrich-Ebert-Straße
- K 54
- K 58 Dülmener Straße

Gemeindestraßen:

- Rekener Straße / Friedhofsallee
- Hansestraße
- Druffelsweg
- Osterwicker Straße
- Coesfelder Straße

Entwurf

Im Vergleich zum Vorbehaltsnetz aus dem Bestand (Grundlage VEP 2005) bedeutet die vorangegangene Aufzählung die Reduzierung des Hauptstraßennetzes um einige wenige Straßenzüge. Auf diese wird im Folgenden individuell eingegangen. Siehe hierzu auch Maßnahme F1.

Münsterstraße / Kleine und Große Viehstraße

Die betreffende Verbindung erschließt die historisch gewachsene Innenstadt für den Kfz-Verkehr. Aufgrund ihrer Führung quer durch das Zentrum kann und wird sie jedoch auch als Abkürzung anstelle der Ringeroute um die Innenstadt herum genutzt. Da der Masterplan künftig die Priorisierung des Fuß- und mit Abstrichen des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt vorsieht und langfristig die Innenstadtstraßen nahmobilitätsfreundlich baulich umgestaltet werden sollen (siehe Maßnahme D1), stellt die Ausweisung der Münsterstraße sowie der Kleine / Große Viehstraße als Teil des Vorbehaltsnetzes einen Widerspruch zur Zielsetzung für diesen Bereich dar. Nur durch die Funktionsänderung können Aufenthaltsqualität und eine Attraktivierung des öffentlichen Raums erreicht werden.
Dieses Vorgehen ist somit von richtungsweisender Bedeutung für das Erreichen der Zielsetzungen und die Durchführung verschiedenster Maßnahmen. Es sollten zusätzlich bauliche Eingriffe vorgenommen werden, um die Unterbindung des Durchgangsverkehrs sicherzustellen (siehe Maßnahme E2). Die Ziele innerhalb der Innenstadt bleiben für den Ziel- und Quellverkehr selbstverständlich auch dann erreichbar.

Kalksbecker Weg

Der Kalksbecker Weg stellt eine frühere Kreisstraße dar und mündet auf den Druffelsweg (ebenfalls ehemalige Kreisstraße). Der Straßenzug verläuft quer durch das Viertel Maria Frieden in Verlängerung der Kreisstraße Isfelder Weg. Verkehre aus dem Süd-Osten nutzen ihn, um die Innenstadt auf direktem Weg zu erreichen. Durch die Möglichkeit der Umfahrung der Innenstadt in West-Ost-Richtung spielt er eine weitere Rolle für quartiersfremde Verkehre. Er ist somit von wesentlichem Durchgangsverkehr belastet, über den die Anwohnenden regelmäßig klagen.
Im Zuge der Abstufung zur Gemeindestraße wurde die Höltene Klinke als Anbindung des Isfelder Weg an die Daruper Straße zu einer Kreisstraße hochgestuft. Grundsätzlich können die Verkehre des Kalksbecker Wegs in Richtung Innenstadt über diese Route umgelenkt werden. Die Verkehrsbelastungen haben sich jedoch im Nachhinein nur in Teilen reduziert. Dafür wird auch der schmale Ausbauquerschnitt der Straße Höltene Klinke und die unattraktive Wegeverbindung angeführt. Nach seiner bereits erfolgten Umwidmung zu einer Gemeindestraße stellt die Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz den nächsten Schritt hin zu einer angemessenen Verkehrsbelastung und einhergehenden Auswirkungen auf die umliegenden Wohnquartiere dar. Für diese Vorgehensweise sind bestehende Planungen des Kreises ausschlaggebend. Ziel ist es, die aus Süden kommenden Verkehre des Isfelder Weg über eine neue Anbindung an den Knoten Daruper Straße / B 525 umzulenken (siehe Maßnahme F1). Weitere Planungen bezüglich des Kalksbecker Wegs zielen auf eine Fahrradstraße ab (siehe Maßnahme B4 und Kapitel 9.2).

Loburger Straße

Die Loburger Straße verläuft vom Zentrum aus in nordwestlicher Richtung durch das Loburger Viertel zwischen Borkener Straße und der B 474. Jenseits des Siedlungsbereichs verläuft sich die Straße in den Bauernschaften. Westlich der B 474 dient sie vor allem der Erschließung des Wohngebietes Nord-West. Hier war sie bisher dem Vorbehaltsnetz zugeordnet. Mit Blick auf die verkehrswegeseitige Umgebung wird hier die Verbindungsfunktion dieser Straße als nicht gegeben angesehen, woraus sich die Empfehlung zur Funktionsänderung ableitet.

Entwurf

Bahnhofstraße
Die Bahnhofstraße ist über Teilabschnitte ihres Verlaufs eine Komponente der Ringerschließung um die Innenstadt herum. Zwischen Laurentius- und Hansestraße ist ihre Verbindungsfunktion und somit ihre Zugehörigkeit zum Vorbehaltsnetz unstrittig. Verkehre in West-Ost-Richtung nutzen sie, um die Daruper Straße direkt über die Bahnhofstraße zu erreichen. Für die Herausnahme der Bahnhofstraße aus dem Vorbehaltsnetz sprechen jedoch verschiedene Gründe. Zunächst stellt sie östlich der Laurentiusstraße eine Parallele zur Daruper Straße dar. Über die Alte Münsterstraße als Teil des äußeren Rings können die Verkehre ohne große Umwege umgelenkt werden. Zudem wird die verkehrswegeseitige Umgebung ab dem Knoten Bahnhofstraße / Laurentiusstraße nahezu ausschließlich durch Wohnbebauung bestimmt. Ausnahmen sind einige wenige wohnverträgliche Dienstleistungsnutzungen und der Kreisverband Deutsches Rotes Kreuz, welche auch bei einer Funktionsänderung erreichbar bleiben. Durch die Verkehrsberuhigung, die mit der Herausnahme aus dem Netz einhergeht, könnten die Verkehre auf ein wohnverträgliches Maß für die Anwohnende reduziert werden. Unter Umständen werden jedoch begleitende Maßnahmen erforderlich, um den Durchgangsverkehr merklich zu reduzieren.

Abseits der Hauptstraßen überwiegt die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verbindungsfunktion. Für alle weiteren Straßen in Coesfeld soll daher künftig die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion als maßgebende Prämisse für verkehrliche Maßnahmen gelten. Das heißt unter anderem, dass weiterhin maximal Tempo-30-Zone anzuordnen ist und die Belange der Nahmobilität über die des motorisierten Verkehrs zu stellen sind. Mit dieser Anordnung gehen unter anderem einher, dass die Vorfahrt im Regelfall über Rechts-vor-Links geregelt wird und keinesfalls über Lichtsignalanlagen geregelt werden darf, der Fußverkehr im gesamten Verlauf queren können soll (keine Fußverkehrsüberwege) und es keine benutzungspflichtigen Radwege geben soll. Für die Straßen, die fortwährend unverträgliche verkehrliche Belastungen aufweisen, müssen unter Umständen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden. Hierzu werden konzeptionelle Ansätze im Rahmen der Maßnahmenentwicklung gebildet (siehe u.a. Maßnahme F1).

9.2. Radverkehrsnetz

Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit gut sichtbaren Verbindungen stellt die Basis für die zukünftige Radverkehrsplanung dar. Die Radverkehrsverbindungen müssen sicher und komfortabel ausgebaut sein. Nur so kann gewährleistet werden, dass die bereits beträchtliche Bedeutung des Radverkehrs in Coesfeld weiter gestärkt werden kann. Das bestehende Radverkehrsnetz in Coesfeld setzt auf den Planungen des Kreis Coesfeld auf. Die Stadt Coesfeld hat die Planung der Radhaupt- und Velorouten aufgenommen und weitergeführt (siehe Kapitel 6.4). Auf Basis dessen wurde ein hierarchisches Zielnetz im Rahmen des Masterplans entwickelt.

Velorouten

Maßgeblich für die Netzgestaltung ist in einem ersten Schritt die Routenfindung der Velorouten. Velorouten sind komfortable Radwege mit überörtlicher Bedeutung. Sie sind insbesondere für Strecken mittlerer Wegelängen relevant. Insgesamt sieht das Radverkehrsnetz sechs Velorouten vor. Diese sind von Süden aus entgegen dem Lauf der Sonne von eins bis sechs durchnummeriert (siehe Abbildung 109).

Entwurf

Endscheidender Faktor ist die Lage der Veloroute. Wie in der Bestandsanalyse bereits erwähnt (siehe Abbildung 6.4), verlaufen die Velorouten nach Stand der Planung des Kreises entlang der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen. Die Führung entlang der Straßen des Vorbehaltsnetzes widerspricht grundsätzlich dem Anspruch des komfortablen und sicheren Radfahrens. Der Großteil der Radfahrenden fühlt sich an Achsen mit einer hohen Belastung im motorisierten Verkehr wegen des Lärms, der Emissionen und der Konflikte zum ruhenden Verkehr nicht wohl. Eine alternative Routenführung, bspw. parallel durch Wohngebiete verlaufend, bietet sich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten lediglich für die Veloroute 1 in Richtung Lette parallel zur Dülmener Straße an. Für die Veloroute 3 in Richtung Billerbeck wäre eine alternative Führung parallel zur Billerbecker Straße über die Straßen Deipe Stegge, Osthellenweg, Abt-Molitor-Straße grundsätzlich möglich. Mit Blick auf die fehlende Gradlinigkeit, dem Ausbleiben einer Zeitersparnis und dem damit nur unwesentlich höheren Komfort dieser Route wurde diese Variante jedoch verworfen.

Zum Radfahren gehört auch der Aspekt der Kommunikation. Auf einer Veloroute sollen zwei Radfahrende nebeneinander fahren und im besten Fall noch von einer 3. Person überholt werden können. Dies ist beim Ausbau zu beachten. Zudem ist das subjektive Sicherheitsgefühl für Radfahrende sehr wichtig. Aus diesem Grund sollen die Velorouten beleuchtet werden. Im Verlauf der Velorouten sollten sich Servicestationen mit einfachen Reparaturmöglichkeiten befinden sowie eine Grundversorgung durch z.B. eine Bäckerei oder Ähnliches vorhanden sein. Neben einem Betriebs- und Winterdienst kann ebenfalls eine Dauerzählstelle für den Radverkehr etabliert werden.

Die Umsetzung der Velorouten sollte vom Grundsatz her zeitnah und prioritär behandelt werden. In Coesfeld wird mit Blick auf die Kostenintensität der notwendigen Maßnahmen, die bereits bestehende Fahrradaffinität insbesondere im Binnenverkehr und die Straßenbaulast der betroffenen Strecken jedoch ein anderes Vorgehen verfolgt. Der kurzfristige Fokus soll auf den Radhauptrouten liegen (siehe hierzu auch Maßnahme B4).

Hauptrouten

Abgehend von den Velorouten werden die Hauptrouten definiert. Entsprechend des Verlaufs der Velorouten wurden die jeweiligen abgehenden Hauptrouten an die Nummerierung derjenigen Veloroute, zu der ein räumlicher Bezug besteht, bspw. indem sie ineinander münden, mit einer alphabetischen Reihenfolge vom Innenstadtzentrum aus versehen. Zur Verdeutlichung der Reihenfolge dient die Veloroute 1 in Richtung Lette. Diese verläuft vom Innenstadtzentrum aus über die Cronestraße, Eschstraße, Am Roten Baum, Hüppelswicker Weg, Weßlingskamp, Erlenweg und am Teigelkamp abseits der klassifizierten Straßen. Die ersten abgehenden Hauptrouten (1A und 1B) treffen die Veloroute 1 im Bereich der Grimpingstraße und verlaufen unter anderem über den Kalksbecker Weg. Weiter südlich im Bereich des Gewerbegebiets Dreischkamp trifft die nächste Hauptroute die Veloroute 1. Diese verläuft über den Rottkamp und erhält die Nummerierung 1C. Im Bereich der Bahnschienen zwischen Lette und Coesfeld trennt sich erneut eine neue Hauptroute ab, die dann mit 1D betitelt wird. Dieses vom Innenstadtzentrum aus räumlich orientierte, nummerische aufsteigende Vorgehen wurde bei allen Hauptrouten angewandt.

Die Hauptrouten besitzen in Coesfeld aufgrund der oben genannten Problemlagen der Velorouten eine im Vergleich zu anderen Radverkehrsnetzen untypisch hohe Bedeutung. Sie sind in der Mehrzahl der Fälle Sammelstraßen innerhalb von Quartieren, auf denen neben dem Kfz-Verkehr insbesondere auch der Radverkehr gebündelt werden soll. Um dies sicherzustellen, sind angemessene Führungsformen erforderlich. Bei der Ertüchtigung der Radwegeinfrastruktur sind sie prioritär, auch gegenüber

Entwurf

der Veloroute zu behandeln. Das liegt vor allem in der leichteren, weil weniger aufwändigen und weniger kostenintensiven Umsetzung begründet. Damit wird ihnen mittelfristig faktisch eine größere Bedeutung zukommen als den Velorouten. Die Umsetzung des Radverkehrsnetzes und insbesondere der Radhauptrouten wird fortführend in der Maßnahme B4 beschrieben.

Nebenrouten

Die Nebenrouten stellen die untere Kategorie im Radverkehrsnetz dar. Sie sind vor allem dort vorgesehen, wo die Verbindung zwischen zwei übergeordneten Radwegekategorien erforderlich wird, diese jedoch nicht die Bedeutung einer Radhauptroute besitzt. Somit sollen sie lose Enden vermeiden, dienen der Vervollständigung des Netzes sowie der Feinerschließung auf Quartiersebene.

Für jede Netzkategorie sind in den nachfolgenden Tabellen Qualitätsstandards und empfehlenswerte Führungsformen festgehalten, die im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten angestrebt werden sollen. Die unterschiedlichen Qualitäten orientieren sich an der jeweiligen Hierarchiestufe der Routenkategorie und dem damit verbundenen Anspruch an den Komfort. Die Kategorien sollen sich zum Beispiel durch die Breite der Radverkehrsführung sowie die Qualitätsstufen an Knoten und die daraus einhergehenden Wartezeiten unterscheiden. Daraus folgt, dass Velorouten den besten Komfort und die höchsten Ansprüche haben. Weitere Hinweise können den Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten entnommen werden [34].

Wegetypen	Breite je Seite bei Einrichtungsführung und getrennter Radverkehrs-führung zzgl. Sicherheitstrennstreifen	QSV (Qualitäts-stufe) an Kreuzungen	Mögliche Reisege-schwindigkeit	Vzul Kfz innerorts	Oberflächen	Aufenthalts- und Ruhemöglich-keit bzw. Service mit Gastronomie
	[m]	[s]	[km/h]	[km/h]	[-]	[m]
Velorouten	2,5	B ≤ 40	20-25	30 (50)	Asphalt AC 5	2000
Hauptrouten	2,5	D ≤ 70	16	30	Pflaster oder Asphalt	x
Nebenrouten	2,0	D ≤ 70	16	50 / 30	Pflaster oder Asphalt	x

Abbildung 107 - Qualitätsstandards des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur

Entwurf

	1. Fahrradstraßen	2. Getrennte Geh- und Radwege	3. Geschützte Radfahrstreifen	4. Gemeinsame Geh- und Radwege (innerorts)	5. Gemeinsame Geh- und Radwege (außerorts)	6. Radfahrstreifen	7. Schutzstreifen	8. Mischverkehrsfläche
Velorouten	JA*	JA	JA	NEIN**	JA	JA**	JA**	NEIN
Hauptrouten	JA	JA	JA	NEIN**	JA	JA**	JA**	NEIN
Nebenrouten	NEIN***	JA	JA	JA	JA	JA	JA**	JA

*nicht auf Straßen des Vorbehaltsnetzes
**Prinzipiell vermeiden. Als Übergangslösung möglich. Langfristig zu Ausgestaltungsformen 1. – 3. ausbauen.
***Unter Beachtung der Netzhierarchie möglich.

Abbildung 108 - Führungsformen des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur

Mit Blick auf die Inhalte der Abbildung 107 und der Abbildung 108 wird deutlich, dass die vorgegebenen Qualitäten teilweise nur unter großem Kostenaufwand durch bauliche Maßnahmen erreicht werden können. Grundsätzlich ist daher darauf zu verweisen, dass die Qualitäten und Führungsformen als Anhaltspunkte für künftige Planungen und Maßnahmen dienen. Die Umsetzung ist eine langfristig gedachte Maßgabe, die aus wirtschaftlichen und aus praktischen Gründen nicht kurzfristig realisiert werden kann.

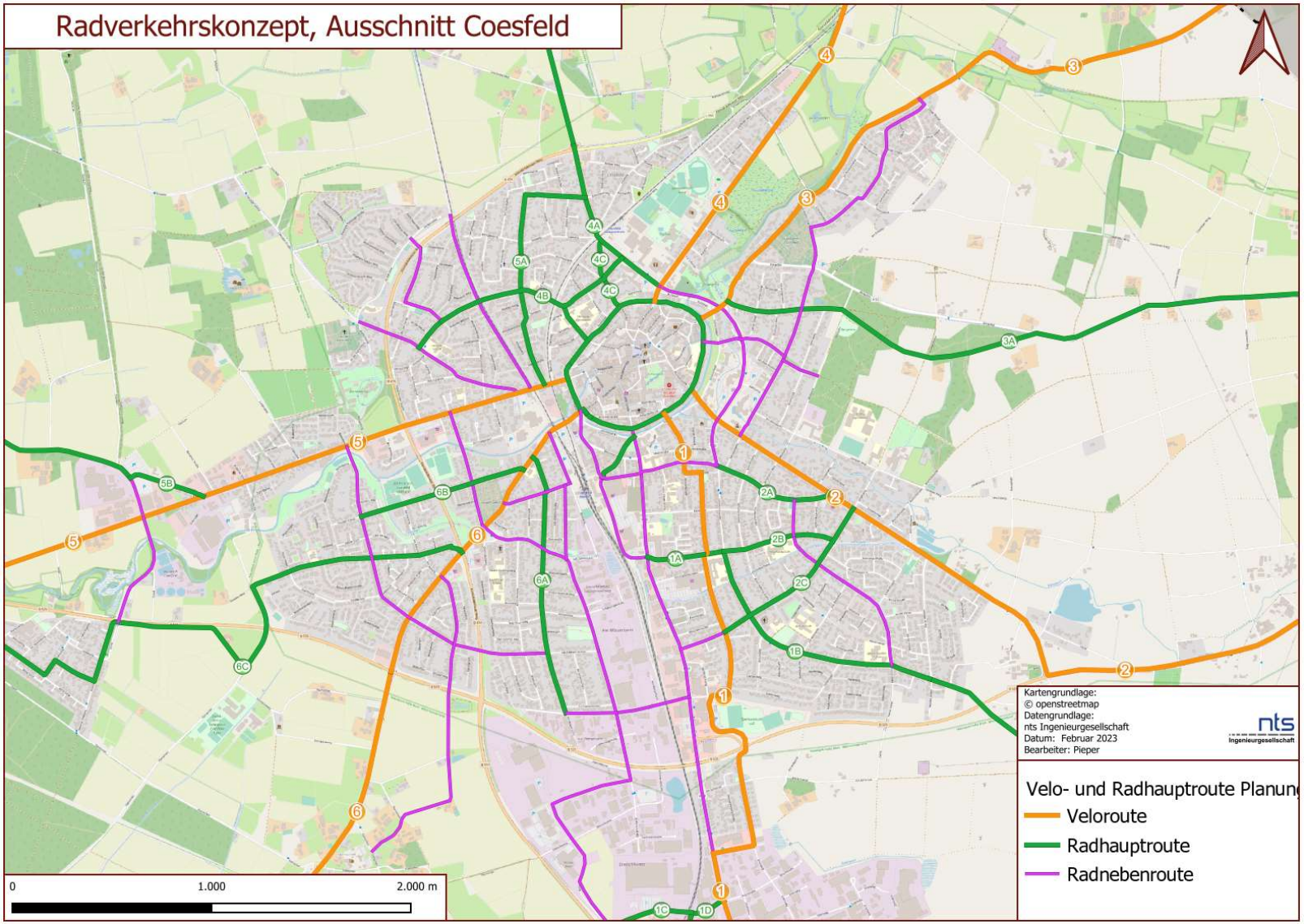


Abbildung 109 - Auszug Radverkehrsnetz Coesfeld

Entwurf

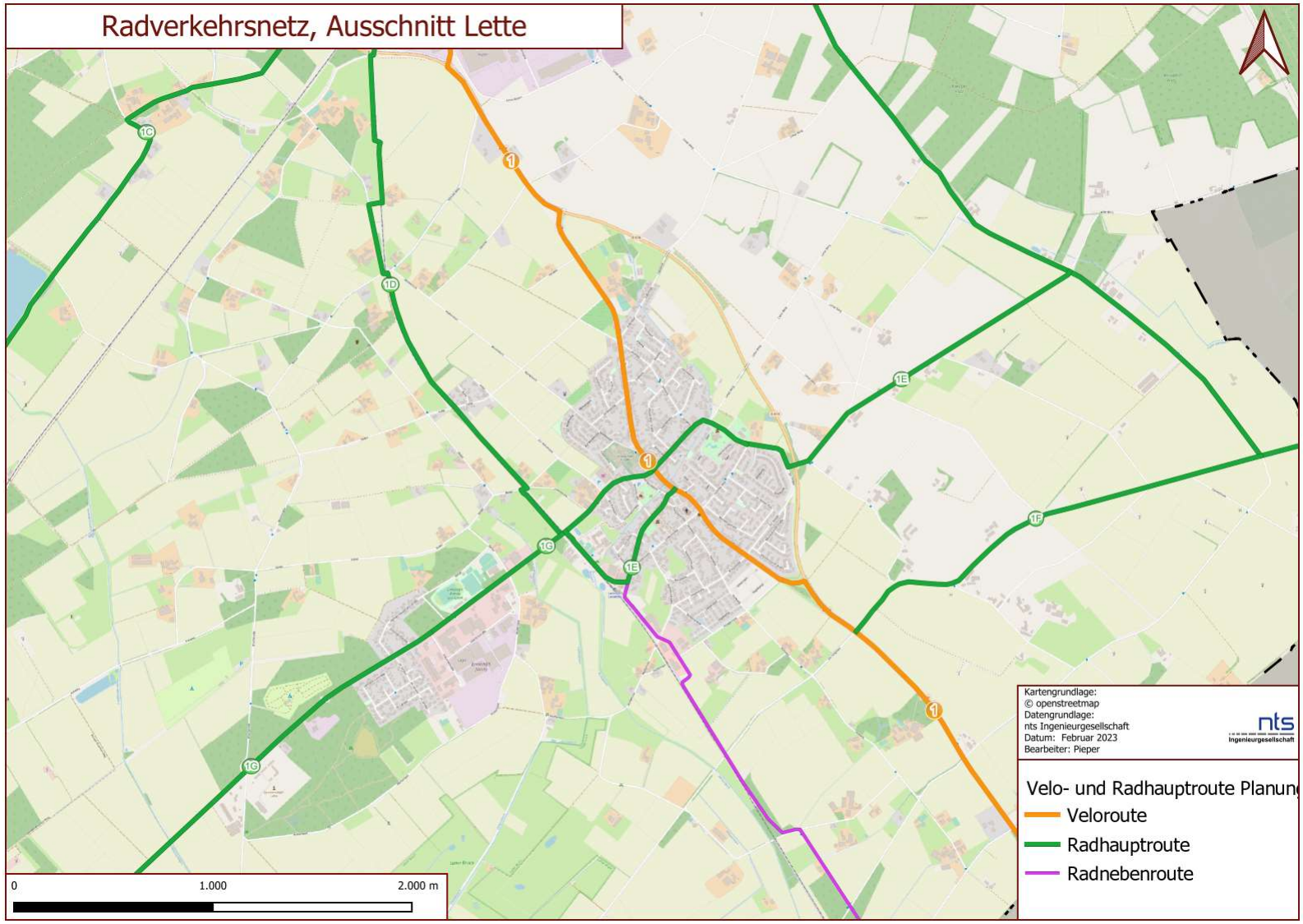


Abbildung 110 - Auszug Radverkehrsnetz Lette

Entwurf

9.3. Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt

Zufußgehende müssen in Zukunft aus Gründen des demographischen Wandels, einer verstärkten Priorisierung der Nahmobilität und der Bedeutung für die Nutzung anderer Verkehrsmittel stärker in den Vordergrund gerückt werden. Die Grundlage für eine angemessene Berücksichtigung der Belange Zufußgehender stellt die Netzgestaltung dar. Über diese wird die Zielsetzung verfolgt, ein angemessenes Angebot für den Fußverkehr zu bieten, den Komfort und die Verkehrssicherheit auf Fußwegerouten zu erhöhen und dem Fußverkehr insgesamt mehr Beachtung im Rahmen von Verkehrsplanungen sowie im Straßenraum zu geben.

Im Vergleich zu Kfz-Vorbehalts- und Radverkehrsnetzen wurden Fußverkehrsnetze bis heute wesentlich seltener aufgestellt. Damit setzt sich der Trend der Straßenraumgestaltung aus dem 20. Jahrhundert (siehe Kapitel 0), den Fußverkehr durch die Zuteilung der verbleibenden Restflächen ein Stück weit zu vernachlässigen, auch in diesem Bereich der Planung fort. Ein mutmaßlicher Grund dafür ist, dass Fußverkehrsnetze grundsätzlich keine gesamtstädtische Bedeutung besitzen. Das liegt vor allem in der mittleren Länge der Wege, die zu Fuß absolviert werden. In Coesfeld werden mehr als 60 % der Wege unter 500 m und rund ein Drittel der Wege zwischen 0,5 und 1 km zu Fuß zurückgelegt (siehe Kapitel 6.2). Hinzu kommt, dass in fahrradaffinen Regionen das Zufußgehen oft mit dem Fahrrad konkurriert.
Dies zugrunde gelegt fokussiert sich die Fußverkehrsnetzgestaltung in Coesfeld auf die Innenstadt und einige erweiterte Bereiche. Letztere stehen im Zusammenhang mit der langfristig anvisierten Verlagerung von Parkraum an den Innenstadtrand (siehe Maßnahme E1). Daher sind vor allem die Räume im Fußverkehrsnetz integriert, in denen größere Sammelparkanlagen oder Parkbauten bestehen oder möglicherweise geplant werden.
Das Netz gliedert sich in drei Kategoriestufen. Diese sind entsprechend dem Anspruch an die Qualität der Infrastruktur eingeteilt in

- Routen mit Premium Qualität,
- Routen mit sehr guter Qualität und
- Routen mit guter Qualität.

Bei der Zuordnung der Kategorien wurde sich an Quell- und Zielorten in der Innenstadt sowie den bestehenden Ausbauzuständen orientiert. Für jede Netzkategorie sind in Tabelle 11 Qualitätsstandards festgehalten, die im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten angestrebt werden sollen. Die unterschiedlichen Qualitäten orientieren sich an der jeweiligen Hierarchiestufe der Routenkategorie und dem damit verbundenen Anspruch an den Komfort.

Für die Umsetzung des Netzes sowie grundsätzlich im Rahmen von Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen, sind die Planungsprämissen zur Barrierefreiheit zu berücksichtigen (siehe Kapitels 0). Im Hinblick auf eine sozialgerechte Verkehrswegeinfrastruktur und im Anbetracht des demographischen Wandels sind die Berollbarkeit von Fußwegen und das Zwei-Sinne-Prinzip dauerhaft umzusetzen.

Die Umsetzung der Qualitätsmerkmale sollte sukzessive und synergetisch mit anderen Maßnahmen erfolgen. Für den Großteil der Innenstadtstraßen sind Maßnahmen geplant, die eine eigenständige Umsetzung des Fußwegenetzes, welche nur unter beträchtlichem Kostenaufwand erfolgen könnte, nicht erforderlich machen. Die Fußgängerzone erreicht bereits nahezu flächendeckend die gewünschte Premium Qualität. Optimierungsbedarfe gibt es noch im Hinblick auf die Barrierefreiheit des

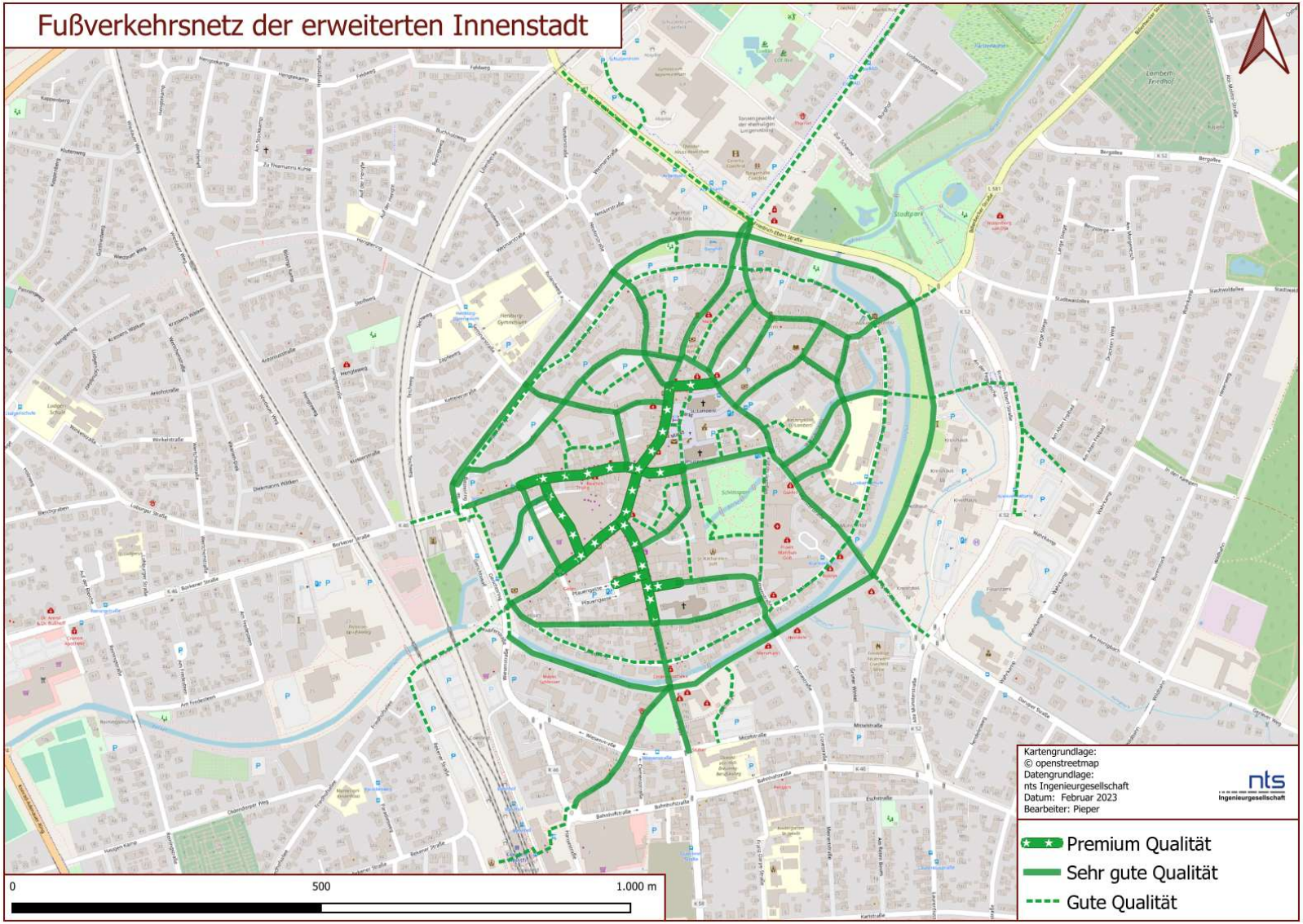


Abbildung 111 - Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt

Entwurf

Kopfsteinpflasters. Diese werden durch die Maßnahme D2 mitberührt. Anzupassen ist weiterhin noch die engmaschige Integration von Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten.
Große Teile der Routen mit sehr guter Qualität werden durch den Ausbau der Innenstadtstraßen zu Gemeinschaftsstraßen abgegolten (siehe hierzu Maßnahme D1). Dabei sind die Belange des Fußverkehrs in den individuellen Ausführungsplanungen zu berücksichtigen. Die Anwendung der Planungsprämisse, den Straßenraum von außen nach innen zu planen, wirkt sich hier begünstigend aus. So kann die Erfüllung der Qualitätsanforderungen in Kombination mit einer vollumfänglichen Optimierung der Verhältnisse erreicht werden und es entsteht kein immanenter Handlungsbedarf.
Weitere Synergien können durch die Umgestaltung des Fahrradrings und der damit verbundenen Ausweisung der Wallanlage als verkehrsberuhigter Bereichoder im Rahmen des Umsetzungsplans zum Innenstadtparken geknüpft werden.
Die Erreichung der Kategoriestufe „Gute Qualität“ ist vor allem in den Zuführungen von bereits bestehenden Sammelparkplätzen und / oder geplanten Parkbauten vorgesehen. Dabei soll der Effekt erreicht werden, dass eine gute Fußwegeinfrastruktur die Nutzung der Parkplätze am Innenstadtrand begünstigt. Hier gilt es einen Standard herzustellen, der gleichermaßen für Besuchende, Beschäftigte und Touristen angemessen ist. Somit werden neben Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten sowie Beleuchtung insbesondere auch eine ausreichende und intuitiv begreifbare Beschilderung erforderlich, um Ortsfremde in die Innenstadt und zu wichtigen Zielen zu lenken.

Tabelle 11 - Qualitätskriterien Wegetypen

Wegetypen		Gehweg breiten	Zuschläge	QSV an Kreuzungen bzw. max. Wartezeit	Geh-Geschwindigkeit	Max. Vzul Kfz	Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten	Oberflächen	LSA-Schaltung: Queren in einem Zug	Beleuchtung
		je Seite								
		[m]	[m]	[s]	[m/s]	[km/h]	[m]	[-]	[-]	[-]
Premium Qualität	Fußgängerzone	8,0		-	1,0	-	engmaschig	Pflaster	-	Engmaschig
Sehr gute Qualität	Promenade	3,0		C ≤ 55	1,0	7	engmaschig	Asphalt	Ja	Engmaschig
	Gemeinschafts-straßen	2,5	1,0*	C ≤ 55	1,0-2,0	20	200	vielfältig	Ja	Ja
Gute Qualität	Verbindungen zu Parkbauwerken / Hofwege	2,5	0,5	C ≤ 55	1,2	50	300	Pflaster	Ja	Ja
Mindest-standard	Sonstige, innerörtliche Verbindungen	2,5	-	D ≤ 70	1,0-2,0	50	500	vielfältig	Ja	Ja

**Ausnahmen möglich bei geringem Geschäftsbesatz, geringer Frequentierung oder zu engen Häuserfluchten*

9.4. Straßennetz in der Innenstadt

Werden alle entwickelten Maßnahmen, die die grundlegende Gestaltung der Innenstadtstraßen betreffen, zusammen betrachtet, entsteht für die Straßen der Innenstadt ein Zielnetz, das aus Fußverkehrszonen, Gemeinschaftsstraßen, dem Fahrradring und verkehrsberuhigten Bereichen besteht. Damit soll eine Vision der zukunftsfähigen Innenstadt skizziert werden, in der der motorisierte Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt und in der die Belange der Nahmobilität auf höchster Stufe gewichtet werden.

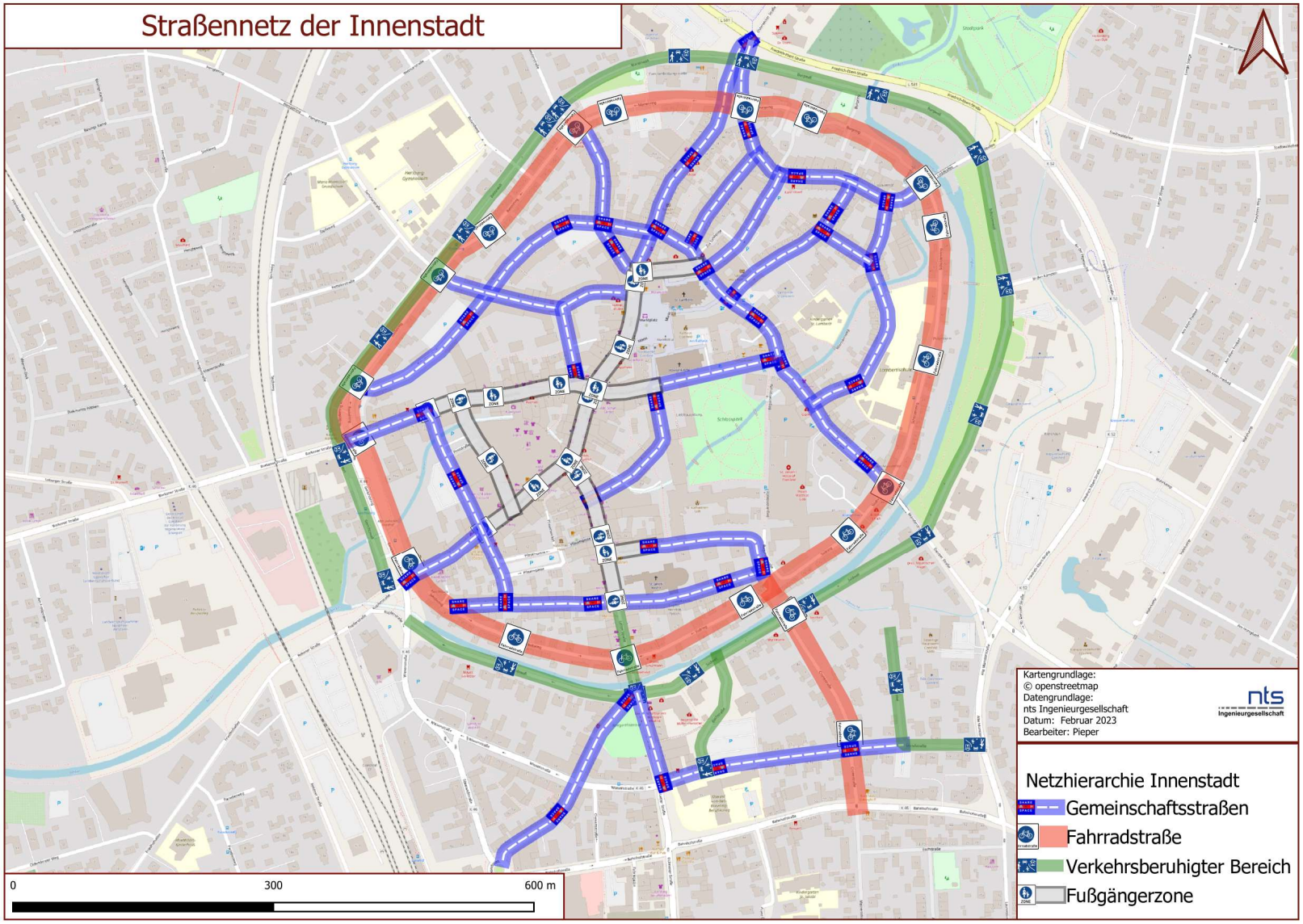


Abbildung 112 - Straßennetz der Innenstadt

Entwurf

10. Maßnahmen

Aus den übergeordneten Zielfeldern und den jeweiligen Unterzielen wurden Maßnahmen abgeleitet. Dabei wurden mit Blick auf die Vorgaben der Stadt Coesfeld keine umfangreichen dezidierten Maßnahmenkataloge entwickelt, die kleinteilige und punktuelle Optimierungen vornehmen. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu behandeln und konzeptionelle Ansätze zu entwickeln. Die folgenden Maßnahmen sind demnach auch als Handlungsanstöße für weitergehende Planungen zu verstehen.

Tabelle 12 - Übersicht Maßnahmen und Zuordnung zu Zielfeldern 1 - 5

Nr.	Maßnahmentitel
A1	Beschluss einer Stellplatzsatzung ZF 1 ZF 2 ZF 3
A2	Entwicklung eines Mobilitätsmanagement ZF 1 ZF 2
B1	Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten ZF 1 ZF 2 ZF 5
B2	Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen ZF 1 ZF 2 ZF 4 ZF 5
B3.1	Förderung des Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage ZF 1 ZF 2 ZF 4 ZF 5
B3.2	Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings ZF 1 ZF 2 ZF 3 ZF 5
B4	Planung und Bau des Radverkehrsnetzes ZF 1 ZF 2 ZF 3

Entwurf

B5	Einrichtung von Fahrradstraßen ZF 1 ZF 2
B6	Ausbau der Fahrradabstellanlagen ZF 1 ZF 2 ZF 3
B7	Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes ZF 1 ZF 2 ZF 3
C1	Optimierung des Regionalverkehrs ZF 1 ZF 2
C2	Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System ZF 1 ZF 2
C3	Mobilstationen ZF 1 ZF 2
D1	Ausbau von Gemeinschaftsstraßen ZF 1 ZF 2 ZF 3 ZF 4 ZF 5
D2	Maßnahmen zur Barrierefreiheit ZF 2 ZF 3
E1	Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt ZF 1 ZF 2 ZF 3 ZF 4 ZF 5
E2	Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet ZF 2 ZF 3 ZF 4 ZF 5
E3	Digitale Brücken ZF 1 ZF 2 ZF 3 ZF 4 ZF 5
F1	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das Vorbehaltsnetz ZF 1 ZF 2 ZF 5
F2	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten ZF 2 ZF 3 ZF 5
F3	Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools ZF 3 ZF 5

Entwurf

Zum Verständnis der inneren Struktur werden die Maßnahmen den Zielfeldern (siehe Kapitel 7) zugeordnet. So wird der Zielerreichung durch die entwickelten Maßnahmen Rechnung getragen. Dabei wird zunächst der größte Effekt auf eines der Zielfelder je Maßnahme ermittelt. Dieser entspricht der Hauptwirkung. Im Zuge der Bearbeitung hat sich jedoch gezeigt, dass viele Maßnahmen auf verschiedene Zielfelder des Masterplans einzahlen. Die Zuordnung der Hauptwirkungen ist daher nicht immer eindeutig abzugrenzen und unterliegt gewissen subjektiven Spielräumen. Daher wurden ebenfalls Nebenwirkungen definiert. Der Wirkungskompass (siehe Abbildung 113) veranschaulicht die jeweilige Zuordnung.

