

Entwurf



**MOBILITÄT
MITGESTALTEN -
Coesfeld GEHT WEITER.**

MOBILITÄT in COESFELD

Masterplan Mobilität A nach B || Coesfeld geht weiter

Endbericht Teil II

Zielsetzungen

Maßnahmenentwicklung

Handlungskonzept

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

Inhalt Endbericht Teil II

1.	Zielentwicklung	5
2.	Grundlegende Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung	13
3.	Netzhierarchien	18
3.1.	Kfz-Angebotsstruktur	18
3.2.	Radverkehrsnetz	22
3.3.	Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt	27
3.4.	Straßennetz in der Innenstadt	29
4.	Maßnahmen	31
	Maßnahme A1: Beschluss einer Stellplatzsatzung	35
	Maßnahme A2: Entwicklung eines Mobilitätsmanagements	37
	Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten	39
	Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen	42
	Maßnahme B3.1: Förderung des Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage	45
	Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings	47
	Maßnahme B4: Planung und Bau des Radnetzes	51
	Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen	55
	Maßnahme B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen	59
	Maßnahme B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes	62
	Maßnahme C1: Optimierung des Regionalverkehrs	66
	Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System	69
	Maßnahme C3: Mobilstationen	72
	Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen	76
	Maßnahme D2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit	81
	Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt	84
	Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet	93
	Maßnahme E3: Vision „Digitale Brücken“	98
	Maßnahme F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz	103
	Maßnahme F2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	108
	Maßnahme F3: Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools	110
5.	Integriertes Handlungskonzept und Prioritäten	113
5.1.	Schlüsselmaßnahmen	116
5.2.	Weitere Maßnahmen und sonstige Empfehlungen	119
6.	Fazit	122
7.	Literaturverzeichnis	124

Tabellen

Tabelle 9 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstärkerungsansatz	11
Tabelle 10 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Stadt	12
Tabelle 11 - Qualitätskriterien Wegetypen	29
Tabelle 12 - Übersicht Maßnahmen und Zuordnung zu Zielfeldern 1 - 5	31
Tabelle 13 - Integriertes Handlungskonzept, zeitliche Abfolge	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 107 - Vorbehaltsnetz Planung	19
Abbildung 108 - Qualitätsstandards des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur	24
Abbildung 110 - Auszug Radverkehrsnetz Coesfeld	25
Abbildung 111 - Auszug Radverkehrsnetz Lette	26
Abbildung 112 - Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt	28
Abbildung 113 - Straßennetz der Innenstadt	30
Abbildung 114 - Wirkungskompass: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern der Bestandsanalyse und den Zielfeldern	33
Abbildung 115 - Übersicht Maßnahmensteckbriefe	34

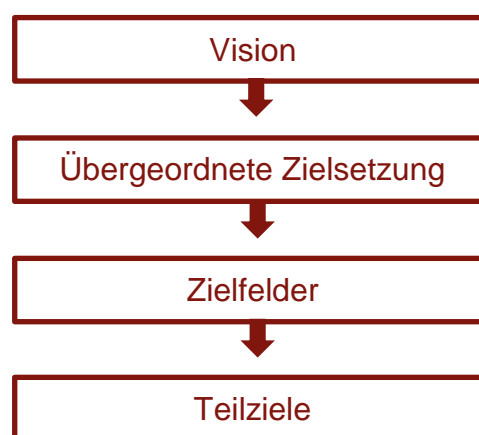
1. Zielentwicklung

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 emissionsparende Abwicklung des Verkehrs zugunsten aller aktiven und passiven Nutzer sowie der Umwelt gemeint. [1]

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.



Als grundsätzliche Ausrichtung des verkehrspolitischen und -planerischen Handelns 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.**

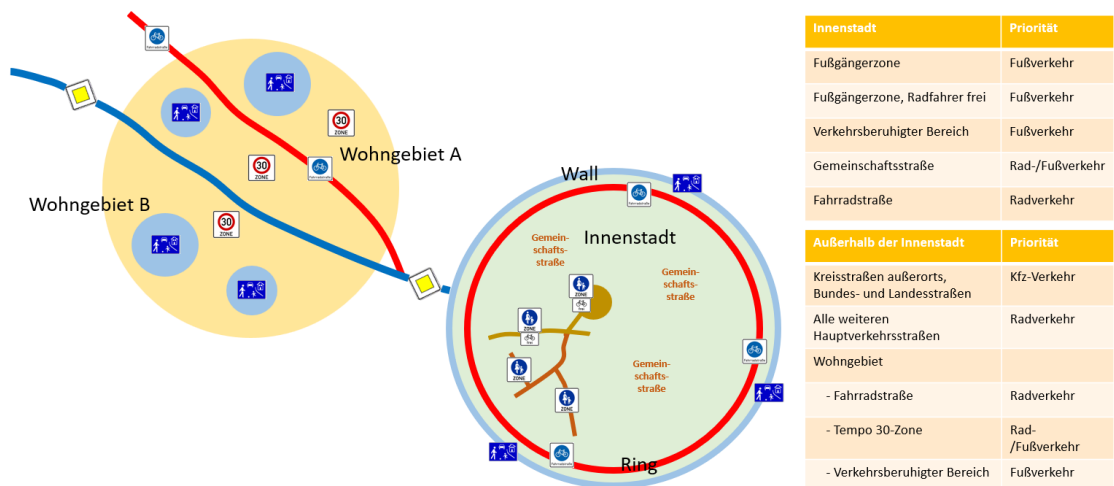
Die übergeordneten Ziele I. bis V. sind nur über einen integrierten Ansatz zu erreichen, der unter anderem alle Verkehrsarten, die Straßenraumgestaltung und sonstige planerische Belange miteinbezieht. Den Zielen I. bis V. sind Teilziele aus unterschiedlichen Zielfeldern zugeordnet. Diese sind zur besseren 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.

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):



- 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.

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 Radfahrende 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 Radwegenetz (Velorouten und Radhaupttrouten) 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.

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.

- 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.

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“ [2] 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 Verstärkerungsansatz. 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 1 - Prognose- (grün) und Analysewerte (gelb) Modal Split Szenario Verstärkerungsansatz

Szenario Gebiet mit Verstärkerungsansatz						
	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	
< 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	
< 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	
< 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	
< 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	
< 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	
< 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	
≥ 50,0 km	0	0	69	22	9	unverändert
	0	0	69	22	9	
Veränderung	12	38	40	7	3	Modal Split gesamt
	13	45	31	5	7	
	1	7	9	2	4	
	19	51	25	5	1	Modal Split für Wege < 5,0 km
	19	60	13	3	5	

Tabelle 2 - 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	
< 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	
< 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	
< 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	
< 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	
< 20,0 km	0	16	72	6	6	Fuß, Rad unverändert, Verhältnis von MIV-Mitfahrern erhöht (Aufbau PENDING), 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	
< 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	
≥ 50,0 km	0	0	69	22	9	unverändert
	0	0	69	22	9	
Veränderung	12	38	40	7	3	Modal Split gesamt
	13	51	24	5	7	
	1	13	16	2	4	Modal Split für Wege < 5,0 km
	19	51	25	5	1	
	19	70	6	2	3	

Analysewerte
Prognose/Zielwerte

2. 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 [3]. 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.

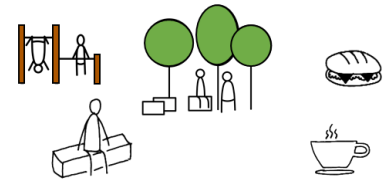
Der Masterplan Mobilität sieht den zwingenden Bedarf, dass das verkehrspolitische Handeln der Zukunft die dringend erforderlichen Veränderungsprozesse fördert, welche aufgrund der aktuellen globalen und gesellschaftlichen Entwicklungen durch Wissenschaft und Praxis als unumgänglich gesehen werden. Das 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, CO₂ abzubauen.



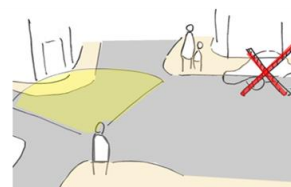
Eine veränderte Grüngestaltung erhöht gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Neben den ökologischen Funktionen sollen auch **die soziokulturellen Zwecke von Straßenräumen** wieder vermehrt in den Vordergrund gestellt werden. Nicht zuletzt durch die Begleiterscheinungen der Corona-Pandemie 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.

Stärkung von sozialen Funktionen des öff. Raums



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, Teil I). 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, Teil I), 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.

Fördermaßnahmen für die Nahmobilität



1. Gute Sichtverhältnisse



4. Freie Gehwege / Ohne Hindernisse



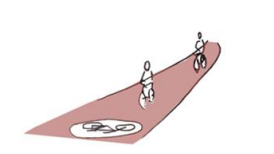
2. Beleuchtung



5. Breitere Wege



3. Querungshilfen



6. Fahrradstraßen

Daruf 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, Teil I), 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.

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.

2-Sinne-Prinzip



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 RAS06 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 RAS06 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 [4]. Zudem werden gut 40 % der Pkw an einem durchschnittlichen Tag gar nicht genutzt [5]. 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).

EXKURS

E-Klima 2022

Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen [6]

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 veränderte 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.

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 Umweltverbands. So soll in den technischen Regelwerken die Grundlage zur Verkehrs- und Energiewende gemacht werden, die es dann durch die Praxis umzusetzen gilt.

3. 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 [7] 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.

3.1. 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.

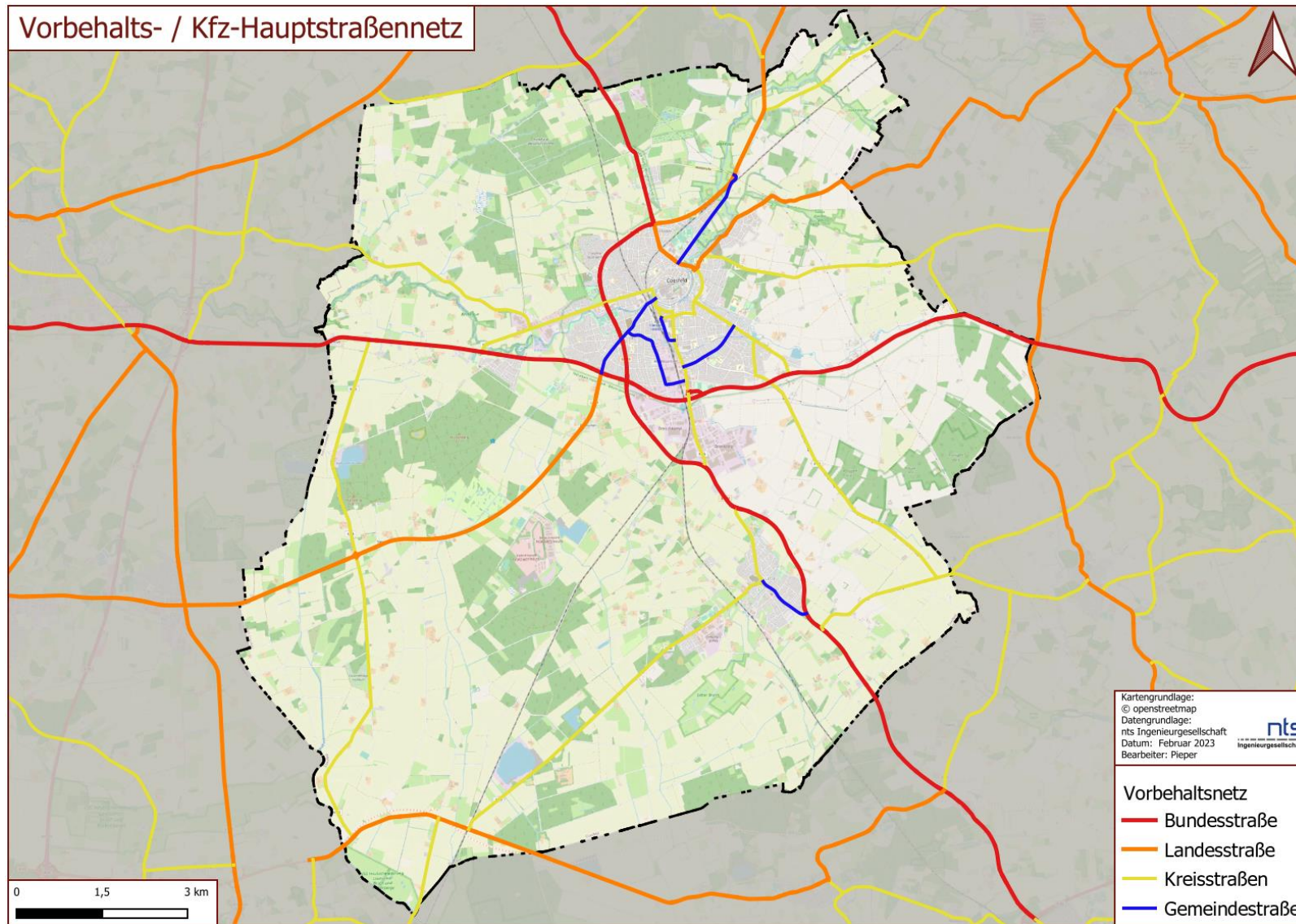


Abbildung 1 - Vorbehaltsnetz Planung

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, Teil I), siehe Abbildung 1. 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

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 Innenstadtraßen 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 richtungweisender 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 3.2).

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.

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 verkehrswege-seitige 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).

3.2. 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, Teil I). 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 3).

Endscheidender Faktor ist die Lage der Veloroute. Wie in der Bestandsanalyse bereits erwähnt (siehe Kapitel 6.4, Teil I), 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 Radhaupttrouten liegen (siehe hierzu auch Maßnahme B4).

Haupttrouten

Abgehend von den Velorouten werden die Haupttrouten definiert. Entsprechend des Verlaufs der Velorouten wurden die jeweiligen abgehenden Haupttrouten 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 Haupttrouten (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 Haupttroute 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 Haupttroute ab, die dann mit 1D betitelt wird. Dieses vom Innenstadtzentrum aus räumlich orientierte, numerische aufsteigende Vorgehen wurde bei allen Haupttrouten angewandt.

Die Haupttrouten 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

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 Radhaupttrouten 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 der nachfolgenden Tabellen 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. 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 **wie die Art der Führungsform sollten sich** an den Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten **sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlage orientieren und können dort** entnommen werden [8] [9].

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

Abbildung 2 - Qualitätsstandards des Radverkehrsnetzes als Prämisse künftiger Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur

Mit Blick auf die Inhalte der Abbildung 2 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 entfallen