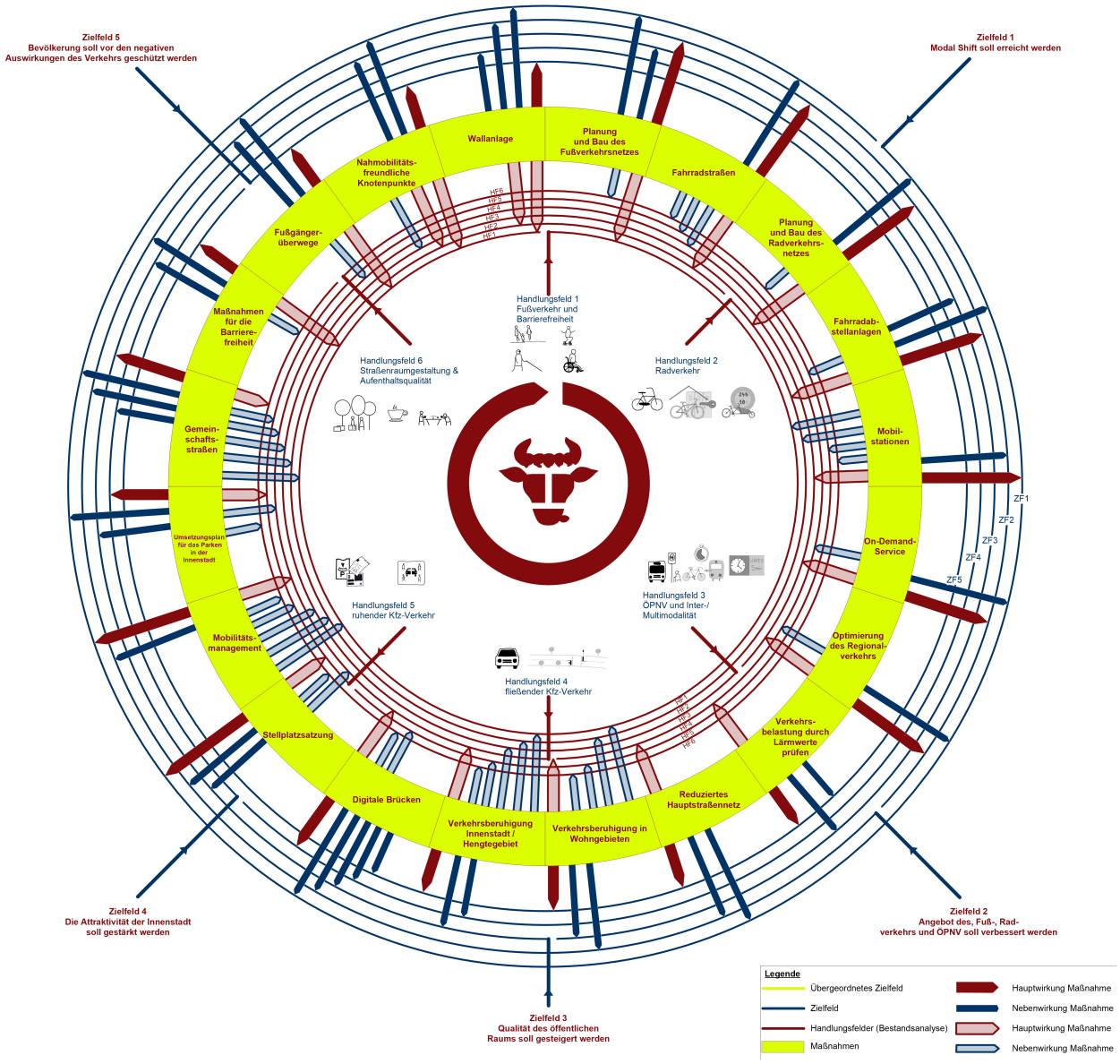


Abbildung 113 - Wirkungskompass: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern der Bestandsanalyse und den Zielfeldern

Entwurf

Die Maßnahmen der Tabelle 12 werden im Folgenden in Form von Steckbriefen wiedergegeben. Dabei sind zunächst Nummerierung, Bezeichnung sowie die Auswirkung auf die jeweiligen Zielfelder aufgeführt.
Darauf folgt die Beschreibung der Maßnahmen. Hierbei wird ein dreidimensionaler Aufbau verfolgt, in dem zunächst Hintergrund und Anlass der Maßnahmen, daraufhin Inhalt und Umsetzung sowie schlussendlich die Wirkung erläutert werden. In einer weiteren Spalte wird der räumliche Bezug definiert.
Besonders wichtig im Zusammenhang mit dem integrierten Handlungskonzept des Masterplans ist die Einstufung der Maßnahmen hinsichtlich der Wichtigkeit für die Zielerreichung. Diese werden durch verschieden große Pfeile in die Kategorien niedrige, mittlere und hohe Priorität eingestuft. Hieraus leitet sich die Prioritätensetzung mit ab. Zusätzlich wurden die zeitlichen Rahmenbedingungen je Maßnahme abgeschätzt. Dabei werden sowohl eine Empfehlung zum Startpunkt als auch eine Einschätzung, bis wann die Maßnahme vollständig umgesetzt sein sollte, abgegeben. Der tatsächliche Zeithorizont der Kategorien kurz-, mittel- und langfristig kann nicht immer klar abgegrenzt werden. Zudem sind für die genannten Kategorien bei der Umsetzung längere Zeiträume impliziert als hinsichtlich des Startpunktes. Die folgende Abbildung visualisiert den Aufbau der Steckbriefe.

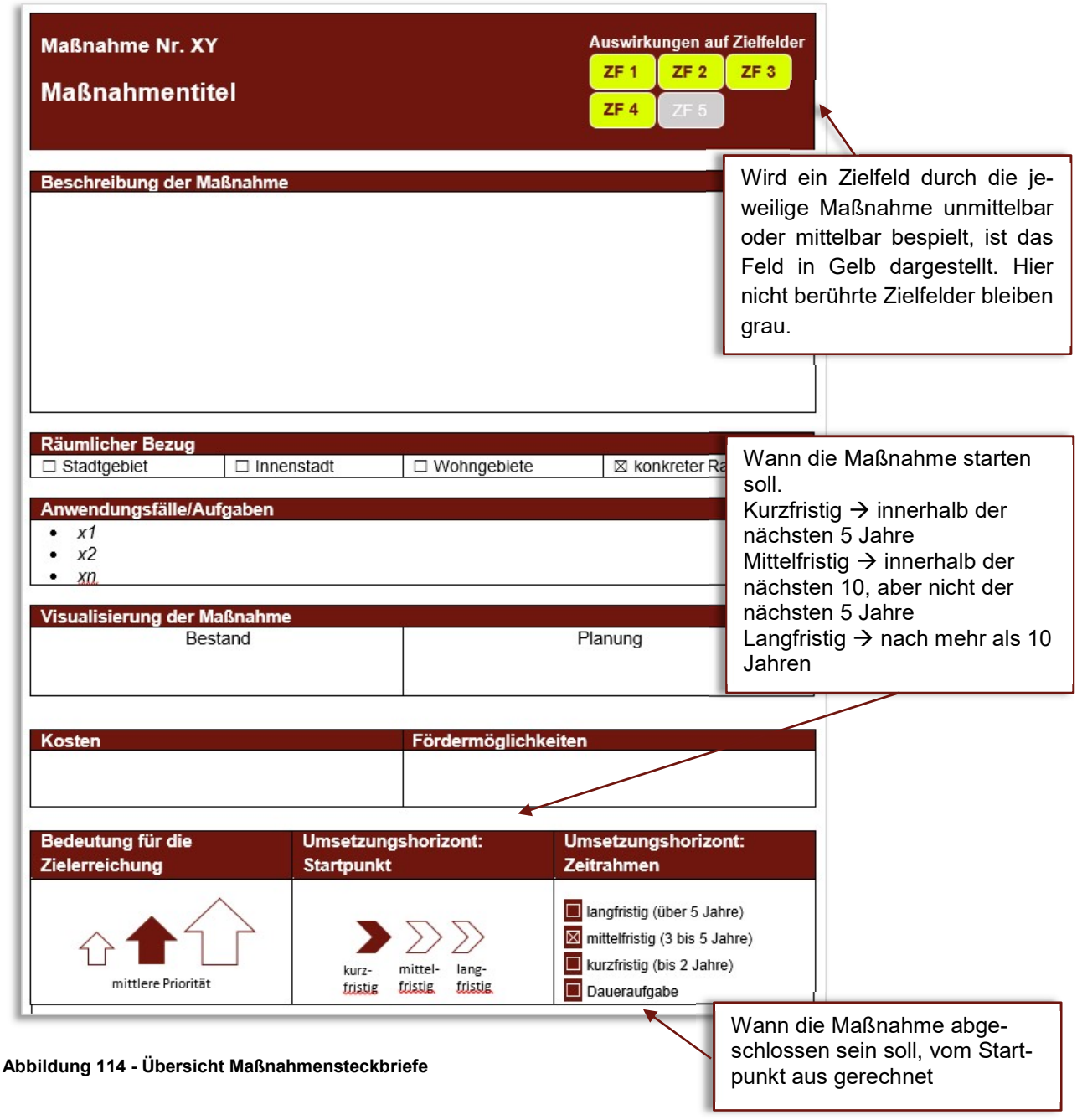


Abbildung 114 - Übersicht Maßnahmensteckbriefe

Entwurf

Maßnahme A1

Beschluss einer Stellplatzsatzung

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Studien zufolge starten oder enden in Deutschland 80 % aller Wege am Wohnstandort [1]. Die Entscheidung über alltägliche Mobilität fällt demnach oft morgens an der Haustür. Ein wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl ist dementsprechend die Verfügbarkeit von Stellplätzen am Startpunkt sowie auch am Zielort eines Weges. Über die Verfügbarkeit des Parkraums kann somit das Mobilitätsverhalten maßgeblich beeinflusst werden.
Bei der Entwicklung von Neubauvorhaben in NRW sind hinsichtlich des ruhenden Verkehrs die Landesbauordnung [2] sowie die landesweite Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder [3] zu beachten. Diese dient als Rückfallebene für Kommunen, sofern sie nicht in Form von örtlichem Recht selber Vorgaben machen. Den Regelwerken folgend muss im Neubau je Wohneinheit in der Regel mindestens ein Kfz-Stellplatz auf dem privaten Grundstück und 1,5 Fahrradstellplätze [ebd.] nachgewiesen werden. Somit resultiert mengenmäßig ein erheblicher Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs. Im Bestand werden zudem viele Pkw von Anwohnenden im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Dort werden oft auch die erforderlichen Besucherstellplätze untergebracht. Als Folge dieser Regelungen und vor dem Hintergrund des allgemeinen „Trends zum Zweitwagen“ wird offensichtlich, dass der Flächendruck durch den ruhenden Verkehr weiter steigt.

Eine wichtige Steuerungsmöglichkeit für die Stadt Coesfeld, diese Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Neubau und bei der Umnutzung bestehender Gebäude zu beeinflussen, besteht in der Möglichkeit vom landesbaurechtlichen Stellplatznachweis abzurücken. Hierfür soll gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW in Verbindung mit § 48 BauO NRW eine örtliche Stellplatzsatzung aufgestellt werden. Es ist ausdrücklicher Wille des Gesetzgebers, dass die Kommunen hiervon Gebrauch machen. Eine Stellplatzsatzung entwickelt als rechtsverbindliches Ortsrecht bindende Wirkung bei städtebaulichen Entwicklungen. Sie gilt nach Beschluss durch den Rat grundsätzlich, sowohl für neue Entwicklungen ‚auf der grünen Wiese‘, als auch bei Nutzungsänderungen oder ähnlichen Vorhaben. Eine Stellplatzsatzung ist das geeignete Instrument, um die Herstellungspflicht für Stellplätze sowie für Fahrradabstellanlagen zu definieren und darüber hinaus den Bedarf des Umfangs dieser Anlagen anhand von Kennwerten festzulegen.
Die Besonderheit liegt demnach in der Möglichkeit, bei der Errichtung von Stellplätzen im privaten Raum Abschläge vorzunehmen. Gerade in verdichteten Bereichen oder bei der Entwicklung von größeren Wohnbauprojekten kann dies auch im Interesse von privaten Entwicklern liegen. Es können Baukosten gespart und die Flächenversiegelung reduziert werden. Hierzu soll die Stellplatzsatzung die Möglichkeit einräumen, durch Ergreifen von verkehrsverringernden Maßnahmen im Zuge der Entwicklung Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Maßnahmen zur Verringerung oder sonstige Regelungsinhalte können sein:

- Abweichung von pauschal ermittelten Herstellungspflichten für Stellplätze durch Einzelfallermittlung
- Die verbindliche Erarbeitung eines quartiersbezogenen, intermodalen Mobilitätskonzepts
- Mobilitätsmanagement-Maßnahmen im Gebiet
- Stellplatzbeschränkung in Abhängigkeit zur Größe des Vorhabens
- Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen als Ersatz für Pkw-Stellplätze
- Regelung von Lage und Beschaffenheit der herzustellenden Stellplätze
- Vorgaben zur Schaffung von infrastrukturellen Rahmenbedingungen für Elektromobilität
- Integration von quartiersbezogenen Sharing-Systemen verschiedener Verkehrsarten

Zudem soll die Stellplatzsatzung festlegen, dass zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs im Gemeindegebiet unterschiedlich Kriterien wie Lagerelation, Art des Gebietstyps, demographische Bevölkerungsstruktur sowie Anbindung an den öffentlichen Verkehr maßgebend sind. So sollte ein in direkter Nähe zu einem Bahn-Haltepunkte, Nahversorgungsbereichen oder dem Stadtzentrum gelegenes Neubauvorhaben einen hinreichend bestimmten Anteil der nachzuweisenden Stellplätze verzichtbar machen. Für

Entwurf

weitere Inhalte bietet die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW [4] gute Anknüpfungspunkte.

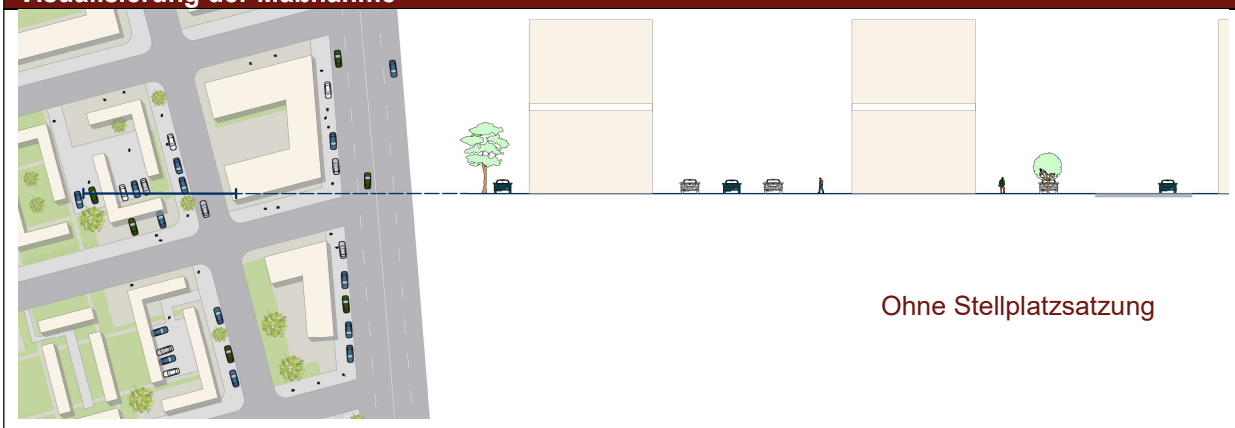
Die Stadt hat bereits mit der Erarbeitung einer Stellplatzsatzung begonnen. Dieser Prozess wurde jedoch zunächst unterbrochen, da Änderungen in den rechtlichen Grundlagenwerken absehbar waren. Zudem sollten die Zielsetzungen des Masterplan Mobilität abgewartet werden. Da diese die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung nun ausdrücklich vorsehen, sollte die Satzung trotz insgesamt nur mittlerer Bedeutung für das Erreichen der übergeordneten Ziele bereits zeitnah erarbeitet und beschlossen werden.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

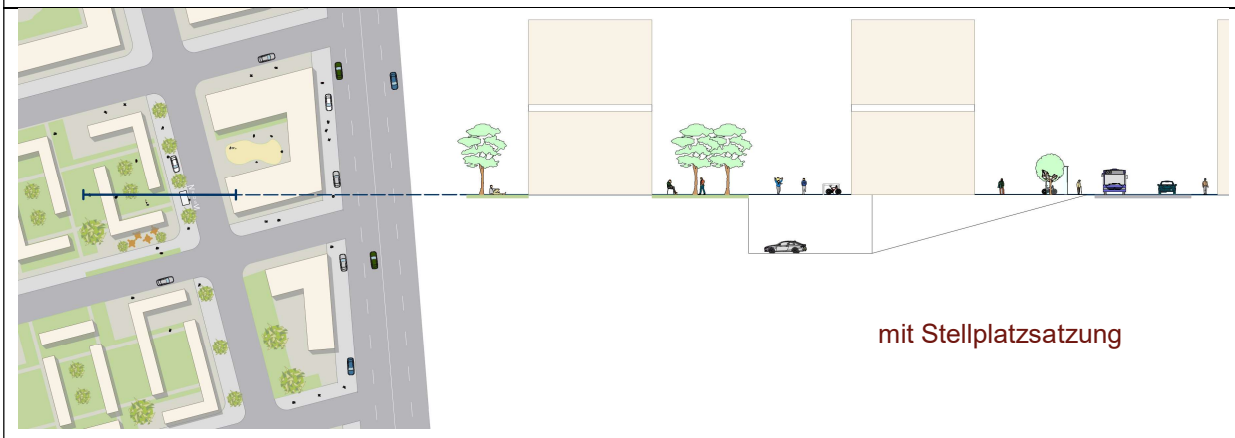
Anwendungsfälle/Aufgaben

--

Visualisierung der Maßnahme



Ohne Stellplatzsatzung



mit Stellplatzsatzung

Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
--	--

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
mittlere Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☒ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme A2

Entwicklung eines Mobilitätsmanagements

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Integrierte Verkehrsplanung betrachtet verschiedene Verkehrsarten auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen und unter Einbeziehung verschiedener Beteiligter. Ziel ist ein ganzheitliches System, das wirtschaftlich, zuverlässig und auch umweltverträglich funktionieren und ineinandergreifen kann. Dazu sind oft hoch dynamische und ökonomische, rechtliche und politische Prozesse nötig und es entstehen vielfältige Herausforderungen für die zuständigen Stellen.
Aufgrund prinzipiell längerer Wege, einer größeren Pkw-Verbundenheit als in urbanen Räumen und untergeordneten Versorgungsfunktionen entstehen gerade im ländlichen Raum viele Managementaufgaben im Bereich der Mobilität. Management bedeutet hier, die Dynamik von sozialen Systemen zu verstehen und sinnvoll zu beeinflussen.
In Coesfeld soll daher ein städtisches Mobilitätsmanagementsystem aufgebaut werden. Mit seinem nachhaltigen Ansatz hat sich das kommunale Mobilitätsmanagement in den vergangenen Jahren zum wichtigen Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung entwickelt. Mobilitätsmanager*innen sitzen an der Schnittstelle zwischen Zivilgesellschaft und Unternehmen auf der einen sowie der Stadtverwaltung auf der anderen Seite. Die Tätigkeiten sind breit gefächert beinhalten Aufgaben in den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und Infrastruktureinrichtungen. Vorrangiges Ziel ist es, die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel zu fördern.
Im Bereich der städtischen Verkehrsplanung soll eine verbindliche Ansprechperson ausgewählt werden, die in der Rolle einer Mobilitätsmanager*in die entsprechenden Aufgaben übernimmt. Hierzu bietet es sich an, entsprechend qualifizierte Arbeitskräfte zu rekrutieren. Das können explizit ausgebildete Mobilitätsmanager*innen sein oder aber zum Beispiel Personen, die in den Bereichen Verkehrsplanung, Raumplanung, Verkehrswirtschaftsingenieurwesen, Geographie oder vergleichbaren Fachrichtung ausgebildet oder Berufserfahrung gesammelt haben. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2023 wurden die erforderlichen Mittel für eine weitere Stelle im Fachbereich Verkehrsplanung eingestellt. Diese sollten hierfür Verwendung finden.

Als direkte Ansprechperson fördert die Mobilitätsmanager*in den Austausch zwischen externen Stellen (Unternehmen, Verbünde, Bevölkerung) und der Verkehrsplanung. Weitere Berührungspunkte gibt es darüber hinaus mit der städtischen Klimaschutzbeauftragten. Die jeweilige Person soll gleichermaßen als Initiatorin proaktiv auftreten sowie als Vermittelnde in koordinierender Funktion, um die Vernetzung innerhalb der Stadt zu stärken und alle Interessentragenden am Prozess zu beteiligen. So können Projekte zielorientierter und mit einer höheren Akzeptanz durchgeführt werden. Ein solches Projekt kann beispielsweise die Betreuung des Aufbaus der Mobilstationen (vgl. Maßnahme C3) sein.
Neben der Umsetzung städtischer Planungen soll auch die enge Zusammenarbeit mit den in Coesfeld ansässigen Unternehmen in den Fokus genommen werden. Über Informations-, Kommunikations- und Marketingmaßnahmen trägt die Mobilitätsmanager*in dazu bei, die betriebliche Mobilität langfristig nachhaltig zu gestalten.
Selbiges gilt mit Blick auf die Zivilgesellschaft. Hier ist insbesondere die Betreuung von Zugezogenen bspw. über die Versorgung mit entsprechendem Informationsmaterial über die verkehrlichen Strukturen und Angebote ein wichtiger Tätigkeitsbereich.
Die Aufgabenbereiche einer Mobilitätsmanager*in sind dabei zu großen Teilen förderfähig. Entsprechend der Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) Nr. 8 können betriebliche und quartiersbezogene Mobilitätskonzepte, Maßnahmen an Bildungseinrichtungen, Wohnstandorten und in Betrieben zweckgebunden grundsätzlich bis zu 80 % bezuschusst werden.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Entwurf

Aufgaben

- Vorbereitung, Begleitung, Durchführung und Marketing von Projekten im Bereich Verkehr und Mobilität
- Koordination und Bearbeitung von Anregungen / Interessensbekundungen aus der Bevölkerung / Privatwirtschaft
- Medien- und Öffentlichkeitsarbeit zur Unterstützung einer Mobilitätswende; projektbegleitende Medien- und Öffentlichkeitsarbeit
- Organisation und Durchführung von öffentlichen Informationsveranstaltungen
- Unterstützung bei der Durchführung verschiedener Verkehrs-, Mobilitäts- und Standortanalysen
- Erstellung von Online- und Printmaterial zum betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Akquise von Fördermitteln

Visualisierung der Maßnahme

Kosten	Fördermöglichkeiten
• Vergütung nach TVöD-VDK E11 / A12	• Nur Einzelbausteine der Tätigkeiten förderfähig über FöRi-MM: max. 80 % • Stelle selbst nicht förderfähig

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
hohe Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☒ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme B1

Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Straßen des äußeren Rings (u.a. Holtwicker Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Gerichtsring) als große Barriere für die Nahmobilität identifiziert. Auch von den jeweiligen Knotenpunkten um die Altstadt herum geht für den Fuß- wie auch den Radverkehr eine erhebliche trennende Wirkung aus. Dort ist das Queren in einem Zug für den Fußverkehr oft nicht möglich. Zudem ist die Führung des Radverkehrs an vielen Punkten unzureichend.
Für die unzureichenden Bedingungen gibt es mehrere Gründe. Diese liegen bspw. in der Gestaltung der Knoten mit u.a. mehreren Mittelinseln, getrennten Kreuzungsarmen für Abbiegespuren und entsprechenden Lichtsignalprogrammen. Außerdem wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen die Leistungsfähigkeit der Knoten für die Nahmobilität oft zu Gunsten des fließenden motorisierten Verkehrs vernachlässigt. Hinzu kommt, dass einige dieser Knotenpunkte ein beträchtliches Unfallrisiko besitzen, was insbesondere für den Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Loddeallee / Billerbecker Straße gilt.

Die vorliegende Maßnahme beabsichtigt die Bedingungen für die Verkehrsmittel der Nahmobilität an den entsprechenden Knoten nennenswert zu verbessern. Initiator der Maßnahme ist der Fußverkehr, dennoch werden alle Verkehrsarten im Zuge der Maßnahme berücksichtigt. Hierbei werden unterschiedliche Ansätze verfolgt. Zunächst sind die Lichtsignalprogramme dahingehend anzupassen, dass die Freigabezeit für Zufußgehende nicht nur noch auf Anforderung erfolgt, sondern mit der Freigabezeit für den Kfz-Verkehr in gleicher Richtung parallelgeschaltet wird. Das kann bereits kurzfristig erfolgen. Ebenso sollte eine längere Freigabezeit für den Fußverkehr erwirkt werden, sodass das Queren komfortabler und der zeitliche Stress reduziert wird. Dies wird mitunter regelmäßig seitens der Bevölkerung für den Knoten Osterwicker Straße / Holtwicker Straße moniert. Zudem bestehen die gleichen Probleme an den Knoten B 474 / Rekener Straße, B 474 / Borkener Straße sowie B 474 Loburger Straße.
Darüber hinaus sollen im Rahmen von durchzuführenden Variantenuntersuchungen Lösungen gefunden werden, wie einzelne Knotenpunkte langfristig umgestaltet werden können, um die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern.
Dies erfolgt über eigenständige Detailplanungen. Dabei muss individuell je Knotenpunkt eruiert werden, ob eine bauliche Umgestaltung erforderlich wird oder ob kleinere Maßnahmen ausreichend Abhilfe schaffen können. So kann bspw. die Integration des Verkehrszeichens 721 („Grünpfeil mit Beschränkung auf den Radverkehr“) bereits eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsqualität am Knoten für den abbiegenden Radverkehr bedeuten.
Eine Erschwernis im Umgang mit den unzureichenden Qualitäten für Zufußgehende und Radfahrende ist die jeweilige Straßenbaulast. Für den Großteil der zuführenden Straßen liegt die Baulast nicht bei der Stadt Coesfeld, sondern entweder beim Landesbaubetrieb Straßen.NRW oder beim Kreis. Der Masterplan Mobilität fungiert in diesem Zusammenhang daher auch als weiterer Anknüpfungspunkt sowie als Argument, bei den zuständigen Behörden auf eine Lösungsfindung hinzuwirken. Daher gilt es, hierzu frühzeitig Verbindung mit den zuständigen Agierenden aufzunehmen und kooperierend sowie lösungsorientiert zusammenzuarbeiten.
Von den betroffenen Knotenpunkten in angrenzender Lage zur Altstadt wird in einem ersten Schritt der Knoten Osterwicker Straße / Holtwicker Straße / Viehstraße / Friedrich-Ebert-Straße für eine detaillierte Überplanung vorgeschlagen. Hier sind verschiedene Varianten über die Anpassung der LSA-Schaltung hinaus denkbar, unter anderem der Bau eines Kreisverkehrs in Kombination mit Fußverkehrsüberwegen. Diese Variante wurde bereits in der Vergangenheit durchdacht und mit Blick auf die nicht ausreichende Verkehrsqualität verworfen. Mit Blick auf die dem zugrunde gelegten Prognosezahlen für das Jahr 2025 hat sich die damals prognostizierte Zunahme des Verkehrs jedoch nicht im erwarteten Maß eingestellt. Das zeigt die Gegenüberstellung der Belastungszahlen des damaligen Prognosemodells und der tatsächlichen Belastungen, die durch unabhängige Verkehrsuntersuchungen ermittelt wurden

Entwurf

und in die Bearbeitung im Rahmen des Masterplan Mobilität miteingeflossen sind. Ein weiteres Kriterium, das auch bei Neuplanungen weiterhin kritisch zu betrachten ist, war die Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Dies subsumierend können entsprechende Überlegungen einer baulichen Umgestaltung der Knotenpunkte des Rings wiederaufgenommen und neu geprüft werden.
Auch für den Knoten Friedrich-Ebert-Straße / Loddeallee / Billerbecker Straße soll eine neue Lösung gefunden werden. Dort stellt der Landesbetrieb als Straßenbaulastträger bereits Planungen an, in die sich die Stadt Coesfeld frühzeitig einbringen sollte. Dabei sind die besonderen Bedürfnisse der Nahmobilität zu betonen und auf deren Berücksichtigung hinzuwirken.
Bei einer vollständigen Neuplanung von Kreuzungssituationen ist als gestalterische Grundlage grundsätzlich das Konzept des selbsterklärenden und begreifbaren Verkehrsraums zu verfolgen. Dabei sollen die neusten Vorgaben der FGSV beachtet werden. 2022 wurde die ‚Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen' [1] erarbeitet, welche eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes für jegliche FGSV-Veröffentlichung anvisieren. Das kann bedeuten, dass eine reine Neuzuordnung von Flächen durch Markieren oft nicht ausreichen wird. Erforderlich werden unter Umständen der Versatz von Borden, das Einrichten von barrierefreien Elementen, das Versetzten von Signalmasten sowie das Anlegen von Radwegen und -furten. Solche Radverkehrsfurten an Knoten sollten grundsätzlich zur visuellen Kenntlichmachung rot eingefärbt werden. Hierbei kann ein neuer Standard in Coesfeld etabliert werden, indem die Rotfärbung für größere Knoten gleichermaßen wie für kleinere Querungen von Einmündungen gilt. Für den Rad- wie den Fußverkehr sind zudem geschützte Bereiche während der Querungsvorgänge vorteilhaft, da diese die Verkehrssicherheit erhöhen.

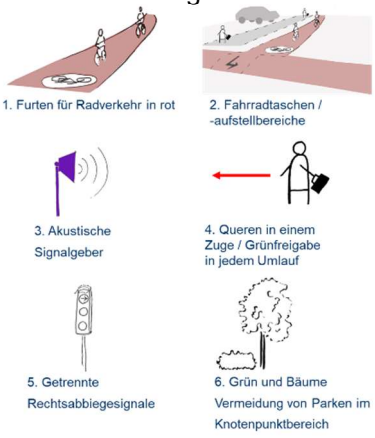
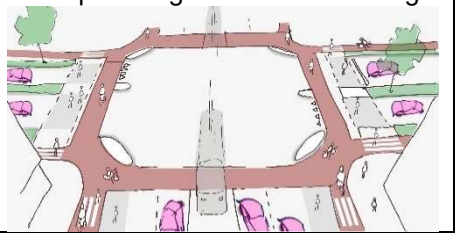
Durch eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung der Knoten kann die Barrierewirkung, die der Ring auf die Nahmobilität ausübt, nennenswert abgebaut werden. Dies bedeutet eine Förderung der Nahmobilität und verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt. Mittelbar wird so auch die Änderung des Mobilitätsverhaltens begünstigt.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Anwendungsfälle

- KP Osterwicker Straße / Holtwicker Straße / Viehstraße / Friedrich-Ebert-Straße
- KP Friedrich-Ebert-Straße / Loddeallee / Billerbecker Straße
- KP Friedrich-Ebert-Straße / Daruper Straße / Alte Münsterstraße
- KP Rekener Straße / Gerichtsring / Kupferstraße / Wiesenstraße
- KP Borkener Straße / Gerichtsring / Süringstraße / Basteiring
- KP B474 / Borkener Straße
- KP B474 / Rekener Straße
- KP B474 / Holtwicker Straße
- KP B474 / Loburger Straße

Entwurf

Visualisierung der Maßnahme		
Beispiel Kreisverkehr 	Ausstattungsmerkmale 	Beispiel mit ‚Fahrradtaschen' für indirektes Linksaabiegen Beispiel als geschützte Kreuzung 

Kosten	Fördermöglichkeiten
Stark abhängig von Größe, Anzahl an Armen und Gestaltung Grobkosten anrechenbare Baukosten: Ca. 300.000 € - 750.000 € je Knoten	• FöRi-kom-Stra

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
hohe Priorität	kurz-fris- **mittel-fristig** lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme B2

Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Im Rahmen von Verkehrsplanungen fand der Fußverkehr in den vergangenen Jahren vielerorts oft weniger Berücksichtigung als andere Verkehrsarten – obgleich er als schwächster Verkehrsteilnehmende besonderen Schutzbedarf besitzt. Insbesondere an Schnittstellen mit dem Kfz-Verkehrsnetz, das heißt dort, wo Fahrbahnen gequert werden, sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die Zufußgehende vor Unfällen schützen.

Im Rahmen des Masterplan Mobilität wurden verschiedene Querungshilfen wie Mitteltrennungen, Teilaufpflasterungen, Fußverkehrsüberwege (FGÜ), Lichtsignalanlagen sowie Unter-/Überführungen eruiert und diskutiert. Anhaltspunkte für deren jeweilige Anwendungsbereiche liefert die RASt 06 [1]: Dort werden entsprechend der individuellen Verkehrsbelastung (Kfz pro Stunde zwischen den Hochborden und Zufußgehende pro Stunde) und der zulässigen Geschwindigkeit auf der Fahrbahn (V_{zul}) Empfehlungen gemacht. Bei stadtverträglichen Geschwindigkeiten (30 und 50 km/h) werden Querungshilfen jedoch zumeist erst ab einer relevanten Fußverkehrsbelastung von mindestens 100 Gehenden pro Stunde thematisiert. Da sich die Richtlinie derzeit in der Überarbeitung befindet und dort künftig eine stärkere Berücksichtigung der Nahmobilität erwartbar ist, soll in Coesfeld bereits kurzfristig das Queren von Fahrbahnen sicherer gestaltet werden.
Das bevorzugte Mittel der Wahl ist der FGÜ (volksmündig auch Zebrastreifen). Ausschlaggebender Vorteil eines FGÜ liegt in der Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr, sodass hiervon ein besonderer Fördercharakter für den Fußverkehr ausgeht. In anderen Teilen Deutschlands ist das Potenzial des FGÜ bereits erkannt worden. Zum Beispiel fördert das Land Baden-Württemberg durch das Aktionsprogramm ‚Sichere Straßenquerung – 1000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg' die Umsetzung durch Zuwendungen sowie vereinfachte Regeln und einen erarbeiteten Planungsleitfaden [2].
Die Niederschrift der Verkehrsingenieurbesprechung des Landes NRW, welche durch ihren Erlasscharakter bindende Wirkung entfaltet, verweist hinsichtlich Gestaltung und Einsatzbereich auf die Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen [3]. Zudem wird auf die mittlerweile durch Erlass aufgehobene R-FGÜ [4] in diesem Zusammenhang verwiesen, die ursprünglich Grenzen für den Einsatzbereich definiert. Jenseits dieser Grenzen können trotzdem FGÜ angeordnet werden, sofern die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- gute Erkennbarkeit des FGÜ
- ausreichende Sicht zwischen Kraftfahrzeugführenden und Zufußgehenden
- kurze Querungswege
- angepasste Geschwindigkeit (wo dies möglich ist)
- keine Überholmöglichkeit
- niedrige Baukosten

Der FGÜ soll im Siedlungsbereich Coesfeld als Standardinstrument für das verbesserte Queren etabliert werden. FGÜ sollen grundsätzlich integriert werden, wenn

- der Einsatz nach den aufgeführten Vorgaben prinzipiell möglich ist oder
- Haupteinfallstraßen bzw. Straßen des Vorbehaltsnetzes betroffen sind oder
- typische Fußverkehrsrouten von besonders Schutzbedürftigen nachweislich betroffen sind (bspw. Schulwege) oder
- sie im direkten Einzugsbereich von wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs (soziale Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenheime oder kulturelle Einrichtungen wie Veranstaltungs- und Eventlocations, Theaterstätten, Kirchen) liegen.

Entwurf

Zur schnelleren Umsetzung sollten die bestehen Fördermöglichkeiten ausgeschöpft werden. Nach Auskunft der Bezirksregierung Münster werden FGÜ als Standardinstrument grundsätzlich befürwortet, sofern die geltenden Bestimmungen eingehalten werden und der Fördergedanke des Fußverkehrs im Vordergrund steht.
Es gibt verschiedene Möglichkeiten, FGÜ zu gestalten, einige Merkmale sind jedoch noch zwingend gewährleisten. So ist beispielsweise auf die ausreichende Beleuchtung entsprechend der DIN 67 523 zu achten. Auch die hinreichende Beschilderung der Querungsstellen ist sicherzustellen. Zudem sollten bei der Neuanlage von Zebrastreifen taktile Leitsysteme für Sehbehinderte mitgedacht werden, um niemanden von der Nutzung auszuschließen. Diesbezüglich sind auch bestehende FGÜ Schritt für Schritt nachzurüsten (vgl. Maßnahme D2).
In verkehrsintensiven Bereichen können FGÜ mit einer Mitteltrennung kombiniert werden. Durch die Zweiteilung des Querungsvorgangs wird die Sicherheit beim Queren der Straße deutlich verbessert.

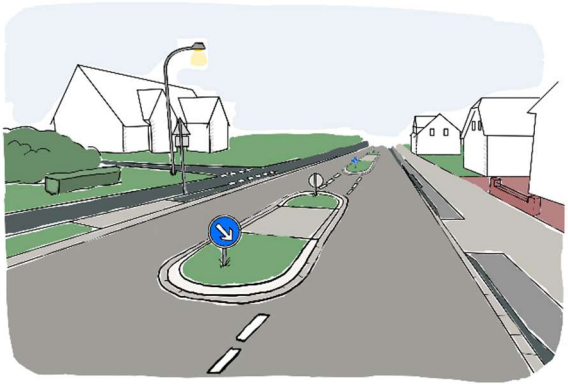
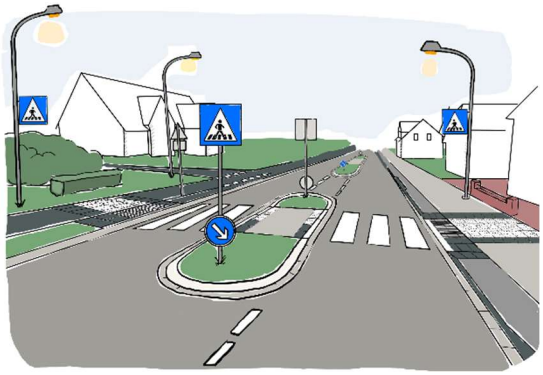
Durch die Bevorrechtigung des Fußverkehrs bei Querungsvorgängen wird nicht nur das Angebot für den Fußverkehr verbessert. Es wird darüber hinaus auch die Sicherheit erhöht, indem das Unfallrisiko reduziert wird. Somit werden Zufußgehende auch vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt. Zudem wird der Fußverkehr im Verkehrsraum merklich präsenter. Langfristig kann so eine spürbare Stärkung des Fußverkehrs erreicht werden.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Anwendungsfälle (als Beispiele, keine abschließende Aufzählung)

- Borkener Straße
- Rekener Straße
- Holtwicker Straße
- Osterwicker Straße

Visualisierung der Maßnahme

Bestand Skizze Borkener Straße	Planung FGÜ in Kombination mit Mitteltrennung
	

Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Kosten Ausstattung (Markierung je nach Breite, Verengung u.ä.): ca. 2.500 – 6.000 € Kosten Tiefbau (Bordabsenkung u. Mastaufstellung): ca. 2.500 € Kosten Beleuchtung: Ca. 5.000 € Kosten taktile Elemente (ca. 20 m²): ca. 150 € / m² → rd. 3.000 €	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 mittlere Priorität	 **kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Maßnahme B3.1

Förderung des Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Auf der Fläche der historischen Befestigungsanlage verläuft mit der Wallpromenade eine attraktive Verbindung für die Nahmobilität rund um die Coesfelder Innenstadt. Die Strecke besitzt für den Radverkehr große Bedeutung, da sie die Umfahrung der Innenstadt ermöglicht. Gleichzeitig eignet sie sich gut als wichtige Verbindung für den in der Innenstadt zu priorisierenden Fußverkehr sowie als Spazierroute. Derzeit teilen sich Zufußgehende und Radfahrende auf dem Großteil der Strecke die ca. 3,0 m breite Fläche. Insbesondere in den Spitzenstunden ist die Frequentierung durch den Radverkehr hoch (192 Fahrräder/Stunde), sodass es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr kommt. Weitere Konflikte entstehen auch mit dem Kfz-Verkehr, da der Wall für einige angrenzende Grundstücke eine Erschließungsfunktion hat. Das hat zur Folge, dass er in Teilen auch für den Anlieger-Kfz-Verkehr freigegeben sein muss, was ein wesentliches Hemmnis für die Attraktivität der Wallanlage darstellt. Die Lösung dieser bestehenden Problemlagen wird als Schlüsselfrage im Rahmen des Masterplan Mobilität definiert.

Die Wallanlage wurde auch im Rahmen des Fußverkehrschecks untersucht. Hier wurde die Empfehlung gegeben, Rad- und Fußverkehr auf getrennten Anlagen zu führen. Entsprechend den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist eine gemeinsame Führung beider Verkehrsarten bei bestehender Wegbreite nicht zu empfehlen. Eine Ertüchtigung mit breiterem Querschnitt ist aufgrund des erhaltenswerten Baumbestandes aber nicht möglich. Der in weiten Teilen durchgängige Alleencharakter besitzt eine prägende Wirkung auf das Stadtbild. Ziel dieser Maßnahmenempfehlung ist es im Gegensatz zur konkurrierenden Empfehlung B3.2 eine Lösung zu finden, die keine kostenintensiven baulichen Maßnahmen beinhaltet. Dabei wird in Kauf genommen, dass die nach den Richtlinien nicht empfehlenswerte gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr bestehen bleibt.
Um die gemeinsame Nutzung der Wallanlage durch den Fuß- und den Radverkehr weiterhin zuzulassen und gleichzeitig eine Verbesserung der Verkehrssituation herbeizuführen, ist das zentrale Element zur Konfliktentschärfung die Kommunikation. Das heißt konkret das Ansprechen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Hierfür soll verstärkt auf das Konfliktpotenzial und die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr hingewiesen werden. Mittel der Wahl sind sogenannte „weiche“ Maßnahmen wie Hinweisschilder und –piktogramme, die gut sichtbar angebracht werden und leicht verständlich sind. Hierbei darf jedoch nicht der touristische Wert der Promenade durch eine unverhältnismäßig hohe Anzahl an Schildern oder unangemessene Gestaltung verloren gehen.
Zudem sollten die Knoten inklusive der geltenden Bevorrechtigungen und der Gestaltung im Zuge der Lösungsfindung mit auf den Prüfstand gestellt werden. Dabei sind mögliche Auswirkungen sonstiger Maßnahmen des Masterplans mit zu berücksichtigen (bspw. Maßnahme B5).
Ausschlaggebend für den Erfolg sind die Gestaltung sowie die Regelmäßigkeit der Anbringung. Die Hinweisschilder sollten mindestens an jeder neuen Zufahrt zum Wall angebracht werden. Piktogramme können durchaus in kleineren Abständen markiert werden. Gestaltungsbeispiele gibt es dabei bereits in vielfältigen Formen und Ausgestaltungen. Hier sollte ein Corporate Design entwickelt werden, dass einen Verweis auf den Aufsteller beinhaltet und in der Farbgebung auf die Stadt Coesfeld verweist. Vorteile dieser Maßnahme sind insbesondere die geringen Kosten und die leichte, weil kurzweilige Umsetzbarkeit. Zu beachten ist jedoch, dass nur eine geringe Wirkungskontrolle besteht und die Maßnahme keine verkehrlichen Verlagerungseffekte mit sich bringt. Der Komfort für den Fuß- und Radverkehr wird nicht verbessert.

Die Maßnahme steht als eine von zwei Varianten gegenüber der Maßnahme B3.2.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Entwurf

Anwendungsfälle/Aufgaben	
• Basteiwall • Marienwall • Burgwall • Gerichtswall	• Schützenwall • Südwall • Jakobiwall

Visualisierung der Maßnahme

Beispiele

Visualisierung

Kosten	Fördermöglichkeiten
Piktogramm ca. 100 – 120 € / Stück Schild ca. 60 – 100 € / Stück ohne sonstige Baukosten	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel Bagatellgrenze: 20.000 € der förderfähigen Ausgaben

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
mittlere Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☒ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme B3.2

Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Die Maßnahme steht als eine von zwei Varianten gegenüber der Maßnahme B3.1.

Auf der Fläche der historischen Befestigungsanlage verläuft mit der Wallpromenade um die Coesfelder Innenstadt herum eine attraktive Verbindung für die Nahmobilität. Hier entsteht aufgrund der unzureichenden Querschnittsbreiten ein Nutzungskonflikt der Radfahrenden und Zufußgehenden (siehe Maßnahme B3.1).

Entsprechend den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist eine gemeinsame Führung beider Verkehrsarten bei bestehender Wegbreite nicht empfehlenswert. Eine Ertüchtigung mit breiterem Querschnitt ist aufgrund des erhaltenswerten Baumbestandes nicht möglich.
Für die zukünftige Nutzung der Wallanlage ist das Ziel, den Fußverkehr gegenüber allen sonstigen Verkehrsteilnehmenden zu priorisieren. Hierzu wird auf der Wallanlage im gesamten Verlauf ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, sodass die Geschwindigkeiten auf den Fußverkehr ausgelegt sind und die notwendige Erschließung für die Grundstücke, für die die Wallanlage als Zufahrtsstraße dient, weiterhin gewährleistet wird. Zusätzlich bleiben die modalen Filter in Form von Verkehrspollern an den Zufahrtsbereichen, die nicht für den Kfz-Verkehr geöffnet sind, notwendig.

Als Alternative für den Radverkehr soll parallel zur Wallanlage ein durchgehender Fahrradring eingerichtet werden, auf dem der Radverkehr priorisiert geführt wird. Als Mittel der Wahl dient hierzu die Ausweisung einer Fahrradstraße, um den Ring für den Radverkehr zu attraktivieren. Das betrifft die unten aufgeführten Straßen.
Im Zuge der Ausweisung von Fahrradstraßen sind die entsprechenden Gestaltungsstandards der Stadt Coesfeld (siehe Maßnahme B5) anzuwenden. Die Umsetzung der neuen Verkehrsreglungen kann im Sinne der einfacheren Durchführbarkeit grundsätzlich schrittweise erfolgen, sollte jedoch innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens vollständig umgesetzt werden. Dabei können Synergien mit potenziellen Verlagerungen von Straßenraumstellplätzen geknüpft werden (siehe Maßnahme E1). Als mögliche Bauabschnittsgrenzen werden die Kupferstraße, Süringstraße, Seminarstraße, Cronestraße, Letterstraße vorgeschlagen.
Bei der Umsetzung sind verschiedene Herausforderungen zu lösen. Eine maßgebliche Voraussetzung ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf den Straßen Basteiring und Marienring. Die bestehenden Verkehrsbelastungen (siehe Kapitel 6.4) stehen entsprechend den Vorgaben der RASt06 im Konflikt mit dem möglichen Einsatzbereich für die Radverkehrsführung im Mischverkehr. Um eine Fahrradstraße auszuweisen, sollte die Kfz-Belastung den Wert von 400 Kfz/h nicht überschreiten. Dieser Zielwert kann eingehalten werden, wenn der wesentliche Durchgangsverkehr durch die Gesamtlösung des Verkehrsraums nordwestliche Innenstadt / Hengtegebiet unterbunden wird (siehe Maßnahme E2).
Zur Reduzierung des Verkehrs sollen einhergehend mit der straßenverkehrsrechtlichen Ausweisung auch Anlieger-frei-Regelungen für den Kfz-Verkehr geprüft werden.
Besonders wichtig für die Attraktivität ist zudem die Bevorrechtigung des Fahrradrings gegenüber Einmündungen und querenden Straßen. Hierfür sind an den kleineren Nebenstraßen (Loddeallee, Neustraße, Köbbingshof/Seminarstraße) die Vorfahrtsregelungen entsprechend des Fahrradrings anzupassen. An den größeren querenden Straßen (Große und Kleine Viehstraße, Daruper Straße/Münsterstraße, Letter Straße) werden zusätzlich zur Einfärbung der Hauptrichtung mit roter Farbe bauliche Maßnahmen empfohlen, die die neue Vorfahrtsregelung unterstützen. Solche sind bspw. (Teil-) Aufpflasterungen und entsprechende Markierungen. Wichtig ist für die Attraktivität der Route und die Eignung als Alternative zur Wallanlage, dass möglichst zeitnah ein vollständiger Ring für den Radverkehr um die Innenstadt herum entsteht. Im Hinblick darauf stellt der Abschnitt Gerichtsring eine neuralgische Stelle dar. Dort steht die Ausweisung einer Fahrradstraße im Konflikt mit der Rolle des Gerichtsrings im Vorbehaltsnetz. Es ist hier zu prüfen, ob die derzeitige Radverkehrsführung als ausreichend für einen vollständigen Ringschluss gewertet werden kann. Der derzeit bestehende Zwei-Richtungsradweg in gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr ist

Entwurf

durch einen ca. 6 m bis 10 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Mit Blick auf die Sicherheit und den Komfort für die Nutzenden ist auf lange Sicht ein Ausbau auf die vorgegebenen Breiten der ERA bzw. E Klima erstrebenswert.
Die geplante Lösung betrifft weiter den verkehrsberuhigten Bereich auf dem Burgring. Hier gilt grundsätzlich Schrittgeschwindigkeit. Ob dort ebenfalls auf dem gesamten Abschnitt eine Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, stellt einen Abwägungsfall dar, da hierdurch im Grundsatz eine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Nebenanlage erforderlich werden würde. Für diesen Einzelfall sollte geprüft werden, ob eine Beibehaltung des verkehrsberuhigten Bereichs die Attraktivität des Fahrradrings maßgeblich schwächt. Ungeachtet dessen ist der vorhandene Bodenbelag im Teilen des Burgrings und im Bereich des Walkenbrückentors im Sinne der Attraktivität für den Radverkehr zu verbessern. Die Stadt Coesfeld hat hierzu in der jüngeren Vergangenheit bereits Überlegungen angestellt und Mittel in der Haushaltsplanung beschlossen.
Damit der Radverkehr in beide Richtungen ungehindert fließen kann, sind die bestehenden Einbahnstraßenregelungen (Südring, Jakobiring, Basteiring, Marienring) anzupassen. Hierfür kann der Radverkehr auch in Gegenrichtung zur Einbahnstraßenregelung freigegeben werden.
Aufgrund der Zufahrt zum Krankenhaus besteht auf dem Südring zwischen Beguinenstraße und Münsterstraße ein starker Nutzungskonflikt. Das Krankenhaus erzeugt unvermeidbare, sensibel zu behandelnde Verkehre durch Anlieferung, Patienten und Rettungsfahrzeuge. Um im Notfall die Anfahrtszeiten für Rettungsfahrzeuge gering zu halten, ist hier über eine auffällige Beschilderung auf die Zufahrt zum Krankenhaus hinzuweisen. Nach der Zielplanung des Krankenhauses werden die Zufahrt für Rettungswagen und die Zufahrt Pforte mittelfristig aus dem Südring genommen. Die Möglichkeit der Anlieferung muss demnach jedoch auch nach Umsetzung der Planung gewährleistet bleiben.

Durch die Schaffung eines zusätzlichen Fahrradrings und die Priorisierung des Fußverkehrs auf der Wallanlage werden verschiedene positive Effekte erreicht. Zunächst wird nach einer gewissen Karenzzeit der Nutzenden zur Adaption der neuen Regelung das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr gesenkt. Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen erfolgt zudem die Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt und insgesamt eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs wird außerdem die Qualität des öffentlichen Raums in der Innenstadt gesteigert.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

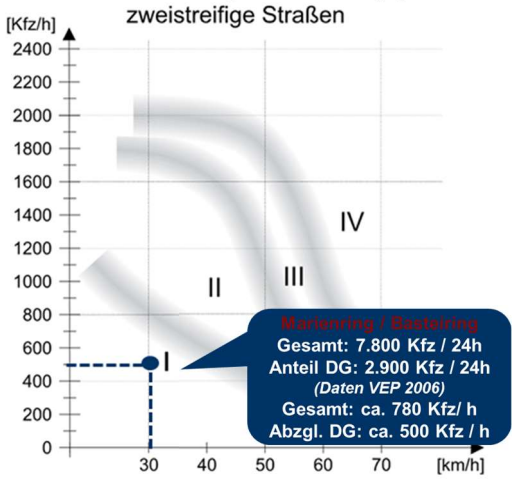
Anwendungsfälle

Fahrradstraßen:
- Schützenring
- Südring
- Jakobiring
- Basteiring
- Marienring
- Burgring (u.U. verzichtbar)

Verkehrsberuhigter Bereich:
- Basteiwall
- Marienwall
- Burgwall
- Schützenwall
- Südwall
- Jakobiwall
- Gerichtswall

Visualisierung der Maßnahme

Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführung nach ERA [1]



Prinzip Bevorrechtigung Fahrradstraße

Übersicht Ringrouten

Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Umgestaltung Fahrradstraßen: Stark abhängig von Art des Ausbaus, mögliches Bauvolumen von ca. 500.000€ Verkehrsberuhigte Bereiche: je Schild ca. 80 €	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 hohe Priorität	 **kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Maßnahme B4

Planung und Bau des Radnetzes

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Innerhalb des bestehenden Radverkehrsnetzes in Coesfeld hat die Bestandsanalyse Lücken im Netz oder ungeeignete Radverkehrsführungen identifiziert. Um den Nutzenden hier eine sichere und komfortable Führung anzubieten, sollen diese Situationen Zug um Zug ausgebessert werden. Für die Planung des Coesfelder Radverkehrs wurde ein hierarchisches Radverkehrsnetz aufgestellt (siehe Kapitel 9.2). Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz stellt die Basis für eine zielgerichtete Radverkehrsplanung dar. Es legt den Grundstein für eine gute Radinfrastruktur. Anhand einer umfangreichen Netzbetrachtung können verschiedene Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs abgeleitet, definiert und untereinander priorisiert werden.

Die Ertüchtigung des Radnetzes soll sukzessive erfolgen und hat einen langfristig angelegten Umsetzungshorizont. Sie ist als Gesamtmaßnahmenpaket zu verstehen und beinhaltet eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Diese müssen nach und nach sowie entsprechend der jeweiligen Haushaltslage und dem Kosten-Nutzen-Faktor abgeleitet werden.
Die baulichen Maßnahmen zur Erreichung der Velorouten-Standards besitzen in diesem Fall nicht oberste Priorität. Ursache hierfür ist vor allem der Kosten-Nutzen-Faktor. Die Velorouten verlaufen überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen, da oftmals keine sinnvollen alternativen Routenführungen vorhanden sind und der Fokus auf der Verknüpfung mit den Umlandgemeinden liegt. Aufgrund der räumlichen Bedingungen entlang der Routen ist es jedoch nur durch umfangreiche Baumaßnahmen und unter hohen Kostenaufwand möglich, die Velorouten-Standards zu erreichen. Daher und aufgrund wirtschaftlicher Zwänge ist eine zeitnahe Umsetzung der Veloroute nicht wahrscheinlich. Weitere Herausforderungen liegen in Zweckbindungen durch Fördermaßnahmen sowie in der Straßenbaulast. Sind bspw. Landesstraßen betroffen, liegt die Straßenbaulast sowie die Planungshoheit beim Landesbaubetrieb Straßen.NRW, der mitunter andere Interessen verfolgt als die jeweiligen Städte.
Um auch zeitnah bereits Maßnahmen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und umsetzen zu können, liegt die Priorität eher auf dem ‚Coesfelder Weg'. Dieser sieht die Priorisierung des Radverkehrs auf u.a. Sammelstraßen innerhalb der Quartiere vor. Das betrifft überwiegend Radhauptrouten und soll in Form von Fahrradstraßen umgesetzt werden (siehe Maßnahme B5).

Neben dem Ausbau der Fahrradstraßen auf Radhauptrouten wird auch die Beschilderung der Radrouten als wichtiges Element im Zuge der Radverkehrsförderung gesehen. Grundlage ist eine Durchnummerierung der Routen. Hierfür wurde ein beispielhaftes Corporate Design entworfen. Das Design stellt einen aktuellen Entwurf dar und bietet die Möglichkeit einer Weiterentwicklung. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass ein hoher Wiedererkennungswert vorhanden ist und keine Verwechslungsgefahr mit dem Design der Beschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW besteht. Für eine kurzfristige Umsetzung ist es möglich, das Logo auf die Fahrbahn zu sprühen. Langfristig gilt es das Logo zu etablieren und in Form von in den Boden eingelassenen Steinen bzw. Platten, Schildern o.ä. im Straßenverlauf zu verstetigen. So soll die Orientierung gestärkt werden.
Aufgrund der bereits beschriebenen Problematiken insbesondere hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Faktors erfolgt die Planung und Umsetzung der Velorouten im Anschluss an die Beschilderung der Radhauptrouten. Dort, wo eine Umsetzung hingegen realistisch erscheint und die Route nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen führt, kann eine Umsetzung zeitlich vorgezogen werden. Zumeist gestaltet sich die Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen jedoch alternativlos. Für die Veloroute 1 in Richtung Lette, welche parallel zur Dülmener Straße verläuft, gilt dies nicht. Eine vorzeitige Ertüchtigung ist hier somit möglich und weniger aufwändig als bei den anderen Velorouten.
Für die langfristig anvisierte Planung und Umsetzung der Velorouten müssen individuelle Planungen erfolgen. Dabei sind bereits angestellte Planungen und Best-Practice-Beispiel in die Überlegungen miteinzubeziehen. Anknüpfungspunkte für innovative Lösungen finden sich besonders häufig in den Nie-

Entwurf

derlanden. Auf Basis dortiger Gestaltungslösungen wurden für die Rekener Straße bereits erste Grundüberlegungen angestellt. Die Rekener Straße bietet sich deshalb für eine Umgestaltung an, da sie verschiedene nahmobilitätsnahe Nutzungen (Friedhof, Seniorenheim, Kindergarten) erschließt und motorisierte Verkehre mit dem Ziel Innenstadt gut über die B 474 und die Borkener Straße umgelenkt werden könnten. Zudem münden verschiedene Hauptrouten aus den Quartieren Hohes Feld und Am Stadtbusch in die Rekener Straße. Als klassifizierte Veloroute muss die Rekener Straße langfristig auf den entsprechenden Standard gebracht werden. Im Normalfall wird hierfür ein vollumfänglicher Umbau des Straßenraums erforderlich, da Rad- und Fußwege heute zu schmal sind. Um mit vergleichsweise einfachen Mitteln und unter Beibehaltung der heutigen Hochbordführung für den Radfahrenden eine schnelle und komfortable Führungsform zu realisieren, wurde sich eines Beispiels einer Fahrradstraße aus Castricum (NL) bedient, die sich auch andernorts bereits umgesetzt wiederfindet. Dort wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit einer baulich hergestellten, überfahrbaren, längsseitig verlaufenden Bodenschwelle werden bei Überholvorgängen des Kfz-Verkehrs die Wahrung des Sicherheitsabstands gefördert. Diese Gestaltungslösung wird im Rahmen des Masterplans als Paradebeispiel für attraktive Radrouten bewertet. In Bezug auf die Rekener Straße ist lediglich die Fahrbahn baulich umzugestalten. Unter der Voraussetzung von entsprechenden Radverkehrsmengen sollte sie langfristig weiterverfolgt werden.
In nachgeschalteter oder individuell bewerteter Priorität können weitere, kleinere punktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergriffen und im Zuge der Umsetzung einzelner Routen mitgedacht werden. Solche sind zum Beispiel die flächendeckende Roteinfärbung von Radverkehrsfurten auf der Fahrbahn sowie von Aufstellflächen an Kreuzungen (siehe Maßnahme B1). Mit Blick auf die gesammelten Erfahrungen in anderen Städten kann die Einfärbung der Furten einen ganz wesentlichen Baustein darstellen, um den Radverkehr im Verkehrssystem sichtbar zu machen. Auch die Einfärbung von Schutzstreifen kann diskutiert werden.
Das können aber auch die Optimierung bereits räumlich verorteter Problemstellen sein. So sollte im Bereich der Unterführung auf der Straße Hengtering die Trennung des Rad- und des Fußverkehrs erwogen werden. Hier verkehren nach Zählung der Stadt Coesfeld spitzenstündlich rund 250 Zufußgehende und Radfahrende. Nach den Vorgaben Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist eine gemeinsame Führung bei den vorhanden Breiten von ca. 2,8 – 3 m unter diesen Belastungen nicht zu empfehlen. In Kombination mit der im weiteren Verlauf geplanten Fahrradstraße ist zudem eine Erhöhung der Belastungen zu erwarten. Eine vergleichbare Problematik ergibt sich für den gemeinsamen Geh- und Radweg vor dem Schulzentrum an der Holtwicker Straße.
Weitere Maßnahmen sind zum Beispiel Trittbretter für komfortables Warten an Lichtsignalanlagen, der Grünpfeil zum freien Abbiegen für Radfahrende (Vz. 721), eine Aufrüstung der Beleuchtungen an Unterführungen (betrifft bspw. Veloroute 1 an der B474 / Coesfelder Straße) oder die Integration von Induktionsschleifen für den Radverkehr im Vorfeld von Knotenpunkten. Für solche Einzelmaßnahmen gilt es jeweils den Bedarf zu ermitteln und Kosten und Nutzen gegeneinander abzuwägen. Sie können grundsätzlich auch losgelöst von Gesamtmaßnahmen des Radverkehrs umgesetzt werden.

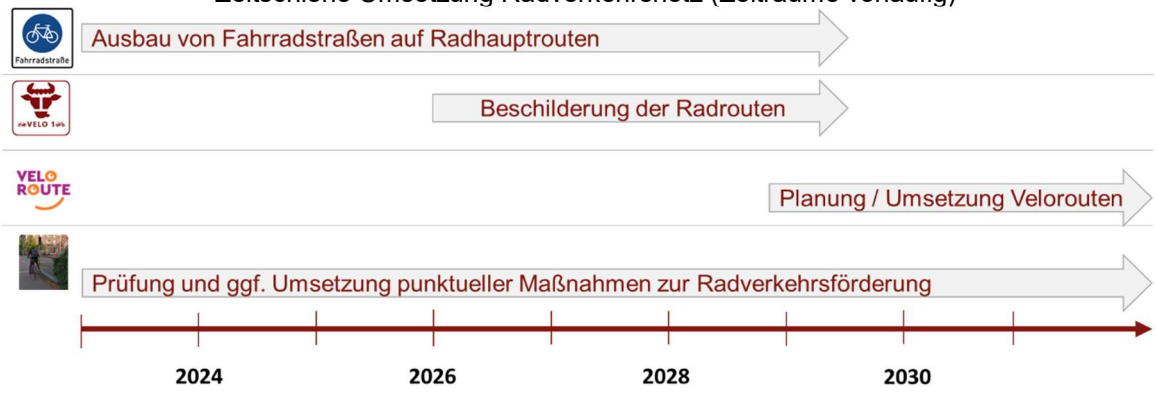
Durch die bauliche Realisierung des Radnetzes wird langfristig eine wesentliche Verbesserung des Angebots für Radfahrende bewirkt. Die stetige und nachhaltige Förderung des Radverkehrs besitzt das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

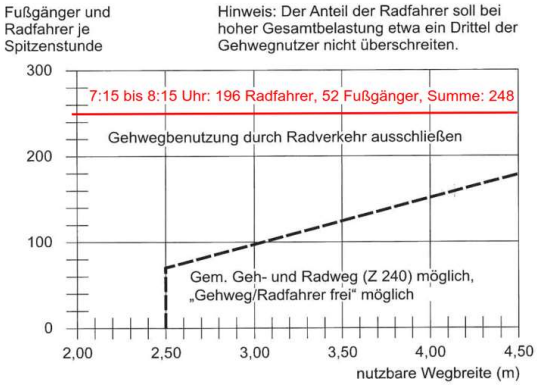
Anwendungsfälle
Velo- und Hauptrouten gemäß Radverkehrsnetz (siehe Kapitel 9.2 Netzhierarchie)

Visualisierung der Maßnahme

Zeitschiene Umsetzung Radverkehrsnetz (Zeiträume vorläufig)



Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr [1]



Unterführung Hengtering

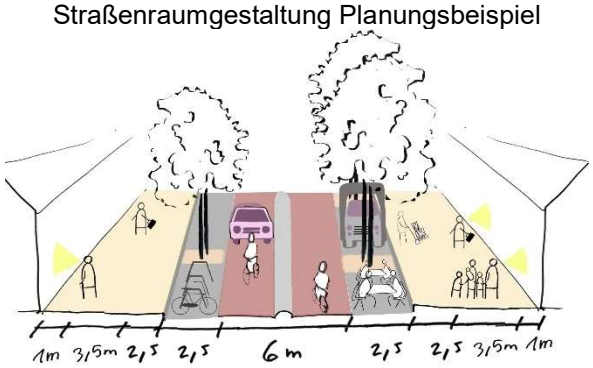
Beispiel punktuelle Maßnahme (Trittbrett)

Corporate Design

Entwurf

Straßenraumgestaltung Bsp. Castricum

Straßenraumgestaltung Planungsbeispiel



Kosten			Fördermöglichkeiten
Veloroute	Bauvolumen (Sanierung und Volleinfärbung)	HOAI 1-5	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
1	ca. 3.5 mio €	ca.150.000 €	
2	ca. 2.6 mio €	ca. 120.000 €	
3	ca. 900.000 €	ca. 60.000 €	
4	ca. 1.6 mio €	ca. 90.000 €	
5	ca. 2.2 mio €	ca. 110.000 €	
6	ca. 4.3 mio €	ca. 170.000 €	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
hohe Priorität	kurzfristig **mittelfristig** langfristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Maßnahme B5

Einrichtung von Fahrradstraßen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Der Radverkehr in Coesfeld besitzt aufgrund einer flachen Topographie und einer fahrradaffinen Bevölkerung eine herausragende Bedeutung. Dies unterstreicht der Modal-Split-Anteil von 39 % [1]. Das kompakte Siedlungsgefüge begünstigt diese Qualität. Es ist ein Hauptanliegen des Masterplans Mobilität, durch den Ausbau der Radinfrastruktur den Radverkehr als Hauptverkehrsart im Binnenverkehr Coesfelds weiter zu entwickeln. So soll das hierarchische Radverkehrsnetz (siehe Maßnahme B4) Zug um Zug umgesetzt werden.

Hierzu wird mit dem ‚Coesfelder Weg' ein innovativer Ansatz verfolgt, der die Ausweisung von Fahrradstraßen auf wichtigen Sammelstraßen innerhalb von Quartieren vorsieht. Hintergrund dessen ist, dass neben den Sammelstraßen keine alternativen Verbindungen für den Radverkehr vorhanden sind, um entsprechende Ziele und vor allem die Innenstadt zu erreichen. Synergien mit der Maßnahme F1 begünstigen durch die dort vorgesehene Herausnahme des Durchgangsverkehrs dieses Vorgehen. Zudem besitzt der Radverkehr in Coesfeld bereits heute eine enorme Bedeutung und überwiegt auf Strecken unter 5 km gegenüber dem MIV.
Dort, wo keine alternativen Strecken für Radfahrende vorhanden sind, werden diese künftig auch auf Sammelstraßen priorisiert gegenüber dem Kfz-Verkehr geführt. Das betrifft in der Mehrzahl der Fälle Radhauptrouten des Radverkehrsnetzes, da die Velorouten zum Großteil entlang der Hauptverkehrsstraßen geführt werden (lediglich parallel zur Dülmener Straße verläuft eine geplante Fahrradstraße auf einer Veloroute). Dabei muss sich schlussendlich immer im Rahmen der geltenden Anordnungsvoraussetzungen der StVO und der VwV-StVO bewegt und der Einzelfall geprüft werden. Die Machbarkeit kann jeweils anhand von Checklisten, die die gängigen Kriterien und rechtlichen Rahmenbedingungen beinhalten, abgearbeitet werden. Trotzdem soll als Maßgabe gelten, den innovativen Ermessensspielraum bei der Anordnung im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten voll auszuschöpfen.
Fahrradstraßen sind grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung, da sie zunächst prinzipiell alleine dem Radverkehr vorbehalten sind. Eine Beschilderung erfolgt mit dem Zeichen 244.1 der StVO. Es entspricht jedoch mittlerweile der gängigen und regelkonformen Praxis, dass andere Fahrzeugarten mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Diese dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren und sind sprichwörtlich nur „zu Gast". Diese Terminologie beinhaltet unter anderem, dass es den Radfahrenden gemäß StVO ausdrücklich erlaubt ist, nebeneinander zufahren, und Kraftfahrzeuge nur unter bestimmten, eng gefassten Voraussetzungen zum Überholen berechtigt sind. Somit wird ausreichend Sicherheit und Komfort für den Radverkehr gewährleistet.

In die Auswahl der entsprechenden Ausweisungen sind die bereits angestellten Planungen der Verwaltung sowie die Vorgaben des hierarchischen Radwegenetzes mit eingeflossen. Diese als Fahrradstraßen auszuweisenden Strecken (siehe unten) sind in eine Reihenfolge zur zeitlichen Umsetzung zu bringen und dementsprechend abzuarbeiten. Als erste, zu bearbeitenden Streckenabschnitte werden die Straßen Oldendorper Weg / Haugen Kamp oder die Straße Hohes Feld empfohlen. Alternativ kommt auch der Abschnitt der Veloroute 1 in Richtung Lette in Frage. Grundsätzlich soll der Ausbau von Fahrradstraßen auf Radhauptrouten im Tätigkeitsbereich des Radverkehrs mit oberster Priorität behandelt werden.

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen sollten Gestaltungsstandards beschlossen werden, die die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben der StVO ergänzen, eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs gewährleisten sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen visuell kenntlich machen. Hierzu wird die Gestaltung nach dem ‚Ahauser Vorbild' empfohlen, welches die folgenden Merkmale umfasst:

- Roteinfärbung in Knotenbereichen und im Einfahrtsbereich, ansonsten roter Randbegleitstreifen
- Regelbreite von mindestens 4 m Fahrbahn, neben durchgehenden Parkstreifen 4 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen

Entwurf

- Falls zu breit: Fahrbahnverengungen zu Beginn / Torsituation, eingerückter roter Randbegleitstreifen
- Vorzeichen-Piktogramm zu Beginn und nach jeder Einmündung
- Piktogramme mit Querpfeilen an Einmündungen / Kreuzungen
- Ausdrücklich akzeptiert werden in Ausnamefällen Einengungen der Fahrbahn über das Mindestmaß hinaus im Bereich von einzelnen Stellplätzen; in diesem Fall sind die Stellplätze markiert, geordnet und versetzt, Mindestfahrbahnrestbreite neben den Stellplätzen von 3 m +0,75m Trennstreifen, maximal 3 zusammenhängende Stellplätze, Mindestlänge der Fahrbahn mit regulärer Breite zwischen den Stellplätzen: 25 m.

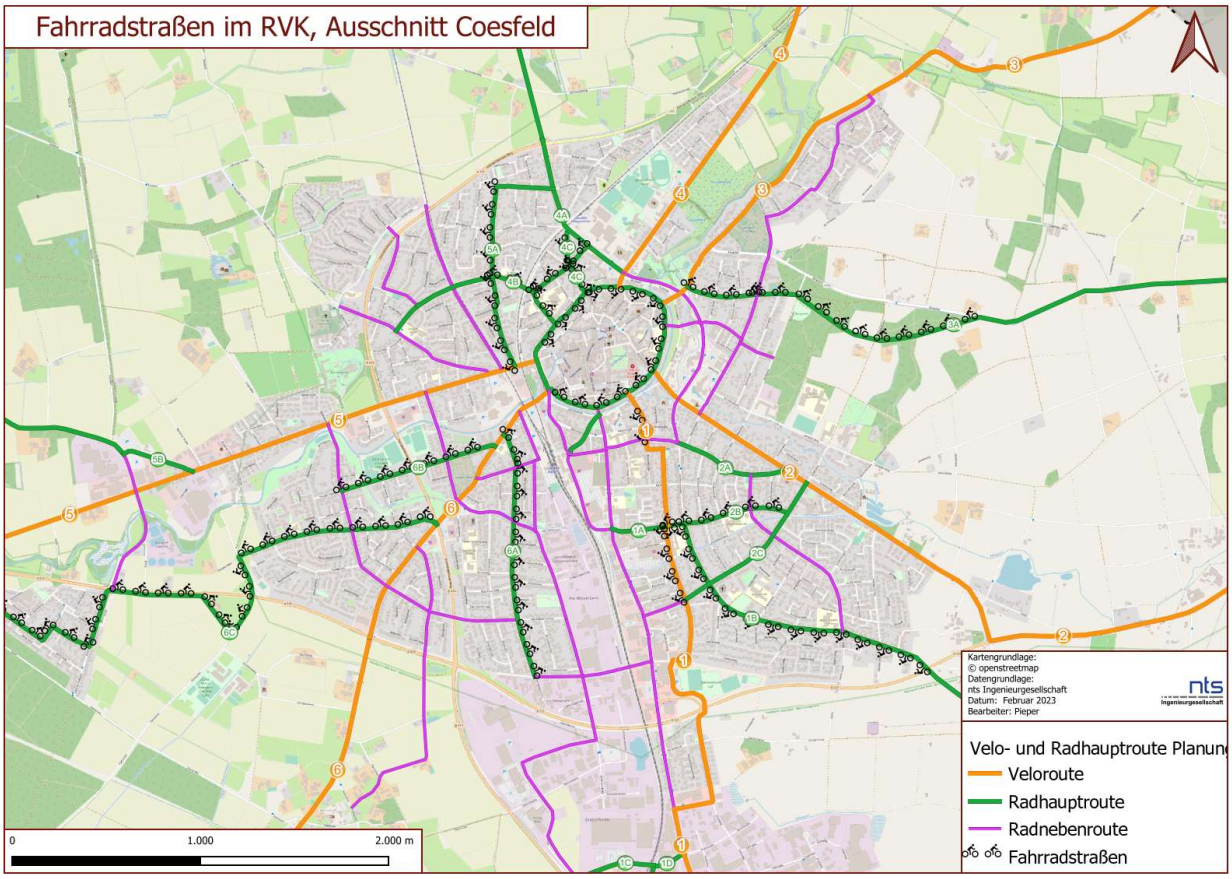
Eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für diese Führungsform wirkt hier unterstützend. Hierzu können Hinweistafeln und Informationsschilder genutzt werden, die insbesondere Autofahrende auf ihre untergeordnete Rolle auf Fahrradstraßen hinweisen.
Fahrradstraßen kommen dem Regelwerk nach dort in Betracht, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll. Grundsätzlich können sie demnach überall außerhalb des Vorbehaltsnetzes proaktiv zur Attraktivierung des Radverkehrs eingerichtet werden. Sie bewirken eine Verbesserung des Angebots für Radfahrende und besitzen als Zeichen verkehrspolitischer und gesellschaftlicher Wertschätzung von Radfahrenden das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Darüber hinaus wird durch die Ausweisung auch eine verkehrliche Beruhigung auf der jeweiligen Straße herbeigeführt, aus der zeitgleich eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums hervorgeht. Außerdem ist darauf zu achten, dass Fahrradstraßen keine attraktiven Abkürzungen für den Kfz-Verkehr darstellen, da dies zu häufigen Geschwindigkeitsverstößen und erhöhten Unfallgefahren führt und somit entgegen der gewünschten Wirkungen steht.
Die bereits umgesetzte Fahrradstraße Cronestraße sollte nachträglich an die Standards zur Gestaltung angepasst werden. Eine wichtige Rolle spielt außerdem die schnelle, möglichst flächendeckende Umsetzung des Systems. Die Prioritäten sollten auf die Radialachsen und den Fahrradring der Innenstadt gesetzt werden.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Anwendungsfälle

- Haugen Kamp / Oldendorper Weg
- Hohes Feld / Paradiesweg
- Hengtering / Wetmarstraße
- Hengtestraße
- Neutorstraße
- Seminarstraße
- Steveder Weg / Stockum / Rekener Postweg / Wittenfeld / Witten Sand
- Hüppelswicker Weg
- Grimpingstraße
- Kalbsbecker Weg und Bahnhofstraße (je unter Prämisse Herausnahme aus Vorbehaltsnetz)
- Stadtwaldallee
- Jakobiring / Südring / Schützenring / Burgring / Marienring / Basteiring
- Bahnhofsallee

Visualisierung der Maßnahme



Skizze Gestaltung

Gestaltungstandard Bsp. Ahaus

Entwurf

Gestaltungsstandard Bsp. Ahaus

Informelle Hinweise, Senden

Kosten			Fördermöglichkeiten
Straße	Bauvolumen	HOAI 1-5	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
Haugenkamp / Olpendorper Weg	ca. 60.000 €	ca. 9.000 €	
Hohes Feld	ca. 125.000 €	ca. 22.500 €	
Hüppelwicker Weg	ca. 45.000 €	ca. 8.000 €	
Cronestraße	-	-	
Stadtwaldallee	ca. 110.000 €	ca. 20.000 €	
Wettmar Straße / Seminarstraße	ca. 65.000 €	ca. 10.000 €	
Neutorstraße	ca. 20.000 €	ca. 5.000 €	
Kalbsbecker Weg	ca. 85.000 €	ca. 15.000 €	
Hengtestraße Hölkers Kamp	ca. 85.000 €	ca. 15.000 €	
Wittenfeld, Postweg, Goxel, Steveder Weg	ca. 230.000 €	ca. 35.000 €	
Bastei-, Marien-, Burg-, Schützen-, Südring	ca. 140.000 €	ca. 25.000 €	
Paradiesweg	ca. 40.000 €	ca. 8.000 €	
Grimpingstraße	ca. 65.000 €	ca. 12.500 €	
Lindenstraße	ca. 65.000 €	ca. 10.000 €	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
hohe Priorität	**kurzfristig** mittelfristig langfristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme B6

Ausbau der Fahrradabstellanlagen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Um das Potential einer hohen Affinität der Coesfelder Bevölkerung zu nutzen und dem Verkehrsmittel Fahrrad eine noch größere Bedeutung zu geben, bedarf es einer verstärkten Förderung des Radverkehrs. Für Radfahrende ist es dabei ebenso wichtig, das Fahrrad aktiv nutzen zu können, wie es sicher abstellen zu können.

Die Stadt Coesfeld hat im Verkehrsentwicklungsplan von 2005 [1] die Sicherstellung des Stellplatzangebotes für Fahrräder festgeschrieben. Infolgedessen wurde ein Fahrradabstellanlagenkonzept entwickelt, das zudem steuernde Wirkung auf den Radverkehr innerhalb der Wälle entfaltet. Hierin wurden Zonen definiert, in denen der ruhende Radverkehr konzentriert werden soll, und Standorte mit überdachten Quartiersanlagen vorgesehen. Letztere decken ein Einzugsgebiet von 100 m ab und sollen vorrangig Kundschaft, Besuchenden und Beschäftigten dienen, die sich für längere Zeit in der Innenstadt aufhalten.

Vor diesem Hintergrund ist die Quantität der Fahrradabstellanlagen in Coesfeld im Rahmen der Bestandsanalyse grundsätzlich als gut bewertet worden. Der Großteil der Abstellanlagen ist innerhalb der letzten Jahre erneuert worden und entspricht dem Stand der Technik. Im Jahr 2022 wurde zudem im Rahmen der Mobilstation am Bahnhof in Coesfeld ein Fahrradparkhaus eröffnet, welches zu Jahresbeginn 2023 erweitert wurde. Trotzdem sollte auf einen weiteren Ausbau nicht verzichtet werden. Die Möglichkeit, das Fahrrad angemessen abzustellen, ist in der Innenstadt an vielen Orten gegeben. Den Radfahrenden kommen sowohl Standorte zentraler Abstellanlagen als auch punktuelle Abstellmöglichkeiten zu gute. Hinzu kommen vereinzelt Möglichkeiten zum Aufladen von Elektrofahrrädern. Trotzdem treten Einzelfälle auf, in denen Radfahrende die Möglichkeit nutzen, ihr Rad je nach Bedarf unmittelbar vor dem jeweiligen Ziel abzustellen. Hierin liegt grundsätzlich ein großer Vorteil des Fahrrads. Dass die Fußgängerzone in weiten Teilen für den Radverkehr freigegeben ist, begünstigt dieses Verhalten. Die erhoffte Steuerungswirkung anhand des Angebotes an Abstellanlagen ist somit nur zum Teil gegeben.

Im Zuge der Maßnahmenumsetzung gilt es zunächst das bereits vorhandene Kataster für Fahrradabstellanlagen fortzuschreiben bzw. zu vervollständigen. Nach Standort sortiert sind die Qualität (Anlehnbügel, Fahrradbox, Radlager, etc.) und die Quantität festzuhalten. In einem weiteren Schritt sollte der Bestand ausgebaut werden. In der Innenstadt ist das Angebot an Anlehnbügeln aus fachlicher Sicht bereits auf einem guten Niveau. Es sollte allenfalls punktuell entlang der Bewegungsachsen (bspw. der Fußverkehrszone) Standorte nachgerüstet werden. Das betrifft insbesondere den Ausbau auf einen höheren Standard (z.B. überdacht oder abschließbar). Beispielhaft kann hier eine überdachte Anlage an der Pfauengasse genannt werden. Zusätzlich sind wichtige Ziele außerhalb der Innenstadt hinsichtlich der vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten zu evaluieren.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen der Qualität der Abstellanlage und der Dauer das Parkvorgangs besteht. Je länger die Dauer des Parkvorgangs ist, desto höher ist der Anspruch an die Qualität der Abstellanlage. Die Parkdauer lässt sich nach der jeweiligen Zielgruppe unterscheiden. Bei Anwohnenden und Arbeitnehmenden ist die Parkdauer in der Regel mit über vier Stunden als lang einzuordnen. Bei Veranstaltungen und Einkäufen hingegen ist die Parkdauer in der Regel mit unter einer Stunde als kurz anzusehen. Dementsprechend ist für eine eher kurze Parkdauer eine vergleichsweise einfache Abstellmöglichkeit hinlänglich.

Konkret heißt das, dass bspw. vor Supermärkten nach Möglichkeit überdachte Anlehnbügel ausreichen. An Nahversorgungsstandorten gilt es zudem, Raum für Lastenräder mitzudenken. Da sich der hierfür nutzbare Raum in der Regel auf privatem Grund befindet und die Stadt dort als solche nicht handlungsfähig ist, sollte aktiv auf die Betreibenden zugegangen und die deutliche Aufwertung bzw. Nachrüstung von Abstellanlagen angeregt werden. Das sollte, abweichend von der Prioritätenfestsetzung für die Gesamtmaßnahme, kurzfristig erfolgen. Für einen längeren Parkvorgang sind abschließbare Fahrradschließfächer oder Fahrradboxen zu installieren. Das erhöht die Sicherheit des abgestellten Fahrrads

Entwurf

und somit zeitgleich die Wahrscheinlichkeit der Nutzung. Weitere Defizite, wo das Angebot noch ausbaufähig ist, finden sich im Bereich von Praxen und Dienstleistenden.
Für einen dauerhaften Parkvorgang muss die Qualität der Abstellanlage hoch sein. So sind bspw. im Bereich von ÖPNV-Knotenpunkten Fahrradparkhäuser oder Fahrradkäfige zu installieren. Weitere potenzielle Standorte hierfür sind die Mobilstationen (siehe Maßnahme C3) und Haltestellen. Auch die Quantität an Parkvorgängen steigert die Anforderungen an die Anlage. Das betrifft beispielsweise Schulstandorte.

Durch die flächendeckende Schaffung von qualitativ und quantitativ ausreichenden Fahrradabstellanlagen werden verschiedene positive Effekte erreicht. Grundsätzlich erfolgt eine Förderung des Radverkehrs. Je größer und je besser das Angebot ist, sein Fahrrad sicher und komfortabel abzustellen, desto eher werden Wege mit dem Fahrrad absolviert. Das gilt gerade für hochwertige (Elektro-)Fahrräder. So kann die Schaffung von Abstellanlagen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern und den fließenden motorisierten Verkehr reduzieren. Durch diese Reduzierung und die Ordnung der abgestellten Fahrräder wird außerdem die Qualität des öffentlichen Raums in der Innenstadt gesteigert. Die Einbindung der Bevölkerung für Standortvorschläge verstärkt die eben genannten positiven Effekte.

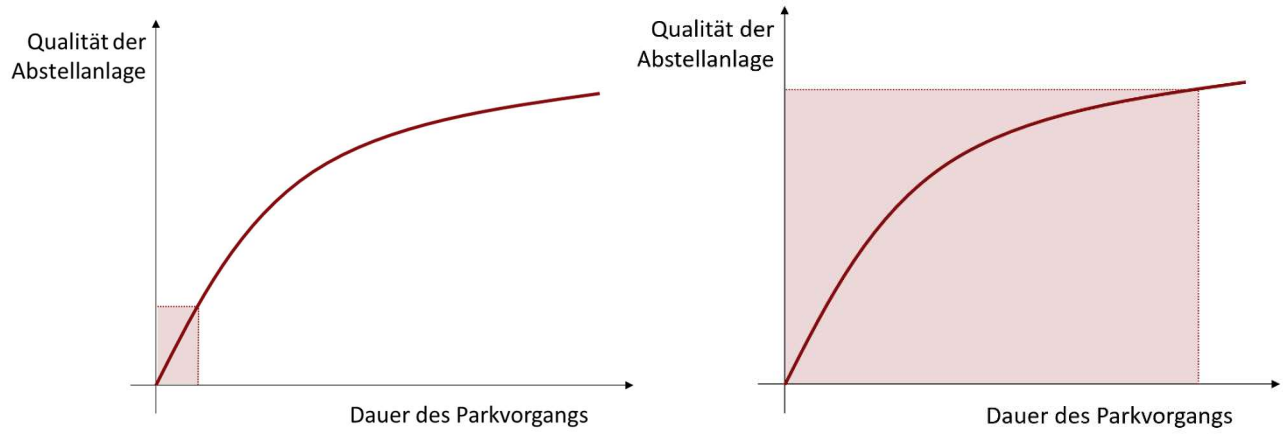
Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle

- Evangelisches Gemeindehaus
- Jakobikirche
- Bürgerhalle
- …

Visualisierung der Maßnahme

Korrelation zwischen Dauer des Parkvorgangs und Qualität der Abstellanlage



Kurzer Parkvorgang → geringe Anforderung

langer Parkvorgang → hohe Anforderung

Abschließbare Fahrradbox

Lastenradstellplatz

Bike + Ride, Hamburg

Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Kosten Anlehnbügel: ca. 300 € [2] Kosten Fahrradbox: ca. 2.000 € - 3.000 € [2]	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 mittlere Priorität	 kurz-fristig **mittel-fristig** lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme B7

Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Nahezu jede Wegekette beinhaltet Streckenabschnitte, die zu Fuß zurückgelegt werden. Dabei ist das Zufußgehen Kernelement eines gesundheitsschonenden und umweltverträglichen Verkehrssystems. Als schwächste Verkehrsteilnehmende besitzen Zufußgehende ein großes Schutzbedürfnis. Dem gegenüber steht, dass ihnen im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten oft der deutlich geringste Flächenanteil im Straßenraum zuteilwird. Regeltechnisch ist der Mindestanspruch an die Fußwegeinfrastruktur die sichere und barrierefreie Erschließung der angrenzenden Grundstücke. In der Realität ist dies jedoch nicht immer flächendeckend gewährleistet. Dieses Problem besteht in Coesfeld wie in zahlreichen anderen Gemeinden.
Coesfeld verfügt über ein kompaktes Siedlungsgefüge und die Bevölkerung legt durchschnittliche Wegelängen von 1,7 km zu Fuß zurück [1]. Somit ist das Innenstadtzentrum mit dem gedachten Mittelpunkt Marktplatz von allen Wohngebieten im Bereich der Kernstadt aus gut zu erreichen. Aufgrund der hohen Fahrradaffinität der Bevölkerung liegt der Fußverkehrsanteil des Modal-Split mit 12 % aber eher im unteren Segment [2] (im Vgl. dazu deutschlandweit: 22 % Modal-Split-Anteil Fußverkehr [3]).
Das Fußverkehrsnetz besitzt noch keinen erkennbaren, hierarchischen Zusammenhang. Es besteht einerseits aus einer Vielzahl an qualitativ hochwertigen Fußwegen, weist andererseits jedoch auch vereinzelte Lücken, bspw. in der dicht bebauten und höher frequentierten Innenstadt, auf. Das sind unter anderem nicht barrierefreie Fußwege aufgrund unzureichender Breiten. Hier und an anderen Stellen entstehen ebenfalls potenzielle Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr. Auch hinsichtlich der Gestaltung mit ausreichend Sitzgelegenheiten oder Beleuchtungen gibt es stellenweise Optimierungspotenzial.