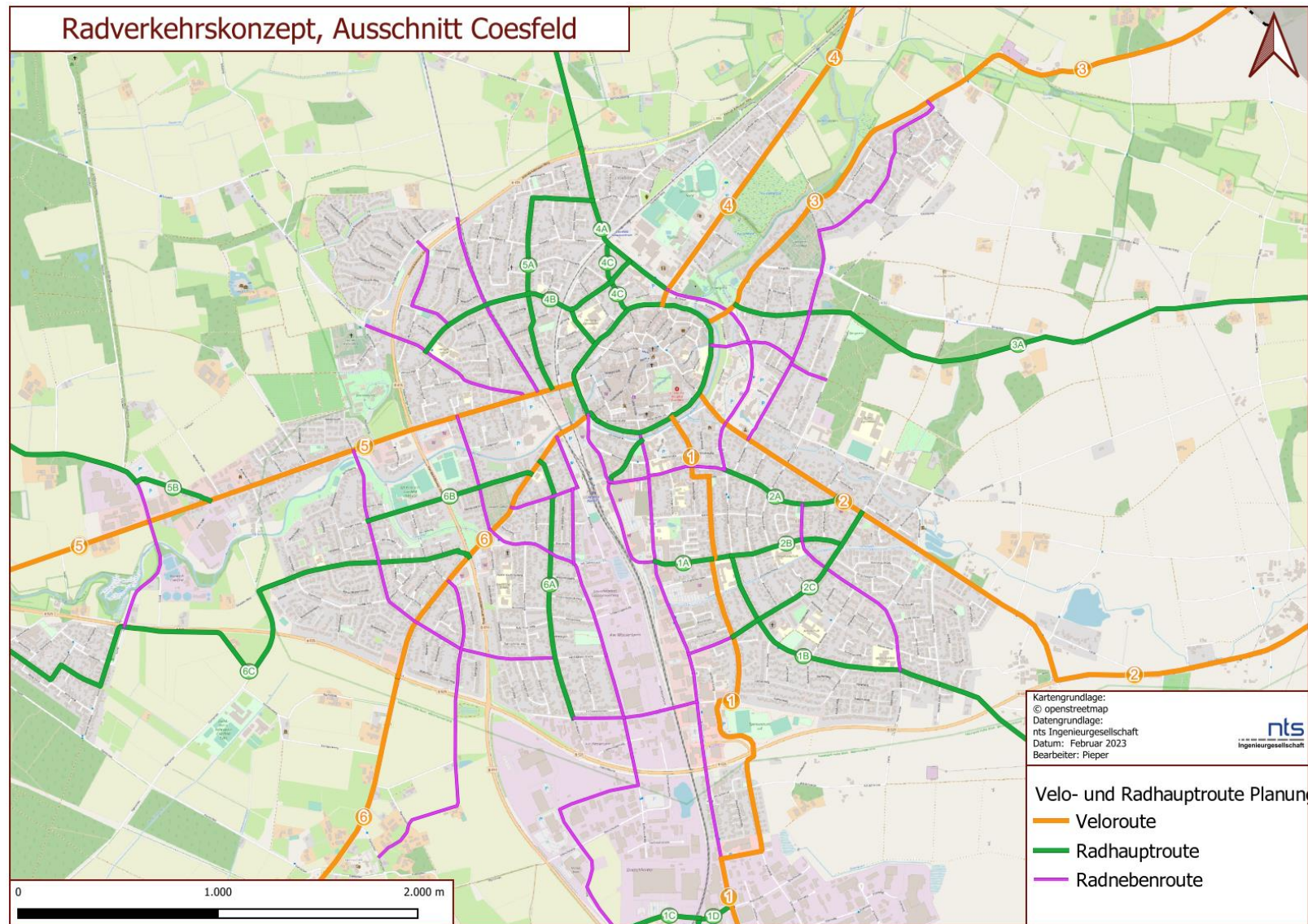


Abbildung 3 - Auszug Radverkehrsnetz Coesfeld

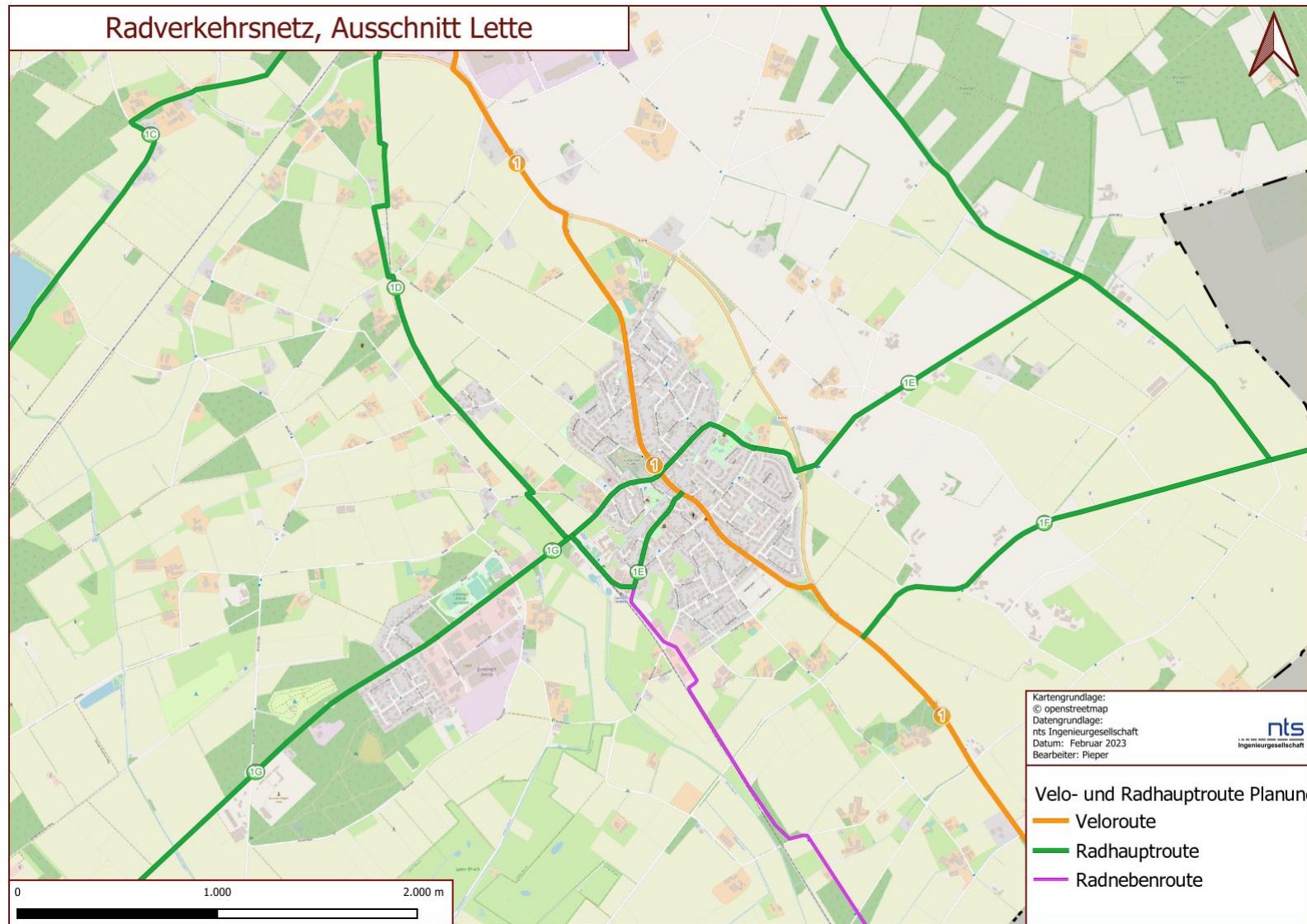


Abbildung 4 - Auszug Radverkehrsnetz Lette

3.3. 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 Fußwegen 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 6.1, Teil I), 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 6.3, Teil I). 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 3 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 Kapitel 2). Im Hinblick auf eine sozialgerechte Verkehrswegeinfrastruktur und im Anbetracht des demographischen Wandels sind die Barrierefreiheit 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

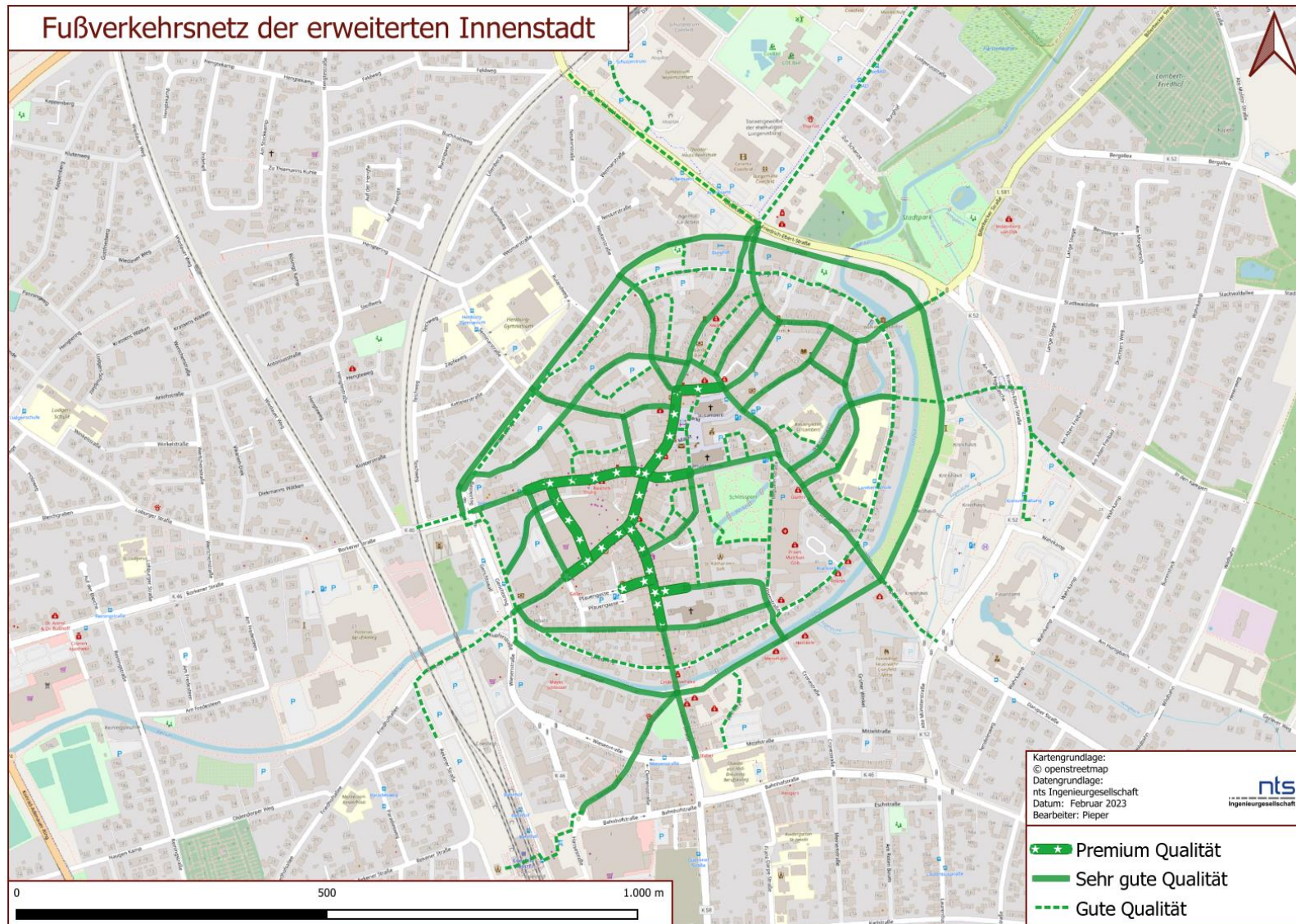


Abbildung 5 - Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt

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 Bereich oder 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 3 - Qualitätskriterien Wegetypen

Wegetypen		Gehweg breiten	Zuschläge	QSV an Kreuzungen bzw. max. Wartezeit	Geh-Geschwindigkeit	Max. Vzul Kfz	Aufenthalts- und Ruhemöglichkeiten	Oberflächen	LSA-Schaltung: Querern in einem Zug	Beleuchtung
		je Seite								
		[m]	[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
	Gemeinschaftsstraßen	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
Mindeststandard	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*

3.4. 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.