Im Rahmen der Planung eines Fußverkehrsnetzes wurden Wegetypen mit unterschiedlichen Qualitätskriterien entwickelt (siehe Kapitel 9.3). Dabei wurde sich auf die erweiterte Innenstadt beschränkt, da hier der Fußverkehr eine hohe Bedeutung besitzt. Im sonstigen Stadtgebiet werden hingegen andere Verkehrsarten priorisiert. Die Wegetypen sind in absteigenden Qualitäten von Wegen mit ‚Premium Qualität' bis hin zu ‚Wegen mit Mindeststandards' aufgeteilt. Als Qualitätskriterien werden die Gehwegbreiten, die Gehgeschwindigkeit und die maximale Geschwindigkeit von Kfz (V_{zul}Kfz) herangezogen. Hinzu kommen die maximale Wartezeit an Kreuzungen, Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten, die Oberflächenart sowie die Beleuchtung.
Die Qualitätskriterien gilt es nach und nach für die jeweiligen Fußwegerouten umzusetzen. Die Realisierung ist demnach langfristig angelegt. Sie soll vorrangig auch im Zuge anderer Maßnahmenausführungen erfolgen. Eine Überlagerung der Netze aus Gemeinschaftsstraßen, des Fahrradrings, der Wallanlage und der Fußgängerzone zeigt, dass der Großteil der vorgegebenen Standards im Rahmen von anderen Maßnahmenrealisierungen erreicht werden kann. Es lassen sich zudem die Abschnitte ablesen, die noch unabhängig von anderen Maßnahmen überplant und umgestaltet werden müssen. Besondere Priorität bei der Umsetzung haben die Routen, in denen keine oder nur unzureichende Nebenanlage bzw. Fußwegeinfrastruktur vorhanden ist. In Straßen wie der Kapuzinerstraße oder der Kuchenstraße ist der Handlungsbedarf somit besonders groß. Die weiteren Prioritäten richten sich nach dem Kriterium der Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. von Parkraumstandorten. In darauffolgenden Schritten sind die Routen zu behandeln, wo eine Fußverkehrsinfrastruktur vorhanden ist, jedoch nicht als ausreichend bewertet wird.

Die größte Qualität finden Zufußgehende in der Fußgängerzone vor. Hier entsprechen die Beleuchtung, die vorhandenen Breiten sowie die Anzahl an Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten bereits hohen Ansprüchen. Optimierungspotenziale bestehen noch in der Herstellung der Barrierefreiheit. So stellt die Art der Pflasterung stellenweise ein Hindernis für Mobilitätseingeschränkte dar. Das ist unter anderem im Bereich Kleine Viehstraße im Übergang zum Markt oder auf dem Marktplatz der Fall (siehe Maßnahme D2). Den Planungsprämissen entsprechend (siehe Kapitel 0) sollten hier langfristig berollbare Fußver-

kehrstrassen entstehen, die sich an wichtigen Zielen und den typischen Fußwegebeziehungen orientieren. Eine solche besteht zum Beispiel in Nord-Süd-Richtung zwischen Kleine Viehstraße und der Fußverkehrszone Schüppenstraße. Ebenso sollte eine Verbindung über den Marktplatz zum Rathaus hin geschaffen werden.
Die Standards der Kategorie ‚sehr gute Qualität' gilt es auf der Promenade (siehe Maßnahme B3) und den Gemeinschaftsstraßen (siehe Maßnahme D1) umzusetzen. Hier wird der Bezug zu anderen Maßnahmen deutlich, die die Umsetzung des Fußverkehrsnetzes mit inkludieren. Insofern verbleiben insgesamt wenige Abschnitte im Fußverkehrsnetz, die abseits anderer Maßnahmen selbstständig aufgewertet werden müssen. Nahezu vollständig erreicht sind die Vorgaben bereits auf dem neu gestalteten Wiemannweg entlang der Berkel und der Berkelpromenade an der Davidstraße.
Bei Hofwegen und Verbindungen zu Parkbauwerken gilt es, eine ‚gute Qualität' zu gewährleisten. Exemplarisch hierfür wird die Strecke entlang der Friedrich-Ebert-Straße angeführt, die besonders im Zusammenhang mit der Entwicklung des Parkraumstandorts Kreisverwaltung relevant wird und im Zuge dessen mitberücksichtigt werden sollte. Als kürzeste Verbindung in die Innenstadt wurde der Weg über die Fußverkehrsüberführung nördlich des Kreishauses ausgemacht. Diese ist Stand heute aufgrund bestehender Umlaufsperren und der Längsneigung nicht barrierefrei. Zudem bedarf es regelmäßigerer Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten. Solche attraktiven Sitzgelegenheiten sind gerade abseits der Fußverkehrszone und insgesamt im Stadtgebiet aus Anlass einer veränderten Demographie zu verstetigen. Darüber hinaus sollte hier das bereits realisierte Wegweisungssystem erweitert werden.

Die Relevanz einer angemessenen und komfortablen Fußwegeinfrastruktur wird neben gesellschaftlichen Entwicklungen wie dem demographischen Wandel auch durch die Unabdingbarkeit des Fußverkehrs für individuelle Mobilität begründet. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit von Fußwegen ist demnach Voraussetzung für jede persönliche Ortsveränderung. Die Planung des Fußverkehrsnetzes und die Umsetzung der zugehörigen Qualitätskriterien hat somit nicht nur Einfluss auf die Förderung des Fußverkehrs und ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätsverhalten, sondern auch auf Wege, die im Wesentlichen mit anderen Verkehrsmitteln bestritten werden, jedoch Fußwege bspw. zum jeweiligen Fortbewegungsmittel inkludieren. Durch die verbesserten Bedingungen für den Fußverkehr wird außerdem die Qualität des öffentlichen Raums gesteigert.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle (mit gehobener Priorität)

- Rosenstraße
- Kuchenstraße
- Ritterstraße
- Kapuzinerstraße
- Markt/ Kleine Viehstraße
- Friedrich-Ebert-Str. (Im Zusammenhang mit Parkraumangebot)
- Neustraße

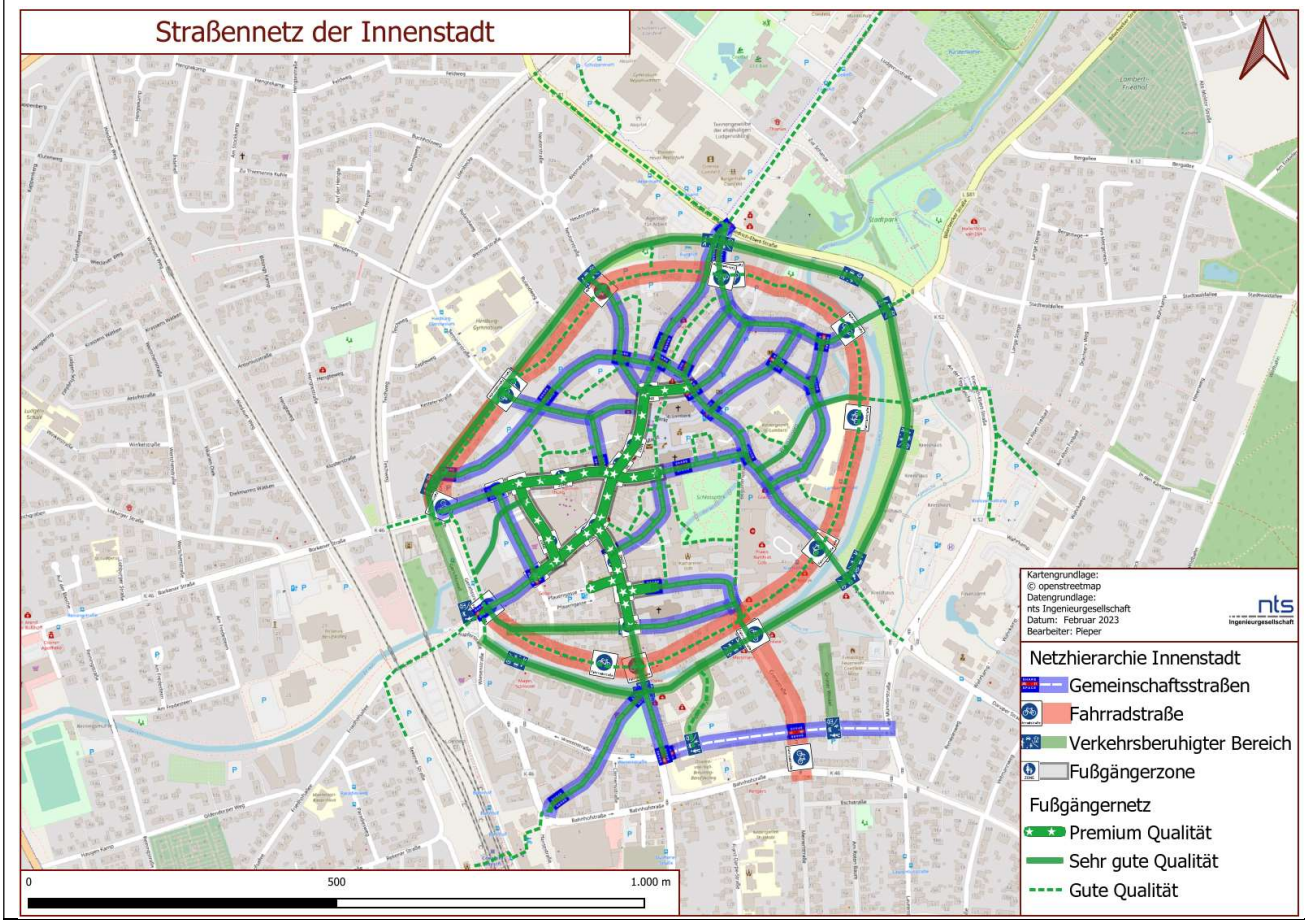
Visualisierung der Maßnahme

Bestand: Fußweg Friedrich-Ebert-Str.

Planung: Umfangreiche Aufwertung

Entwurf

Überlagerte Netze des Fußverkehrs sowie der Gemeinschaftsstraßen, des Fahrradrings und der Wallanlage



Kosten	Fördermöglichkeiten
Gehwege Pflaster ca. 120 € / m² Bord ca. 30 € / m Straßenbeleuchtung ca. 3.000 – 4.000€ / Stück Schild Wegweisung ca. 60 – 100 € / Stück ohne sonstige Baukosten Sitzgelegenheit / Parkbank ca. 2.000 – 2.500 €	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
mittlere Priorität	kurz-fristig **mittel-fristig** lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme C1

Optimierung des Regionalverkehrs

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ist elementarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Nichtsdestotrotz stellt es gerade in ländlichen Räumen wie Coesfeld eine große Herausforderung dar, Siedlungsgebiete vollumfänglich und bedarfsgerecht zu erschließen. Die räumliche Erreichbarkeit Coesfelds aus dem Umland ist ein Kernelement der Zielüberlegungen des Masterplans, da sie den Umweltverbund fördert und zur Verkehrsverlagerung beiträgt.
Der Regionalverkehr in Coesfeld besteht aus drei Linien im Schienenpersonennahverkehr. Mit der Baumbergebahn wird das Oberzentrum Münster angeschlossen. Nördlich werden Gronau und Enschede erreicht. Das Ruhrgebiet wird über Verbindungen nach Dülmen / Dortmund sowie Dorsten / Essen angeschlossen. Im Regionalbusverkehr gibt es Verbindungen nach Borken, Burgsteinfurt, Dülmen, Münster (mit Umstieg), Rosendahl und Vreden.
Die Qualität des ÖPNV in Coesfeld wurde 2019 im Rahmen des 3. Nahverkehrsplan des Kreis Coesfeld analysiert. Der Grundtakt der Bahn- und Buslinien beträgt 60 Minuten. Nach Münster gibt es in den Hauptverkehrszeiten die Verstetigung auf einen 30-Minuten-Takt. Insbesondere in der Schwachlastzeit gibt es jedoch größere Bedienungslücken bzw. kein Angebot. Darüber hinaus wird am Sonntag vielfach auf einen 120 Minuten Takt bzw. die Bedienung durch einen Taxibus umgestellt.
Der NVP sieht auf den Achsen nach Dülmen und Münster ein Defizit in der Bedienqualität. Handlungsbedarf besteht darüber hinaus in den Hauptverkehrszeiten zwischen 06:00 und 09:00 Uhr sowie 13:00 und 18:00 Uhr. Auch die Reisezeit des ÖPNV ist mit der des Kfz-Verkehrs vielfach nicht konkurrenzfähig. Die Verbindung nach Münster besitzt aus Sicht dieser Bewertung ordentliche Qualität. Trotzdem wäre hier ein Grundtakt von 30 Minuten erstrebenswert. Darüber hinaus sind insbesondere die Verbindung ins westliche Umland und in Richtung Dülmen optimierungsbedürftig.

Der Handlungsbedarf im überörtlichen ÖPNV wird im Rahmen des Masterplans insbesondere hinsichtlich der Optimierung der zentralen Achsen gesehen, sowohl im Schienen- als auch Straßenpersonennahverkehr. Erstrebenswerter Zielzustand ist die Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Grundtakt, bestmöglich auf allen Strecken, da aus fachlicher Sicht ÖPNV-Angebote erst dann attraktiv sind. Der Fokus soll dabei auf wichtige Pendlerstrecken gelegt werden. In der Umsetzung sollen dabei die Verbindungen priorisiert werden, die eine hohe Wegebeziehung zu Coesfeld aufweisen. Anknüpfungspunkte hierzu hat die Mobilitätsbefragung aus 2022 geliefert, die die Verbindungen nach Dülmen, Rosendahl und Billerbeck mit besonders hohen Verflechtungen darstellt [2]. Einen Sonderfall hierbei stellt Rosendahl dar, das mit drei unterschiedlich angebundenen Ortsteilen besondere Anforderungen hinsichtlich der ÖV-Erschließung besitzt. Besonderes Potenzial besteht auf der Strecke der Baumbergebahn in Richtung Münster. Hierüber werden zum einen neben Münster auch weitere relevante Pendlerziele angeschlossen. Zum anderen besteht mit dem Ausbau zur S-Bahn Münsterland eine bestehende Planung, die aufgenommen und weiterverfolgt werden kann. Für Coesfeld wäre eine Taktverdichtung auch hinsichtlich der Strecke Dortmund – Enschede erstrebenswert, um die Erreichbarkeit der Ziele Dülmen und Ahaus zu verbessern.
Die zentrale Herausforderung besteht darin, dass die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten im Handlungsfeld des überörtlichen ÖV begrenzt oder aber mit exorbitantem und oft nicht darstellbarem Kostenaufwand verbunden sind. Es gilt daher, innovative sowie synergetische Lösungen zu finden und vor allem auf appellativer und initiierender Ebene tätig zu werden.
Zunächst kann es hilfreich sein das Optimierungspotenzial und den Bedarf auf einzelnen Strecken zu prüfen. In einer Prüfung sind neben Fahrgastzählungen auch Potenzialanalysen dienlich. Eine mögliche neue Strecke, deren Potenzial geprüft werden sollte, ist die Schnellbuslinie in Richtung Rheine. Weiter befindet sich ein möglicher Bahnhaltepunkt im Bereich Rottkamp derzeit in der Prüfung, für den nach Ersteinschätzung bei bereits drei Bahnhaltepunkten im Stadtgebiet der Bedarf jedoch noch nachgewiesen werden muss.

Entwurf

Diese Herausforderungen des ÖPNV und verwandte Themen können nur durch die Ausweitung der kreisweiten Zusammenarbeit angegangen werden. Die Zusammenarbeit soll auf der bereits bestehenden Ebene des BüLaMo (Bürger Labor Mobilität) mit Leben gefüllt werden. Das Projekt bietet eine Plattform, die überörtliche Abstimmung kurz- wie langfristig zu verbessern. Der Kreis ist hier gemeinsam mit den Kommunen bereits auf dem Weg. Es wurden Projekte rund um die Linie X90 zwischen Senden und Münster als Pilot initiiert. Das BüLaMo 2.0 verfolgt in zweiter Instanz die Ausweitung dieser Modellvorhaben auf das Münsterland. Hier soll die Stadt Coesfeld mit als Initiatorin für die eigenen Interessen und die der Umlandgemeinden auftreten. Im Rahmen von Workshops und Laborberichten wurden die gesammelten Erfahrungen zum Pilotprojekt X90 eruiert und es wurden Vorschläge für die Verbesserung und die kreisweite Anwendbarkeit gesammelt. Diese sind im weiteren Verlauf zu bewerten, weiterzuentwickeln und in eine Umsetzungsplanung zu transferieren. Dabei muss auch geprüft werden, ob und inwieweit dieses Projekt Synergien mit der S-Bahn Münsterland nutzen kann.

Im Allgemeinen sind Planungen zu Mobilstationen (siehe Maßnahme C3) genauso wie Maßnahmen der Barrierefreiheit (siehe Maßnahme D2) in die Belange des ÖPNV mit einzubeziehen. Inhaltlich ist neben neuen Verbindung und der Verstetigung von Takten auch die Abstimmung der jeweiligen Fahrpläne sowie Umsteigemöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel von Relevanz. Es sollen Wegeketten ohne große Umsteigezeiten realisiert werden, um den ÖPNV zu beschleunigen. Ein weiteres Thema ist die Modernisierung der Haltestellen. Neben einer attraktiven Ausstattung sind auch die Standards der Barrierefreiheit zu erfüllen. Hier kann sich an den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans orientiert werden. Haltestellen sollen mit Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz, taktilen Elementen und Hochborden (Kassler Bord) ausgestattet werden. Es sollten Informationen zu Fahrplänen und Fahrkarten vorhanden sein.

Die Verlagerung von Fahrten zugunsten des Umweltverbundes ist im Hinblick auf den Klimaschutz zwingend notwendig. Im Segment der längeren Wege kann nur der ÖPNV eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr schaffen. Insgesamt soll der ÖPNV attraktiver gestaltet und mehr Menschen zum Umstieg bewegt werden. Ziel muss es sein, eine höhere Nachfrage im Bereich des ÖPNV zu generieren, sodass das Angebot langfristig auch wirtschaftlich tragfähig ist. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der ÖV als Form der öffentlichen Daseinsvorsorge im Allgemeinen als Zuschussgeschäft verstanden werden muss.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet (+ Region)	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle

- RE 14 Emscher-Münsterland-Express
- RB 51 Dortmund - Enschede
- RB 63 Coesfeld - Münster
- R 51 Coesfeld – Bocholt
- R 61 Coesfeld – Vreden
- R 62 Coesfeld – Darup
- R 81 Coesfeld - Burgsteinfurt

Ggf. Neue Linien

Entwurf

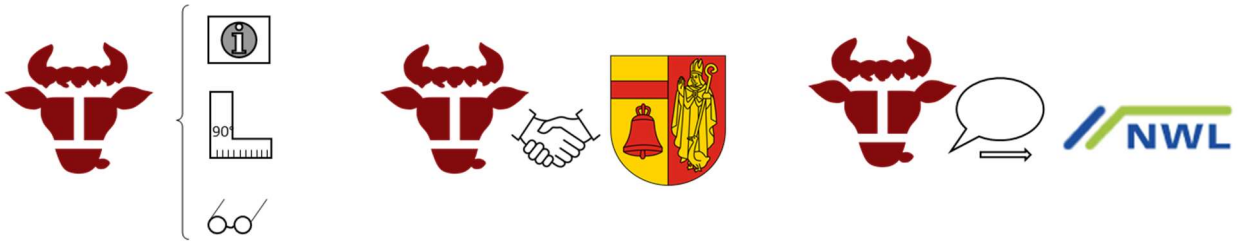
Visualisierung der Maßnahme

Prioritäten und Handlungsbedarf auf zentralen Verbindungen

Verbindung	Verkehrs-art	Wegebeziehung mit Coesfeld pro Tag	Priorität / Handlungsbedarf
Borken – Velen – Gescher – Coesfeld	Bus	Gescher: 1.000	
Coesfeld – Nottuln	Bus	Nottuln: 6.000	
Dülmen – Coesfeld - Ahaus	Zug*	Dülmen: 12.000 Ahaus: 1.000	
Dorsten – Coesfeld	Zug		
Münster – Billerbeck – Coesfeld	Zug	Billerbeck: 7.000 Münster: 5.000	
Coesfeld – Rosendahl – Steinfurt	Bus	Rosendahl: 9.000	

* Optimierung der Verbindung Dülmen Coesfeld auch als Busstrecke möglich

Prüfung, Zusammenarbeit, Initiierung



Kosten	Fördermöglichkeiten
--	--

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
hohe Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☒ Daueraufgabe

Maßnahme C2

Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Im Hinblick auf eine Mobilitätswende ist es wichtig, Verkehr nicht nur zu vermeiden, sondern notwendige Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern bzw. zu bündeln. Das Rückgrat des Umweltverbundes bildet der Öffentliche Personennahverkehr. Das gilt besonders im urbanen Raum. Im ländlichen Raum ist die Bereitstellung eines angemessenen ÖPNV-Angebots wesentlich komplizierter. Hier besteht die Herausforderung darin, ein Gleichgewicht zwischen einer geringen Nachfrage und einem bedarfsgerechten Angebot herzustellen. Grund dafür ist vor allem die geringere Bevölkerungsdichte. So kommt es oft zu geringen Taktungen und Umsteigezwängen. Beides ist als wesentliches Hindernis für einen attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum zu sehen. Neben dem Ziel, Menschen einen Grund zu liefern, häufiger den Pkw stehen zu lassen, stellt ein angemessenes ÖPNV-Angebot außerdem eine Form der öffentlichen Daseinsvorsorge dar. Diese wird mit Blick auf den demographischen Wandel und eine immer größer werdende Zielgruppe künftig an Bedeutung zunehmen. In Coesfeld ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split mit 3 % ausbaufähig. Im Vergleich zum MIV mit 46 % besitzt er nahezu keine Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot für überörtliche Verbindungen in Coesfeld besteht derzeit aus drei überregional verkehrenden Bahnlinien, die die Oberzentren Dortmund, Essen und Münster anbinden. Darüber hinaus wird Enschede in den Niederlanden angebunden. Im straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Aufgabenträger, betrieben werden die Regio-Buslinien u.a. durch die Regionalverkehr Münsterland. In diesen Verknüpfungen mit dem Umland und dem Kreis Coesfeld sind in der Regel Taktungen von 60 Minuten an Werktagen und 120 Minuten an Sonntagen vorzufinden. Diese Buslinien stellen gemeinsam mit den zwei Bürgerbuslinien, welche einen 120 Minuten Takt aufweisen, und den Schülerbusverkehren das Angebot im Binnenverkehr dar. [50] Dieses wurde im Rahmen der Bestandsanalyse als mangelhaft bewertet, woraus sich ein dringender Handlungsbedarf ableitet.

Dem folgend soll das innerstädtische ÖPNV-Angebot künftig ausgebaut werden. Dabei wird sowohl das Ziel verfolgt, eine Alternative zum Radverkehr für Mobilitätseingeschränkte oder für bspw. Schlecht-Wetter-Tage zu bieten, als auch die Bedeutung des Pkw auf kurzen und mittleren Wegstrecken zu reduzieren. Hierfür stellt die Integration eines On-Demand-Angebotes eine geeignete Maßnahme dar. On-Demand-Verkehre sind ergänzende bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und überzeugen vor allem mit Blick auf die Flexibilität. Mithilfe einer App werden Fahrtwünsche gewählt und wenn möglich gebündelt. Hierbei können Fahrgäste individuell ihren Start- und Zielort sowie die Abfahrzeit wählen. Neben bestehenden Haltestellen können auch virtuelle Haltestellen angefahren werden. Für die genaue Art der Ausgestaltung eines solchen Angebots bestehen vielzählige Möglichkeiten.

Das On-Demand Angebot soll als Ergänzung zum bestehenden Stadt- und Regionalverkehr etabliert werden. Um den ÖPNV zu fördern und gleichzeitig bedarfsgerecht zu gestalten, soll in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie die Rahmenbedingungen für ein On-Demand-System innerhalb des Stadtgebiets von Coesfeld prüfen. Diese kann bereits kurzfristig in die Wege geleitet werden. Anhand der Ergebnisse ist dann zu entscheiden, wie und in welchem zeitlichen Rahmen ein solches System in das ÖPNV-Angebot integriert werden kann.
Geplant ist, dass vier Fahrzeuge mit einer Kapazität von 4-8 Sitzplätzen die Fahrtwünsche der Coesfelder Bürger*innen abwickeln. Neben flexiblen Einzelverbindungen sollen auch gebündelte Fahrten (Ridepooling) angeboten werden können. Die Fahrzeuge müssen mit einem umweltschonenden Antrieb betrieben werden, um den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Möglichkeiten, den bestehenden BürgerBus und das durch Antrag vorgeschlagene Night City Shuttle 4.0 in das System zu integrieren, sind zu eruieren und auszuarbeiten. Ein wichtiger Schritt ist es, die realen Kosten dieses System zu untersuchen und das Potenzial für die Stadt Coesfeld zu ermitteln. Hintergrund ist die komplexe Kostenstruktur im ÖPNV. Da die Finanzierung sich aus verschiedenen Töpfen und entsprechend dynamischen Verteilungsschlüsseln zusammensetzt, die durch die Zweckverbünde angesetzt werden,

muss ausführlich geprüft werden, wie ein On-Demand-Service mit möglichst geringen Kostenzuschüssen arbeiten kann. Es ist zu ermitteln, in welchem Verhältnis die Kosten zu den Förderzuschüssen stehen und ob ggf. auch eine dauerhafte Förderung des Betriebs möglich ist. Mit Blick in die Zukunft soll auch der Aspekt eines autonomen Shuttles berücksichtigt werden. In die Planungen miteinzubeziehen ist die RVM als möglicher Bereitsteller der App bzw. der Fahrzeuge und deren Infrastruktur.

Durch die Schaffung eines On-Demand-Angebots wird der öffentliche Nahverkehr gestärkt. Neben einem gewissen Verlagerungspotenzial vom MIV wird vor allem ein Angebot für nicht mehr so mobile Personengruppen als Alternative zu den aktiven Fortbewegungsformen geschaffen. Aufgrund der räumlichen und zeitlichen Flexibilität des Angebots können außerdem auch neue Zielgruppen angesprochen werden. Das System kann als Überbrückung der „Letzten Meile“ funktionieren, da mit einem On-Demand-Service auch Orte angesteuert werden können, die abseits von normalen Linienbusverläufen liegen. Hier können Synergien mit der Entwicklung eines Parkraumkonzepts (siehe Maßnahme E1) geknüpft werden.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle

--

Visualisierung der Maßnahme

Bsp. On-Demand: Loop Münster

Bsp. On-Demand: Kommit Senden [54]

Kosten	Fördermöglichkeiten
Betriebskosten: *abhängig von Art des Modells* ca. 100.000 – 125.000 € pro Jahr pro Auto Machtbarkeitsstudie: ca. 40.000 bis 100.000 € (geschätzt)	Machbarkeitsstudie: FöRi-MM Nr. 10.1 Umsetzung: FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel) GVFG Fahrzeugförderung und Infrastruktur ÖPNV-Pauschale nach ÖPNVG NRW

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
Hohe Priorität	**kurzfristig** mittelfristig langfristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme C3

Mobilstationen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Im Allgemeinen befindet sich die Mobilität derzeit in einem rasanten Wandel. Die Vernetzung der Mobilität wird zukünftig stärker in den Fokus rücken. Unter ‚neuen Mobilitätsformen' wird vielfach die Multimodalität (Mobilitätsverhalten, das verschiedene Verkehrsmittel berücksichtigt) und Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg) verstanden [1]. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung zeigte sich, dass sich nur rund ein Drittel der Coesfelder Bevölkerung monomodal fortbewegt [2]. Im bundesweiten Vergleich liegt Coesfeld damit auf einem sehr hohen Niveau an Multimodalität: In vergleichbaren, strukturähnlichen städtischen Räumen bewegen sich nahezu zwei Drittel monomodal fort [ebd.].
Um diese positive Entwicklung weiter zu bestärken, sollen in Coesfeld an ausgewählten Orten künftig Angebote zur Förderung von Inter- und Multimodalität gemacht werden. Hierzu werden sogenannte Mobilstationen errichtet, die dazu dienen, die verschiedenen Verkehrsarten räumlich zu bündeln, Angebote bereitzustellen und einen Umstieg zwischen Verkehrsarten zu ermöglichen. Mobilstationen fördern damit sowohl intermodale als auch multimodale Mobilität. Es müssen geeignete Orte gefunden werden, wo Übergänge möglich sind und eine Vielzahl an Nutzenden erreicht wird.
Um Wegeketten mit verschiedenen Verkehrsarten zu begünstigen, eignen sich besonders ÖPNV-Haltestellen oder Park-&-Ride-Plätze. Am Bahnhof Coesfeld ist bereits seit 2022 eine vorbildliche Mobilstation zu finden. Demnach sind in einem nächsten Schritt auch die Bahnhöfe Coesfeld Schulzentrum und Lette (Coesfeld) nachzurüsten. Langfristig soll außerdem jeweils eine Mobilstation pro Quartier angelegt werden, um insgesamt ein multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern.

Die Ausstattung von Mobilstationen unterscheidet sich dabei je nach räumlichen Gegebenheiten und Bedarf. Aus fachlicher Sicht ist ein wichtiges Kriterium zur Abgrenzung der Ausstattung, ob eine quartiersbezogene Mobilstation oder eine Station an ÖPNV-Haltepunkten geplant wird. Das NWL-Gutachten zu Mobilstationen von 2022 [2] verweist mit Blick auf Mobilstationen an ÖPNV-Haltepunkten auf die allgemeine Empfehlung einer Basis-/Mindestausstattung sowie Zusatzausstattung, die je nach Notwendigkeit variiert. Dabei wird nach Elementen hoher, mittlerer sowie niedriger Notwendigkeit differenziert. Das Gutachten formuliert bereits eine Empfehlung zu Ausstattungsmerkmalen für die Bahnhaltepunkte Bahnhof, Schulzentrum und Lette und für die Bushaltestellen Gerichtsring, Lambertikirche und Industriepark Flamschen. Der Masterplan Mobilität lehnt sich an diese Empfehlung an. Für die dort beschriebenen Haltepunkte sind die Empfehlungen zu übernehmen. Grundsätzlich können Prioritäten bei der Umsetzung anhand der vorangegangenen Aufzählung abgeleitet werden.

Ausstattungsempfehlung Mobilstation (Haltepunkt ÖPNV):

Mindestausstattung:	Hohe Notwendigkeit:	Mittlere Notwendigkeit:	Niedrige Notwendigkeit:
• Fahrplan • Barrierefreiheit • B+R-Anlage • Mülleimer • Sitzgelegenheit • Tarifbedingungen • Uhr • Wetterschutz • DFI • Fahrkartenautomat • Säule/Stele • Umgebungsplan • WLAN	• Bike-Sharing • Überdachte, abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen • Car-Sharing	• Nahversorgung • Gepäckschließ-fächer • Notrufsäule • WC • Servicepunkt • Taxistand	• Paketstation • E-Ladesäule • E-Scooter-Sharing • Lastenräder • Rad-Luftstation • Videoüberwachung

Entwurf

Die Ausstattung an quartiersbezogenen Mobilstationen obliegt anderen Anforderungen. Je nach überwiegender Nutzung des Quartiers sind Stellplätze für Pkw von großer Bedeutung (bei gewerblichen Quartieren) oder eher nicht empfehlenswert (Wohnquartiere). So sind in gewerblich genutzten Quartieren dezentrale Park+Ride-Anlagen besonders sinnvoll, da von hier aus die letzten Meter zur Arbeitgeberschaft auf andere Weise bewältigt werden können.
Innerhalb von (Wohn-)Quartiersmobilstationen geht es jedoch mehr um die Förderung der Multimodalität. Demnach sind hier Elemente wie Car- oder Lastenrad-Sharing von höherer Bedeutung, weil sie unter Umständen den Besitz eines eigenen Pkw verzichtbar machen können. Die Stadt Coesfeld befindet sich bzgl. Car-Sharing in Wohngebieten gemeinsam mit den anderen Baumbergekommunen im Rahmen eines LEADER-Projektes bereits in der konkreten Entwicklung eines modellhaften Projektes. Vier Standorte für ein Lastenrad-Sharing befinden sich aktuell in der Realisierungsphase. Auch Paketstationen, die anbieterübergreifend beliefert werden, haben große Relevanz, da so die Lieferverkehre innerhalb der Gebiete reduziert werden können. Dabei sind Standorte bei den entsprechenden Betreibenden anzuregen und mit Blick auf die Planung einer Gesamtlösung für Quartiere, die auch die Strecken der Lieferanten verkürzen, vorzulegen.

Ausstattungsempfehlung Mobilstation (Quartier Wohnen):

Mindestausstattung:	Hohe Notwendigkeit:	Mittlere Notwendigkeit:	Niedrige Notwendigkeit:
• Barrierefreiheit • Paketstation • Rad-Luftstation • Lastenräder • Car-Sharing • Mülleimer • Sitzgelegenheit • Wetterschutz • Säule/Stele • Umgebungsplan	• Uhr • Taxistand	• Bike-Sharing • Überdachte, abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen • Nahversorgung • Gepäckschließ-fächer • Notrufsäule • WC • Servicepunkt • B+R-Anlage	• E-Ladesäule • E-Scooter-Sharing • Lastenräder • Videoüberwachung • WLAN

Sollte ein Standort gefunden werden können, der in direkter Nähe zu einem ÖPNV-Haltepunkt liegt, sind in diesem Fall die Ausstattungsmerkmale wie Fahrpläne zu ergänzen und entsprechend höher zu gewichten.
Die Wahl des Standorts sollte so gewählt sein, dass alle Verkehrsarten eine geeignete Zuwegungsinfrastruktur aufweisen. Hierzu zählen eine geeignete Radinfrastruktur sowie im besten Fall auch eine Bedienung durch den ÖPNV. Da dieser in Coesfeld zu großen Teilen ausschließlich über die Hauptachsen und nicht durch die Quartiere verläuft, wird die direkte Zuordnung der quartiersbezogenen Mobilstationen nicht immer sinnhaft sein. Dem gegenüber steht der Bedarf eines zentral gelegenen Standorts, sodass Fußwege von jedem Punkt innerhalb des Quartiers aus möglichst kurzgehalten werden. Für die Umsetzung der Mobilstationen und die Auswahl der konkreten Standorte müssen jeweils Detailplanungen erfolgen (Standortvorschläge: siehe Anhang).
Bei der Umsetzung der Maßnahme kann sich des Weiteren auch an dem Gestaltungsleitfaden für Mobilitätsstationen in NRW orientiert werden [2]. Darüber hinaus kann der NWL sowie mobil.nrw beteiligt werden.

Die vorliegende Maßnahme zielt darauf ab, Verkehr zu verlagern bzw. zu bündeln. Dabei liegt auch hier der Fokus darauf, den Umweltverbunden zu fördern und zu stärken. Die Wirkung entfaltet sich vor allem in der Förderung von Multi- und Intermodalität. Die Coesfelder Bevölkerung soll zukünftig vermehrt verschiedene und insbesondere umweltschonende Verkehrsarten auf ihren Wegen nutzen. Dabei liegt an Bahn- und Regionalbushaltepunkten ein Fokus auf dem Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Ziel ist es, dass die Bevölkerung diese bereits mit dem Fahrrad, dem Roller oder ähnlichem erreicht und nicht zwingend mit dem Pkw. Die Maßnahme bietet demzufolge das Potenzial, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Entwurf

Anwendungsfälle	
Mobilstationen an Haltepunkten: • Gerichtsring • Lambertikirche • Industriepark Flamschen • Schulzentrum (Bf.) • Lette (Bf.)	Mobilstationen in Quartieren: • Standorte in Quartieren

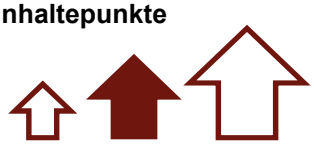
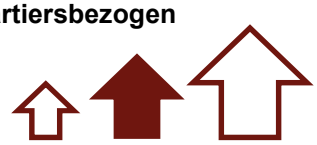
Visualisierung der Maßnahme

Auswahl an Ausstattungsmerkmalen

Beispiel Visualisierung [2]

Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Abhängig von Standort, Art und Ausstattung der Mobilstation → Detailplanung erforderlich. Quartiersbezogen weniger kostenintensiv Planungskosten: je Station ca. 35.000 - 120.000 € (HOAI 1-5) Baukosten: Je nach Ausstattung ca. 75.000 € - 500.000 €	• FöRi-Nah im Bereich von Radverkehrsmaßnahmen • FöRi-MM für infrastrukturelle Bestandteile (wie Barrierefreiheit, Beleuchtung und Beschilderung, Sitzgelegenheiten) • LEADER-Förderung der EU (bzgl. Car-Sharing) • Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte des Bundes (für Informations- und Service-Bestandteile) • Ladeinfrastruktur des BMVI (E-Ladevorrichtungen)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
Bahnhaltepunkte  mittlere Priorität	 kurz-fristig **mittel-fristig** lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe
quartiersbezogen  mittlere Priorität	 kurz-fristig mittel-fristig **lang-fristig**	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme D1

Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Die im Integrierten Handlungskonzept der Innenstadt identifizierten strukturellen Probleme der Coesfelder Innenstadt (siehe Kapitel 6.6) beziehen sich auf die gesamte Innenstadt. Im Rahmen dieser werden diesbezüglich nochmal die Straßen der nordwestlichen Innenstadt, in denen der Handlungsbedarf hinsichtlich einer Neugestaltung des Straßenraums in besonderer Weise vorhanden ist, hervorgehoben. Viele der hier untersuchten Straßen können ihre Mindestfunktion, die angrenzenden Grundstücke barrierefrei zu erschließen, nicht erfüllen. Straßen wie die Kapuzinerstraße, Hohe Lucht oder die Kleine Viehstraße besitzen nicht nur verkehrliche Defizite wie zu schmale oder nicht vorhandene Nebenanlagen, sondern weisen auch beträchtliche Optimierungspotenziale mit Blick auf Aufenthaltsqualität und Grüngestaltung auf. Aus diesen verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten lassen sich Prioritäten für einzelne Straßenabschnitte definieren. Aufgrund des großen Kostenvolumens können die Innenstadtstraßen zeitlich gestaffelt aber nicht alleine entsprechend dieser Prioritäten zu Gemeinschaftsstraßen umgestaltet werden. Hier kommen andere Faktoren ins Spiel, die aber auch eine große Chance bieten. Die kommunale Wärmeplanung spielt eine Schlüsselrolle in der Umsetzung der Wärmewende und wird für die Kommunen verpflichtend. Die E-Mobilität spielt eine Schlüsselrolle in der Verkehrswende und erfordert einen deutlichen Ausbau des Stromnetzes. Die Abwasserkanäle sind in die Jahre gekommen und müssen sukzessive erneuert und das gesamte Entwässerungssystem auf zukünftige Starkregenereignisse vorbereitet und an die Folgen des Klimawandels angepasst werden. werden. Auch für einige Innenstadtstraßen selber besteht ein Sanierungsbedarf, aus dem sich ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf ableitet. Anhand dieser Auflistung ist zu erkennen, dass ein Großteil der Kosten zur Ertüchtigung des Straßensystems anderen Ursachen zuzurechnen ist und auch von dort zu finanzieren ist. Nur ein kleiner Teil ist der Umgestaltung in Gemeinschaftsstraßen zuzuordnen. Dieser resultiert vor allem aus dem gegenüber dem heutigen Zustand höheren Ausbaustandard, der vor allem zur Schaffung der Barrierefreiheit (die im Übrigen eine Pflichtaufgabe der Kommune ist) und einer höheren Aufenthalts- und Bewegungsqualität erforderlich wird. Innenstadtstraßen, die aus keinem der oben genannten Gründe ohnehin angefasst werden müssen, werden zunächst an das Ende des Umsetzungsprogramms gesetzt, wenn nicht starke städtebauliche oder andere Gründe für eine Umgestaltung sprechen. Daher sind zunächst die Investitionspläne aller Ver- und Entsorger und auch des städtischen Straßenbaus zu ermitteln, auf einander abzustimmen und zusammenzubringen. Anschließend kann auf dieser Basis ein echter Umsetzungsplan für die Umgestaltung der Innenstadtstraßen zu Gemeinschaftsstraßen entwickelt werden. Erste Maßnahme könnte die modellhafte Umgestaltung einer Innenstadtstraße sein. Einen sinnhaften Auftakt stellt die Kleine Viehstraße dar. Hier werden zeitnah Baumaßnahmen erforderlich, an die sich die entsprechende nachgeschaltete Umgestaltung anschließen kann. Auch die Hohe Lucht bietet sich für eine kurz- bis mittelfristige Umgestaltung an. Neben einem mittleren und überschaubaren Umfang der Straße spricht hierfür die derzeit bestehende private Baustelle, an die sich nach Fertigstellung angeschlossen werden kann. Das Gesamtfinanzvolumen kann durch für die städtische Seite darüber hinaus gegebenenfalls durch Förderprogramme oder die Fremdfinanzierung von Abgaben nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) weiter reduziert werden.

Unter dieser Maßgabe sollen die Innenstadtstraßen entsprechend den Vorgaben des InHK und den Zielen des Masterplans sollen diese Straßen umgestaltet werden. Ein Hindernis bei der Neuplanung dieser Straßenräume sind die verfügbaren Querschnittsmaße. Da die Häuserfluchten und Baukanten bis eng an die Straße heranrücken, können zu schmale Querschnitte nicht durch Neuplanungen erweitert werden. Somit besteht eine große Herausforderung darin, die Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten an den Raum mit einer klimagerechten, stadtgestalterisch ansprechenden und genehmigungsfähigen Gestaltung zu vereinbaren.
Die neue Aufteilung der Flächen soll einen nahmobilitätsfreundlichen Charakter widerspiegeln und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden fördern und den langsamen Verkehrsteilnehmenden Vorrang einräumen. Diesbezüglich hat sich in Coesfeld der Begriff der ‚Gemeinschaftsstraßen' etabliert, der diese Maxime gut umschreibt, jedoch keine straßenverkehrsrechtlich normierte Regelung

Entwurf

nach sich zieht. Zur konkreten Ausgestaltung bietet weder das InHK noch die Vielzahl an theoretischen Überlegungen zum teilweise kritisierten und mit dem Gedanken der Gemeinschaftsstraße verwandten Shared-Space-Konzept ein Fertigrezept an. Die maßgebliche Frage, ob eine Separation von Nebenanlage und Fahrbahn erforderlich ist, steht in Abhängigkeit zur zulässigen Geschwindigkeit. Ist auf der Fahrbahn mehr als Schrittgeschwindigkeit erlaubt, braucht es aus verkehrstechnischer Sicht eine Separation. Aufgrund der baulichen Strukturprobleme, unzureichenden Bedingungen für den Fußverkehr, teilweise zu schmalen Querschnitten und der Zielsetzung einer nahmobilitätsfreundlichen und grünen Innenstadt, bedarf es eines innovativen Planungsansatzes. Hierbei sind die entscheidenden Aspekte die zulässige Geschwindigkeit und die Ausgestaltung der Flächenaufteilung.
Für die Gemeinschaftsstraßen wird die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo-20-km/h-Regelung anvisiert. Diese Bereiche eignen sich besonders in Erweiterung zu Fußgängerzonen, Räumen mit Zentrumscharakter und Innenstädten. Einsatzkriterien sind demnach eine hohe Bedeutung des Fußverkehrs und die überwiegende Aufenthaltsfunktion. Für die Genehmigungsfähigkeit ist demzufolge dafür Sorge zu tragen, dass Aufenthaltsqualität und Nahmobilitätsbelange tatsächlich gegenüber dem Kfz-Verkehr überwiegen. Ein durchgehender Besatz mit Geschäften ist wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich. Eine solche Lösung wurde auch seitens der Bezirksregierung Münster empfohlen.
Durch eine angemessene Gestaltung der rechtlich geforderten Trennung von Fahrbahn und Nebenanlage soll ein Verkehrsverhalten gefördert werden, in dem sich der Fußverkehr den Vorrang vor Fahrzeugen einfordert bzw. ihn von diesen oft gewährt bekommt. Für die Art der Separation kommen dabei niedrigere Flachborde, merkliche Materialwechsel oder Rinnen zur offenen Entwässerung in Frage. Bei schmalen Querschnitten kann es sinnvoll sein, dass diese für den Not- oder Begegnungsfall überfahrbar sind. Gleichzeitig ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich, dass „Fahrtrasse“ und Nebenanlage sowohl visuell als auch taktil voneinander getrennt sind. So muss bspw. die Grundorientierung für Sehgeschädigte gegeben sein. Weitere Anhaltspunkte geben die §§ 39-43 Abs. IV Nr. 8 VwV-StVO. Für die Art der Separation können Beispiele aus anderen Städten sowie die Bernhard-von-Galen-Straße nachempfunden werden. Als ultima ratio ist eine einhergehende Einbahnstraßenregelung zu erwägen, sodass die erforderlichen Maße der Fahrbahn auf eine Fahrspur reduziert werden können.