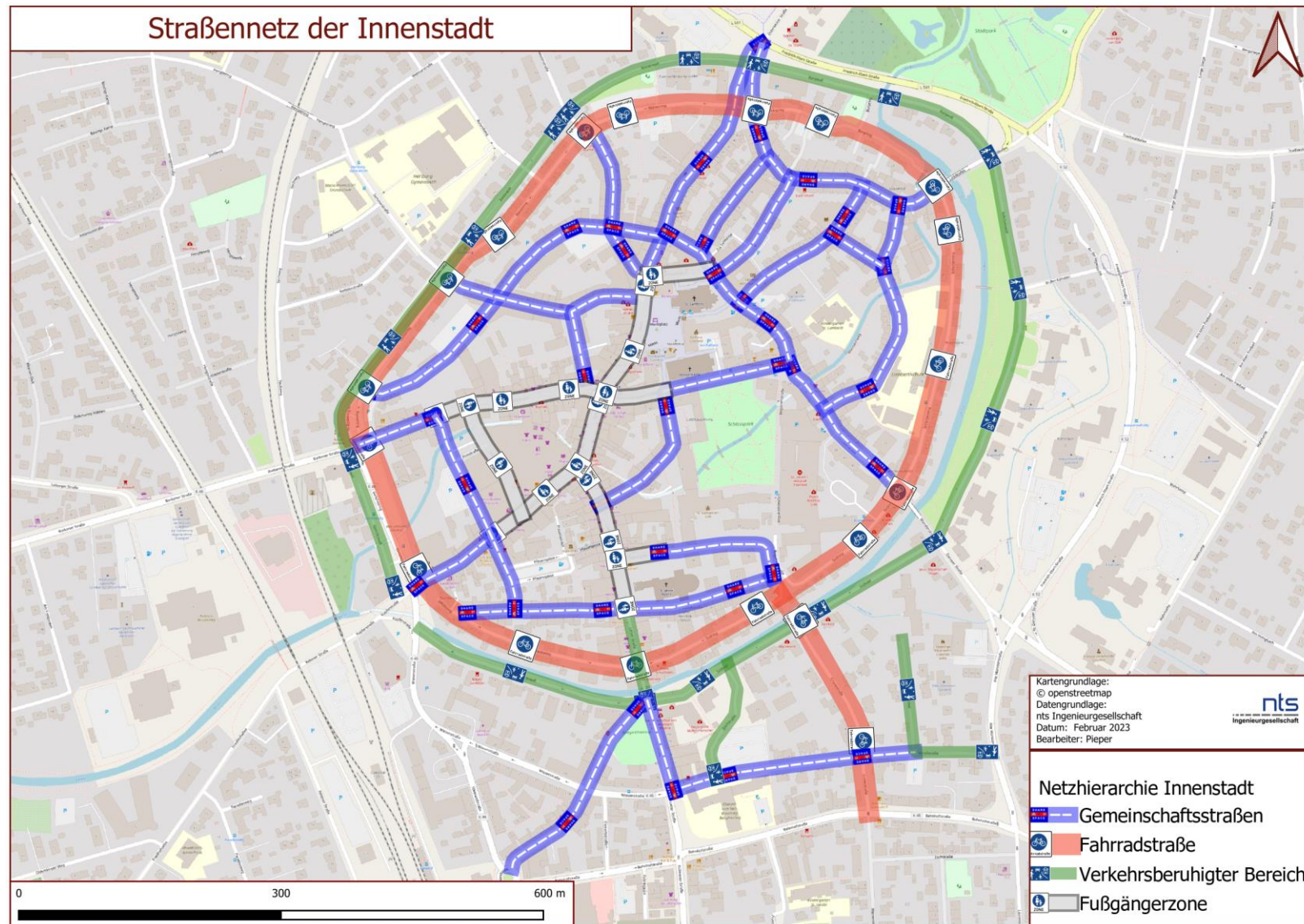


Abbildung 6 - Straßennetz der Innenstadt

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

Zum Verständnis der inneren Struktur werden die Maßnahmen den Zielfeldern (siehe Kapitel 0) 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 7) veranschaulicht die jeweilige Zuordnung.

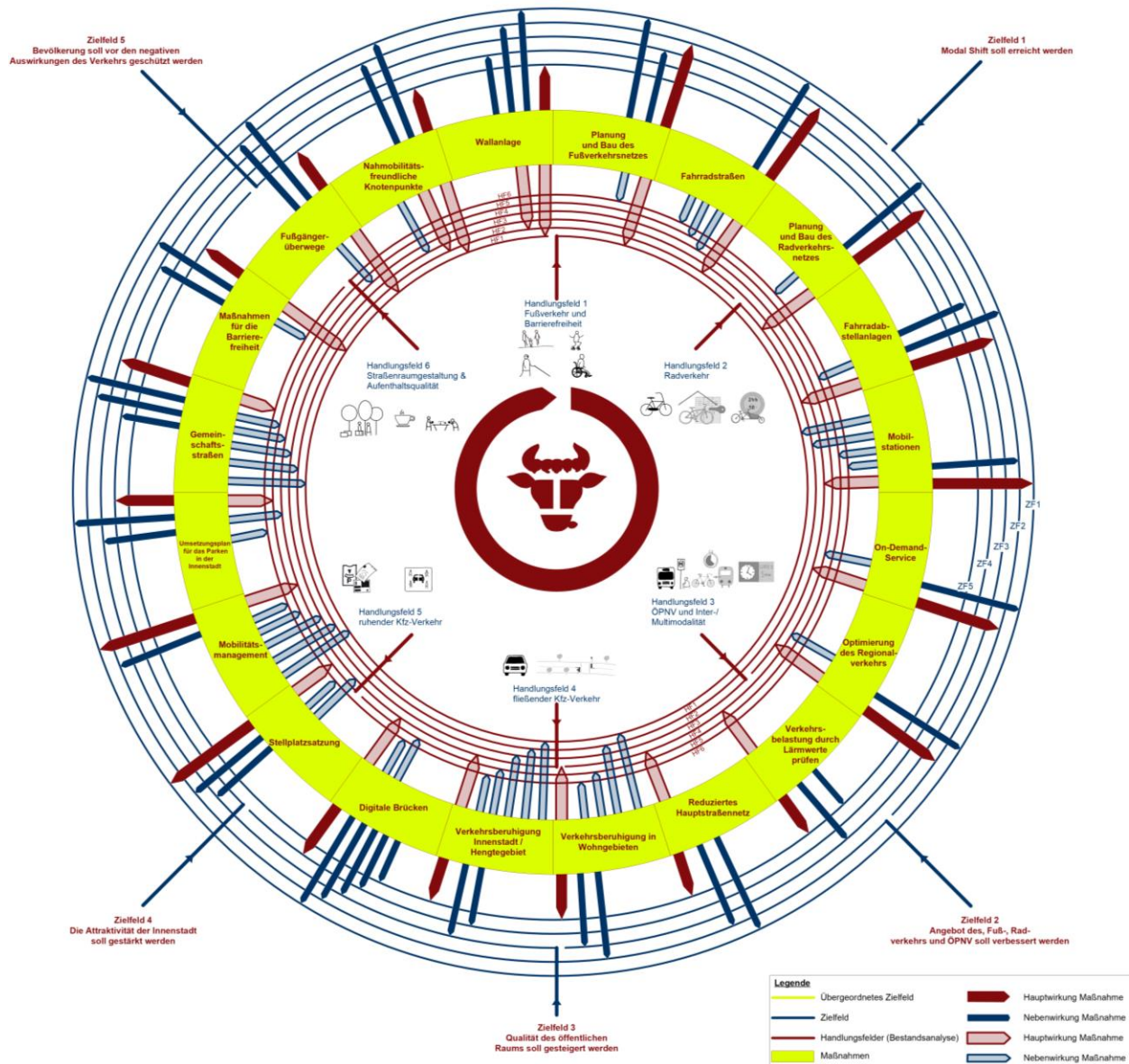


Abbildung 7 - Wirkungskompass: Zuordnung der Maßnahmen zu Handlungsfeldern der Bestandsanalyse und den Zielfeldern

Die Maßnahmen der Tabelle 4 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.

Maßnahme Nr. XY
Maßnahmentitel

Auswirkungen auf Zielfelder
 ZF 1 ZF 2 ZF 3
 ZF 4 ZF 5

Beschreibung der Maßnahme

Räumlicher Bezug
 Stadtgebiet Innenstadt Wohngebiete konkreter Raum

Anwendungsfälle/Aufgaben
 • x1
 • x2
 • xn

Visualisierung der Maßnahme
 Bestand Planung

Kosten **Fördermöglichkeiten**

Bedeutung für die Zielerreichung
 mittlere Priorität

Umsetzungshorizont: Startpunkt
 kurzfristig mittelfristig langfristig

Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 langfristig (über 5 Jahre)
 mittelfristig (3 bis 5 Jahre)
 kurzfristig (bis 2 Jahre)
 Daueraufgabe

Wird ein Zielfeld durch die jeweilige Maßnahme unmittelbar oder mittelbar bespielt, ist das Feld in Gelb dargestellt. Hier nicht berührte Zielfelder bleiben grau.

Wann die Maßnahme starten soll.
 Kurzfristig → innerhalb der nächsten 5 Jahre
 Mittelfristig → innerhalb der nächsten 10, aber nicht der nächsten 5 Jahre
 Langfristig → nach mehr als 10 Jahren

Wann die Maßnahme abgeschlossen sein soll, vom Startpunkt aus gerechnet

Abbildung 8 - Übersicht Maßnahmensteckbriefe

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 [10]. 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 [11] sowie die landesweite Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder [12] 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 Abschlüsse 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 verkehrsverringenden 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 Lagerrelation, Art des Gebietstyps, demographische Bevölkerungsstruktur sowie Anbindung an den öffentlichen Verkehr maßgebend sind. So sollte ein in direkter Nähe zu einem Bahn-Haltestelle, Nahversorgungsbereichen oder dem Stadtzentrum gelegenes Neubauvorhaben einen hinreichend bestimmten Anteil der nachzuweisenden Stellplätze verzichtbar machen. Für

weitere Inhalte bietet die Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW [13] 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.

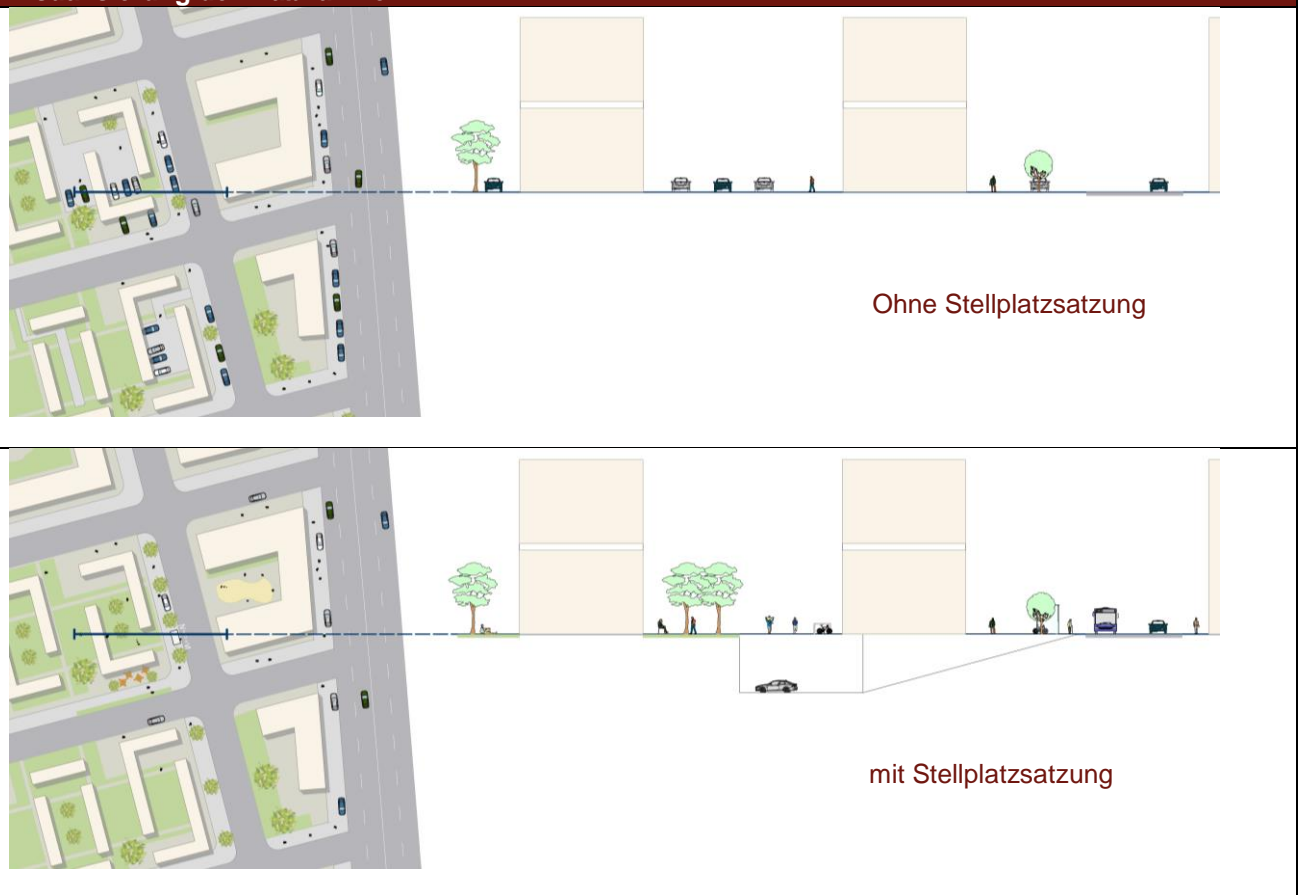
Räumlicher Bezug

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input type="checkbox"/> konkreter Raum |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|

Anwendungsfälle/Aufgaben

--

Visualisierung der Maßnahme



Kosten

--

Fördermöglichkeiten

--

Bedeutung für die Zielerreichung



mittlere Priorität

Umsetzungshorizont: Startpunkt



kurzfristig mittelfristig langfristig

Umsetzungshorizont: Zeitrahmen

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

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, Verbände, 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

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

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
<ul style="list-style-type: none"> • Vergütung nach TVöD-VDK E11 / A12 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Einzelbausteine der Tätigkeiten förderfähig über FöRi-MM: max. 80 % • Stelle selbst nicht förderfähig

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

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.

Bei der Anpassung von Lichtsignalprogrammen sowie der Überplanung von Knotenpunkten sind die Auswirkungen auf den Busverkehr zu beachten. Hierbei muss die Einhaltung der Fahrzeitenpläne als wichtiger Punkt in der Planung mitbedacht werden, um Anslusserreichbarkeiten zu gewährleisten und den Umweltverbund nachhaltig zu stärken. Falls noch nicht vorhanden, können sogenannten Busbeschleunigungen für eine Vereinbarkeit von längeren Freigabezeiten für die Nahmobilität und der Einhaltung der Fahrzeitenpläne sorgen. Dabei fordert das ÖPNV-Fahrzeug bspw. per Funk im Vorfeld zum Knotenpunkt die Freigabezeit an und erhalten die Grünzeit in Fahrtrichtung bereits früher als im regulären Lichtsignalzeitenablauf. Bei der Modifizierung dieser Programme zu Gunsten der Nahmobilität kann die ÖPNV-Beschleunigung mit einer höheren Priorität innerhalb des Programms weiter berücksichtigt werden, sodass die Veränderung nicht zwingend zu Lasten der ÖPNV-Fahrtzeiten gehen muss.

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 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 Klimaschutzziele[n]‘ [14] erarbeitet, welche eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes für jegliche FGSV-Veröffentlichung anvisieren. Das kann bedeuten, dass eine reine Neuordnung von Flächen durch Markieren oft nicht ausreichen wird. Erforderlich werden unter Umständen der Versatz von Bordern, das Einrichten von barrierefreien Elementen, das Versetzen 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 Quervorgänge vorteilhaft, da diese die Verkehrssicherheit erhöhen.