Zudem sollte nicht nur die Gestaltung des Querschnitts sondern auch die längsseitige Gestaltung niedrige Fahrgeschwindigkeiten fördern. Hierzu bedarf es regelmäßiger Versätze von Baumbeeten oder ähnlichen Elementen der Stadtgestaltung. Ein solches Vorgehen fördert die Maßgaben der Klimafolgenanpassung durch mehr Verschattung und die Speicherung von Niederschlagswasser sowie gleichzeitig die Aufenthaltsqualität. Dort, wo mit höheren Verkehrsbelastungen zu rechnen ist, weil bspw. Parkplätze oder –bauten über die Gemeinschaftsstraße erschlossen werden, ist auf die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden durch informelle Beschilderung hinzuweisen.
In gesonderten Bereichen der Innenstadt ist prinzipiell auch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs möglich. Grundsätzlich sollte aus Gründen der Begreifbarkeit und der Einheitlichkeit aber versucht werden, eine deckungsgleiche Lösung für den gesamten Bereich der Innenstadt zu finden.

Die Gemeinschaftsstraßen sollten dem allgemeinen Vernehmen nach mit den Nutzenden, d.h. der Gemeinschaft vor Ort gemeinsam konzipiert werden. Daher werden Anwohnerbeteiligungen empfohlen, die Bedarfe eruieren und langfristig auch die Akzeptanz der Maßnahme fördern. Letzteres ist insbesondere auch für die mögliche Erhebung von KAG-Beiträgen (z. Zt. Landesförderung) relevant. Zudem sollten zur besseren Förderfähigkeit der Maßnahmen Agierende der oberen Aufsichtsbehörde frühzeitig miteinbezogen werden. Die Verkehrsingenieurabteilung der Bezirksregierung Münster hat diesbezüglich bereits ihren Mitgestaltungswillen signalisiert.

Der Ausbau der Innenstadtstraßen besitzt einen erheblichen Einfluss auf viele Ziele des Masterplans. Zunächst ist die hier vorgeschlagene Gestaltung zu nahmobilitätsfreundlichen Straßen ein wesentlicher Baustein, der zur Priorisierung und Förderung der Nahmobilität innerhalb der Wälle beiträgt. Auch die Verkehrssicherheit wird durch verkehrsberuhigende Elemente erhöht. Große Effekte bestehen zudem auf die Qualität des öffentlichen Raums, das Level an Aufenthaltsqualität und die Umsetzung von Klimafolgenanpassung. Durch die Aufwertung der baulichen Gestalt wird ein hochwertiger und ansprechender Eindruck auf Besuchende und auch Touristen vermittelt, sodass Menschen sich potenziell länger und lieber in der Stadt aufhalten werden. Der Effekt reproduziert sich, wenn langfristig Besuchende und Tou-

Entwurf

risten am Innenstadtrand parken und ansprechende Fußwege in die Innenstadt vorfinden (siehe Maßnahme E1 und B7). Der Eindruck der Straßen- und Stadtgestaltung hat für die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstadt immense Bedeutung. Insgesamt bedeuten die veränderte Mobilität und die bauliche Aufwertung einen monumentalen Zugewinn für die Bewertung des Straßen- und des Stadtbildes sowie langfristig auf das übergeordnete Image der Stadt Coesfeld.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☒ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle		
Vorschlag zur Reihenfolge:		
1.	Große Viehstraße und /oder Kleine Viehstraße	Hohe Priorität
2.	Hohe Lucht	Hohe Priorität
3.	Kapuziner Straße oder Münsterstraße	Hohe Priorität
folgend	Neustraße	Mittlere Priorität
	Köbbinghof	
	Jakobiring	
	Südring	
	Gartenstraße	
	Verbleibende Innenstadtstraßen nach Bedarf	Nachgeschaltete Priorität

Visualisierung der Maßnahme

Beispiel Kapuzinerstr. Bestand

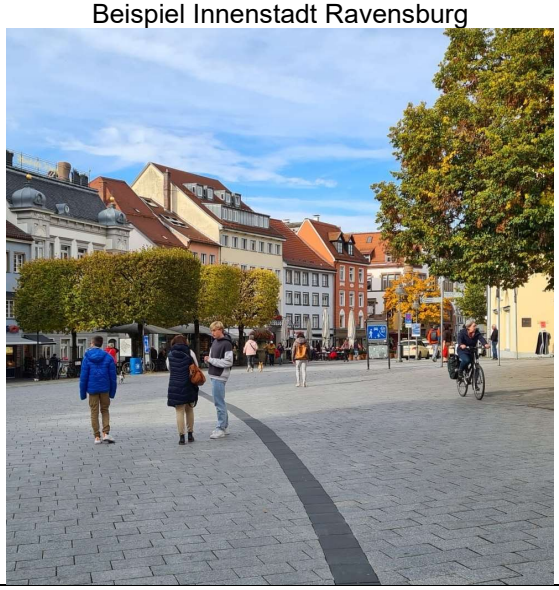
Beispiel Kapuzinerstr. Grobplanung

Beispiel Münsterstr. Bestandskizze

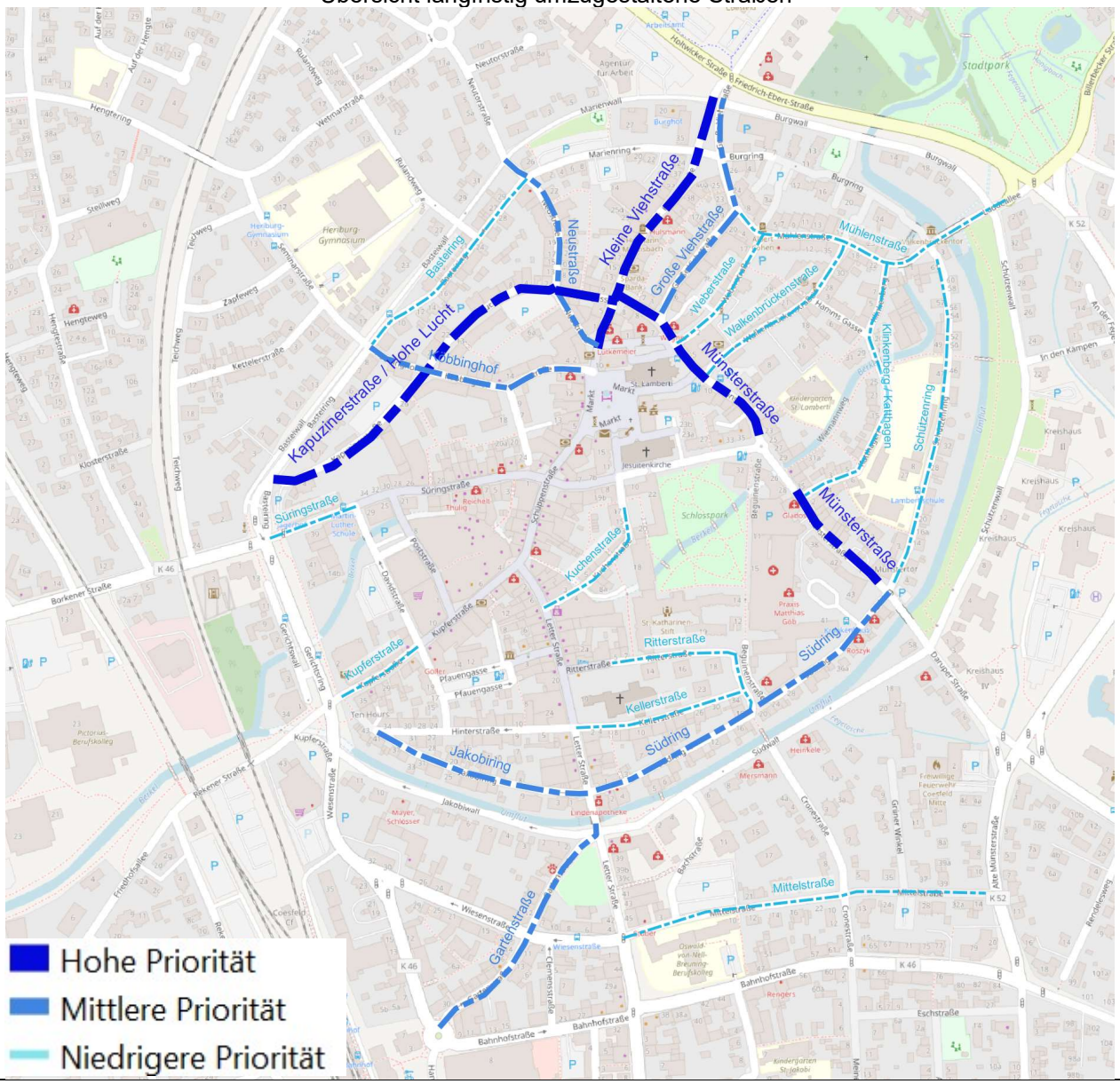
Beispiel Münsterstr. Planungsskizze

Beispiel Separation Stadtlohn

Beispiel Innenstadt Ravensburg



Übersicht langfristig umzugestaltene Straßen



Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Grobkalkulation Vollausbau Hohe Lucht: Je nach Gestaltung, Anzahl der Baumscheiben, Elementen der Stadtgestaltung u.ä. Bauvolumen: 150.000 – 400.000 €	• FöRi-kom-Stra • FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 Hohe Priorität	 **kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme D2

Maßnahmen zur Barrierefreiheit

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | **ZF 2** | **ZF 3**
ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Die Herstellung von Barrierefreiheit stellt heutzutage einen festen Bestandteil jeder Planung dar. Das gilt insbesondere auch in verkehrs- und mobilitätsbezogenen Planungen. Die Gewichtung der jeweiligen Belange ist jedoch abhängig von verschiedenen Faktoren. Diesbezügliche Richtlinien bedürfen heute bereits regelmäßig einer Überarbeitung. Ursächlich dafür ist das sich stetig verändernde Zusammenspiel von Mensch und Stadtraum.

Barrierefreiheit nützt generell allen Personengruppen, die sich im öffentlichen Straßenraum zu Fuß fortbewegen, unabhängig von temporären oder dauerhaften Mobilitätseinschränkungen und den entsprechenden Bedürfnissen. Aufgrund des demographischen Wandels gibt es bereits jetzt immer mehr Menschen höheren Alters. Menschen, die wegen körperlicher Behinderungen, temporärer Verletzungen oder aufgrund von Gepäcktransport, Kinderwagen und weiterem in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, stellen besondere Bedürfnisse an Stadtgestaltung, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Sie werden bei der Planung und Gestaltung von Räumen durch laufend aktualisierte Leitfäden und Gestaltungsrichtlinien zunehmend berücksichtigt und finden mehr und mehr Gehör für ihre Bedürfnisse.

In Coesfeld sind in der Analyse unterschiedliche Formen von fehlender Barrierefreiheit deutlich geworden. Stellenweise sind die Gehwege zu schmal, sodass nicht ausreichend Platz für Zufußgehende vorhanden ist, oder sogar Hindernisse vorhanden, die das Verlassen des Gehwegs erforderlich machen. Weitere Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen stellen fehlende Bordsteinabsenkungen an Übergängen, fehlende Rampen an Treppen, wie bspw. an der Bernhard-van-Galen-Straße im Rücken des Rathauses, abgestellte Mülltonnen, Poller oder Fallrohre dar. Als Barriere für Mobilitätseingeschränkte kann darüber hinaus die Kopfsteinpflasterung der Fußgängerzone gesehen werden, welche die Befahrung mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen stellenweise unkomfortabel gestaltet.

Im Rahmen der Förderung des Fußverkehrs hat die Stadt Coesfeld Fußverkehrschecks durchgeführt. Hierbei wurde in besonderem Maße auf Barrierefreiheit geachtet. Die gesammelten Defizite gilt es zu beseitigen und zukünftig im Rahmen eines Katasters fortzuschreiben. Hierfür ist die weitere Durchführung des Fußverkehrschecks in den verbleibenden Quartieren zu empfehlen. Da über die Fußverkehrschecks nicht alle Nutzenden erreicht werden können, ist es sinnvoll die Bevölkerung auch über weitere Formate intensiv in die Mängelsuche und -analyse miteinzubinden. Durch Methoden im Bereich des Crowdsourcing (Auslagerung von Aufgaben an die Bevölkerung) kann eine sehr hohe Detailschärfe und Datendichte erreicht werden, die auch subjektive Faktoren wie die Wahrnehmung durch unterschiedliche Nutzergruppen einschließt. Ein mögliches Format ist unter anderem die temporäre Beteiligung über digitale, interaktive Kartentools, in denen die Bewohnenden der Stadt Coesfeld Anregungen, Informationen oder Probleme direkt verorten können. Für solche Zwecke stellt die Landesregierung NRW ein kostenloses Beteiligungstool für Kommunen und Gemeinden zur Verfügung. Das Angebot sollte durch eine temporäre, analoge Beteiligungsmöglichkeit ergänzt werden, indem Kartenwerke auch an zentralen Stellen (Rathaus, Behörden) ausgehängt werden. Um alle Personengruppen zu erreichen, sollten Beteiligungsformate mit einer Länge von mindestens einem Monat durchgeführt werden. Gleichzeitig empfiehlt es sich für eine möglichst große Reichweite die Beteiligungsformate in Bezug zu den Fußverkehrschecks zu setzen und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben.

Nach dieser Erhebung gilt es eine Prioritätenreihung zu erarbeiten, sodass im Anschluss mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen werden kann. In Teilen werden die bereits aufgenommenen defizitären Bereiche auch über sonstige Maßnahmen des Masterplans wie bspw. den Umbau zu Gemeinschaftsstraßen behandelt (siehe Maßnahme D1). Als Richtwert empfiehlt es sich in Abhängigkeit des jeweiligen Umfangs und Kostenaufwands der Maßnahmen mindestens zwei Maßnahmen pro Jahr umzusetzen. Alternativ hierzu ist es empfehlenswert, durch den Stadtrat einen finanziellen Rahmen für die Bearbeitung der Maßnahmen pro Jahr zu beschließen. Zum Zwecke der Evaluation und Aufnahme neuer Maßnahmen ist eine Wiederholung der Beteiligungsformate möglich.

Entwurf

Barrierefreiheit ist die Grundvoraussetzung für gleichberechtigte Mobilität und Teilhabe am Verkehr. Daraus folgt, dass der bauliche Zustand der Infrastruktur die Bedürfnisse aller berücksichtigt, damit niemand von der Nutzung des öffentlichen (Straßen-)Raums ausgeschlossen wird. Durch den kontinuierlichen Abbau von Barrieren wird zudem insgesamt das Angebot für den Fußverkehr grundlegend verbessert. Zeitgleich wird durch den Abbau von Rückständen in der Infrastruktur die Qualität des öffentlichen Raums gesteigert. Durch ausreichend breite Gehwege und unproblematische Querungsmöglichkeiten wird der Fußverkehr außerdem vor den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs geschützt.

Räumlicher Bezug

☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

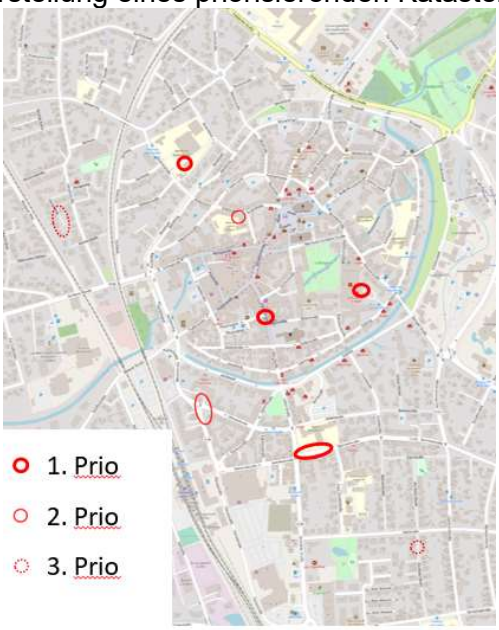
Anwendungsfälle

Fußverkehrschecks:

- Indehell
- Am Stockkamp
- Gartenstraße / Wiesenstraße (Querung)
- Antoniusstraße
- Steilweg
- Kreisverkehr Hansestr. / Bahnhofstr.
- Spazierweg Berkel nördlich Friedhofsallee
- Jakobiring / Südring
- Rosenstraße
- Walkenbrückentor
- Verbindung Burgring - Marienring
- Treppe Bernhard-von-Galen-Straße
- Ritterstraße
- Kuchenstraße
- In den Kämpen (Überführung Ring)

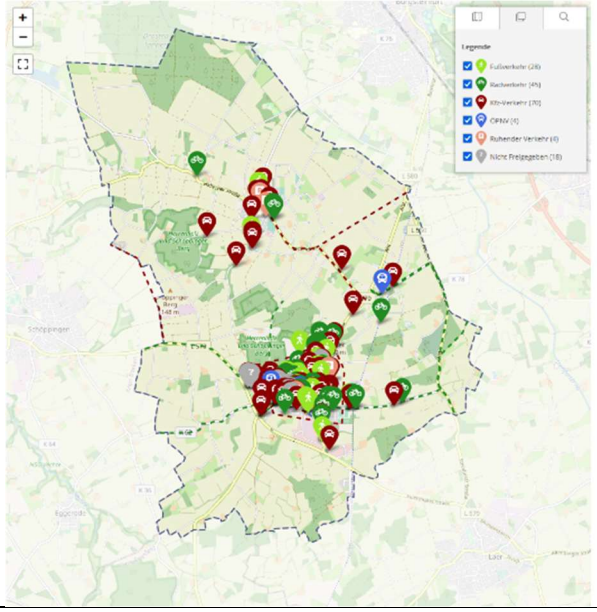
Visualisierung der Maßnahme

Erstellung eines priorisierenden Katasters



Barrierefreien Rampe, Emsdetten

Entwurf

Beteiligungsformat: Interaktives Kartentool	Barrierefreie Bordsteinabsenkung, Selm
	

Kosten	Fördermöglichkeiten
<u>taktile Elemente:</u> ca. 150 € / m² <u>Gehwege:</u> Pflaster ca. 120 € / m² Bord ca. 30 € / m <u>Maßnahmen Fußverkehrscheck Hengtege-biet:</u> ges. ca. 210.000 – 290.000€	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 mittlere Priorität	 kurz-fristig **mittel-fristig** lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme E1

Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Besonders kontrovers wird im Rahmen von Mobilitätsplanungen die künftige Rolle des ruhenden Verkehrs und der Umgang mit Parkplätzen diskutiert. Durch die Siedlungsstruktur, die Pendlerverflechtungen und das eingeschränkte ÖPNV-Angebot liegt die Pkw-Verfügbarkeit pro Kopf in Coesfeld auf einem sehr hohen Niveau (siehe Kapitel 6.2).

Neben den Auswirkungen des fließenden Verkehrs schränkt vor allem der Platzbedarf von parkenden Pkw die Stadt- und Raumgestaltung ein. In Coesfeld bezeugen dies neben zentralgelegenen, oberirdischen Parkplätzen wie unter anderem Davidstraße, Pfauengasse oder Marienring auch eine Vielzahl an Innenstadtstraßen, in denen straßenbegleitend geparkt wird. Auszunehmen sind Stellplätze in zentralen innerstädtischen Parkbauten (Parkhäuser am Markt, Kupferpassage, Krankenhaus), die keinen oder nur in sehr geringem Maße Einfluss auf das Stadtbild nehmen. Wie bereits an anderer Stelle dieses Berichts erwähnt (siehe Kapitel 6.8), beeinträchtigt der ruhende Verkehr die Qualität des öffentlichen Raums, verhindert eine alternative Nutzung mit stadtgestalterischen Elementen, Stadtgrün oder durch andere Verkehrsmittel, schränkt Sichtbeziehungen ein, stellt Hindernisse für den Fuß- und Radverkehr und Hemmnisse der Barrierefreiheit dar und verhindert schließlich, dass der Straßenraum an die Folgen des Klimawandels angepasst werden kann.
Demgegenüber steht die elementare Funktion von Parkraum für die Erreichbarkeit der Innenstadt. So sind bspw. Teile der älteren Bevölkerung, Besucher der innerstädtischen Arztpraxen wie auch Mobilitätseingeschränkte darauf angewiesen, zielnahe Parkmöglichkeiten zu finden. Dasselbe gilt für Auswärtige, für die andere Verkehrsarten aus praktischen Gründen aktuell keine Alternative darstellen. Die Verfügbarkeit von Parkraum besitzt demnach eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Einkaufsstandorts Coesfeld.

Das folgend dargestellte Maßnahmenpaket zur Parkraumbewirtschaftung für die Innenstadt basiert auf den Erkenntnissen des Parkraumkonzepts 2025 aus dem Jahr 2012, auf Auswertungen des seit 2020 betriebenen Parkleitsystems sowie auf der Bestandsanalyse im Rahmen dieses Masterplans aus dem Jahr 2022, wo eine Erhebung für die Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte vorgenommen wurde.

Schon das Parkraumkonzept 2025 sah die Verlagerung von oberirdischem Parkraum in Parkbauten vor, damit Bereiche wie z.B. Kapuzinerstraße und Hohe Lucht städtebaulich genutzt werden können. Allerdings wurde das Parken im Straßenraum aus ökonomischen Gründen nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Über eine flächendeckende Bewirtschaftung werden Straßenraumparkplätze seitdem aber den Nutzergruppen Kurzparker und Anwohnende vorbehalten, wodurch das Parkplatzangebot insbesondere für Kundschaft und Besuchende Innenstadt deutlich ausgeweitet wurde.

Die Analyse als Grundlage des Masterplan hat ergeben, dass insgesamt ein gutes Parkangebot für Kundschaft innerhalb des Innenstadtrings vorhanden ist, vor allem, sofern die vorhandenen Kapazitäten auf bewirtschafteten Sammelparkanlagen und Parkbauten vollständig ausgenutzt werden. Ebenfalls maßgeblich ist die Erkenntnis, dass die insgesamt auf Sammelparkanlagen und in Parkbauten vorhandenen Kapazitätsreserven die im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Stellplätze alleine in absoluten Zahlen betrachtet aufwiegen könnten. Dies ist in einer vertiefenden Analyse nochmals zu verifizieren, insbesondere um das Parkraumangebot in Bezug auf die unterschiedlichen Anforderungen der betroffenen Nutzergruppen Anwohner und Kunden beurteilen zu können. Die Auslastung der Stellplatzkapazitäten auf nicht bewirtschafteten Anlagen am Innenstadtrand stellt sich anders da. Die verbleibenden Reserven sind hier deutlich geringer als im Innenstadtbereich.

Entwurf

Als Schwachpunkt wurde erkannt, dass es - abweichend von den Handlungsempfehlungen des damaligen Parkraumkonzeptes - im Innenstadtgebiet weiterhin kostenfreie Parkplätze mit Parkscheibenregelung gibt und ein Kostenunterschied zwischen Parken im Straßenraum und auf oberirischen Sammelparkplätzen (0,80 €/h) und in den Parkhäusern/Tiefgaragen (1,20 €/h Am Markt und Krankenhaus bzw. 1,33 €/h Kupferpassage) besteht. Darüber hinaus gibt es insbesondere auf privaten Flächen weiterhin gänzlich unbewirtschaftete Parkplätze. Diese Faktoren begünstigen die Entstehung von Parksuchverkehren und bestärken den subjektiven Eindruck, es gäbe zu wenig Parkfläche. Weiter ist festzuhalten, dass die heutigen Parkbauten nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen. Daher ist eine bauliche Aufwertung der Parkbauten dringend erforderlich, um die Attraktivität und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

Um das Parkraumangebot in Coesfeld zukunftsfähig zu gestalten und an die geänderten Anforderungen aus Richtung des Klimaschutzes, der Klimaanpassung, der Aufenthaltsqualität, der Förderung der Nahmobilität und der Barrierefreiheit anzupassen, ist also ein vielschichtiges Maßnahmenpaket, bestehend aus mehreren Teilmaßnahmen, erforderlich.

Maßnahme E1a:
Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, Anhebung der Parkentgelte in den Parkzonen 1 (Innenstadtring) und 2 (Innenstandrand/Donut) sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser

Um die Stellplätze zielgruppengerecht bereitstellen zu können und Parksuchverkehre zu minimieren, ist eine Vereinheitlichung der Parkentgelte sowie eine von Innen nach Außen gestaffelte Höhe der Parkentgelte erforderlich. Die Innenstadt einschließlich der angrenzenden Gebiete wird hierzu in zwei Parkzonen eingeteilt. Das Parkentgelt innerhalb der Zone 1 ist unabhängig von der Art der Stellplätze (Parkbauten, Straßenraum, Sammelstellplätze etc.) einheitlich. Das Parkentgelt in der Zone 1 liegt höher als in der Stufe 2 und auch höher als die heute geltenden Entgelte. Der Schwerpunkt in der Zone 1 liegt auf den Kurzzeitparkvorgängen, in der Zone 2 auf den Langzeitparkern. Parken der Anwohnerschaft wird mittels Anwohnerschaftsparkausweisen ermöglicht. Im Betrachtungsraum werden die Anwohnerschaftsparkzonen weiter optimiert. Dies geht einher mit einer zeitgemäßen Bepreisung der Parkausweise. Die genaue Ausgestaltung ist Bestandteil einer nachgelagerten Detailuntersuchung.

Die finanziellen Mittel, die den Parkhausbetreibern und der Stadt durch die Anhebung der innerstädtischen Parkgebühren und der Bewirtschaftung der Zone 2 zufließen, werden zur Aufwertung der bestehenden Parkhäuser, zur Sicherstellung eines wirtschaftlich vertretbaren Ersatzbaus am Krankenhaus, zur Finanzierung einer Kapazitätserweiterung am Rand der Innenstadt aber auch zur Verbesserung des Angebotes für die Nahmobilität verwendet. Im Rahmen der Attraktivierung der Parkbauten steht die Sicherheit und Beleuchtung, die verbesserte Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte, die Ausrichtung an heutigen Fahrzeuggrößen und eine ansprechende Gestaltung im Vordergrund. Ohne die Mehreinnahmen lassen sich all diese dringend erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich nicht abbilden. Das Parkangebot außerhalb der Zonen 1 und 2 bleibt weiterhin kostenfrei.

So bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt jederzeit auch für Pkw uneingeschränkt bestehen und gleichzeitig wird ökologiebewusstes Einpendeln monetär angereizt. Innerstädtische Parkvorgänge werden auf die zentralen, weitgehend unsichtbaren Parkhausbauten konzentriert und störende Parksuchverkehre reduziert. Über die nächsten Jahre wird insbesondere in der Marktgarage und der Kupferpassage der Anteil der Kurzparkplätze signifikant erhöht und im Gegenzug Raum für Dauerparkmöglichkeiten in den neu geplanten Parkhäusern am Krankenhaus und am Kreishaus (siehe Maßnahme E1b) sowie ggf. weiterer Kapazitätserweiterungen am Innenstadtrand (siehe Maßnahme E1d) geschaffen.

Außerhalb der Parkbauten werden kostenfrei, barrierefrei und an zentralen Stellen im gesamten Innenstadtbereich Behinderten-Stellplätze vorgehalten. Selbiges gilt für eine ausreichende Anzahl von E-Lade-Stellplätzen auf öffentlichen Parkplätzen, deren Nutzung auf den Zeitraum der Ladung begrenzt wird. Mobilitätseingeschränkten im weiteren Sinne (bspw. Ältere, Verletzte, Eltern mit Kinderwagen) steht weiterhin das Stellplatzangebot in Parkbauten und auf Sammelstellplätzen zur Verfügung.

Entwurf

Maßnahme E1b:
Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung

Konkret wird die Zielsetzung verfolgt, Stellplätze in innerstädtischen Straßenräumen nicht mehr zu benötigen. Damit sind ausdrücklich zunächst nur die Stellplätze gemeint, die straßenbegleitend zur Fahrbahn angeordnet sind. Nicht betroffen sind in einer ersten Stufe alle Formen der Sammelparkanlagen, welche auch genutzt werden sollen, um eine Verlagerung zu ermöglichen. Als ganz langfristige Zielsetzung wurde darüber hinaus definiert, dass keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt mehr benötigt werden. Dies ist zunächst als perspektiver Ansatz zu verstehen und wird erst dann verfolgt, wenn die Transformation der Straßenraumplätze abgeschlossen ist. Dabei sind zunächst solche Flächen in den Fokus zu nehmen, die ein erhebliches städtebauliches Potenzial aufweisen. Ob letztendlich auch alle Sammelstellplätze entbehrlich werden, hängt auch von der Realisierbarkeit weiterer Ersatzbauten und von der Entwicklung im Mobilitätssektor insgesamt ab. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt für Pkw-Verkehr steht bei dieser Vorgehensweise damit nicht infrage.

Über ein gezieltes Monitoring der Auslastungssituation, u.a. über das bereits existente und auswertbare Parkleitsystem und weitere Auslastungserhebungen, können die bestehenden Parkraumkapazitäten bestimmt werden und Veränderungen transparent gemacht werden. Dies schafft dann die Grundlage für die Umsetzung entsprechender Stellplatzverlagerungen unter der Prämisse „Zug um Zug“.
Diese Terminologie beschreibt sowohl eine räumliche als auch eine verfahrenstechnische Schritt-für-Schritt-Abfolge. Dabei soll eine Art Entscheidungsalgorithmus greifen, der die Umsetzbarkeit sowie die Zumutbarkeit für alle Nutzungsgruppen der Innenstadt sicherstellt.

Voraussetzung für die Umsetzbarkeit ist, dass eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen möglich ist. Das heißt konkret, dass die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen in zumutbarer Entfernung ausreichend sind. Dabei sind immer wieder Veränderungen im Mobilitätssektor zu berücksichtigen, die sich z.B. auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit oder die Verkehrsmittelwahl auswirken können. Sind die Kapazitäten ausreichend, kann die Verlagerung starten und die Straßenräume neugestaltet werden. Können die Stellplätze nicht vollständig umverteilt werden, müssen für diesen Bereich erst neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden, bevor die Straßenraumstellplätze umverteilt werden können. Zusätzlich gilt als Voraussetzung, dass die Vorteile einer Parkraumreduzierung im Straßenraum in erkennbarem zeitlichem Zusammenhang nutzbar werden. Das heißt, dass die Stellplatzverlagerungen und insbesondere räumliche Auswahl in Abhängigkeit von verkehrsrechtlichen Umwidmungen (bspw. zur Fahrradstraße), baulichen Umgestaltungen (z.B. Gemeinschaftsstraße) oder vergleichbaren Maßnahmen steht.

Für alle Nutzergruppen der Innenstadt bestehen differenzierte Zumutbarkeitsgrenzen:

- Mobilitätseingeschränkten im engeren Sinne stehen Behinderten-Stellplätze (kostenlos, barrierefrei, zentral) zur Verfügung. Hierunter werden gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlage [59] körperbehinderte, sehgeschädigte, hörbehinderte und sprachbehinderte Menschen sowie Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychischen Behinderungen gefasst. Deren Stellplatzverfügbarkeit ist somit von der Zug um Zug Verlagerung ausgenommen.
- Altersbedingt und reisebedingt mobilitätseingeschränkte Personen sind in der ersten Nutzergruppe nicht enthalten. Für diese stehen die attraktivierten Parkhäuser in Innenstadtlage kostenpflichtig zur Verfügung. Hierüber wird bspw. das Erreichen von medizinischen Einrichtungen in der Innenstadt mit dem Auto nach wie vor gewährleistet.
- Ausgenommen von der Zug um Zug Betrachtung sind zudem Lieferverkehre, die die Handeltreibenden der Innenstadt beliefern. Für Lieferverkehre mit privaten Adressaten sollten Maßnahmen hinsichtlich Paketstationen und Lieferzonen entwickelt werden.
- Kundschaft, Bewohnende und Beschäftigte der Innenstadt finden einen Stellplatz in zumutbarer, fußläufiger Entfernung. Im Grundsatz greift die Kundschaft mit Pkw-Nutzung entweder auf zumutbare, kostenpflichtige Stellplatzangebote außerhalb der Innenstadt oder auf Innenstadtparkangebote in Parkbauten zurück. Bewohner nutzen Anwohnerparkausweise oder Dauerparkangebote. Für Beschäftigte der Innerstadt bestehen Dauerparkangebote in zumutbarer Distanz. Der

Zumutbarkeitsradius wird um jeden Straßenzug, der für eine Maßnahme zur Parkraumreduzierung im Straßenraum in Erwägung gezogen wird, gezogen.

Demnach werden in einem ersten Schritt die entsprechend zu behandelnden Straßenräume bestimmt. Dies geschieht in enger Abstimmung zu dem mit dem Masterplan beschlossenen Handlungskonzept. Dieses gibt vor, welche Maßnahmen in welcher zeitlichen Taktung umgesetzt werden sollen. Die Verlagerung der Stellplätze steht hier in unmittelbarem Zusammenhang mit anderen Maßnahmen wie z.B. der Fahrradstraße auf dem Ring, der Schaffung von Gemeinschaftsstraßen oder der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. Startpunkt könnte die nordwestliche Innenstadt sein, da hier hinsichtlich der städtebaulichen Aufwertung der größte Handlungsbedarf durch das InHK und den Masterplan identifiziert wurde und viele dieser Straßen aufgrund des baulichen Standards und der Nutzungsdauer ohnehin grundlegend saniert werden müssen. Die entsprechenden Straßen (bspw. Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Rosenstraße, Neustraße, Basteiring, Marienring, Köbbinghof) zählen ebenso wie die hier vorhandenen Sammelparkplätze (bspw. Marienring, Basteiring Nord und Süd, Kapuzinerstraße, Hohe Lucht) zum Untersuchungsgebiet.
In einem zweiten Schritt wird das vorhandene Mengengerüst an Stellplätzen im Straßenraum und auf Sammelparkplätzen sowie deren Auslastung zusammengestellt. Auf Basis dessen wird geprüft, ob eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen entsprechend der vorher festgelegten zumutbaren fußläufigen Entfernungen möglich ist. Entscheidend ist, ob unter dieser Prämisse die Kapazitäten auf den Sammelparkplätzen ausreichen. Ist dies der Fall, kann die Verlagerung starten und die Straßenräume neugestaltet werden. Können die Stellplätze nicht vollständig umverteilt werden, müssen für diesen Bereich erst neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden, bevor die Straßenraumstellplätze umverteilt werden können. Da dies die Maßnahmen unter Umständen für einen langen Zeitraum ruhen lässt, können in diesem Fall zunächst andere Bereiche der Innenstadt auf Umverteilungspotenziale geprüft werden.
So sollen nach und nach alle Straßenzüge der Innenstadt vom ruhenden Verkehr soweit möglich und soweit erforderlich befreit werden.

Maßnahme E1c:
Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus

Planungen mit unterschiedlicher Umsetzungsreife bestehen für ein Parkhaus der Kreisverwaltung und einen Ersatzparkhausbau am Krankenhaus. Hier sollen Erweiterungsflächen für die Christophorus Kliniken entstehen und das baulich mangelhafte Krankenhausparkhaus ersetzt werden.
Mit Bezugnahme zu bestehenden Planungsvarianten könnten so am Kreishaus rund 120 und am Krankenhaus rund 60 zusätzliche Parkplätze entstehen.
Das neue Parkhaus am Krankenhaus hätte somit wie das bestehende Krankenhausparkhaus die vorrangige Funktion, Kurzzeitparken am Krankenhaus für Krankenhausbesucher zu ermöglichen. Darüber hinaus dienen beide Parkraumerweiterungen dazu, den jeweiligen Beschäftigten der Christophorus Kliniken, den Beschäftigten der Behörden am Kreishaus und anderen Beschäftigten im Innenstadtbereich eine ausreichende Anzahl von Dauerparkmöglichkeiten während der Arbeitszeit zu gewährleisten.
Durch den Parkhausbau am Kreishaus wird auch der werktags angespannten Parksituation in angrenzenden Wohngebieten begegnet.

Beide Parkhaus-Baumaßnahmen sind mit den Zielen des Masterplans gut vereinbar und weisen eine hohe Konsistenz mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen E1a und E1b auf.

Maßnahme E1d:
„Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“

Aus dem Vorgehen zu Maßnahme E1b folgt lediglich eine geringfügige Reduzierung von Stellplätzen der Innenstadt. Es werden exakt so viele Stellplätze reduziert, wie im Straßenraum vorhanden und gleichzeitig in Parkbauten und auf den Sammelparkplätzen regelmäßig frei sind. Dabei ist zuvor zu unterscheiden zwischen dem Parken von Kunden und der Anwohnerschaft. Dies gewährleistet, dass die derzeitige

Entwurf

Nachfrage an Parkraum durch den Entscheidungsalgorithmus und die folgende Verlagerung nicht restriktiv reduziert wird.
Zudem soll es langfristig ermöglicht werden, den Pkw bequem außerhalb der Innenstadt abzustellen und die „letzte Meile“ in die Innenstadt auf andere Art zu bewältigen. Hierzu sollten unter anderem die Fußwege zwischen der Innenstadt und den Sammelparkplätzen aufgewertet werden (siehe Maßnahme B7). Darüber hinaus muss das Parkraumkonzept alternative Mobilitätsangebote entwickeln, mit denen der Weg in die Innenstadt gemacht werden kann. Diese sollen für all diejenigen nutzbar sein, die bereit sind, den Pkw auf den größeren Sammelparkanlagen außerhalb der Innenstadt abzustellen (bspw. Konzerttheater). Ansatzpunkte ist die ebenfalls als Maßnahme definierte Bereitstellung von Mobilstationen (siehe Maßnahme C2).
Neben den bereits in Planung befindlichen und unter der Maßnahme E1c zusammengefassten Parkhäusern am Krankenhaus und an der Kreisverwaltung bestehen bereits Planungen für die Überbauung eines Parkplatzes an der Mittelstraße.
Zudem ergeben sich aus den Auslastungsstatistiken und aus der Orientierung zu den Einfahrtrouten nach Coesfeld als Standorte mit Ausbaupotenzial die Parkflächen an der Agentur für Arbeit und an der Rekener Straße Ost. Baulich sind an beiden Stellen Parkhäuser möglich, die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Vereinbarkeit mit berechtigten Ansprüchen von Anliegern (DB, Agentur für Arbeit) müssen allerdings geklärt werden.
Das heutige Bewirtschaftungskonzept für die Mittelstraße (bewirtschaftet mit 0,80 €/h, auch Langzeitparken möglich), Agentur für Arbeit (unentgeltlich bewirtschaftet mit Parkscheibe) und für die Rekener Straße Ost (freies Parken) begünstigt die hohen Auslastungen der Standorte und gibt an allen drei Standorten keinen wirtschaftlichen Rahmen für die Errichtung und den Betrieb eines Parkhauses.
Auch im Kontext der neuen Preissetzungen in Parkzone 2 bieten die drei Standorte keine Perspektive für einen wirtschaftlichen Parkhausbetrieb.
In der Erwartung, dass die jeweiligen Parkhäuser für sich genommen unwirtschaftlich wären, müsste somit z.B. eine Querfinanzierung über innerstädtische Kurzparkerlöse vollzogen werden, um eines oder mehrerer dieser Projekte perspektivisch zu realisieren.
Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollten die drei Standorte Mittelstraße, Agentur für Arbeit und Rekener Straße Ost weitergehend analysiert werden, um sich mittelfristig Optionen zu verschaffen. So werden bereits frühzeitig mögliche Parkraumerweiterungen aufgezeigt und auf eine Eignung für die Verlagerung von Stellplätzen geprüft.

Zusammenfassung

Das zuvor beschriebene Maßnahmenpaket sorgt dafür, dass auch weiterhin ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden kann. Hauptbausteine des Parkraumangebotes sind attraktive, modernen Anforderungen genügende Parkbauten, die entweder durch Aufwertung der bestehenden Bauten oder durch den Bau neuer Parkhäuser entstanden sind. Die Straßenräume der Innenstadt sind langfristig von der Dominanz des ruhenden Verkehrs befreit. Die dadurch eröffneten Flächenpotenziale werden genutzt, um das Angebot für die Nahmobilität zu verbessern, das Stadtbild aufzuwerten, mehr Grün in die Straßen zu bringen und Klimafolgenanpassung zu betreiben. Dies steigert einerseits die Qualität des öffentlichen Raums und andererseits die Attraktivität der Innenstadt. So können gesellschaftliche und wirtschaftliche Vorteile für Coesfeld genutzt werden. Eine klare Zuweisung und Bündelung des ruhenden Verkehrs bewirkt die Reduzierung von Parksuchverkehren. Durch das Freihalten von Sichtbeziehungen, die Reduktion des fließenden Verkehrs und durch den Abbau von parkenden Pkw als Barrieren und Hindernisse wird die Verkehrssicherheit erhöht.
Grundsätzlich bestimmt die Verfügbarkeit eines Stellplatzes am Zielort eines Weges maßgeblich die Verkehrsmittelwahl für diesen Weg. Somit besitzt ein nachhaltiger Umgang mit Parkraum das Potenzial, eine Reduktion des fließenden Verkehrs insgesamt zu bewirken und einen Beitrag zum Modal Shift zu leisten. Während die Maßnahmen E1a und E1c in sich wirtschaftlich finanzierbar und kurzfristig umsetzbar sind, bedürfen die Maßnahmen E1b und E1d weiterer ausgewogener Einzelfallbefassungen. Die Maßnahme E1d zeigt einen längerfristigen Entwicklungspfad auf.

Dies zusammenfassend ist die Verlagerung von ruhendem Verkehr eine entscheidende Stellschraube für das Gelingen der Mobilitätswende und bietet die Chance, die Innenstadt Coesfelds langfristig zu attraktivieren, Besuchende und Kundschaft zu längeren Aufenthalten zu bewegen und den Einkaufs- und Wirtschaftsstandort Coesfeld zu fördern.