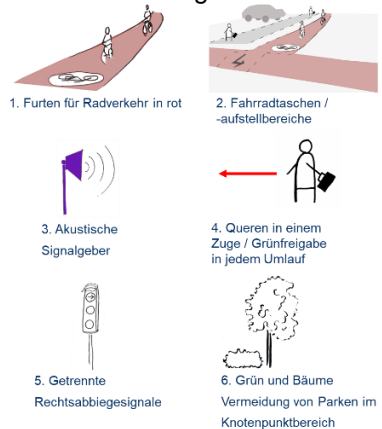
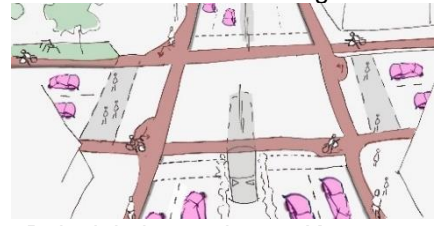
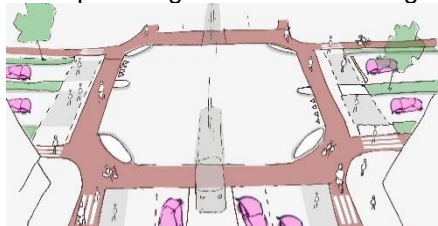
Durch eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung der Knoten kann die Barrierewirkung, die der Ring auf die Nahmobilität ausübt, nennenswert abgebaut werden. Dies bedeutet eine Förderung der Nahmobilität und verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt. Mittelbar wird so auch die Änderung des Mobilitätsverhaltens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

Visualisierung der Maßnahme		
Beispiel Kreisverkehr 	Ausstattungsmerkmale  <ol style="list-style-type: none"> 1. Furten für Radverkehr in rot 2. Fahrradtaschen / -aufstellbereiche 3. Akustische Signalgeber 4. Queren in einem Zuge / Grünfreigabe in jedem Umlauf 5. Getrennte Rechtsabbiegesignale 6. Grün und Bäume Vermeidung von Parken im Knotenpunktbereich 	Beispiel mit ‚Fahrradtaschen‘ für indirektes Linksaabiegen  Beispiel als geschützte Kreuzung 

Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><i>Stark abhängig von Größe, Anzahl an Armen und Gestaltung</i></p> <p><u>Grobkosten anrechenbare Baukosten:</u> Ca. 300.000 € - 750.000 € je Knoten</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-kom-Stra

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 hohe Priorität	 kurzfristig mittelfristig langfristig	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 RAS 06 [15]: 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 hier von 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 [16].

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 [17]. Zudem wird auf die mittlerweile durch Erlass aufgehobene R-FGÜ [18] 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.

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.

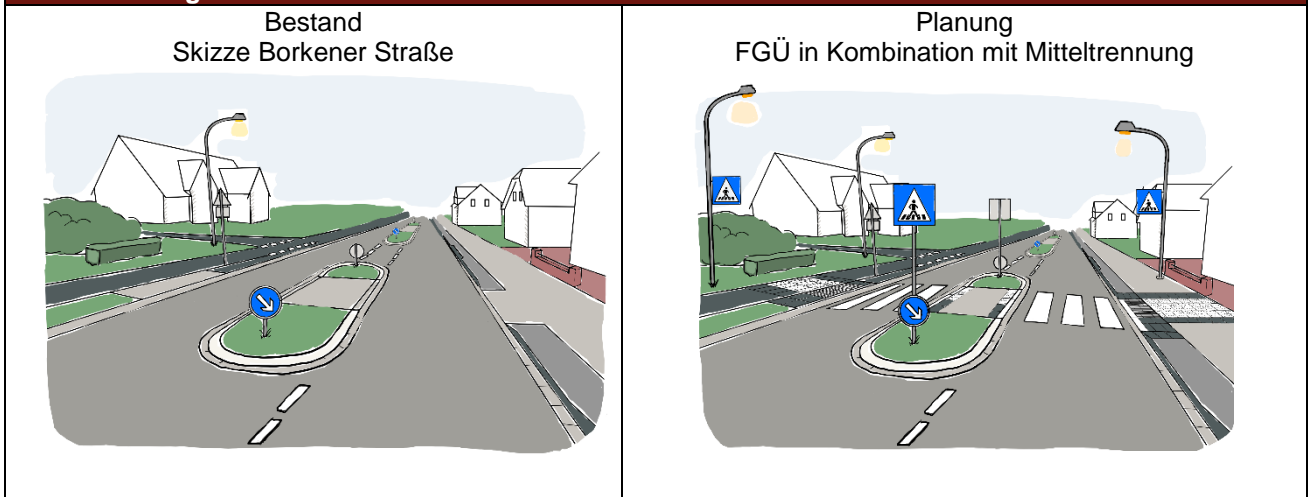
Räumlicher Bezug

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle (als Beispiele, keine abschließende Aufzählung)

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

Visualisierung der Maßnahme



Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Kosten Ausstattung (Markierung je nach Breite, Verengung u.ä.):</u> ca. 2.500 – 6.000 €</p> <p><u>Kosten Tiefbau (Bordabsenkung u. Mastaufstellung):</u> ca. 2.500 €</p> <p><u>Kosten Beleuchtung:</u> Ca. 5.000 €</p> <p><u>Kosten taktile Elemente (ca. 20 m²):</u> ca. 150 € / m² → rd. 3.000 €</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p style="background-color: yellow; display: inline-block; padding: 2px;">hohe Priorität</p>		<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> 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 Zuzußgehende 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, das 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

Anwendungsfälle/Aufgaben

<ul style="list-style-type: none"> • Basteiwall • Marienwall • Burgwall • Gerichtswall 	<ul style="list-style-type: none"> • Schützenwall • Südwall • Jakobiwall
--	---

Visualisierung der Maßnahme	
Beispiele	Visualisierung

Kosten	Fördermöglichkeiten
<u>Piktogramm</u> ca. 100 – 120 € / Stück <u>Schild</u> ca. 60 – 100 € / Stück ohne sonstige Baukosten	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>mittlere Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 Verkehrsregelungen 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 Teil I) stehen entsprechend den Vorgaben der RAS06 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 Gerichtsringes 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

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

- | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|

Anwendungsfälle

Fahrradstraßen:

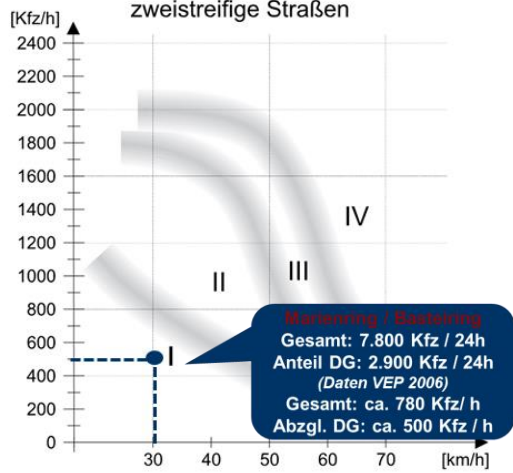
- Schützenring
- Südring
- Jakobiring
- Basteiring
- Marienring
- Burgring (u.U. verzichtbar)

Verkehrsberuhigter Bereich:

- Basteiwall
- Marienwall
- Burgwall
- Schützenwall
- Südwall
- Jakobiwall
- Gerichtswall

Visualisierung der Maßnahme

Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführung nach ERA [9]
zweistreifige Straßen



Prinzip Bevorrechtigung Fahrradstraße



Übersicht Ringrouten



Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Umgestaltung Fahrradstraßen:</u> Stark abhängig von Art des Ausbaus, mögliches Bauvolumen von ca. 500.000€</p> <p><u>Verkehrsberuhigte Bereiche:</u> je Schild ca. 80 €</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>hohe Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> 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 3.2). 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 Radhaupt-routen und soll in Form von Fahrradstraßen umgesetzt werden (siehe Maßnahme B5).

Neben dem Ausbau der Fahrradstraßen auf Radhaupttrouten 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 Radhaupttrouten. 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-

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 Haupttrouten 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 Casticum (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 vorhandenen 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

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

Velo- und Haupttrouten gemäß Radverkehrsnetz
(siehe Kapitel 3.2 Netzhierarchie)

Visualisierung der Maßnahme

Zeitschiene Umsetzung Radverkehrsnetz (Zeiträume vorläufig)

Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr [9]

Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

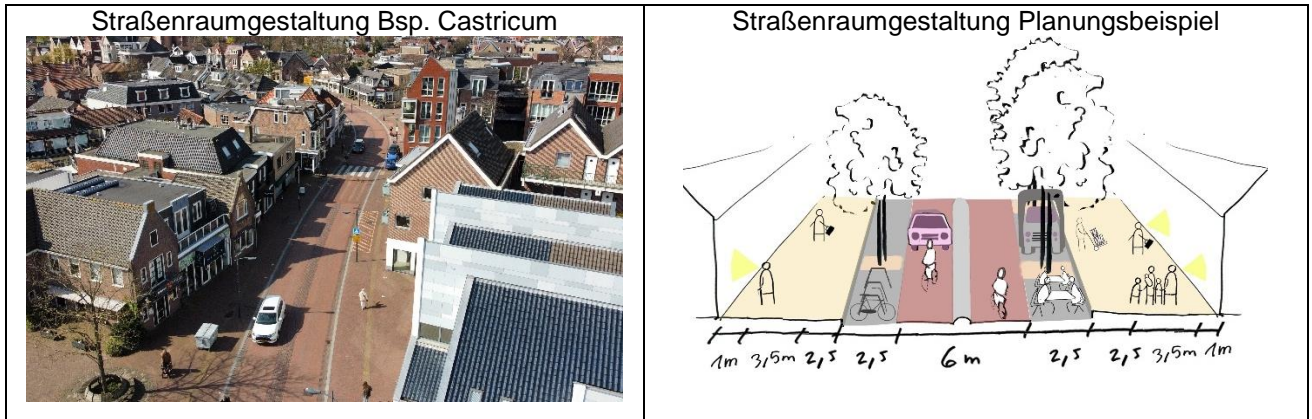
Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

nutzbare Wegbreite (m)	Radfahrer	Fußgänger	Summe
7:15 bis 8:15 Uhr	196	52	248

Unterführung Hengtering

Beispiel punktuelle Maßnahme (Trittbrett)

Corporate Design



Kosten			Fördermöglichkeiten
<u>Veloroute</u>	<u>Bauvolumen (Sanierung und Volleinfärbung)</u>	<u>HOAI 1-5</u>	<ul style="list-style-type: none"> 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 €	
6	ca. 4.3 mio €	ca. 170.000 €	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> 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 % [19]. 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 Radhaupttrouten 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 Radhaupttrouten 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

- 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 Ausnahmefällen 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.

Fahradstraßen 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 Fahrrading der Innenstadt gesetzt werden.

Räumlicher Bezug

Stadtgebiet

Innenstadt

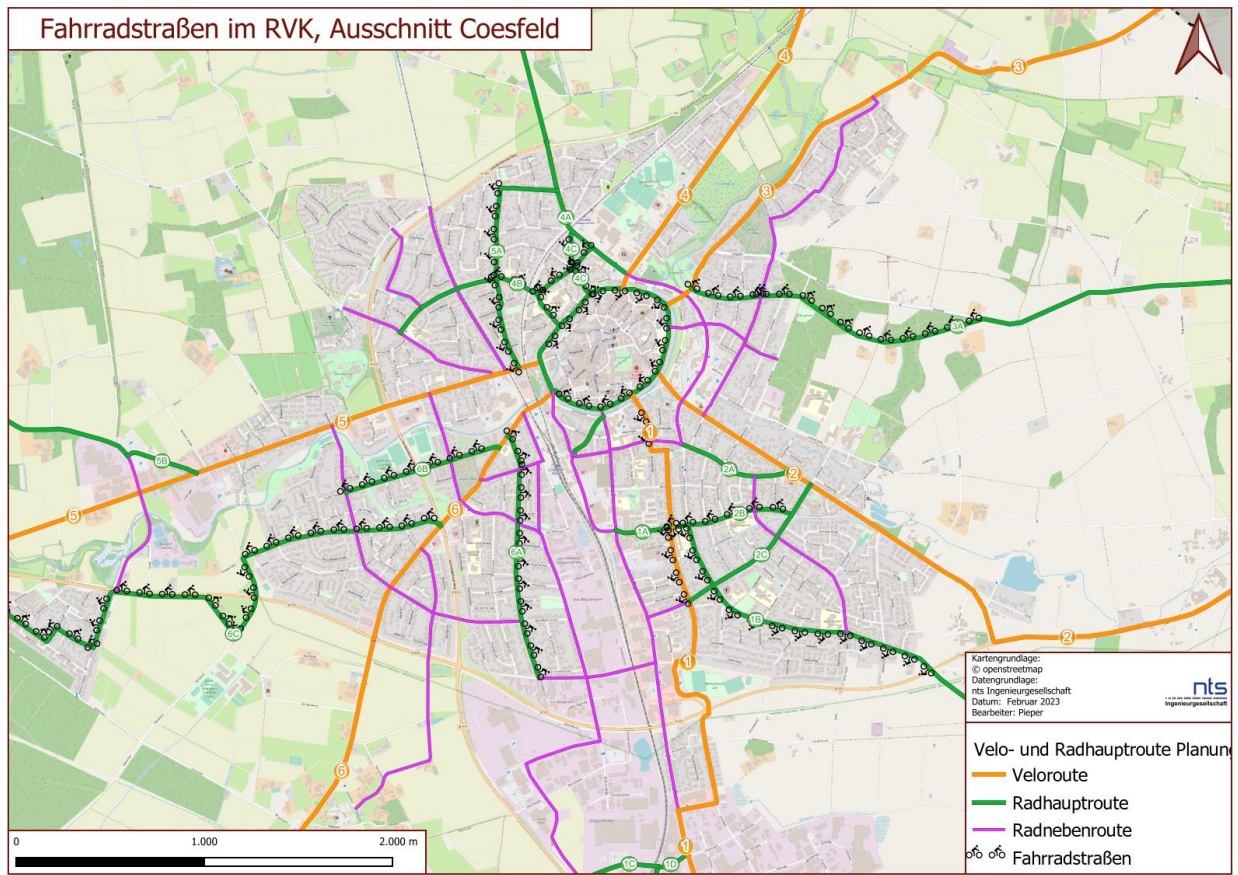
Wohngebiete

konkreter Raum

Anwendungsfälle

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Haugen Kamp / Oldendorper Weg • Hohes Feld / Paradiesweg • Hengtering / Wetmarstraße • Hengtestraße • Neutorstraße • Seminarstraße • Steveder Weg / Stockum / Rekener Postweg / Wittenfeld / Witten Sand • Hüppelswicker Weg | <ul style="list-style-type: none"> • 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





Kosten			Fördermöglichkeiten
<u>Straße</u>	<u>Bauvolumen</u>	<u>HOAI 1-5</u>	
Haugenkamp / Olpendorper Weg	ca. 60.000 €	ca. 9.000 €	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)
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
<p>hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 [20] 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 des 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. **Hierfür können unter anderem auch Kfz-Parkstände im Straßenraum genutzt werden. Ein Vorteil der Umrüstung ist die höhere Nutzungseffizienz. Pro Kfz-Stellplatz können in der Regel drei Fahrrad-Anlehnbügel geschaffen werden.**

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 Ge-

samtmaßnahme, kurzfristig erfolgen. Für einen längeren Parkvorgang sind abschließbare Fahrrad-schließfächer oder Fahrradboxen zu installieren. Das erhöht die Sicherheit des abgestellten Fahrrads 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

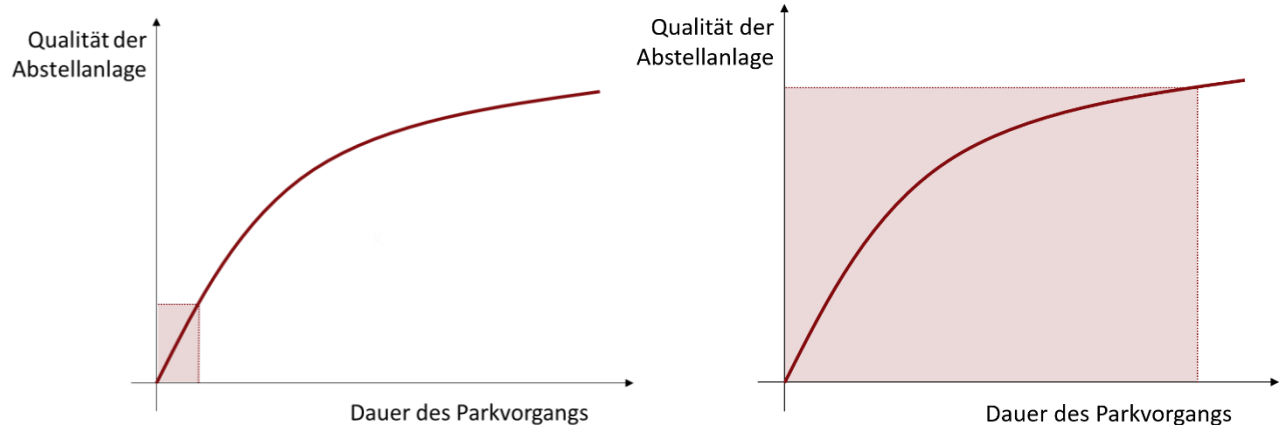
- | | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input type="checkbox"/> konkreter Raum |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|

Anwendungsfälle

- Evangelisches Gemeindehaus
- Jakobikirche
- Bürgerhalle
- Parkplatz Hohe Lucht (zu prüfen)
- Parkplatz an der Familienbildungsstätte (zu prüfen)...