Entwurf

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☒ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

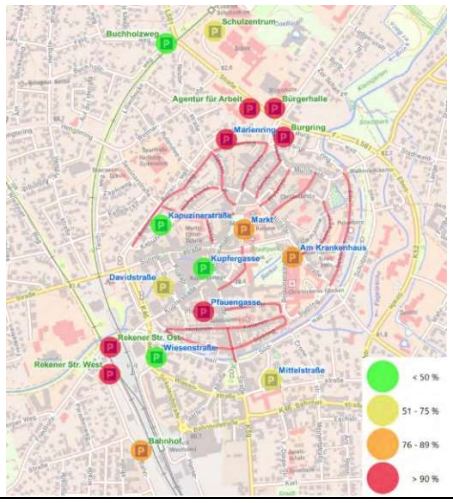
Anwendungsfälle

Vom ruhenden Verkehr dominierte Straßenzüge der Innenstadt:

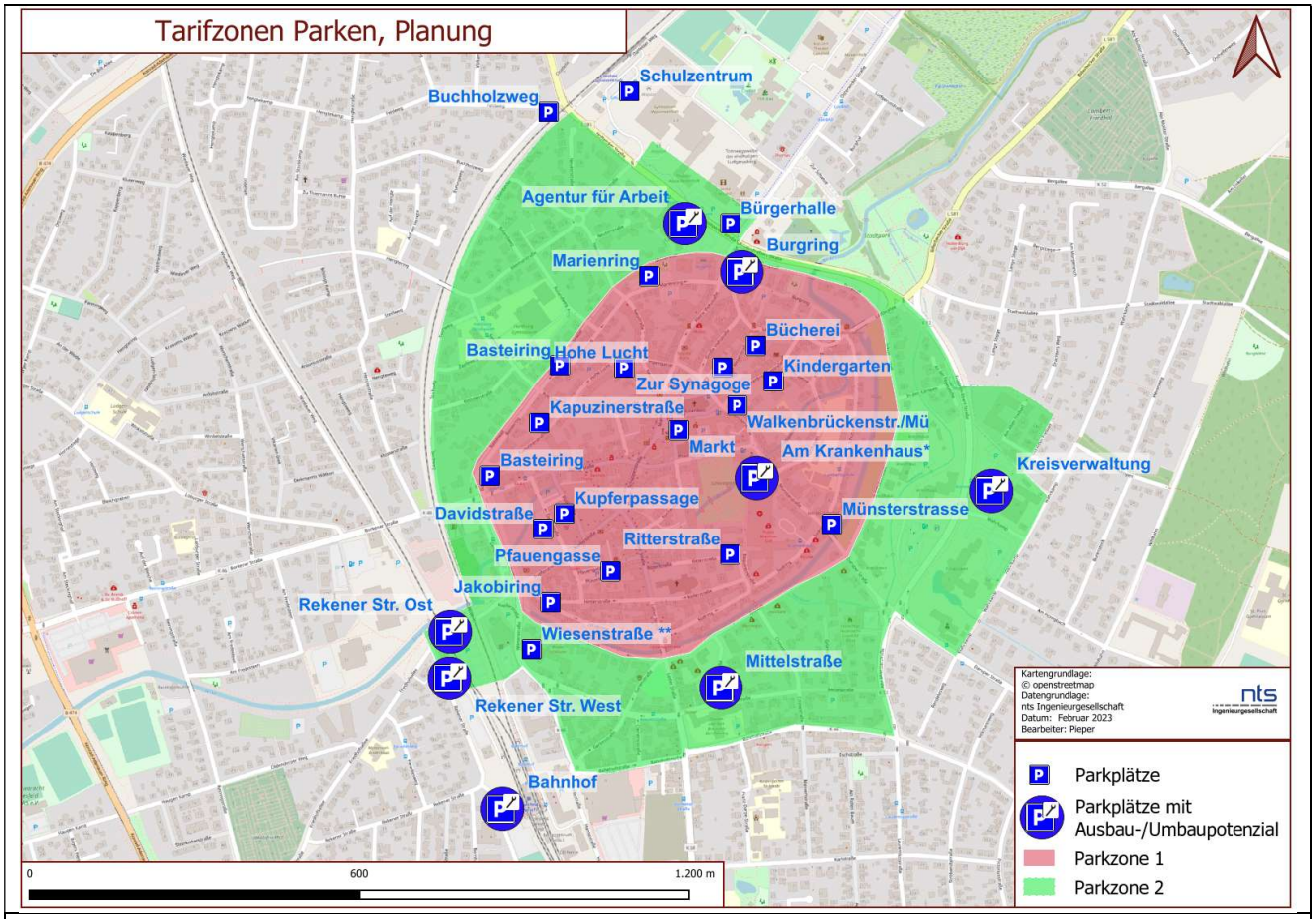
- Hohe Lucht
- Basteiring
- Neustraße
- Pumpengasse
- Köbbinghof
- Rosenstraße
- Kleine und Große Viehstraße
- Walkenbrückenstraße
- Schützenring
- Südring
- Kellerstraße
- Kupferstraße
- Jakobiring
- Hinterstraße

Visualisierung der Maßnahme

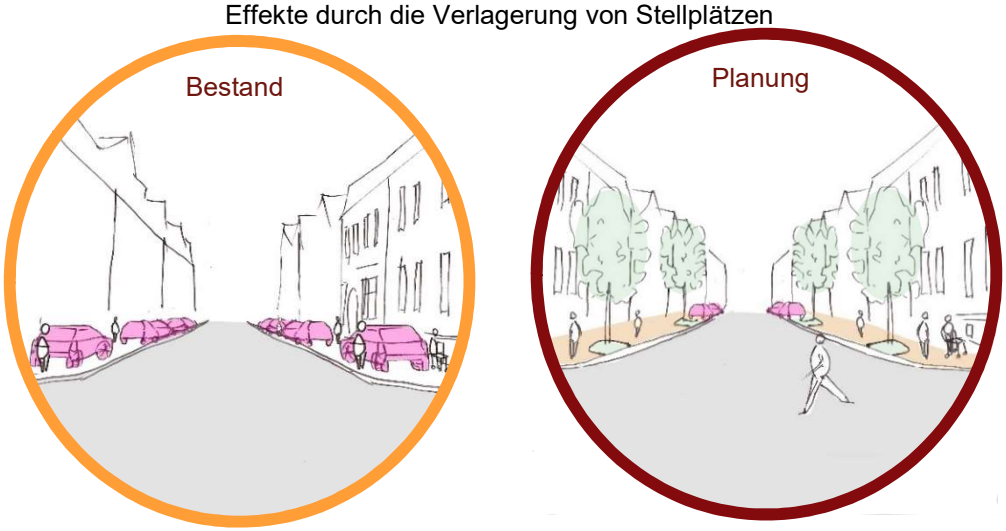
Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte



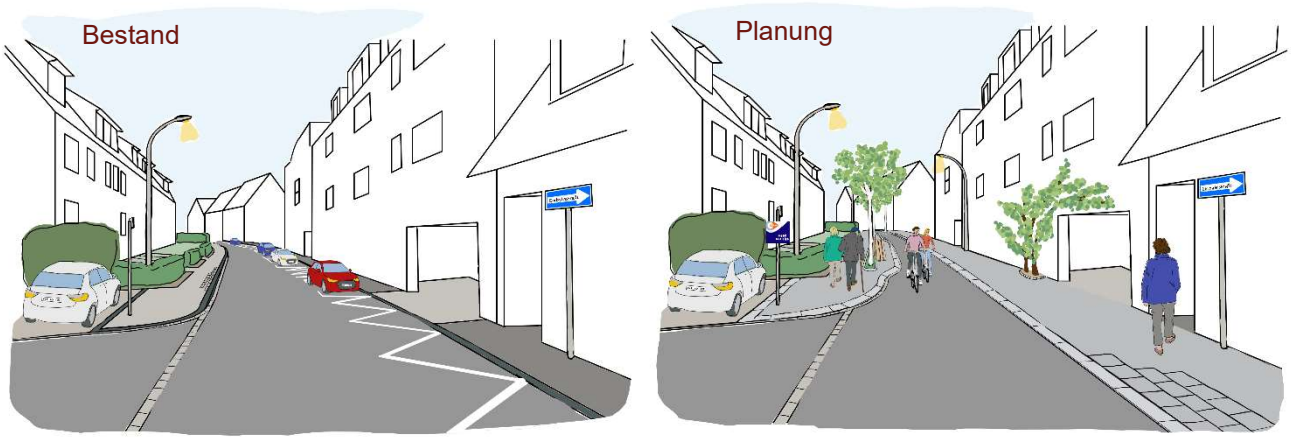
Entwurf



Effekte durch die Verlagerung von Stellplätzen



Umgestaltung von Straßenräumen nach Stellplatzverlagerung



Bsp.: Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen

Bereich A

- Schritt 1
- Schritt 2

Prüfung der Kapazitäten:

Straßen:	Anzahl /besetzt	
Kapuzinerstraße	0	
Hohe Lucht	12	Ø 4
Rosenstraße	21	Ø 13
Neustraße	11	Ø 11
Basteiring	10	Ø 8
Marienring	7	Ø 4
Köbbinghof	7	Ø 7
		ca. 47

Untersuchung
Mengengerüst
Auslastung
Umverteilung

Sammelstellplätze:	Anzahl /besetzt	
Marienring	48	> 90 %
Basteiring Nord	7	> 90 %
Basteiring Süd	6	> 90 %
Kapuzinerstraße	61	~ 40 %
Hohe Lucht	40	~ 60 %
		ca. freie 52 StP

Kapazitäten ausreichend?

NEIN

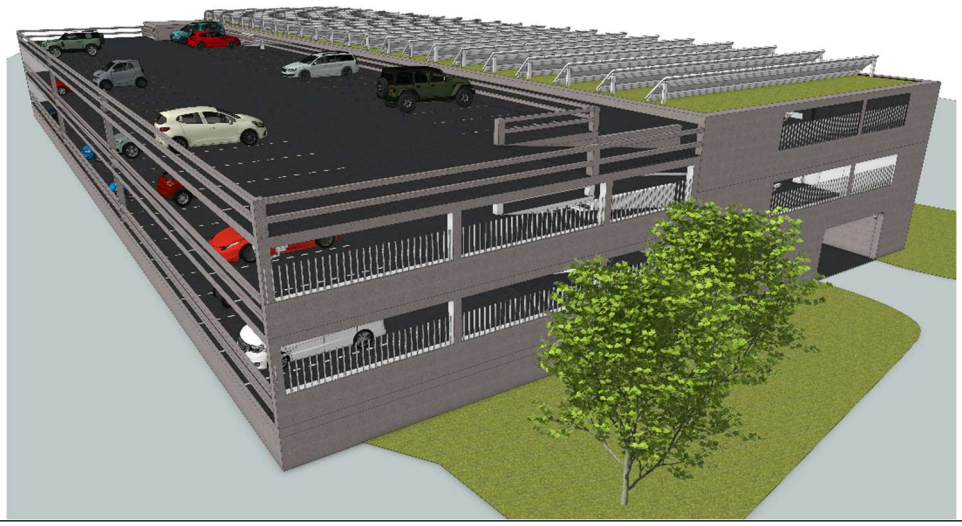
JA

Start der Verlagerung

Schaffung neuer Parkmöglichkeiten

Nur dann Start der Verlagerung

Parkpalette als Kapazitätserweiterung



Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Maßnahmen E1a und E1b: Kostenneutral, in sich wirtschaftlich finanzierbar über neue Parkregelung Maßnahme E1c und E1d: Ca. 25.000 – 35.000 €	• Fö-Ri-MM Nr. 4

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 hohe Priorität	 **kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Maßnahme E2

Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Das Vorbehaltsnetz in Coesfeld wird durch die radialen Haupteinfallstraßen und einen zu drei Vierteln geschlossenen Ring gebildet. Insbesondere aus dem fehlenden Ringschluss resultieren erhebliche Probleme. Die Straßen Basteiring, Marienring, Kapuzinerstraße und Hohe Lucht bilden heute ersatzweise das fehlende Stück des Rings. Die Durchgangsverkehrsanteile hier sind beträchtlich, obwohl die Straßen vom baulichen Zustand her nicht für die Bewältigung der Verkehrsmengen geeignet sind. In Verbindung mit parkenden Pkw auf der Fahrbahn und zu schmalen Nebenanlagen besteht hier großes Konflikt- und Unfallpotenzial. Auch die im angrenzenden Stadtgebiet liegenden Straßen Hengtestraße, Hengtering, Wetmarstraße und Seminarstraße weisen einen zu hohen Durchgangsverkehrsanteil auf. Hinzu kommt hier die Belastung durch den Schul-und Regionalbusverkehr.
Die Alternative, den bestehenden inneren Ring auf der Ostseite der Innenstadt zwischen Holtwicker Straße und Gerichtsring oder gleich den Konrad-Adenauer-Ring zu nutzen, bedeutet zwar nur wenige Minuten Fahrzeit mehr, trotzdem nutzt ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung die oben genannten Straßen.
Die skizzierten Probleme werden innerhalb Coesfelds bereits lange diskutiert. In der Vergangenheit wurden bereits mehrere Lösungsansätze entwickelt:

- Ringschluss durch den Bau einer parallel zu den Bahnschienen verlaufenden Straße; verworfen wegen fehlender Leistungsfähigkeit im Anschlusspunkt an die Borkener Straße
- Maßnahmenpaket des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 2005; die Umsetzung kam durch einen Bürgerentscheid nicht zum Tragen
- Gemeinsam mit Nachbarschaften aus dem betroffenen Gebiet in 2010 im Konsens entwickeltes Maßnahmenpaket; Modellversuch wurde durch einen Ratsbeschluss abgebrochen und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Aufgabe des Masterplans war es zunächst, im breit angelegten Beteiligungsprozess zu ermitteln, ob die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und dem angrenzenden Hengtegebiet zu den Schlüsselprojekten zählt, die im Anschluss weiter ausgearbeitet werden sollen (Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen vom 23.09.2020). Im Rahmen der Zielfindung für diesen Bereich wurde offenbar, dass dem Anspruch, zügig auf nordwestlicher Umfahrung um die Innenstadt herum zu kommen, die Belange der ansässigen Bevölkerung entgegenstehen, welche regelmäßig über verkehrliche Probleme und hohe Lärm- sowie Abgasemissionen klagt. Bestätigt wurde dies durch die im Rahmen des Beteiligungsprozesses von Anliegern aus diesem Bereich mehrfach vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Angesprochen wurden in diesem Zusammenhang auch immer wieder die Beeinträchtigungen durch den Busverkehr. Die Nachbarschaften aus diesen Gebieten nutzten zudem auch die Möglichkeit, mittels der bereitgestellten „Platzhalter“ auf die verkehrlichen Missstände im Gebiet aufmerksam zu machen. Gemessen an der Vorbehaltsnetzgestaltung des Masterplans besitzen all die genannten Straßen weder die Funktion noch die Eignung, Durchgangsverkehre zu bewältigen. Die Beeinträchtigung für die Wohnbevölkerung ist so tiefgreifend, dass die Lösung dieser Probleme als Schlüsselprojekt einzustufen ist. In Folge dessen müssen konsequente Maßnahmen ergriffen werden, die die Straßen ihren Netzbedeutungen zuführen, die Durchgangsverkehrsanteile reduzieren und gleichzeitig den Quell- und Zielverkehr weiterhin ermöglichen.

Im Zuge der Bearbeitung dieser Problemlage fiel darüber hinaus der bestehende Verkehr auf der Münsterstraße und den Viehstraßen in den Fokus. Diese weisen eine große Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt (z.B. als Verbindung zum Krankenhaus oder zur Marktgarage) auf. Gleichzeitig dienen sie aber auch als direkte Verbindung durch die Innenstadt. In der Folge ist der Durchgangsverkehrsanteil auch hier deutlich zu hoch. Mit der Friedrich-Ebert-Straße existiert eine leistungsfähige

Entwurf

Alternative, die als Landes- bzw. Kreisstraße Bestandteil des Vorbehaltsnetzes ist. Daher wird im Rahmen des Gesamtkonzeptes vorgeschlagen, die Münsterstraße und die Viehstraßen aus dem Vorbehaltsnetz zu nehmen (vergleiche Kapitel 9.1. Kfz-Angebotsstruktur – Vorbehaltsnetz).

Die bestehende Gemengelage ist nur im Rahmen einer gesamträumlichen Lösung zu beseitigen. Bei der Verkehrsberuhigung lediglich einer der Routen besteht großes Risiko, dass sich die Verkehre auf eine andere Route verlagern. Daher sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, die mitunter restriktiv wirken, unumgänglich. Dabei sind immer die Auswirkungen auf das Hengtegebiet mit den alternativen Verbindungen über Buchholzweg und Feldweg zu beachten. Bei der Maßnahmenentwicklung ist zu berücksichtigen, dass für einen Großteil der betroffenen Straßen weitere Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes vorgeschlagen werden. Hierzu gehört u.a. die Umgestaltung des Innenstadtrings und weiterer Straßen zu Fahrradstraßen (Maßnahme B5) sowie die Umgestaltung z.B. der Münsterstraßen und der Viehstraßen zu Gemeinschaftsstraßen (Maßnahme D1). Zwischen all diesen Maßnahmen ergeben sich Wechselwirkungen (z.B. kann eine entsprechend gestaltete Gemeinschaftsstraße das Durchfahren unattraktiver machen, Entsprechendes kann für eine Fahrradstraße gelten), so dass Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs immer nur im Rahmen einer Gesamtlösung für den kompletten Bereich gesehen und entwickelt werden können. Dazu sind als notwendige Arbeitsgrundlage zunächst die Beschlüsse zum Masterplan und zum darin enthaltenen Handlungskonzept zu fassen.

Lösungen mit einfachen Mitteln, wie eine Ausschlussregelung für bestimmte Gruppen („Anlieger-frei-Regelung'), oder eine Lösung durch Abbiegegebote alleine mittels Verkehrszeichen bringen keine Wirkungskontrolle oder erzielen erfahrungsgemäß nur bedingte Effekte. Lösungsansätze könnten sich aus dem in einem aufwändigen Beteiligungsverfahren gemeinsam mit den Nachbarschaften aus dem betroffenen Gebiet in 2010 im Konsens entwickelten Maßnahmenpaket ergeben. In diesem Verfahren wurde nicht nur eine Vorzugsvariante entwickelt, sondern es wurden auch Ziele definiert, die heute noch aktuell sein dürften und für die Bewertung verschiedener Lösungsansätze herangezogen werden können. Dies sind vor allem die folgenden Kriterien:

- Entlastung der nordwestlichen Innenstadt
- Heraushalten des Durchgangsverkehrs
- Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz
- Erreichbarkeit der Ziele nordwestlich der Fußgängerzone
- Unveränderte Erschließung der Wohngebiete

Anknüpfungspunkt für die Entwicklung von Lösungsansätze kann auch die aktuell veränderte Verkehrsführung in der Hohen Lucht und der Seminarstraße sein. Ausgangspunkt der aktuellen Verkehrsführung ist der Neubau eines Wohnobjekts auf der Hohen Lucht im Bereich einer Häuserlücke. Aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der Hohen Lucht und der nicht ausreichend vorhandenen Stellflächen auf dem Baugrundstück konnte der Baukran nur auf der Fahrbahn selbst platziert werden. Die verkehrliche Absicherung der Baustelle samt Baukran konnte nur in Form einer Vollsperrung auf Höhe der Baustelle genehmigt werden. Hierdurch wurde auf der Verkehrsachse Basteiring - Kapuzinerstraße – Hohe Lucht – Pumpengasse die direkte Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt im nordwestlichen Bereich bis zur Münsterstraße unterbrochen. Bis zur Baumaßnahme lag die tägliche Verkehrsbelastung über die v. g. Verkehrsachse bei bis zu 3000 Fahrzeugen pro Tag. Zu befürchten war die Verlagerung dieser Verkehrsbelastung auf die nächstgelegene Verkehrsachse Basteiring – Seminarstraße – Wetmarstraße. Auf dieser Achse liegt u. a. der Kreuzungsbereich Basteiring/Basteiwall/Köbbinghof/Seminarstraße, welcher in der Vergangenheit bereits als Unfallhäufungsstelle auffällig geworden war. Insbesondere durch den regen Querverkehr auf dem Basteiwall (Promenade) war es im Konflikt mit Radfahrern und Fußgängern besonders zu Schulwegezeiten immer wieder zu gefährlichen Situationen gekommen. In Abstimmung mit der Polizei wurde daher beschlossen, dass die Zufahrt für den Kfz-Verkehr in die Seminarstraße untersagt wird und nur noch Bus- und Radverkehr zugelassen wird. Aufgrund der Nähe zu den Schulen an der Seminarstraße war dies unumgänglich. Die Seminarstraße selbst kann weiterhin in alle Richtungen befahren werden, nur die Einfahrt vom Basteiring in die Seminarstraße ist nicht erlaubt. Aus Richtung Gerichtsring/Borkener Straße kommend ist der Basteiring folglich eine Sackgasse. Über die Kapuzinerstraße fährt der Verkehrsteilnehmende über eine Schleife wieder zurück zum Gerichtsring/Borkener Straße. Die übrigen Zufahrtstraßen in das Hengtegebiet über Hengtestraße und Teichweg

Entwurf

sind weiterhin frei. Die Auswirkungen auf das Gesamtgebiet wird die Verwaltung eingehend bewerten. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse sollen ebenfalls in die Gesamtbetrachtung mit einfließen.

Im Bereich der Münsterstraße könnte eine Unterbrechung des Durchfahrtverkehres in Höhe der Kirche / Sparkasse erfolgen. Dieser Standort wird mit Blick auf die Zielplanung des Krankenhauses sowie aus städtebaulichen Gründen gegenüber einem Standort weiter südlich präferiert. Die Erreichbarkeit wird nicht eingeschränkt, die Zu- und Abfahrt Marktgarage auf die Münsterstraße konzentriert. Zu den bereits bestehenden Einbahnstraßenregelungen auf den Viehstraßen, der Walkenbrückenstraße und dem Katthagen bedarf es einer zusätzlichen Einbahnstraße auf der Mühlenstraße in Richtung Klinkenberg. Diese Gesamtlösung stellt sicher, dass sowohl nördlich als auch südlich der Unterbrechung Rundwege erhalten bleiben und nichtsdestotrotz Durchgangsverkehre unterbunden werden. Diese Maßnahme würde sich auch schon reduzierend auf den Durchgangsverkehr in der Verbindung Kapuzinerstraße/Hohe Lucht auswirken, weil eine direkte Durchfahrt in Richtung Daruper Straße dann nicht mehr möglich ist.

Aufbauend auf diesen Grundlagen strebt die Stadt an, erneut mit den Anliegern und der gesamten Öffentlichkeit eine gesamträumliche Lösung zu entwickeln, die für alle Seiten verträglich ist. In dieser Gesamtbetrachtung ist auch zu bewerten, ob es über die Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs hinaus notwendig und machbar ist, den ÖPNV ganz oder teilweise aus dem Gebiet heraus zu nehmen und welche weiteren Maßnahmen hierfür erforderlich werden. Hierzu könnte z.B. eine Ersatzhaltestelle an der Holtwicker Straße in Höhe der Agentur für Arbeit gehören. Darüber hinaus sind auch andere Maßnahmen für diese Bereiche vorgesehene Maßnahmen in die Überlegungen mit einzubeziehen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen und Gemeinschaftsstraßen kann z.B. in Verbindung mit einer teilweisen oder vollständigen Herausnahme des Busverkehrs das Spektrum möglicher Lösungen deutlich erweitern.

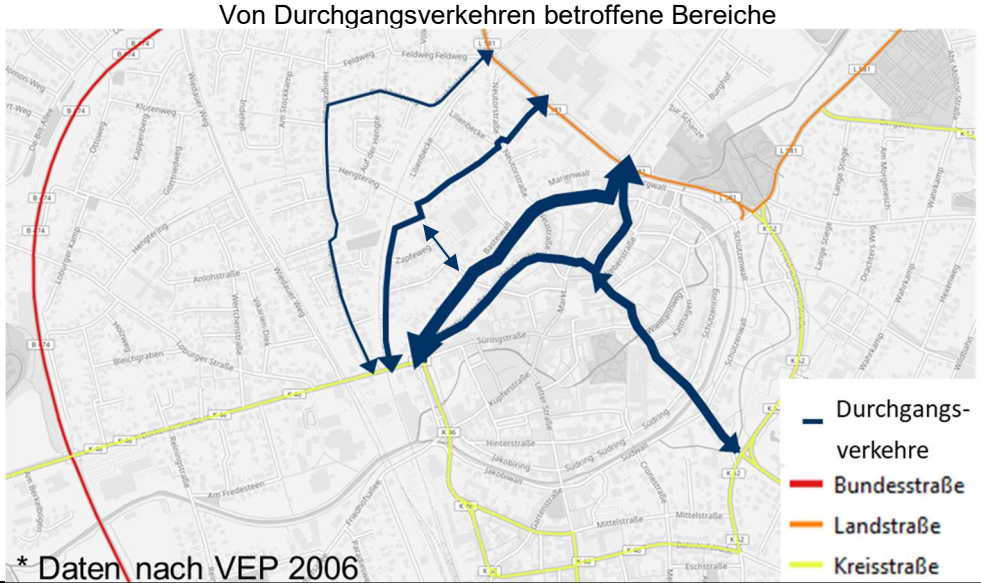
Die Vorteile der Verkehrsreduzierung liegen bspw. in der Entlastung der Wohnstraßen und der Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Zudem wird im Allgemeinen durch die Reduzierung der Verkehrsmengen die Verkehrssicherheit erhöht. Dies ermöglicht es wiederum, die betreffenden Straßen nahmobilitätsfreundlich zu gestalten. Für die Münsterstraße ist der Ausbau einer Gemeinschaftsstraße anvisiert. Basteiring und Marienring sind darüber hinaus Bestandteile des geplanten Fahrradstraßenrings um die Innenstadt. Hierfür ist die Unterbindung des Durchgangsverkehrs eine Grundvoraussetzung.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☒ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

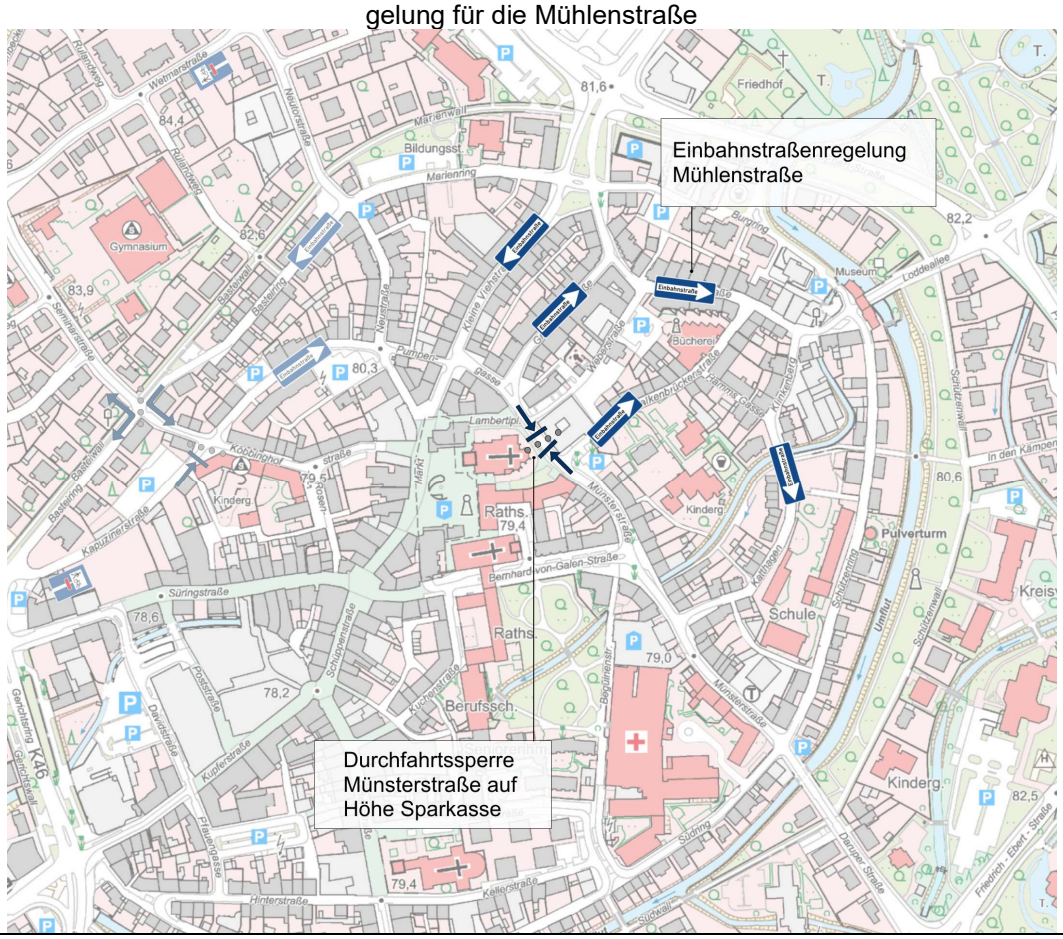
Anwendungsfälle

Visualisierung der Maßnahme

Von Durchgangsverkehren betroffene Bereiche



Lösung für den Bereich Münsterstraße mit bestehenden Einbahnstraßen, Durchfahrtssperre und der Neuregelung für die Mühlenstraße



Entwurf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Diagonalsperre / Durchfahrtssperre einfacher Poller: ca. 500 € p. Stück gesamt herunterfahrbar: ca. 15.000 € p. Stück, Insgesamt rd. 35.000 – 50.000 € je Anfahrtssituation bei 4 Pollern und je nach Softwarelösung für Fernbedienung	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 Hohe Priorität	 **kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme E3

Vision „Digitale Brücken“

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

In der Innenstadt wurden durch die Bestandsanalyse eine Reihe von verkehrlichen Defiziten aufgedeckt, die zum Großteil durch den fließenden Verkehr ausgelöst werden. Das sind zunächst die Durchgangsverkehre in der nordwestlichen Innenstadt und auf der Münsterstraße sowie Parksuchverkehre. Des Weiteren wurden strukturelle Probleme, unzureichende Flächenaufteilungen und ein Mangel an qualitativer Gestaltung des Straßenraums mit Grün und stadtgestalterischen Elementen identifiziert. Maßgeblicher Faktor für diese Punkte ist der ruhende Verkehr, der in vielen Straßen der Innenstadt den Straßenraum dominiert.

Zur Lösung der skizzierten Problemlagen entwickelt der Masterplan diverse Maßnahmen (siehe Maßnahmen D1, E1, E2), die jeweils an einzelnen, unterschiedlichen Punkten ansetzen. Darüber hinaus wurde versucht, einen innovativen Ansatz zu entwickeln, der alle genannten Probleme der Innenstadt ganzheitlich angeht. Dieser beinhaltet die digitale Erfassung von Fahrzeugen unter Einhaltung vorher definierter Zugangsberechtigungsregeln. Der Ansatz wurde mit dem Arbeitstitel ‚Digitale Brücken‘ versehen und kann als Alternative, Ergänzung oder langfristige Vision für die Innenstadt gesehen werden. Hierzu wurden Beispiele, die bereits ähnliche Systeme umsetzen, gesammelt und analysiert. Ein Beispiel ist das neue Wohnquartier auf den Flächen der ehemaligen Damloup Kaserne in Rheine. Das Zufahrtskontrollsystem wird dort zukünftig durch die Firma Hörmann GmbH betrieben. Ähnliche Lösungen finden häufiger auch in privat betriebenen Parkhäusern und vor allem im Ausland Anwendung (bspw. in Gated Communities).

Das Grundprinzip der Maßnahme knüpft an die auf Grundlage der StVO mögliche Erhebung von Durchfahrtsverboten für Kfz mit Zusatz „Anlieger frei“ an. Da diese jedoch oft an fehlenden effektiven Kontrollmöglichkeiten leiden, stellt die folgende Maßnahme eine modifizierte Lösung dar. Sie sieht die Einrichtung von ‚digitalen Brücken‘ an sieben Zugangspunkten der Innenstadt vor. Diese können bspw. in Form von Schrankensystemen oder versenkbaren Polleranlagen ausgestaltet werden. Für den motorisierten Verkehr werden – je nach Nutzungsgruppe – unterschiedliche Zufahrtsregeln definiert, die durch eine digitale Art der Zugangserfassung umgesetzt werden. Ein vollautomatisches System erfasst am Zugangspunkt das sich nähernde Fahrzeug und ermittelt die Zugangsberechtigung. Die entsprechenden Regeln sind gründlich zu durchdenken und an den Zielen der Stadt Coesfeld für den Bereich innerhalb der Wälle auszurichten. Dabei muss sichergestellt werden, dass absolut notwendige Verkehre die Innenstadt ohne Umstände, kostengünstig und niederschwellig erreichen können. Zur Verdeutlichung werden die folgenden allgemeinen Zugangsregeln beispielhaft vorgegeben:

- Anwohnende mit Wohnsitz innerhalb der Wälle erhalten selbstverständlich freie Zufahrt. Bei Annäherung des Fahrzeugs wird das im System registrierte Fahrzeug durch die Zugangserfassung erkannt und die digitale Brücke öffnet sich automatisch. Innerhalb der Wälle wird im Rahmen der Bepreisung des Bewohnerparkens in Quartiersgaragen und auf Sammelstellplätzen geparkt.
- Mobilitätseingeschränkten Personen wird ein dauerhafter Zugang in die Innenstadt gewährleistet, wenn sie ihre Person und ihr Fahrzeug im System registriert haben. Hierzu können bspw. Behindertenausweise dienen. Für Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne (Schwangere, Verletzte) können befristete Zugangszeiten gewährt werden.
- Besuchende der Anwohnenden können ebenfalls die Innenstadt befahren. Hierfür gibt es verschiedene Regelungsmöglichkeiten. Eine Option ist, dass ihr Kennzeichen beim Einfahren registriert wird und sie vor dem Ausfahren die entsprechende Parkdauer bezahlen.
- Für Kundschaft und Touristen können verschiedene Regelungen getroffen werden. Sollen diese auch langfristig innerhalb der Wälle parken können, sind für sie Kosten zu erheben, die auf Basis der Aufenthaltsdauer in der Innenstadt erhoben werden. Die Dauer wird über die Erfassung des Fahrzeugs bei der Einfahrt und der Ausfahrt festgehalten.

Entwurf

- Für Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge, Busverkehre und Handwerkstreibende muss die Zufahrt ebenfalls dauerhaft freigegeben sein. Diese lässt sich am einfachsten über die Registrierung der Kfz im System umsetzen. Eine Alternative wird durch die kurzfristige Freigabe der Zufahrt über einen Meldepunkt im Vorfeld der digitalen Brücken geboten. Hierfür wird ein ähnliches System vorgeschlagen wie dem Prinzip der Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen.
- Zulieferungen können bei kleinerer Größe an Paketstationen, die in direkter Nähe zu den Zugangspunkten errichtet werden, abgeliefert werden. Für größere Lieferungen durch Speditionen müssen die Anwohnenden rechtzeitig über den Lieferzeitpunkt informiert werden. So können diese den Zugang für die Speditionen freischalten.

Die Erfassung der Fahrzeuge kann bspw. mit Hilfe von Transpondern (Chip oder Karte), einer Kennzeichenerfassung, durch RFID-Weitbereichcodes oder Barcodes erfolgen. Die Erfassung wird auf Basis einer Software betrieben, über die jede Ein- und Ausfahrt gesteuert werden kann. Besonders empfehlenswert ist die Erfassung der Kennzeichen von sich annähernden Fahrzeugen durch extra entwickelte Kamerasysteme. Im Beispiel der Damloup Kaserne in Rheine filmen die dortigen Kameras die Kennzeichen zwar ab, diese werden jedoch nicht gespeichert, sodass keine datenschutzrechtlichen Bestimmungen entgegenstehen. Die Einfahrenden haben dafür Sorge zu tragen, dass ihre Kennzeichen nicht durch Schnee oder Dreck unlesbar sind.

Ein wichtiger Baustein der Vision digitale Brücken ist, dass innerhalb des Straßenraums keine Stellplätze mehr vorgesehen wird. Fahrzeuge sollen grundsätzlich in Sammelparkanlagen und / oder Parkbauten untergebracht werden. Das bezieht sich auf grundsätzlich alle Nutzergruppen. Hierbei können Ausnahmen für besondere Nutzungsgruppen vorgesehen werden. Ziel ist es jedoch, ruhende Verkehre zu weiten Teilen am Innenstandrand und außerhalb der Wälle unterzubringen. Die Defintion notwendiger Verkehre (Anlieferung, Rettungsfahrzeuge, Entsorgung, Handwerktreibende u.ä.) obliegt der Detailplanung eines solchen Konzepts.
Die verschiedenen Arten der digitalen Lösung ermöglichen letztendlich eine nahezu unbegrenzte Auswahl der Nutzungsregelungen und Rückfallebenen. So kann bspw. Dauerparkenden der Zugang gewährt werden, in dem das Kennzeichen im System registriert wird. Durch die Registrierung wird dann dem Datenschutz zugestimmt. Bei Kurzparkenden (Besuchende und Kundschaft) werden die Daten ausschließlich für die Zeit des Aufenthalts gespeichert. Hierbei werden die Kennzeichen mithilfe von Token verschlüsselt, sodass der Datenschutz eingehalten wird. Der Zahlvorgang kann digital über eine Website sowohl vorab als auch während des Aufenthalts in der Stadt Coesfeld erfolgen.
Mindestens sollten alle Nutzungsgruppen, denen der Zugang gewährt wird, bspw. mit einem PIN- oder QR-Code ausgestattet sein, der im Fall von technischen Problemen am automatischen Zugangspunkt die manuelle Öffnung der Brücke ermöglicht.
Reine Durchgangsverkehren wird unter den oben genannten Regelungen zunächst grundsätzlich die Durchfahrt nicht verwährt. Jedoch werden sie im System als Besuchende erfasst und zahlen somit für die Durchfahrt. Es ist ebenfalls denkbar, Personen mit Zielen innerhalb der Stadt durch die Möglichkeit, sich bspw. beim Einkauf oder bei Zufahrt zu einem Parkhaus / einem Sammelparkplatz als Besuchender freizuschalten, von den reinen Durchgangsverkehren zu trennen.

Der Effekt einer solchen Zufahrtsregelung für bestimmte Nutzungsgruppen wird im Rahmen des Masterplans als monumental und richtungsweisend eingeschätzt. Zunächst wird durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs die Emissionslage, die Qualität des öffentlichen Raums und die Verkehrssicherheit in der Innenstadt verbessert. Lieferverkehre der Post und von Paketzustellern werden aus der Innenstadt herausgehalten oder nur unter bestimmten Bedingungen und / oder auf Zeiträume beschränkt zugelassen. Bei einer entsprechenden Definition der Zugangsregeln ist es außerdem problemlos möglich, die Probleme des Parksuchverkehrs zu lösen, in dem Langzeitparkende und Besuchende grundsätzlich an den Innenstadtrand verlagert werden können. Hieraus eröffnen sich Potenziale für die Umgestaltung vieler Straßen und Bereiche, die heute durch den parkenden Verkehr oder durch die bestehenden Verkehrsbelastungen geprägt sind. Diese Potenziale können zu Gunsten der Nahmobilität, der Stadt- und Grüngestaltung oder für gastronomische Aufstellflächen genutzt werden. Dies wertet das Straßenbild sowie das Image wesentlich auf. Insgesamt profitieren somit sowohl die Innenstadt als auch die gesamte Stadt Coesfeld. Vergleichbare Beispiele aus den Niederlanden oder in Wohnquartieren zeigen bereits eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität innerhalb solcher Räume.

Entwurf

Mit dem vorgeschlagenen Prinzip gehen sensible, weil unter anderem datenschutzrechtliche Rechtsfragen einher, die es vorab in einer einzuholenden juristischen Expertise zu prüfen gilt.
Das Modell geht von dem städtebaulichen Ziel aus, dass Anwohnende ihre privaten Stellplätze und Grundstücke weiterhin kostenfrei mit dem Auto anfahren und dort parken können. Dieses Ziel können sie nur erreichen, wenn sie ein Auto (oder mehrere Autos) registrieren lassen. Jeder Pkw-Wechsel muss unverzüglich registriert werden, damit das System tagesaktuell bleibt. Ähnliches gilt für Car-Sharing-Fahrzeuge und Mietwagen. Dies erfordert einen erheblichen Verwaltungsaufwand. Zudem ist die erforderliche Registrierung für Anwohnende nicht freiwillig und es entsteht bei einer unterlassenen Registrierung ein Rechtsverlust gegenüber dem Status quo. Dabei sind jedoch die Vorteile, die sich für die Wohn- und Lebensqualität eröffnen, ein wichtiges Argument. Diese entstehen insbesondere für Anwohnende der Innenstadt, sodass eine Kfz-Registrierung eine vergleichbar unbeträchtliche Voraussetzung für die Nutzbarmachung der Vorteile darstellt.
Es wurde bereits eine juristische Ersteinschätzung eingeholt, die das Modell keineswegs für rechtlich ausgeschlossen, jedoch auch nicht für problemlos hält. Letztendlich kommt es auf die genaue Art der Ausgestaltung an, welche in einem breit angelegten Prozess mit Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen, rechtlicher Expertise und den technischen Anbietenden der entsprechenden Systeme entwickelt werden muss. Das legitime städtebauliche Ziel ist dabei ins Verhältnis zur Einbuße am Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Anwohnenden zu setzen. Es kann daher sein, dass diese Vorgehensweise einer ausdrücklichen gesetzlichen Rechtsgrundlage, also eines Gesetzes oder einer Verordnung, bedarf. Weitere Fragestellungen eröffnen sich aus der Anlieferung der Gewerbetreibenden. Eine Registrierung aller Kfz stünde auch hier in Verbindung mit großem Kostenaufwand. Eine rechtsfreie Modifikation der Regelung wäre über die Ermöglichung der freien Zufahrt für einen bestimmten Zeitraum (bspw. Werktags zwischen 06:00 und 8:00 Uhr) denkbar.

Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☒ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle/Aufgaben

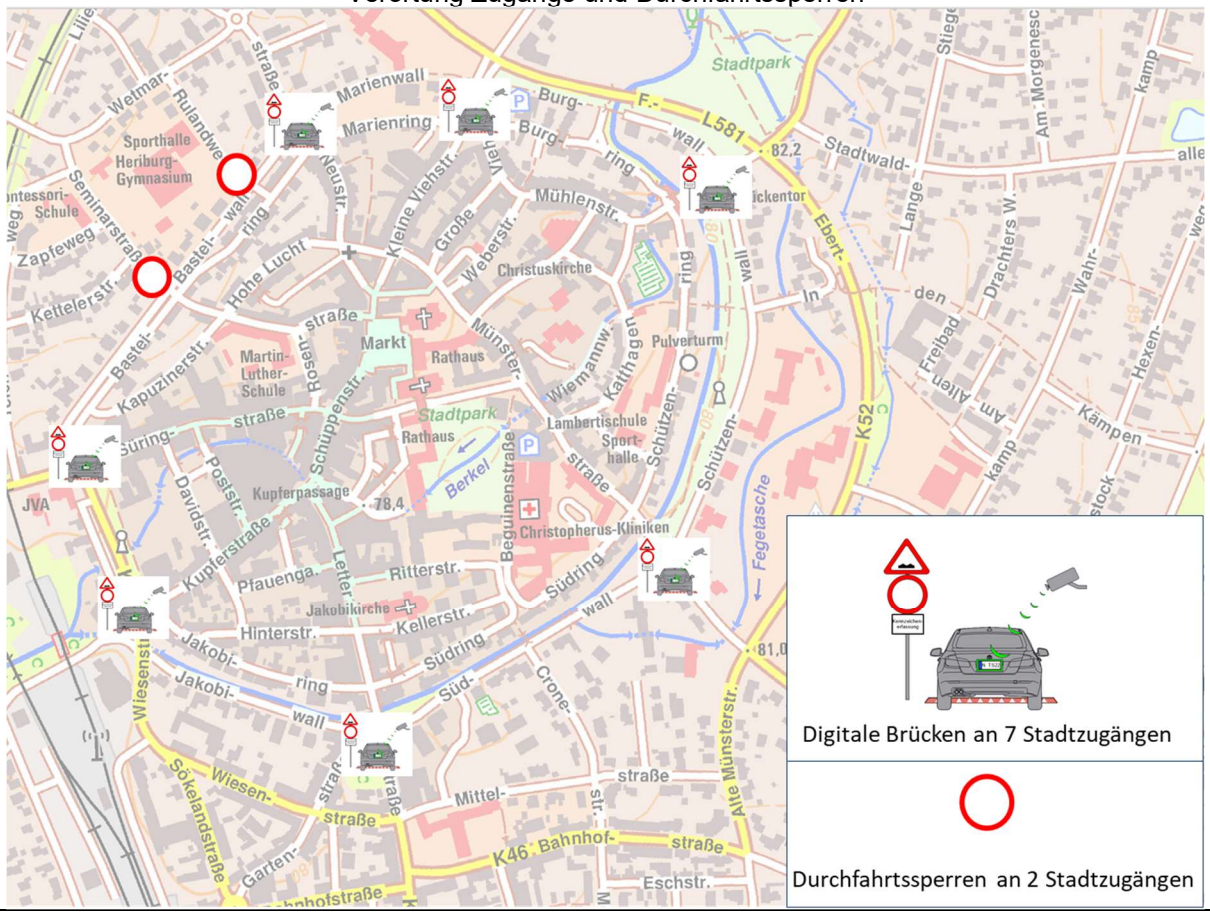
Zugangspunkte digitale Brücke:
- Borkener Straße / Süring Straße
- Friedhofsallee / Kupferstraße
- Letter Straße
- Daruper Straße / Münster Straße
- Billerbecker Straße / Mühlenstraße
- Osterwicker Straße / Viehstraßen
- Neustraße / Neutorstraße

Zufahrtssperrung:
- Seminarstraße / Basteiring
- Rulandweg / Basteiring

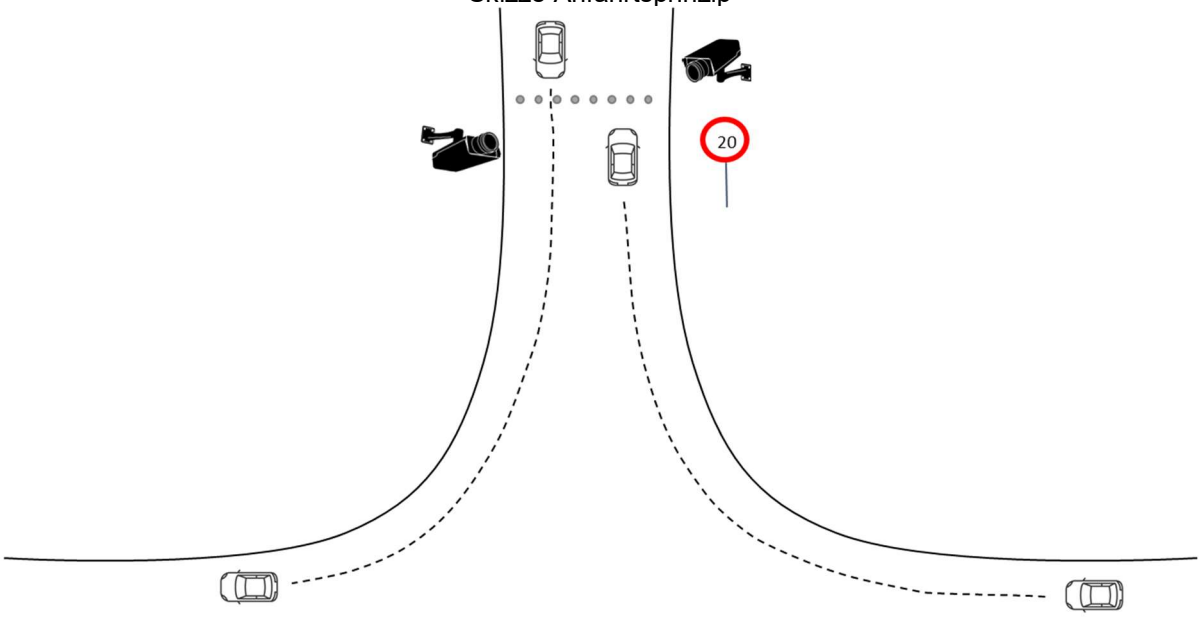
Entwurf

Visualisierung der Maßnahme

Verortung Zugänge und Durchfahrtssperren

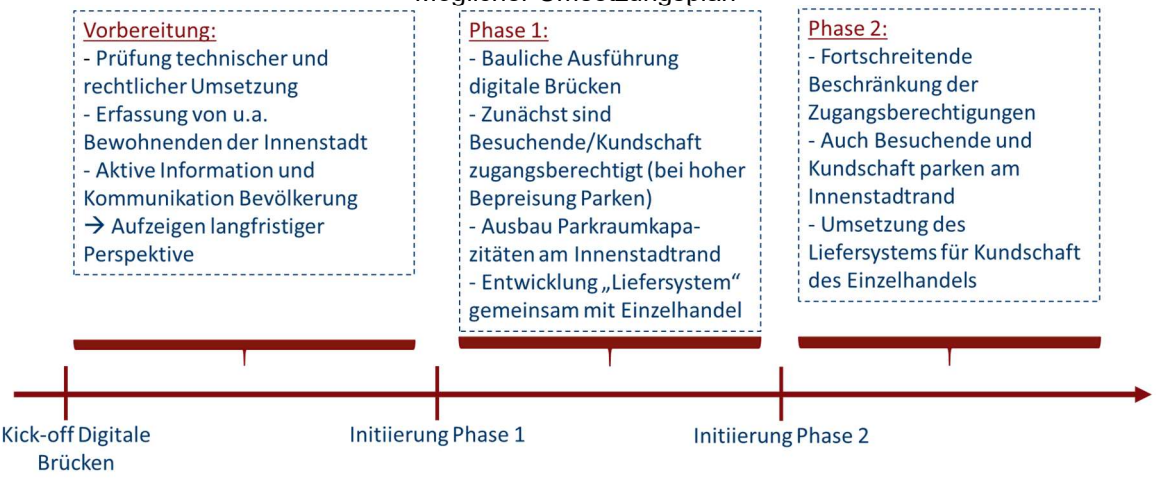


Skizze Anfahrtsprinzip



Entwurf

Möglicher Umsetzungsplan



Kosten	Fördermöglichkeiten
Gesamtumsetzung mit herunterfahrbaren Pollern: Ca. 400.000 - 600.000 €	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 hohe Priorität	 kurz-fris- mittel-fristig **lang-fristig**	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Maßnahme F1

Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | ZF 3 | ZF 4 | ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

In Coesfeld wurde über weite Teile des 20. Jahrhunderts wie vielerorts in Deutschland autogerecht geplant. Nicht nur die klassifizierten Hauptstraßen, auch viele Neben- und Wohnstraßen sind hinsichtlich Querschnittsbreiten und Gestaltung prinzipiell für Durchgangsverkehre attraktiv. Zudem hat infolge der Bevölkerungsentwicklung, des steigenden Wohlstands und der einhergehenden höheren individuellen Mobilisierungsrate (Pkw-Verfügbarkeit pro Person) die Kfz-Verkehrsbelastung wesentlich zugenommen. Auch in untergeordneten Nebenstraßen nimmt infolge dessen die Verkehrsbelastung zu, weil immer mehr Pkw-Führende versuchen, kürzere Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen zu nutzen und über Schleichwege durch Wohngebiete Fahrtzeit einsparen wollen. In Folge dessen steigen die Lärm- und Geruchsemissionen in den Wohngebieten, die Verkehrssicherheit nimmt ab und die Aufenthalts- und Wohnqualität sinkt erheblich. In Coesfeld betrifft dies eine Vielzahl an Straßen (siehe unten ‚Anwendungsfälle' und Abbildung 80).

Die Bedeutung einer Straße orientiert sich grundsätzlich an ihrer straßenrechtlichen Kategorisierung sowie an ihrer funktionellen Einordnung. Entsprechend der jeweiligen Klassifizierung in Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraßen wird auch die Straßenbaulast bestimmt. Entscheidend für die funktionelle Einordnung in eine Netzhierarchie ist, ob der jeweiligen Straße eine Verbindungsfunktion zugeordnet wird.
In bebauten Gebieten überlagert sich auf Verkehrswegen für den Kfz-Verkehr regelmäßig die Verbindungs- mit der Erschließungs- und der Aufenthaltsfunktion. Die Verkehrsnetzgestaltung soll gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung [1] in der Regel auf die Trennung der Funktionen hinwirken. Das gilt naturgemäß insbesondere für Wohn- und Nebenstraßen, in denen Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verbindungsfunktion überwiegen. Im Rahmen des Masterplan Mobilität wurde das Kfz-Vorbehaltsnetz definiert (siehe Kapitel 9.1), welches ausschließlich die Hauptstraßen, die zur Bündelung und Ableitung der Verkehrsströme vorgesehen sind, führt. Durch eine Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen muss sichergestellt werden, dass sich abseits dessen die Verkehrsbelastungen in einem akzeptablen, wohnverträglichen Rahmen bewegen. Die Auswahl der jeweiligen Maßnahmen ist individuell vorzunehmen.
Im Vergleich zur Netzgestaltung des Verkehrsentwicklungsplans von 2005 entfallen einige Straßen aus dem Vorbehaltsnetz. Auf den Straßen, deren funktionelle Bedeutung sich im Vergleich zum früheren Vorbehaltsnetz verändert, sind zwingend Maßnahmen zu ergreifen, die auf eine Reduzierung der Verkehrsbelastung hinwirken. In Coesfeld liegen alle Straßen abseits des Vorbehaltsnetzes entsprechend der Systematik der Straßenverkehrsordnung in Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen (mit Ausnahme der Gewerbegebiete). Daher sind die aus dem Vorbehaltsnetz entfallenden Straßen in die bestehenden Tempo 30-Zonen zu integrieren. Dafür sind die in der Straßenverkehrsordnung vorgegebenen verkehrsrechtlichen Regelungen und Gestaltungselemente (z.B. Rechts-vor-Links als Regelfall an Kreuzungen und Einmündungen) umzusetzen. Unterstützend hierzu können entsprechende bauliche Gestaltungen vorgenommen werden. Hierbei sind unter anderem Aufpflasterungen, versetzte Baumbette oder Stellplätze möglich. In letzter Konsequenz können auch bauliche Lösungen notwendig werden, die die Unterbindung von Durchgangsverkehren sicherstellen.
Solche oder vergleichbare Maßnahmen werden möglicherweise auch für die Straßen Bahnhofstraße und Kalksbecker Weg erforderlich (siehe hierzu Kapitel 6.6, Abbildung 80). Zudem ist in diesen Fällen die Verdrängung der Verkehre auf umliegende Straßen und alternative Routen zu beachten. Im Fall von bereits heute stark belasteten Straßen wie bspw. der B474 ziehen verkehrsberuhigende Maßnahmen möglicherweise eine erforderlich werdende Prüfung der Verkehrsqualität nach sich. Als ultima Ratio ist die Veränderung der Netzbedeutung zurückzustellen und eine rechtliche Prüfung einer Reduzierung auf Tempo-30 anzustellen.
Begünstigend für die geplante Verkehrsberuhigung auf dem Kalbsbecker Weg, welcher langfristig unter anderem als Fahrradstraße fortbestehen soll, wirkt sich zudem eine bereits bestehende Planung des

Entwurf

Kreis Coesfelds aus. Diese plant einen neuen Zubringer zwischen der Kreuzung B525 / Daruper Straße und dem Isfelder Weg, über den die Verkehre gelenkt werden können. Bei Realisierung dieser Planung ist eine Funktionsänderung des Kalksbecker Wegs, aber auch die Höltene Klinke vergleichsweise leicht umzusetzen. Hiervon würde das gesamte angrenzende Quartier profitieren.
Darüber hinaus weisen auch Straßen, die zu keiner Zeit oder bereits seit längerem nicht mehr zum Vorbehaltsnetz gehören, einen hohen Anteil an Durchgangsverkehren auf. Auch hier strebt der Masterplan Mobilität die verkehrliche Beruhigung an. Diesbezüglich sind bestehende Belastungen bspw. auf der Reiningstraße und der Laurentiusstraße bekannt. Zur Beurteilung, ob und in welchem Umfang eine Reduzierung der Verkehrsbelastung erforderlich wird, sollte das das Abschätzungstool mittels der Lärmwerte (Maßnahme F3) herangezogen werden und nur als ultima ratio verkehrslenkende Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Durch die Konzentration des MIV auf die hierfür gewählten Straßen wird eine erhebliche Entlastung der betroffenen Gebiete herbeigeführt. Dies zahlt neben der planerischen Absicht, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Emissionen in diesen Bereichen zu senken, auch auf zahlreiche Anregungen und Beschwerden der Bevölkerung ein, die die Stadt Coesfeld in den letzten Jahren erreicht haben und insbesondere auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Aufstellung des Masterplans Mobilität eingebracht wurden. Durch die so insgesamt erwirkte Bevorzugung des Fuß- und des Radverkehrs, der die Sperrung ungehindert durchfahren kann, werden darüber hinaus Verlagerungspotenziale eröffnet, die die Nutzung des Umweltverbundes fördern. Sowohl in der Innenstadt als auch in Wohngebieten hat die veränderte Umsetzung des Vorbehaltsnetzes positive Effekte. Der geringere Durchgangsverkehr folgert weniger Abgase und weniger Lärm. Das ist gleichbedeutend mit einem Mehr an Aufenthalts- und Lebensqualität. Dies steht in einem antiproportionalen Verhältnis zu erhöhten verkehrlichen Belastungen. Gleichzeitig ergibt sich die Möglichkeit, Straßenräume nahmobilitätsfreundlicher zu gestalten.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle

Straßen mit veränderter Netzfunktion:

- Münsterstraße / Viehstraßen (siehe Maßnahme E2)
- Loburger Straße, westl. B474
- Bahnhofstraße
- Kalksbecker Weg

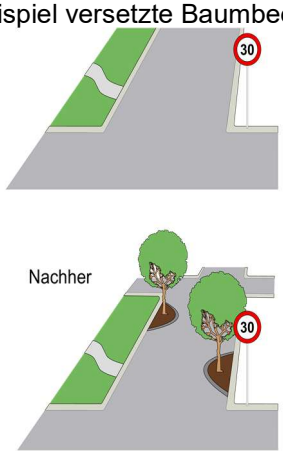
Straßen außerhalb des Vorbehaltsnetz mit erhöhtem Durchgangsverkehrsanteil:

- Wester Esch / Schlesienstraße / Breiter Weg / Adolf-Meyer-Straße
- Hohes Feld
- Am Wasserturm / Weßlings Kamp
- Reiningstraße
- Loburger Straße, östl. B474
- Kiefernweg / Stadthagen
- Lärchenweg
- Hüppelswicker Weg
- Laurentiusstraße
- Grimpingstraße
- Hengtestraße
- Hengtering / Wetmarstraße

Entwurf

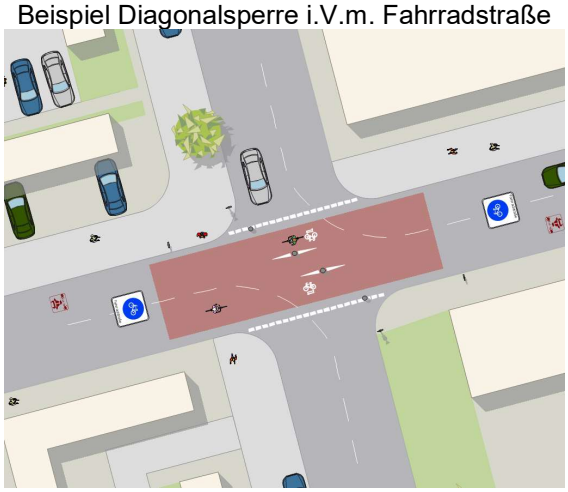
Visualisierung der Maßnahme

Beispiel versetzte Baumbeete



Beispiel Aufpflasterung

Beispiel Diagonalsperre i.V.m. Fahrradstraße



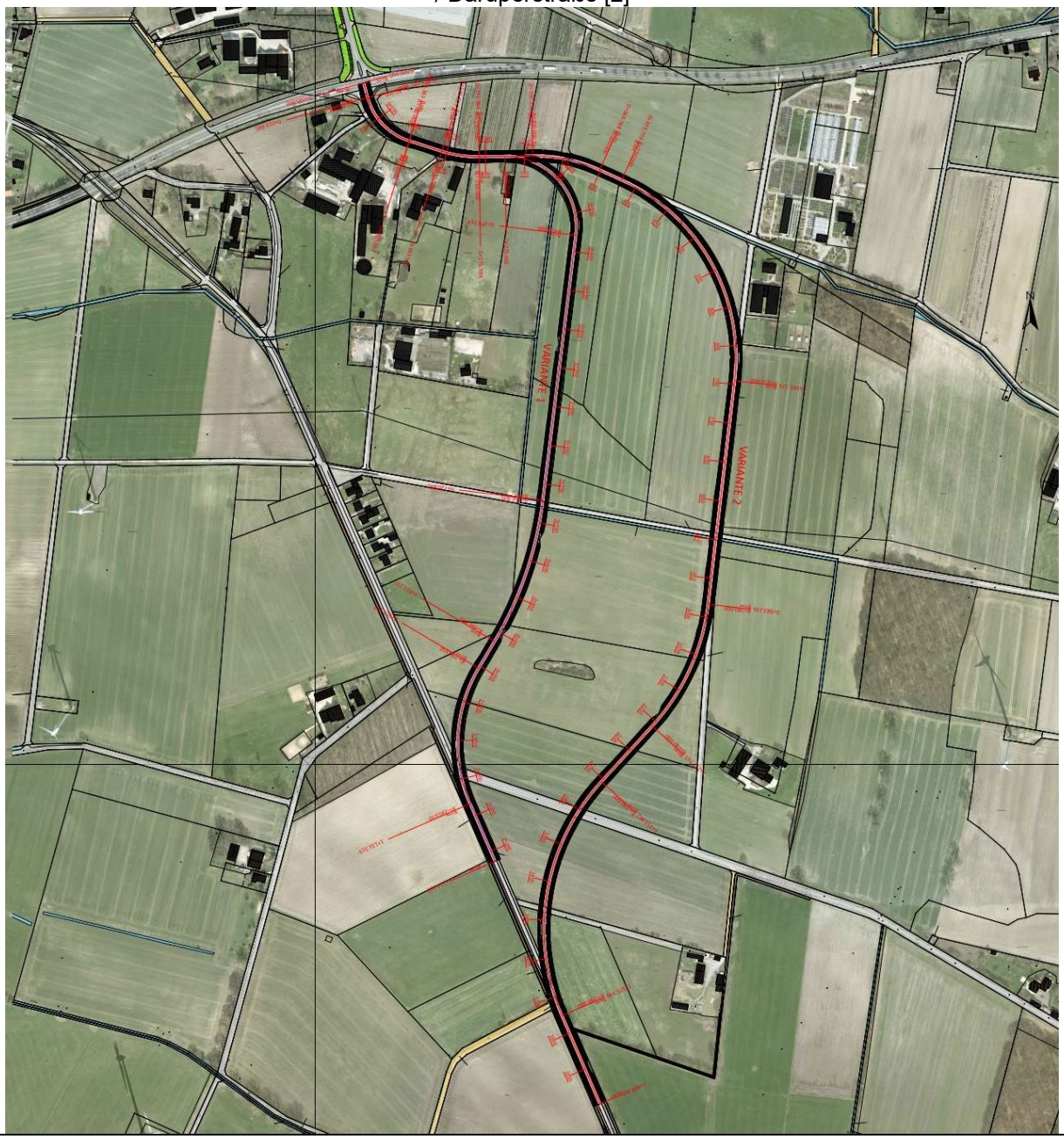
Beispiel Durchfahrtssperre (herunterfahrbar)

Beispiel Temposmiley

Beispiel ‚Haifischzähne' an Kreuzungen mit Rechts-vor-Links-Regelungen

Entwurf

Vorentwurf des Kreis Coesfeld zur Neulenkung der Verkehre zwischen Isfelder Weg und dem Knoten B525 / Daruperstraße [2]



Kosten	Fördermöglichkeiten
Diagonalsperre einfacher Poller: ca. 500 € p. Stück gesamt herunterfahrbar: ca. 15.000 € p. Stück, rd. 35.000 – 50.000 € je Anfahrtssituation Temposmiley Ca. 2.000 € p. Stück Haifischzähne Ca. 50 – 100 € p. Zahn Plateauaufpflasterung / Berliner Kissen p. Stück (7m x 5m) ca. 6.000 € / ca. 300 € Baumbeet p. Stück (2m x 2m) ca. 1.200 – 2.000 €	

Entwurf

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
mittlere Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☒ langfristig (über 5 Jahre) ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme F2

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | **ZF 2** | **ZF 3**
ZF 4 | **ZF 5**

Beschreibung der Maßnahme

In Coesfeld ist die Verkehrsbelastung innerhalb der Wohngebiete regelmäßiger Bestandteil von Beschwerden aus der Bevölkerung. Wenngleich bereits fast flächendeckend Tempo-30 oder weniger gefahren werden darf, fehlt oft noch die entsprechende bauliche Gestaltung, die die Tempo-Regelung unterstützt. Dabei werden sowohl quartiersfremde Verkehre (siehe Maßnahme F1) als auch erhöhte Geschwindigkeiten, die die in der Regel vorgeschriebene Tempo-30-Regelung übersteigen, moniert.

Hieran anknüpfend sollen in Coesfeld vermehrt verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Bei Neuplanungen soll der Straßenraum in Wohnstraßen im Regelfall ohne die sonst übliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn vorgesehen werden. Der niveaugleiche Ausbau verdeutlicht die Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Diese Mischnutzung kann durch den Bebauungsplan festgesetzt werden.
Für Bestandsstraßen soll das sogenannte „Freiburger Modell“ angewandt werden. Dieses Konzept wurde in den 1990er-Jahren in Freiburg im Breisgau entwickelt [1]. Ziel ist es, Bestandstraßen auch nachträglich mit einfachen Mitteln und unter der Prämisse einer hohen Akzeptanz der Anwohnenden in verkehrsberuhigte Bereiche umzuwandeln. Das heißt, dass die Einrichtung des Bereichs bereits in der Frühphase der Planung mit den Betroffenen kommuniziert und bspw. in Form einer Unterschriftensammlung oder Votumsabfrage eruiert wird. Genauso kann die Einrichtung unter den gleichen Voraussetzungen auch seitens der Anwohnerschaft initiiert und dann als Antrag zur Prüfung an die Verwaltung herangetragen werden. Bei der Anordnung sind entsprechend StVO und VwW-StVO verschiedene Aspekte maßgebend. Zunächst darf die Straße nur durch sehr geringe Verkehrsstärken belastet sein. Dabei entscheidet eine Einzelfallprüfung. Bei typischer Gestaltung ohne Separation sind laut den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen [2] ca. 500 Kfz / 24h hinreichend. Laut dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft [3] kann die Anordnung aber auch bei einem Verkehrsaufkommen bis etwa 4.000 Kfz / 24 h sinnvoll sein, ohne dass die Verkehrssicherheit hierdurch beeinträchtigt wird. Zudem muss die Aufenthaltsfunktion gegenüber der verkehrlichen Funktion überwiegen. Dabei ist jeweils die bauliche Gestaltung entscheidend. In der Regel bedeutet dies einen niveaugleichen Ausbau. Ein weiteres entscheidendes Kriterium ist der ruhende Verkehr. Dieser muss durch Markierungen geordnet sein.

Wird die Idee mehrheitlich befürwortet und ist straßenverkehrsrechtlich unbedenklich, wird die bestehende Straße so mit einfachen Mitteln umgestaltet, dass diese den Anforderungen eines verkehrsberuhigten Bereichs entspricht. Der meist herkömmliche Straßenquerschnitt mit klarer Trennung der Verkehrsarten wird dabei in der Regel nicht baulich vollkommen umgestaltet, sondern durch die Hinzunahme von einfachen gestalterischen Elementen neu entwickelt. Neben der verkehrsrechtlichen Anordnung der Zeichen 325.1 (Verkehrsberuhigter Bereich) können Aufpflasterungen zu Beginn des Bereichs als temporeduzierende Filter angeordnet werden. Eine kostengünstige Alternative hierzu stellen Berliner Kissen dar. Dabei handelt es sich um künstliche Bodenwellen aus Kunststoffen, die passierende Kfz zur Verminderung der Geschwindigkeit zwingen.
Zudem eignen sich vor Eingangsbereichen Querstreifen mit Signalwirkung, die jedoch keine Verkehrszeichenwirkung entfalten sollten, und eine durch Poller hergestellt Einengung als Torsituation. Im weiteren Verlauf wird die Verkehrsberuhigung durch versetzte, markierte Stellplätze, temporäre Baumbeete oder Pflanzenkübel, Parklets und farbige Piktogramme verdeutlicht. Umnutzungen von alten Parkbuchten beispielsweise zu Spielflächen können zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern. Ebenfalls können Tempo-Smileys oder Haifischzähne an Einmündungen mit in das Repertoire an Gestaltungsmerkmalen aufgenommen werden.
Als erster Anknüpfungspunkt könnte die Straße am Stockkamp umgestaltet werden. Die hier befindlichen Schrammborde können entsiegelt und bepflanzt werden, um Versickerungspotenziale zu eröffnen. Im Zuge dessen ist die Fahrbahn als Mischverkehrsfläche auszuweisen.

Entwurf

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen stellt eine wichtige Möglichkeit dar, die Qualität in Wohnquartieren zu verbessern. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit steigert grundsätzlich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Konkret wird durch die Senkung der Lärm-, Geruchs- und Abgasemissionen die Wohn- und Lebensqualität gesteigert. Zudem wird durch geringere Geschwindigkeiten die Unfallgefahr gemindert und die Verkehrssicherheit gesteigert. Auch die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden wird betont. Neben den unmittelbaren Effekten durch die Verminderung der Geschwindigkeit besitzen verkehrsberuhigte Bereiche auch Einfluss auf die Routenfindung von verkehrsfremden Verkehren. Da die Bedingungen für den motorisierten Verkehr beeinträchtigt werden, wird die Strecke für Durchgangsverkehre weniger attraktiv. Verkehrsberuhigte Bereiche sind demnach besonders wohnverträglich und sollten künftig als Standard in ausschließlichen Wohnquartieren etabliert werden, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

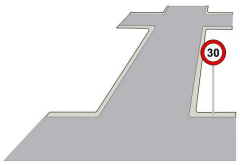
Räumlicher Bezug			
☐ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☒ konkreter Raum

Anwendungsfälle

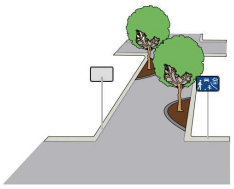
- Am Stockkamp
- Wester Esch
- Lohmannweg

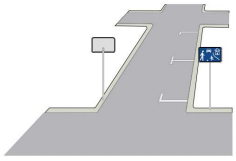
Visualisierung der Maßnahme

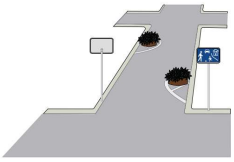
Bestand



Gestaltungsvarianten







Kosten	Fördermöglichkeiten
Berliner Kissen ca. 250 €/Stück Piktogramm ca. 100 - 120 €/Stück	• FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
niedrige Priorität	**kurz-fristig** mittel-fristig lang-fristig	☐ langfristig (über 5 Jahre) ☒ mittelfristig (3 bis 5 Jahre) ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Entwurf

Maßnahme F3

Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools

Auswirkungen auf Zielfelder

ZF 1 | ZF 2 | **ZF 3** | ZF 4 | **ZF 5**

Beschreibung der Maßnahme

Die Verkehrsbelastung von Nebenstraßen in Coesfeld ist ein regelmäßiges Thema in Anregungen aus der Bevölkerung. Die Verwaltung sieht sich regelmäßig mit der Herausforderung konfrontiert, den jeweiligen Einzelfall zu prüfen und das Ergreifen von Maßnahmen abzuwägen. Hierdurch entsteht großer Aufwand. Zusätzlich zur bestehenden Situation ergreift der Masterplan Maßnahmen zur Senkung der Verkehrsbelastungen. Das gilt insbesondere für Straßen der nordwestlichen Innenstadt oder der Gebiete südlich der Borkener Straße. Bei diesen gilt es zu berücksichtigen, dass die Umsetzung von Durchfahrtsperrungen, Einbahnstraßen oder anderen Eingriffen den Verkehr nicht proportional zur bestehenden Belastung auf der maßnahmenbezogenen Strecke reduziert, sondern zunächst von einer Verlagerung ausgegangen werden muss. Damit können andere Straßen, die mitunter ebenso nicht für die Bewältigung der steigenden Verkehrsmengen ausgelegt sind, stärker belastet werden.
Die Emissionswirkung des Verkehrs steht einhergehend mit der stetigen Zunahme an Pkw und der Debatte über Klimaschutz und –folgenanpassung in den letzten Jahren vermehrt im Diskurs. Neben der Luftverschmutzung durch Feinstaub und CO_2 ist auch der verursachte Lärm ein regelmäßiges Anliegen von Anwohnenden. Für die Beurteilung, ob Maßnahmen ergriffen werden müssen, werden verschiedene Hebel und Instrumente angewendet. Eine davon ist die Lärmaktionsplanung, die schwerpunktmäßige Lärmemissionen feststellt, prüft und Handlungsbedarfe festlegt. Hier werden in der Regel die Hauptverkehrsachsen beurteilt, weniger untergeordnete Verbindungen oder Nebenstraße. Letztere sind in Coesfeld jedoch durch die Mehrzahl an Anregungen aus der Bevölkerung betroffen. Entsprechende Verkehrsmengen, die oberhalb der Regelwerte der in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 für die jeweilige Straßenkategorie angegebenen Regelwerte liegen und die daher eine Verkehrsberuhigung ohne weiteres rechtfertigen, werden hier jedoch nur selten erreicht.

Mit dem Ziel, den Verkehr auf untergeordneten Straßen zu reduzieren und die Wohnqualität zu erhöhen, sucht die Stadt Coesfeld nach einer Möglichkeit, anhand einer nachvollziehbaren und flächendeckend anwendbaren Entscheidungsgrundlage bereits frühzeitig verkehrsberuhigende Maßnahmen ergreifen zu können. Es bedarf demnach eines Instruments, dass analog auf jede Art von Straßen anwendbar ist und belastungsfähige Werte liefert. Hierzu sollen die Lärmemissionen als einfache Richtwerte für die Beurteilung von Verkehren dienen. Die entscheidenden Richtwerte sind die der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen [1] (sowie mitunter die Verkehrslärmschutzverordnung und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung). Die vorgegebenen Richtwerte der RLS-19 sollen als Anhaltspunkt genutzt werden können, um eine Entscheidungsgrundlage für die Abwägung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu bilden. Hierfür wird eine Softwarelösung auf Excel-Basis entwickelt. In Lärmschutzbüros wurden ähnliche Instrumente auf Basis der überholten Richtlinie für Lärmschutz an Straßen von 1990 bereits genutzt. Um sie auf aktuelle Vorgaben und spezielle räumliche Bedingungen abzustimmen, bedarf es einer Neuentwicklung. Die genaue Ausgestaltung ist im Rahmen eines Beauftragungsgesprächs abzustimmen und wird im Folgenden grobschematisch erklärt.
In die Software sind einige wenige maßgebende Kennwerte von betroffenen Straßen einzugeben. Für eine schlüssige Beurteilungsgrundlage werden mindestens benötigt:

- die stündliche Verkehrsstärke der Quelllinie Kfz/h,
- die zulässige Geschwindigkeit,
- die Straßenoberfläche und
- der Abstand zum Immissionsort (Baukante der Häuserfluchten).

Hinzu können Schwerlastanteile, die die Emissionslage naturgemäß merklich verändern, händisch eingegeben oder anhand von Standardwerten, die auf Basis der Straßengattung in der Software hinterlegt sind, automatisch ausgewählt werden. Weitere Kennwerte wie die Längsneigungskorrektur (Neigung

Entwurf

der Straße) oder die Mehrfachreflexionskorrektur, die in der Errechnung von Mittelungspegeln der gängigen Praxis entsprechend mitberücksichtigt werden, können pauschal hinterlegt oder ausgespart werden.
Das Tool ermittelt vollautomatisch auf Basis der Kennwerte den längenbezogenen Schallleistungspegel der Straße. Ebenfalls in der Software hinterlegt sind die Beurteilungsbereiche, in die sich der längenbezogene Schalleistungspegel nach dem folgenden Schema einordnen lässt

$< x_1$	*= kein Handlungsbedarf*	*(grüne Darstellung)*
$> x_1$ & $< x_2$	*= Handlungsbedarf nach Ermessen*	*(gelbe Darstellung)*
$> x_2$	*= Handlungsbedarf*	*(rote Darstellung)*

Für diese Beurteilungsbereiche wird empfohlen, sich an der RLS-19 zu orientieren. Es ist jedoch auch möglich, diese nach eigenem Ermessen im Rahmen eines politischen Beschlusses festzulegen. Die digitale Lösung ermöglicht hier weitreichende Handlungsspielräume. Die Ermittlung des längenbezogenen Schallleistungspegels erfolgt in jedem Fall voll automatisch und wird ebenso direkt in eine Schlussfolgerung transferiert.

Das Ergreifen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen trägt grundsätzlich sowohl zu einer Stärkung der öffentlichen Raumqualität bei und schützt zusätzlich die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Durch die Schaffung einer einheitlichen Bewertungsgrundlage zu Fragen der Verkehrsberuhigung als Softwarelösung werden zudem Arbeitskapazitäten und Kosten in der Verwaltung eingespart. Es wird weiterhin eine nachvollziehbare, akzeptanzfördernde Vorgehensweise entwickelt, mit der auf Anregungen der Bevölkerung kurzfristig eingegangen werden kann. Die Maßnahme kann vergleichsweise kostengünstig und kurzfristig umgesetzt werden und besitzt langfristige Einsatzperspektiven innerhalb der Arbeit zwischen Verwaltung und Bevölkerung.

Räumlicher Bezug			
☒ Stadtgebiet	☐ Innenstadt	☐ Wohngebiete	☐ konkreter Raum

Anwendungsfälle/Aufgaben

Entwurf

Visualisierung der Maßnahme

Beispiel Excel-Tool Vororientierung RLS-90

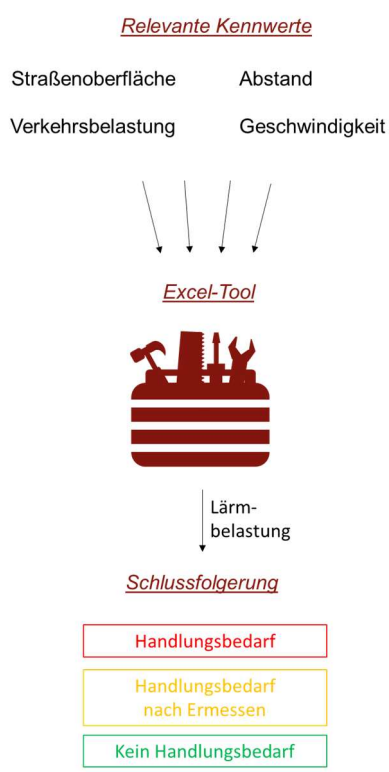
Berechnung von Mittelungspegels L_m und Überstandslänge l_z nach dem Verfahren für lange, gerade Fahrstreifen der RLS-90

Straßengattung	Gemeindestraßen	
Straßenoberfläche	nicht geriffelter Gußasphalt; Asphaltbeton, Splittmastix	
Steigungen / Gefälle > 5%	0,0	%
zulässige Geschwindigkeit **v**	50	km/h
durchschnittl. tägl. Verkehrsstärke (DTV) **oder**	964	Kfz/24h
maßgebende Verkehrsstärke tags (M_T)		Kfz/h
maßgebende Verkehrsstärke nachts (M_N)		Kfz/h

	TAG	NACHT	
Multiplikator entsprechend der Straßengattung	0,06	0,011	
maßgebende Verkehrsstärke M in KFZ/h	57,84	10,604	Kfz/h
LKW-Anteil **p** nach RLS90			%
Lkw-Anteil **p** lt. Verkehrszählung (optional)	0	0	%
$L_m^{(25)} = 37,3 + 10lg\,(M(1 + 0,082*p))$	54,9	47,6	dB(A)
Korrektur für Straßenoberfläche D_{StrO}	0	0	dB
Korrektur für zulässige Höchstgeschwindigkeit D_V	-6,6	-6,6	dB
Zuschlag für Steigungen und Gefälle D_{Stg}	0,0	0,0	dB
Emissionspegel $L_{m,E}$ in dB(A)	**48,3**	**41,0**	**dB(A)**

Abstand Immissionsort zur Fahrbahnmitte s_r	6,0		m
Abstand der äußersten Fahrstreifen voneinander	3,5		m
Höhe des Immissionsortes h_{IO}	5		m
Höhe der Fahrbahnoberkante über Gelände h_{OE}	0		m
Mittlere Höhe h_m	2,75		m
Abstandsmaß D_{AL} naher Fahrstreifen	7,810		dB(A)
ferner Fahrstreifen	6,174		dB(A)
Boden- und Meteorologiedämpfung D_{BM} naher Fahrstreifen	0,000		dB(A)
ferner Fahrstreifen	0,000		dB(A)
	TAG	**NACHT**	
Mittelungspegel L_m am Immissionsort			**dB(A)**

Schema Funktionsweise Softwarelösung



Kosten

Je nach Ausgestaltung zwischen ca. 2.000 - 5.000 €

Fördermöglichkeiten

-

Bedeutung für die Zielerreichung

niedrige Priorität

Umsetzungshorizont: Startpunkt

kurz-fristig mittel-fristig lang-fristig

Umsetzungshorizont: Zeitrahmen

- ☐ langfristig (über 5 Jahre)
- ☐ mittelfristig (3 bis 5 Jahre)
- ☐ kurzfristig (bis 2 Jahre)
- ☒ Daueraufgabe

Entwurf

11. Integriertes Handlungskonzept und Prioritäten

Ein integriertes Handlungskonzept wird durch ein strukturiertes und systematisches Vorgehen entwickelt. Der Prozess zur Entwicklung umfasst mehrere Schritte, darunter:

1. Bestandsaufnahme: Zunächst wird eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation durchgeführt, um die Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Ressourcen zu identifizieren.
2. Analyse: Anschließend werden die verschiedenen Einflussfaktoren analysiert, um die Ursachen für das bestehende Problem zu identifizieren.
3. Entwicklung von Zielen und Strategien: Anhand der Ergebnisse der Analyse werden Ziele und Strategien entwickelt, um das Problem zu lösen.
4. Entwicklung von Maßnahmen: Um die Ziele zu erreichen, werden konkrete Maßnahmen entwickelt. Dies kann durch die Zusammenarbeit verschiedener Akteure geschehen, um eine optimale Umsetzung und Nachhaltigkeit zu gewährleisten.
5. Kontrolle und Bewertung: Um sicherzustellen, dass das Konzept effektiv umgesetzt wird, sind regelmäßige Kontrollen und Bewertungen erforderlich.

An diesen Schritten orientiert sich die Erarbeitung des Masterplans. Der vorliegende Bericht ist dementsprechend aufgebaut. Auf Basis der verschiedenen Bestandteile des Prozesses wird ein integriertes Handlungskonzept für die Stadt Coesfeld abgeleitet. Dieses Konzept betrachtet die verschiedenen Rahmenbedingungen Coesfelds sowie die Ziele und Maßnahmen des Masterplans unter einem integrierten Ansatz. Zur Erreichung der Ziele können und sollen nicht alle Maßnahmen gleichzeitig und kurzfristig umgesetzt werden. Dabei sind verschiedene Faktoren wie Kostenaufwand, die Eingriffsintensität, die Dauer des benötigten planerischen Vorlaufs und der Abstimmungsbedarf in öffentlichen oder politischen Beteiligungsprozessen individuell je Maßnahme zu bestimmen und in Bezug zur Erforderlichkeit der Durchführung zu setzen. Da die Ressourcen an Personal und Finanzen in den nächsten Jahren eher nicht ausgebaut werden können, erlangt die Prioritätensetzung für besonders wichtige Maßnahmen zusätzliche Bedeutung. Weiter fließt die erforderliche Umsetzungsdauer mit in die Überlegungen ein.

Der Masterplan soll als langfristige Strategie dienen, durch deren Befolgung nach und nach verschiedene Defizite aufgelöst und Optimierungspotenziale umgesetzt werden. Es sollen auch kurzfristige Effekte erzielt werden, die als Initiatoren und Anknüpfungspunkte dienen. Besonderer Bedarf für kurzfristige Verbesserungen wird in den Bereichen

- Erreichbarkeit (der Innenstadt),
- Verbesserung des Straßen- und Stadtbildes in der Innenstadt und
- Reduzierung von negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Anwohnende und Nutzende
-

gesehen. Über die Bearbeitung von Aufgaben in diesen Bereichen soll der Wandel schnell greifbar und für die Coesfelder Bevölkerung spürbar werden.

Entwurf

Zudem wird ein Fokus auf die akzeptanzfördernden Maßnahmen gelegt. Auch aus diesem Grund folgt ein besonderer Handlungsbedarf für die Innenstadt. Hier ist die größte Wahrnehmung von Veränderung zu erwarten. Zudem ist der Einfluss auf Kennwerte wie Sicherheit, Klimafolgenanpassung und Immission am größten.

Aus der Summe der genannten Aspekte wurden im Rahmen der Bearbeitung Prioritäten definiert. Hinweise zur Orientierung und zur Prioritätensetzung wurden bereits am Ende jedes Steckbriefs gegeben. Die folgenden Maßnahmen besitzen hohe Priorität, d.h. besondere Wichtigkeit für die Erreichung der Ziele aus Kapitel 7:

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität
A2	Entwicklung eines Mobilitätsmanagements	Hoch
B1	Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten	Hoch
B3.2	Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings	Hoch
B4	Planung und Bau des Radverkehrsnetzes	Hoch
B5	Einrichtung von Fahrradstraßen	Hoch
C1	Optimierung des Regionalverkehrs	Hoch
C2	Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System	Hoch
D1	Ausbau von Gemeinschaftsstraßen	Hoch
E1	Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt	Hoch
E2	Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet	Hoch
E3	Digitale Brücken	Hoch

In einem zweiten Schritt gilt es die entwickelten Maßnahmen in den Zielhorizont des Masterplans zeitlich einzuordnen. Dabei stellt die Bedeutung der jeweiligen Maßnahme für das Erreichen der Ziele stellt einen maßgeblichen Faktor für den Start der Umsetzung dar und ist mit der Prioritätensetzung innerhalb des Masterplans gleichzusetzen. Dieser Aspekt ist ausschlaggebend für den Kosten-Nutzen-Faktor von Maßnahmen.
Ebenso werden innerhalb der Steckbriefe voraussichtliche Zeitrahmen für die Umsetzungen der Maßnahmen vorgegeben. Auch diese sind bei der Einordnung in die zeitliche Abfolge der Maßnahmen zu beachten. Die Zeitrahmen setzen sich aus dem erforderlichen Zeitbedarf für Vorplanung und Umsetzung, welche aus Erfahrungswerten sowohl der Stadt Coesfeld als auch der begleitenden Fachbüros abgeleitet wurden, zusammen. Ebenfalls ist die jeweilige Kostenintensität der Maßnahmen in Relation zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt Coesfeld in die Ermittlung eines realistischen Zeitrahmens miteingeflossen.

Dies zusammengefasst wurde auf Basis der Priorität und der voraussichtlichen Dauer der frühestmögliche, sinnvolle sowie realistische Startzeitpunkt für die Umsetzung je Maßnahme abgleitet und in eine zeitliche Reihenfolge zu den sonstigen Maßnahmen und dem anvisierten Zielzeitraum gesetzt. Als Produkt ergibt sich das integrierte Handlungskonzept.

Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die zeitlich geplante Abfolge der Maßnahmen entsprechend der getroffenen Prioritäten und zeitlichen Horizonten.

Vorabzug

Tabelle 13 - Integriertes Handlungskonzept, zeitliche Abfolge

Nr	Titel der Maßnahme	Bedeutung	Startzeitpunkt	Zeitrahmen der Umsetzung	Bemerkung
				Umsetzung nach Jahren	
				Startzeitpunkt kurzfristig	
				2024 2025 2026 2027 2028	
				Startzeitpunkt mittelfristig	
				2029 2030 2031 2032 2033	
				Startzeitpunkt langfristig	
				2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040	
A1	**Beschluss einer Stellplatzsatzung**	**mittel**	**kurzfristig**	**kurzfristig**	
A2	**Entwicklung eines Mobilitätsmanagements**	**hoch**	**kurzfristig**	**Daueraufgabe**	
B1	**Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten**	**hoch**	**mittelfristig**	**langfristig**	
	Umbau Knotenpunkt Osterwicker / Billerbecker Straße		*u.U. kurzfristig*		abhängig von Planungen des Landesbaubetriebs
	Umbau Knotenpunkt 2				
	Umbau Knotenpunkt 3				
	Umbau Knotenpunkt 4				
	Umbau Knotenpunkt 5				
	fortschreitender Umbau von Knoten				
B2	**Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen**	**mittel**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	
B3.1	**Förderung des Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage**	**mittel**	**kurzfristig**	**kurzfristig**	nur erforderlich wenn sich gegen 3.2 entschieden wird
B3.2	**Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings**	**hoch**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	Voraussetzung: Umsetzungsplan Parken
B4	**Planung und Bau des Radverkehrsnetzes**	**hoch**	**mittelfristig**	**langfristig**	
	kleinere punktuelle Maßnahmen (u.a.Einfärbung der Radverkehrsfurten)		*kurz- bis mittelfristig*		
	Velorouten (mit Start Veloroute 1 nach Lette)		*langfristig*		
	weitere Veloroute		*langfristig*		
B5	**Einrichtung von Fahrradstraßen**	**hoch**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	
	Oldendorper Weg / Haugenkamp				
	Umsetzungspaket 1				
	Umsetzungspaket 2				
	Umsetzungspaket 3				
B6	**Ausbau der Fahrradabstellanlagen**	**mittel**	**mittelfristig**	**mittelfristig**	
	Gespräche mit Privaten		*kurzfristig*		
	Angebotserweiterung		*mittelfristig*		
B7	**Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes**	**mittel**	**mittelfristig**	**langfristig**	in Verbindung mit anderen Maßnahmen umzusetzen
C1	**Optimierung des Regionalverkehrs**	**hoch**	**kurzfristig**	**Daueraufgabe**	
C2	**Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System**	**hoch**	**kurzfristig**	**langfristig**	
	Machbarkeitsstudie		*kurzfristig*		
	nachfolgende Umsetzung und Integration eines On-Demand		*mittelfristig*		
C3	**Mobilstationen**	**mittel**	**mittelfristig**	**langfristig**	
	Schulzentrum		*u.U. kurzfristig*		
	Lette				
	Lambertikirche				
	Gerichtsring				
	quartiersbezogene Mobilstationen		*langfristig*		
D1	**Ausbau von Gemeinschaftsstraßen**	**hoch**	**kurzfristig**	**langfristig**	Voraussetzung für Umsetzung ist der Umsetzungsplan fürs Parken
	Viehstraßen				
	Hohe Lucht				
	Kapuziner Straße oder Münsterstraße				
	nachfolgende Straßenräume				
D2	**Maßnahmen zur Barrierefreiheit**	**mittel**	**mittelfristig**	**langfristig**	
E1	**Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt**	**hoch**	**kurzfristig**	**langfristig**	zeitliche Fassung muss in Umsetzungsplan erarbeitet werden
	Erarbeitung Konzept				Vorplanung, Information der Anwohnenden & Betroffenen -> Umsetzung
	Umbau 1. Teilbereich				Vorplanung, Information der Anwohnenden & Betroffenen -> Umsetzung
	Umbau 2. Teilbereich				Vorplanung, Information der Anwohnenden & Betroffenen -> Umsetzung
	Umbau weitere Teilbereiche				Vorplanung, Information der Anwohnenden & Betroffenen -> Umsetzung
E2	**Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet**	**hoch**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	Detailplanung, Abstimmung, Information
E3	**Digitale Brücken**	**hoch**	**langfristig**	**langfristig**	
F1	**Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das Vorbehaltsnetz**	**mittel**	**kurzfristig**	**langfristig**	
	erste Verbindung (bspw. Kiefernweg / Reiningstraße / Wester Esch)				
	weitere Verbindungen				
F2	**Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**	**niedrig**	**mittelfristig**	**langfristig**	
F3	**Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools**	**niedrig**	**kurzfristig**	**Daueraufgabe**	
	Entwicklung			*kurzfristig*	
	Nutzung im Bedarfsfall			*Daueraufgabe*	

Legende		
Startzeitpunkt kurzfristig	bis 2029	Planung
Startzeitpunkt mittelfristig	zwischen 2029 und 2033	
Startzeitpunkt langfristig	ab 2034	Umsetzung / Bau
Zeitrahmen der Umsetzung kurzfristig	vom Startpunkt aus bis 2 Jahre	
Zeitrahmen der Umsetzung mittelfristig	vom Startpunkt aus 3 - 5 Jahre	
Zeitrahmen der Umsetzung langfristig	vom Startpunkt aus länger als 5 Jahre	

Vorabzug

11.1. Schlüsselmaßnahmen

Das integrierte Handlungskonzept der Tabelle 13 setzt die Maßnahmen des Masterplans in einen Gesamtzusammenhang. Dabei wird auf verschiedene Bereiche ein kurzfristiger Fokus gesetzt. Der Argumentation des vorangegangenen Unterkapitels folgend sollen zunächst insbesondere die Maßnahmen geplant werden, welche eine besondere Bedeutung für die Erreichung der Ziele besitzen. Dies zugrunde gelegt werden die folgenden Maßnahmen als Schlüsselmaßnahmen definiert und sind bereits kurzfristig anzugehen.

Schlüsselmaßnahmen:

- **A1** Beschluss einer Stellplatzsatzung
- **B3.2** Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings
- **B4** Planung und Bau des Radverkehrsnetzes (punktuell): Roteinfärbung von Furten
- **B5** Bau von Fahrradstraßen (v.a. in radialer Richtung zur Innenstadt)
- **C1** Optimierung des Regionalverkehrs
- **C2** Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System
- **D1** Ausbau von Gemeinschaftsstraßen
- **E1** Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt
- **E2** Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

Im Folgenden werden diese Maßnahmen argumentativ in das Handlungskonzept eingeordnet. Dabei bestehen zwischen den Maßnahmen untereinander und auch zu weiteren Maßnahmen des Masterplans einige Abhängigkeiten und kausale Zusammenhänge, auf die ebenfalls eingegangen wird.

Die Wirkung einer Stellplatzsatzung (**A1**) wird sich voraussichtlich eher lang- als kurzfristig entfalten. Aus diesem Grund wurde ihre Bedeutung für die Zielerreichung nur als mittel eingestuft. Nichtsdestotrotz ist ihr Nutzen innerhalb der Praxis sowie auch der Coesfelder Politik unstrittig. Außerdem wird die Umsetzung für die Verwaltung als wenig aufwändig bewertet. Die Erarbeitung hat bereits begonnen und fordert keine externen Kosten. Es ist zudem eine Vielzahl an guten Beispielen vorhanden, an denen sich orientiert werden kann. Der Beschluss der Satzung wird daher vor einem kurzfristigen Umsetzungshorizont gesehen (siehe Kapitel 11.2).

Kurzfristig und mit hoher Priorität soll die verkehrliche Lage auf der Wallanlage gelöst werden. Hierzu hat der Masterplan zwei Varianten vorgeschlagen, von denen die Maßnahme **B3.2** die Vorzugsvariante darstellt. Im Zuge der Vorplanung gilt es verschiedene Fragestellungen zu klären, die unter Umständen einen gewissen zeitlichen Vorlauf benötigen. Der Umsetzungsplan fürs Parken (Maßnahme **E1**) ist dabei eine wesentliche Voraussetzung bzw. hat maßgeblichen Einfluss auf die Umsetzung. So ist die Schaffung eines parallelen Fahrradrings zur Wallanlage aufgrund der bestehenden Querschnittsmaße und der Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen (siehe Maßnahme **B5**) an die Befreiung der Flächen vom ruhenden Verkehr gebunden. Trotzdem soll die Maßnahme innerhalb der nächsten 5 Jahre in die Umsetzung gehen. Die Dringlichkeit liegt auch darin begründet, dass der Fahrradring erst nach der vollständigen Errichtung seine volle Wirkung entfalten kann und als echte Alternative zur Wallanlage dient. Nichtsdestotrotz ist ein sukzessives Vorgehen bei der Ausweisung von Fahrradstraßen auf den Ringstraßen aus praktischen Gründen sinnvoll. Im Zuge dessen kann zeitweise auch ein bereits nicht vollständig geschlossener Ring zur Konfliktentschärfung auf der Wallanlage beitragen. Um den Fahrradring jedoch schnellstmöglich in Gänze herstellen zu können und damit die Probleme

Entwurf

und Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden auf der Wallanlage in Gänze zu lösen, sollten die Planungen kurzfristig beginnen. Hierfür spricht auch, dass der Fahrradring einen wichtigen Bestandteil der anvisierten Netzkonzeption für den Radverkehr (siehe Maßnahme **B4**) im Bereich der Innenstadt darstellt.

Aufgrund der skizzierten Problematik beim Bau des Radverkehrsnetzes (siehe Kapitel 9.2) liegt der Fokus im Bereich der Radverkehrsförderung außerhalb der Innenstadt überwiegend auf den Radhauptrouten und hier auf dem Ausbau der Fahrradstraßen (Maßnahmen **B5)**. Da der Radverkehr bereits eine überragende Bedeutung in Coesfeld besitzt, wird somit einerseits die bereits vorhandene Nachfrage bedient und andererseits das Potenzial, das hierin inbegriffen ist, weiter ausgeschöpft. Als Vorschlag für einen Auftakt wurden in Abstimmung mit der Verwaltung die Straßen Haugenkamp / Oldendoper Weg ausgewählt. Durch ihren geraden Verlauf und die vorhandenen Querschnittsmaße ist die Realisierung hier mitunter durch einfache Mittel umzusetzen. Im weiteren Verlauf sollen die im Rahmen des Masterplans vorgeschlagenen Fahrradstraßen in drei Umsetzungspakete eingeteilt und zeitlich geschichtet umgesetzt werden. So kann bereits mittelfristig ein Netz aus Fahrradstraßen im Siedlungsgebiet entstehen, das der Bedeutung des Radverkehrs in angemessener Art und Weise Ausdruck verleiht.
Zu einer anderen Wahrnehmung des Radverkehrs trägt auch die durchgehende Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Furten, Aufstellflächen an Kreuzungen, Schutzstreifen, keine Fahrradstraßen) bei. Dieser Bestandteil der Maßnahme Planung und Bau des Radverkehrsnetzes (**B4**) sollte bereits kurzfristig angegangen werden sollte. So wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs innerhalb des Verkehrssystems merklich erhöht. Zudem können die entstehenden Kosten überschaubar gehalten werden, wenn hierfür kein Einbau von rotem Asphalt genutzt wird. Weitere Umsetzungsschritte innerhalb der Maßnahme B4 über die Fahrradstraßen und die Roteinfärbung von Furten hinaus werden eher vor einem mittel bis langfristigen Zeithorizont gesehen.

In der Verbesserung der Erreichbarkeit Coesfelds wird ein Schlüssel zur weiteren Entwicklung der Mobilität innerhalb der Stadt gesehen. Vor allem Einpendelnde nutzen derzeit vorrangig den Pkw. Mit dem BüLaMo 2.0 steht eine Plattform zur Verfügung, auf der die Interessen Coesfelds bezüglich des überörtlichen ÖPNV zwingend einzubringen sind. Aufgrund der begrenzten Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen auf diesem Gebiet und der Einstufung der Maßnahme als Daueraufgabe besteht daher im Bereich der Maßnahme **C1** kurzfristiger Handlungsbedarf.

Um die ermittelten Defizite im örtlichen ÖPNV (siehe Kapitel 6.2 und 6.5) zu lösen und einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund unabhängig vom Fahrrad zu leisten, ist die Entwicklung eines bedarfsgerechten On-Demand-Systems ebenfalls eine Schlüsselmaßnahme des Masterplans. Die Existenz von alternativen Mobilitätsangeboten wird außerdem als Voraussetzung für die Verlagerung von Straßenstellplätzen (siehe Maßnahme **E1**) formuliert, die ebenfalls mit hoher Priorität und kurzfristigem Handlungsbedarf eingestuft wurde. Daher sollte eine Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System (**C2**) ebenfalls kurzfristig beauftragt werden. Hierzu gibt es inzwischen Beispiele, deren Übertragbarkeit auf Coesfeld geprüft werden können. Inwieweit dann ein (geförderter) Probebetrieb aufgenommen wird, ist später zu entscheiden. Innovative Angebotsformen wie automatisiertes Fahren besitzen noch nicht den Entwicklungsstand, um sie einfach zu implementieren. Ein Modellprojekt würde demnach hohe Ressourcen binden, für die nach einigen Jahren auch die Förderfähigkeit ausliefe. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb der nächsten Jahre hier Modelle vorliegen werden, die vergleichsweise einfach adaptiert werden können.

Entwurf

Auch der Ausbau der Gemeinschaftsstraßen (siehe Maßnahme **D1**) besitzt direkten Einfluss auf die Entwicklung der Innenstadt Coesfelds. Durch eine ansprechende Gestaltung der Innenstadtstraßen und eine verbesserte städtebauliche Gestalt wird nicht nur die Wohn- und Lebensqualität erhöht, sondern Coesfeld auch insgesamt für Besuchende und Touristen attraktiviert. Die Vorplanungen sind in jedem Fall frühzeitig anzustellen. Aufgrund des Umfangs der Baumaßnahme bedürfen diese voraussichtlich eines längeren zeitlichen Vorlaufs, in dem bspw. die Handlungsbedarfe im Bereich der Ver- und Entsorgungsplanung eruiert werden müssen. So sollen beim Umbau der Innenstadtstraßen Synergien mit anderen Fachplanungen geknüpft werden. Darüber hinaus der Ausbau auch in beträchtlichem Zusammenhang mit dem Umsetzungsplan fürs Parken (siehe Maßnahme **E1**). Dieser ist als Voraussetzung für den Ausbau zu sehen, da das Konzept einer Gemeinschaftsstraße Stellplatzflächen für den ruhenden Verkehr nur in Ausnahmefällen und für ganz bestimmt Nutzergruppen vorsieht. Auch daher steht der endgültige Start des Baus von Gemeinschaftsstraßen in kausaler Abhängigkeit zu weiteren Maßnahmen des Masterplans.
Geplant ist, mit einer modellhaften Umgestaltung zu beginnen, um den Effekt aus der Maßnahme schnellstmöglich begreifbar zu machen. Das fördert die Akzeptanz der Maßnahme und entwickelt gleichzeitig den Handlungsdruck, auch in weiteren Straßen der Innenstadt den Umbau vorzunehmen. Im Zuge dessen wird die Kleine Viehstraße (unter möglichem Einbezug der Große Viehstraße) als erste mögliche Umgestaltung vorgeschlagen. Hier wurde seitens der Verwaltung bereits ein zeitnaher Handlungsbedarf signalisiert, der aus anderen Fachplanungen resultiert. Zudem übernehmen die Viehstraßen als direkte Zuwegung zur Fußverkehrszone und aufgrund ihres durchgehenden Besatzes mit Geschäften wichtige Funktionen innerhalb der Innenstadt. Eine Umgestaltung mit unter anderem weniger Stellplätzen im Straßenraum und mehr Stadtgrün hat einen großen Einfluss auf das Stadtbild, welches sich Besuchenden, Touristen und Kundschaft, die die Stadt aus nördlicher Richtung erreichen, eröffnet. In zweiter Instanz oder alternativ kommt auch die Hohe Lucht für eine kurzfristig anvisierte Umgestaltung in Betracht. Dafür sprechen der überschaubare Umfang des Straßenraums und die derzeit bereits bestehende Baumaßnahme, an die sich mit einer Umgestaltung angeschlossen werden könnte.

Die Beauftragung zur Erarbeitung eines Umsetzungsplans für das Parken in der Innenstadt besitzt aus Sicht der Begutachtenden mit die größte Bedeutung im Rahmen des Masterplans. Maßgeblich dafür ist eine Vielzahl von Effekten, die der ruhende Verkehr derzeit auf das Stadtbild, auf die Barrierefreiheit und die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums besitzt (siehe Kapitel 6.7 & 6.8). Hinzu kommen die maßgeblichen Potenziale, die eine Befreiung des Straßenraums vom ruhenden Verkehr für verschiedene Bereiche eröffnet (siehe Maßnahme **E1**). Der Umsetzungsplan sollte daher so zeitnah wie möglich nach Beschluss des Masterplans beauftragt werden. Dafür sprechen mehrere Gründe. Zum einen ist die Grundlage des Umsetzungsplans im Hinblick auf die Zielsetzung sowie auf die quantitative Basis der vorhandenen Kapazitäten, Auslastungen und Potenziale mit dem Masterplan Mobilität bereits geschaffen. Zum anderen steht die Umsetzung des zu erarbeitenden Konzepts aufgrund der Prämisse, die gesamte Anzahl an Stellplätzen bei der Verlagerung von Parkraum nur in unbeträchtlicher Weise zu reduzieren, vor einem langfristigen zeitlichen Horizont. Unter Umständen werden neue Parkbauten am Innenstadtrand erforderlich. Aus diesem Grund sollte schnellstmöglich mit der Verlagerung begonnen werden. Darüber hinaus bestehen wesentliche Abhängigkeiten zwischen dem Umsetzungsplan und anderen Schlüsselmaßnahmen des Masterplans.

Als weitere Voraussetzung für den Fahrradring (siehe Maßnahme **B5**) ist die Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt und einhergehend im Hengtegebiet (**E2**) zu betrachten. Allein aufgrund der Einstufung als Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Basteiring ist die Problematik kurzfristig zu lösen und das empfohlene Vorgehen zu befolgen. Hinzu kommt, dass diese

Entwurf

Problemlage nun schon Jahrzehnte lang diskutiert wird und es einer schlussendlichen Lösung des Konflikts bedarf.

11.2. Weitere Maßnahmen und sonstige Empfehlungen

Die weiteren Maßnahmen besitzen im überwiegenden Teil einen langwierigen Vorlauf zur Planung, einen individuell kontroversen Charakter oder wesentliche Abhängigkeiten von anderen Beteiligten und Entscheidungstragenden. Sie wurden daher nicht als Schlüsselmaßnahmen eingestuft. Nichtsdestotrotz sind sie elementarer Bestandteil des Gesamtkonzepts und sollen entsprechend des integrierten Handlungskonzepts (siehe Tabelle 13) umgesetzt werden.

Die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements (**A2**) sollte grundsätzlich kurzfristig erfolgen. Da bereits Mittel im Haushalt 2023 für eine neue Stelle im Bereich Verkehrsplanung eingestellt wurden, befindet sich diese Maßnahme in den ersten Zügen der Umsetzung.

Die nahmobilitätsfreundlichen Knotenpunkte (**B1**) werden innerhalb des anvisierten Transformationsprozesses ebenfalls als wichtige Maßnahme für die Erreichung der Ziele verstanden. Dem Grundsatz nach ist der Bedarf, diese umzugestalten, groß. Das gilt für die fachliche wie auch die öffentliche Beurteilung. Eine wesentliche Herausforderung liegt jedoch darin, dass die Straßenbaulast der klassifizierten Straßen nicht bei der Stadt liegt. Die Stadt muss demnach hier vorrangig als Initiatorin auftreten und bei den entscheidenden Stellen Anregungen und Interessenslagen einbringen. Sie ist jedoch auch in diesem Fall noch abhängig von den Entscheidungen, die bspw. der Landesbaubetrieb im Hinblick auf die Landesstraßen trifft. Hierin und in der Erfahrung mit Planungen an klassifizierten Straßen liegt der Grund für die Einstufung eines mittelfristigen Startzeitpunktes. Für den Knoten Billerbecker Straße / Friedrich-Ebert-Straße sind jedoch bereits Planungen durch den Landesbetrieb gemacht worden, die dem Vernehmen nach in naher Zukunft konkretisiert werden sollen.

Das sichere Queren von Fahrbahnen auf Fußgängerüberwegen (**B2**) soll vorrangig im Rahmen von sonstigen Maßnahmen mitintegriert werden. Wenngleich dieses eine hohe Bedeutung mit Blick auf die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden besitzt, wurden andere Maßnahmen höherwertig eingestuft. Gleichzeitig wird hierdurch eher ein grundsätzlicher Standard geschaffen, als dass ein zwingender, räumlich konkretisierter Handlungsbedarf resultiert. Wichtiger in diesem Zusammenhang ist die Herstellung von Barrierefreiheit (**D2**). Die Stadt Coesfeld hat hier bereits eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten, die im Rahmen von Fußverkehrschecks und Anträgen gesammelt worden sind. Die Herstellung einer flächendeckenden Barrierefreiheit zu 100 % im Stadtgebiet besitzt zudem nahezu den Charakter einer Daueraufgabe. Trotzdem ist das Thema nicht zu vernachlässigen und es sollten mittelfristig Fortschritte nachgewiesen werden können. Um langfristig alle Bedarfe erfassen zu können, stellt das Land NRW über beteiligung.nrw.de den Kommunen ein kostenloses interaktives Kartentool zur Verfügung, das leicht als ein fortlaufender Mängelmelder genutzt werden kann. Die Herstellung der Barrierefreiheit sowie das Queren von Fahrbahnen auf Fußgängerüberwegen kann insgesamt auch in die übergeordnete Maßnahme Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes (**B7**) integriert werden.

Sollte sich zur Beschlussfassung des Masterplans gegen die Ausweisung eines zur Wallanlage parallel verlaufenden Fahrradrings entschieden werden, ist an Stelle dessen die Alternativvariante **B3.1**

Entwurf

umzusetzen. Dabei ist zu beachten, dass hiermit keine Wirkungskontrolle erzielt werden. Nichtsdestotrotz sollte aufgrund des geringen Aufwands bei der Umsetzung die Markierung mit Piktogrammen und informeller Beschilderung kurzfristig erfolgen.

Der Ausbau der Fahrradabstellanlagen (**B6**) wurde in den letzten Jahren bereits entscheidend vorangetrieben. Hier geht es eher um punktuelle Nachverdichtungen und qualitative Aufwertungen als um einen flächendeckenden Ausbau. Mit dem Parkhaus am Bahnhof wurde zudem ein richtungsweisender Schritt unternommen.

Die Einrichtung von Mobilstationen sind insbesondere im Bereich der Haltepunkte wichtig und daher spätestens mittelfristig in die Wege zu leiten. Die Umsetzungsprioritäten werden im entsprechenden Steckbrief aufgezeigt (siehe Maßnahme **C3**). Dabei werden zunächst die Bahnhaltepunkte und daraufhin wichtige Haltepunkte des straßengebundenen ÖPNV anvisiert.
Quartiersbezogene Mobilstationen sind grundsätzlich stark verdichteten Quartieren sinnvoll, um hier den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Der Effekt von Mobilstationen in den Wohngebieten in Coesfeld dürfte hingegen deutlich geringer sein als in einer Großstadt. In den Wohngebieten gibt es z.B. kein „Platzproblem“ und die Wegeentfernung ist fast immer fahrradtauglich. Mobilstationen müssten hier in funktionierende Nachbarschaften implementiert werden. Als Einstieg wird das bereits angelaufene Leader-Projekt weitergeführt und das Lastenrad-Sharing an vier Standorten gestartet. In diesem Bereich sollten Synergien mit der Einrichtung des Mobilitätsmanagements geknüpft werden.

Mit Blick auf Mobilstationen, Parkraumbewirtschaftung und weitere finanzielle Aspekte ist es zu empfehlen, ein einheitliches Bewirtschaftungs-, Unterhalts- und Bezahlungsmodell zu entwickeln. Inbegriffen sollten die Unterhaltung von Mobilstationen, das Stromangebot für Haushalte und Ladesäulen, Sharing-Modelle, der Unterhalt der Bäder sowie der Betrieb des ÖPNV sein. So können Quersubventionierungen innerhalb der stadteigenen Unterhaltsaufgaben leichter bewerkstelligt und darüber hinaus die Nutzung der jeweiligen Bereiche anwendungsfreundlich gestaltet werden. Die Aufgaben könnten im besten Fall durch die stadteigene Gesellschaft EMERGY übernommen werden.

Die Maßnahme der digitalen Brücken (**E3**) wird als langfristige Vision für die Innenstadt Coesfelds gesehen. Sie besitzt das Potenzial, viele der im Rahmen dieses Berichts skizzierten Defizite der Innenstadt zu lösen. Der hiermit verfolgte innovative Ansatz würde weitreichende Veränderungen innerhalb der Innenstadt bewirken. Deshalb kann sie keinesfalls zeitnah umgesetzt werden. Dafür stehen verschiedene Gründe. Zunächst bedarf die Planung der Maßnahme eines langfristigen Planungsvorlaufs. Für die technische Ausgestaltung der Zugangskontrollen werden durch den Maßnahmensteckbrief verschiedene Optionen, die sich andernorts bereits erprobt haben, vorgestellt. Hier muss eine hinreichend abgewogene Entscheidung getroffen und eine dieser Ausgestaltungen auf die Bedingungen in Coesfeld zugeschnitten werden. Dabei ist eine entsprechende Softwarelösung zu entwickeln und es sind Nutzungsgruppen und individuelle Zugangsregeln zu formulieren. Außerdem müssen im Vorlauf der Maßnahme die rechtlichen Rahmenbedingungen, die bspw. mit einer möglichen Kameraerfassung im öffentlichen Raum einhergehen und die insbesondere für die Anwohnenden der Innenstadt relevant sind, im Zuge einer einzuholenden rechtlichen Expertise geklärt werden. Die gesamte Planung sollte des Weiteren durch eine umfangreiche Beteiligung begleitet werden.

Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das Vorbehaltsnetz (**F1**) kann nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsbelastungen entfalten. Aufgrund der derzeit jedoch noch wesentlichen Bedeutung des MIV für den ländlichen Raum sind solche Maßnahmen behutsam und mit entsprechender Vorlaufzeit umzusetzen. Damit die Autonutzung im Einklang mit den Erfordernissen des Klimaschutzes geschieht,

Entwurf

ist auf die technische Effizienz, in diesem Fall auf die Elektrifizierung des Antriebsstranges, zu setzen. Daher muss die Elektrifizierung der Mobilität in Coesfeld eine besondere Priorität bekommen, vor allem außerhalb der Innenstadt.
Handlungsbedarfe entstehen diesbezüglich vor allem dann, wenn auf parallelen Routen verkehrsberuhigende Maßnahmen (wie bspw. die Einrichtung einer Fahrradstraße) vorgenommen werden. In den bereits bekannten Bereichen (bspw. Reiningstraße, Wester Esch) können hier bereits vorher Maßnahmen ergriffen werden.
Darüber hinaus sollten durch regelmäßige Zählungen die argumentativen Grundlagen geschaffen werden, um Verkehrsberuhigung auch nach außen hin rechtfertigen zu können. Insgesamt gilt es, die Verkehrsdaten regelmäßig auf Stand zu bringen, um Verkehrsprognosen zu validieren und zu evaluieren. Für übergeordnete Straßen zählt der Landesbetrieb in regelmäßigen Abständen an größeren Knotenpunkten. Im nächsten Durchführungszeitraum ist in Coesfeld diesbezüglich der Knoten Billerbecker Straße / Friedrich-Ebert-Straße mitinbegriffen. Hierbei sollte die Stadt Coesfeld darauf hinwirken, dass weitere Knoten wie unter anderem der Knotenpunkt Osterwicker Straße / Holtwicker Straße mitgezählt werden, sodass hier künftig eine Neuplanung erfolgen kann.

Der Bedarf für die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (**F2**) kann laufend anhand von Anregungen und Eingaben der Öffentlichkeit sowie der Polizei eruiert werden. Stand heute wird hier kein riesiger Handlungsbedarf über die Beruhigung der bereits bekannten Strecken hinaus gesehen. Trotzdem stellt sich die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche nach dem Freiburger Modell als ein sinnvolles und gut umsetzbares Prinzip dar, was auch mehr oder weniger kurzfristig je nach Bedarf angewendet werden kann.

Die Entwicklung eines Abschätzungstools, welches Hinweise zum Bedarf einer Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerte gibt (**F3**), kann kurzfristig durch das Büro nts erfolgen. Hierzu sollten zunächst im Rahmen eines Auftaktgesprächs zur Beauftragung Zielsetzungen, Möglichkeiten und Grenzen eines solchen Tools eruiert werden. Das Tool kann langfristig auch an neue Vorgaben angepasst werden, sollten sich die zugrunde gelegten rechtlichen Bedingungen zu Lärmgrenzwerten ändern.

Entwurf

12. Fazit

Die Stadt Coesfeld hat sich mit Konzepten wie dem Integrierten Handlungskonzept Innenstadt oder dem Integrierten Klimaschutz- und Klimafolgeanpassungskonzept auf den Weg gemacht, Coesfeld zu einer nachhaltigen und resilienten Stadt mit einer entsprechend umweltbewussten Stadtgesellschaft zu entwickeln. Mit dem Masterplan Mobilität „a nach b – Coesfeld geht weiter“ wird ein zweites richtungsweisendes Planwerk formuliert, dass die Ziele des Klimaschutzes auf den Bereich der Mobilität und des Verkehrs anwendet.

Coesfeld stellt ein Mittelzentrum im Münsterland dar und ist dem Grundsatz nach dem ländlichen Raum zuzuordnen. Es besteht daher naturgemäß noch große Abhängigkeit von motorisierten Individualverkehr. Typische gesellschaftliche Tendenzen dieser Zeit sind auch in Coesfeld wiederzufinden. Das betrifft insbesondere den demographischen Wandel. Besonderes Merkmal Coesfelds ist jedoch, dass die Bevölkerung regional-typisch eine große Nähe zum Radverkehr besitzt. Damit ist der Grundstein für das Gelingen der Mobilitätswende bereits gelegt.

Der Verkehr befindet sich derzeit in einem rasanten Wandel und wird durch gesamtgesellschaftliche, globalwirtschaftliche und technologische Entwicklungen maßgeblich beeinflusst. Der Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld besitzt als strategisches Planungselement die Aufgabe, das verkehrspolitische und –planerische Handeln der kommenden Jahre dahingehend anzuleiten, diese Entwicklungen durch einen integrierten Ansatz für Coesfeld in die richtige Richtung zu lenken. Dabei verfolgt er einen langfristig angelegten Zeithorizont bis ca. 2040.

Unter Berücksichtigung aller entwickelten Maßnahmen kann sich die Mobilität in Coesfeld bis 2040 in angemessener und zeitgemäßer Weise weiterentwickeln. Übergeordnet steht insbesondere der Beitrag des Bereichs Verkehr zum Klimaschutz und zur Klimafolgeanpassung sowie zur Förderung einer lebenswerten Stadtentwicklung. Hierfür ist der Umstieg auf emissionsarme Verkehrsarten, d.h. den Umweltverbund, unumgänglich. Die Stadt Coesfeld besitzt die Aufgabe, die entsprechenden Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Hierzu wurde durch den Masterplan ein Bündel an Maßnahmen geschnürt, dass langfristig den Umweltverbund konsequent stärkt. Zur Umsetzung bedarf es ohne Zweifel jedoch auch des Mutes der beteiligten Agierenden und Entscheidungstragenden. Über eine reine Bereitstellung von Angeboten (durch sogenannte Pull-Maßnahmen) werden gerade im ländlichen Raum viele Menschen nicht bereit sein, auch nur zeitweise auf die bequemste Art der Mobilität, den Pkw, zu verzichten. Hier gilt es in einem ersten Schritt, die Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung und der somit folgerichtigen Reduzierung der Verkehrsemissionen zu schaffen. Darüber hinaus müssen Pull-Maßnahmen durch Push-Maßnahmen flankiert werden. Das bedeutet, das mitunter restriktiv in den Flächenanspruch des motorisierten Verkehrs eingriffen und dieser zu Gunsten des Umweltverbundes umverteilt werden muss. Wissenschaft und Praxis sind sich darüber einig, dass Verkehrsplanung nur auf diese Weise zum Gelingen der Mobilitätswende beitragen kann.

Mobilität 2040 ist auch sozialgerecht zu gestalten. Hierfür bedarf es entsprechender Infrastruktur, die niemanden von der Nutzung ausschließt. Sicherheit und Komfort sind zusätzlich maßgebliche Punkte. Das gilt für den Straßenraum gleichermaßen wie für den öffentlichen Verkehr. Letzterer muss nicht nur für alle nutzbar, sondern auch attraktiv gestaltet werden.

Verkehr und Mobilität sind die Voraussetzung für Handel und Wirtschaft. Von der Gestaltung der Mobilität hängt demnach auch der Handel und die Zukunftsfähigkeit des Einkaufsstandorts Coesfeld ab.

Entwurf

Die Ziele für die Einzelhandelsentwicklung in Coesfeld werden derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts weiterentwickelt. Der Masterplan unterstützt die dort bereits erarbeiteten Grundsätze, indem er das ausdrückliche Ziel verfolgt, bei allen Maßnahmen die Stärkung der Innenstadt mit im Auge zu behalten. Hierfür bedarf es einer attraktiven Innenstadt mit einem ansprechenden Straßen- und Stadtbild, das grün, vielfältig und des Weiteren frei von platzraubenden, nicht notwendigen Verkehren ist. So bleibt Coesfeld für die eigene Bevölkerung sowie die des Umlands attraktiv.

Durch den Masterplan werden Handlungsleitsätze aufgezeigt, die jede dieser vier Rahmenbesetzungen berücksichtigen. Der Wandel des Themenfeldes Verkehr ist mutmaßlich noch lange nicht gestoppt. Der Masterplan ist daher nicht als abschließender Maßnahmenkatalog zu verstehen, dessen alleinige Befolgung alle Erfordernisse befriedigt. Die Verwaltung muss die Ziele und Maßnahmen des Masterplans regelmäßig prüfen und auf geltende Wirksamkeit kontrollieren. So können Überarbeitungs- und Fortschreibungsbedarfe herausgearbeitet und umgesetzt werden. Dabei sind technologische Innovationen und gesellschaftliche Entwicklungen stets mit zu berücksichtigen. So kann Coesfeld sukzessive weiterentwickelt und eine Mobilität etabliert werden, die klimaneutral, sozial, smart, attraktiv, sicher und für alle machbar ist.

Entwurf

13. Literaturverzeichnis

[1] Umweltbundesamt, „Klimaschutz im Verkehr,“ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle , 2022.

[2] Agora Verkehrswende, „Baustellen der Mobilitätswende: Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet.,“ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Mobilitaet_in_Deutschland/Agora-Verkehrswende_Baustellen-der-Mobilitaetswende.pdf, 2020.

[3] VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft,“ https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/, 2019.

[4] DifU, „Das Umland der Städte. Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte. Plausibilitäten - Determinanten - Restriktionen,“ https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/581353/1/St%c3%a4dteumland-Endbericht.pdf, 2021.

[5] C. Gertz und C. Holz-Rau, „Ziele, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Verkehrsplanung: Planungsverständnis des Arbeitskreises.,“ In: Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Jana; Hülz, Martina (Hg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Forschungsberichte der ARL, Bd. 14. , Hannover, 2020.

[6] Fasterminds GmbH , „Pendleratlas Coesfeld,“ https://www.pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/kreis-coesfeld/stadt-coesfeld/, 2022.

[7] IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt,“ https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05558012.pdf, 2022.

[8] Planersocietät, „Mobilitätsbefragung 2022 - Endbericht,“ Coesfeld, 2022.

[9] Planersocietät, „Kreis Coesfeld: Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.,“ 2016.

[10] BMVI, „Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen, Struktur, Trends,“ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf, 2019.

[11] BMVI, „Corona-Befragung des Fahrrad-Monitors 2020,“ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2020.html, 2021.

[12] FGSV, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe "Straßenentwurf", 2010.

[13] Kreis Coesfeld, „Velorouten im Kreis Coesfeld. Hier haben Radfahrer Vorrang!,“ https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/velorouten-im-kreis-coesfeld.html, o.J..

[14] C. Louen, „Mobilitätsmanagement,“ In: Vallèe, Dirk; Engel, Barbara; Vogt, Walter (Hg.): Stadtverkehrsplanung Band 1: Grundlagen, Ziele, Perspektiven. Springer Verlag, Berlin, Heidelberg, 2021.

[15] KCITF, „Projekt S-Bahn Münsterland. Angebotszielkonzeption.,“ Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW, https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=41928&type=do&, 2019.

[16] Fasterminds GmbH, „Pendlerdistanzen und Pendlerverflechtungen,“ Datenbasis nach Bundesinstitut für Bau-, Stad-t und Raumforschung, https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html, 2019.

[17] ZVM, „Liniennetzplan Kreis Coesfeld COE,“ Zweckverband Mobilität Münsterland, https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de-wAssets/docs/fahrplaene/liniennetzplaene/bus-und-bahn/2020-11-02-_Coesfeld-Karte-T002688137.PDF, 2020.

Entwurf

[18] Bundesverband Car-Sharing, „Aktuelle Zahlen und Fakten zum Car-Sharing in Deutschland," https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland, 2023.

[19] Planersocietät, „Stadt Coesfeld Mobilitätsbefragung 2022. Endbericht," 2022.

[20] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsuntersuchung Innenstadtring," 2012.

[21] Bundesanstalt für Straßenwesen, „Verkehrszählung über automatische Dauerzählstellen auf Bundesstraßen," 2021.

[22] IT.NRW, „B474: Vollsperrung für Sanierungsarbeiten in Coesfeld," Landesbetrieb für Informationstechnik NRW, https://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/meldung/b474-in-coesfeld-vollsperrung-fuer-sanierungsarbeiten.html, 2022.

[23] Brilon Bondzio Weiser mbH, „Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe im Zuge des Innenstadtrings in Coesfeld," 2013.

[24] FGSV, „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen," Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015.

[25] P. Würfel, „Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 158 "Gewerbegebiet westlich Freizeitanlagen und süflich Mühle Krampe"," nts Ingenieurgesellschaft mbH, 2020.

[26] M. Schubert, „Verfelchtungsprognose 2030 - Schlussbericht," Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014.

[27] K. Frey, A. Bruger, K. Dziekan, C. Bunde und B. Lünenbürger, „Verkehrswende für alle. So erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität.," Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, 2020.

[28] Deutsches Institut für Normung e.V., „DIN 18040-3 Barrierefreie PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum," 2018.

[29] Emergy Stadtwerke Coesfeld, „Parksituation in Coesfeld - Übersicht.," 2022.

[30] Stadt Coesfeld, „Öffentliche Beschlussvorlage 068/2021," https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105402&type=do, 2021.

[31] F. Stroh, C. Heydkamp und A. Wendnagel-Beck, „Die Zukunft des Straßenraums im Quartier - an der Schnittstelle von Technologieinnovation, Mobilität und Ressourceneffizienz," 2020.

[32] M. Riege und H. Schubert, „Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis," 2012, 3. neu bearbeitete Auflage.

[33] C. Gertz und C. Holz-Rau, „Ziele, Strategien und Massnahmen einer integrierten Verkehrsplanung: Planungsverständnis des Arbeitskreises," Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels., Hannover, 2020.

[34] F. Rudolph, T. Koska und C. Schneider, „Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035.," Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie gGmbH, 2017.

[35] Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, „Empfehlungen der Arbeitsgruppe "Nachhaltige Mobilität" an den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung," https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/170331_AG_Nachhaltige_Mobilitaet_Empfehlung_Beirat__Nachhaltige_Entwicklung_Verkehrsvermeidung.pdf, 2017.

[36] Umweltbundesamt, „Car-Sharing," https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing, 2022.

[37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *E-Klima. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklungen von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkeh zur Erreichung der Klimaschutzzielen,* Köln: FGSV, 2022.

Entwurf

[38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung," FGSV Verlag, Köln, 2008.

[39] FGSV, „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten," Köln, 2021.

[40] VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen," https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf, 2019.

[41] Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421). Zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086).," Düsseldorf, 2018.

[42] Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022," 2022.

[43] Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW, „Kommunale Stellplatzsatzung. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW," https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/stadt-und-dorfentwicklung/kommunale-stellplatzsatzung, 2019.

[44] FGSV, „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards & Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und -anlagen," 2022.

[45] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen," 2006.

[46] Minsterium für Verkehr Baden-Württemberg, „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg," https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/1000-zebrastreifen-fuer-baden-wuerttemberg-1, 2019.

[47] Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW, „Empfehlungen zum EInsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in NRW," 2002.

[48] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen," 2001.

[49] Planersocietät , „Mobilitätsbefragung 2022. Stadt Coesfeld.," Stadt Coesfeld, Coesfeld, 2022.

[50] Brilon Bondzi Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld," Bochum, 2005.

[51] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, „Leitfaden Fahrradabstellanlagen," Wiesbaden, 2020.

[52] IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt," https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05558012.pdf, 2022.

[53] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - MiD: Ergebnisbericht," 2017.

[54] Kreis Coesfeld; Zweckverband Mobilität, „Das kommit-Shuttle," https://www.muensterland.com/muensterland-kommit/mobilitaetsangebot/kommit-shuttle/, o.J..

[55] mobil.nrw, „Vernetzt mobil dank Mobilstationen," 2023. [Online]. Available: https://www.mobil.nrw/mobilove/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html. [Zugriff am 08 Februar 2023].

[56] Spiekermann Ingenieure GmbH, „Abschlusspräsentation zum Gutachten: NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen," 2022.

Entwurf

[57] Zukunftsnetz Mobilität NRW, „Mobilität vernetzen. Mobi8lstationen in NRW,“ https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf, 2021.

[58] Nahverkehr Rheinland (NVR), „Rahmenverträge für Mobilstationselemente - Gestalungsleitfaden Mobilstationen in Nrw,“ [Online]. Available: https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente. [Zugriff am 08 Februar 2023].

[59] FGSV, „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),“ 2011.

[60] Kreis Coesfeld: Straßenbauamt, „Bau einer Entlastungsstraße K 12 AN1 Isfelder Weg in Coesfeld,“ 2015.

[61] Stadt Freiburg im Breisgau , „Verkehrsberuhigte Bereiche (Freiburger Modell),“ 2023. [Online]. Available: https://www.freiburg.de/pb/231709.html. [Zugriff am 09 Februar 2023].

[62] FGSV, „Empfehlungen für Fußgängeranlagen,“ 2002.

[63] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. , „Auswirkungen der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen,“ https://www.udv.de/resource/blob/78672/5cb6ae426f59f37c256575c805124856/34-auswirkungen-der-gestaltung-von-verkehrsberuhigten-bereichen-auf-das-unfallgeschehen-data.pdf, 2015.

[64] FGSV, „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen,“ Köln, 2019.

[65] Covid-19 Mobility Project, „Mobilität und Covid-19,“ Robert-Koch-Institut; Bundesministerium für Gesundheit, https://www.covid-19-mobility.org/, 2022.

[66] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete,“ 2011.

[67] Radio Kiepenkerl Coesfeld, „Coesfeld: Start für E-Rikscha,“ https://www.radiokiepenkerl.de/artikel/coesfeld-start-fuer-e-rikscha-1318392.html, 2022.

[68] U. Deusch, „Digitaler Wegweiser führt zu freien Parkplätzen. In: Allgemeine Zeitung. Billerbecker Anzeiger - Gescher Zeitung,“ https://www.azonline.de/lokales/coesfeld/digitaler-wegweiser-fuhrt-zu-freien-parkplatzen-796924, 2020.

[69] WoltersPartner Architekten und Stadtplaner GmbH, „Städtebaulicher Rahmenplan "Münsterstraße", Stadt Coesfeld,“ https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105485&type=do, 2021.

[70] Landesbetrieb für Informationstechnik Nordrhein-Westfalen, „Pendlerrechnung der Länder 2021,“ https://www.it.nrw/48-millionen-menschen-pendelten-nrw-2021-zur-arbeit-eine-andere-gemeinde-109420, 2022.

[71] MULNV, „Umwelt.NRW. #ländliche Räume. Zwei Erfolgsmodell für den ländlichen Raum in NRW,“ https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/leader_vital_nrw.pdf, 2020.