Visualisierung der Maßnahme

Korrelation zwischen Dauer des Parkvorgangs und Qualität der Abstellanlage



Kurzer Parkvorgang → geringe Anforderung

langer Parkvorgang → hohe Anforderung



Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Kosten Anlehnbügel:</u> ca. 300 € [2]</p> <p><u>Kosten Fahrradbox:</u> ca. 2.000 € - 3.000 € [2]</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>mittlere Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 [22]. 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 [19] (im Vgl. dazu deutschlandweit: 22 % Modal-Split-Anteil Fußverkehr [23]).

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 3.3). 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_{zulKfz}) 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 2) 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 Schuppenstraße. 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 Umlaufsperrungen 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.

Das Fußverkehrsnetz bezieht sich aus praktischen Gründen vorerst auf die erweiterte Innenstadt. Außerhalb dessen gibt es ebenfalls Ziele, die fußläufig gut und barrierefrei zu erreichen sein sollten (bspw. Bushaltestellen, Bahnhöfe). Nach Abschluss der Maßnahme, welche jedoch langfristig anvisiert wird, sollte die Maßnahme daher auf das übrige Stadtgebiet 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

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

Anwendungsfälle (mit gehobener Priorität)

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Rosenstraße • Kuchenstraße • Ritterstraße • Kapuzinerstraße | <ul style="list-style-type: none"> • Markt/ Kleine Viehstraße • Friedrich-Ebert-Str. (Im Zusammenhang mit Parkraumangebot) • Neustraße |
|--|---|

Visualisierung der Maßnahme

Bestand: Fußweg Friedrich-Ebert-Str.

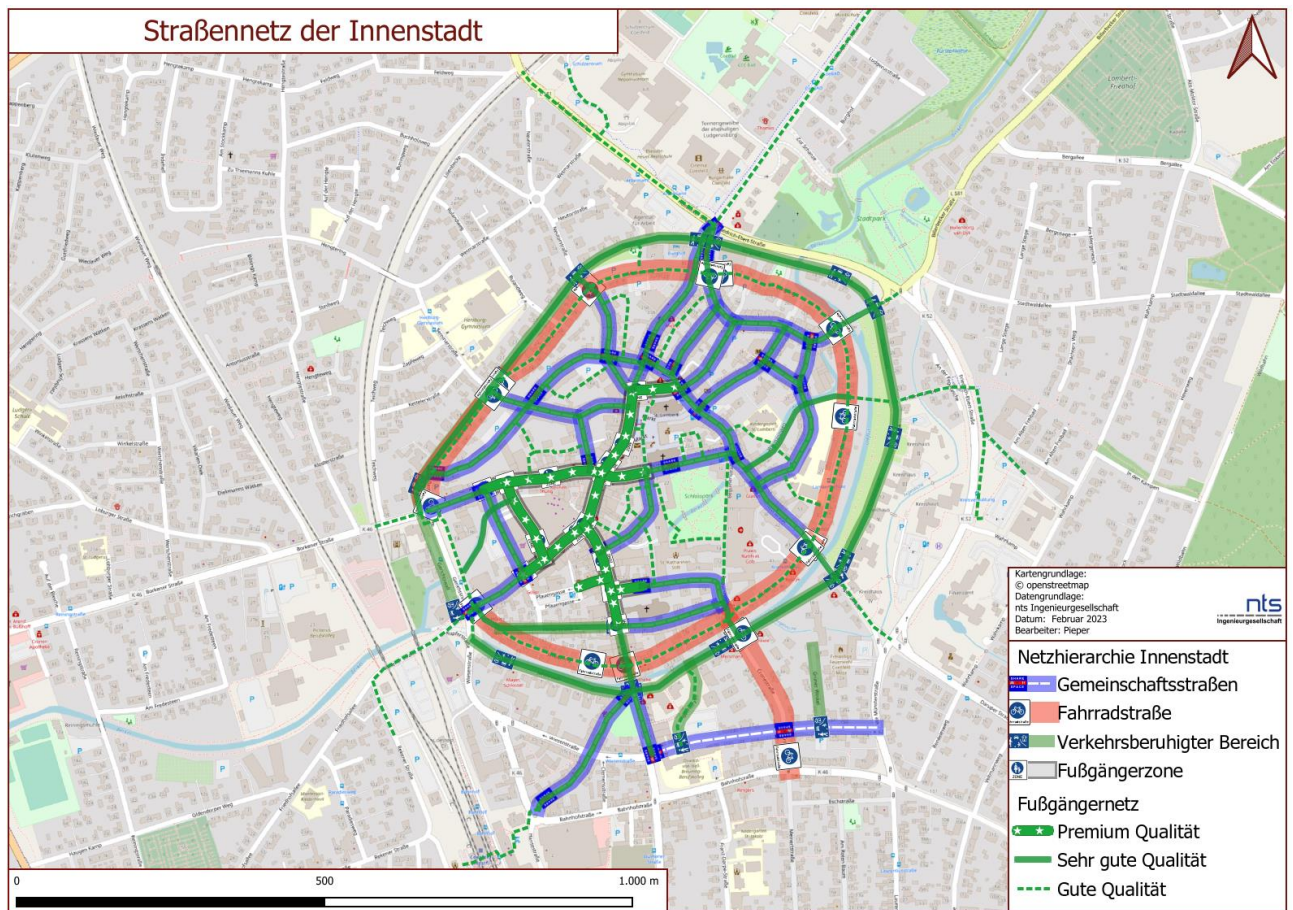


Planung: Umfangreiche Aufwertung



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

Straßennetz der Innenstadt



Kosten

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

Fördermöglichkeiten

- FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

<p><u>Sitzgelegenheit / Parkbank</u> ca. 2.000 – 2.500 €</p>	
--	--

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>mittlere Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 Billerbeek mit besonders hohen Verflechtungen darstellt [2]. Einen Sonderfall hierbei stellt Rosendahl dar, das mit drei unterschiedlich angebotenen 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. **Auch eine Ausweitung der Bedienzeiten für die Verbindung nach Dülmen ist erstrebenswert.**

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. **Im Straßenpersonennahverkehr ist ein wichtiges Element zur Förderung des ÖPNV die Busbeschleunigung an größeren Knotenpunkten. Hierbei fordern Busse die Grünzeit im Vorfeld des Knotenpunktes an und erhalten die Freigabezeit in Fahrtrichtung bereits früher als im regulären Lichtsignalzeitenablauf (siehe auch Maßnahme B1). Das kann unter anderem über Funksignale erfolgen. Hierfür sind die entsprechenden Knoten auf Eignung zu prüfen und die Einrichtung dieser Systeme zu verfolgen.**

Abseits dessen sind auch Fahrgastzählungen als Potenzialanalysen dienlich. Eine mögliche neue Strecke, deren Potenzial geprüft werden sollte, ist die Schnellbuslinie in Richtung Rheine. Weiter befindet sich ein möglicher Bahnhofpunkt im Bereich Rottkamp derzeit in der Prüfung, für den nach Ersteinschätzung bei bereits drei Bahnhofpunkten im Stadtgebiet der Bedarf jedoch noch nachgewiesen werden muss.

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 Verstärkung 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. **Das gilt regulär wie insbesondere auch zu den Nachtzeiten, in denen die Bedingungen besonders defizitär sind. Hier sollte geprüft werden, inwieweit eine Ausweitung des Busangebots für den nächtlichen Freizeit- und Eventverkehr umgesetzt werden kann.**

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. **Zudem sollte als weiterer Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV die Überarbeitung der Tarifsysteme und eine Reduzierung des Tarifs mit in die kreisweite Zusammenarbeit eingebracht werden.**

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
 - **582 Coesfeld – Legden**
- Ggf. Neue Linien

Visualisierung der Maßnahme

Prioritäten und Handlungsbedarf auf zentralen Verbindungen

Verbindung	Verkehrsart	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
<p>hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> 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. **Es sollte jedoch zusätzlich geprüft werden, inwieweit Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-System integriert werden können.** 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 Zweckverbände 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. **Die Studie sollte verschiedene Bedienegebiete eruiieren und dabei Lösungen für besonders unterversorgte Gebiete (bspw. Deipe Stegge) und Schwachlastzeiten vorschlagen.**

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

- | | | | |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input type="checkbox"/> konkreter Raum |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|

Anwendungsfälle

--

Visualisierung der Maßnahme

Bsp. On-Demand: Loop Münster



Bsp. On-Demand: Kommit Senden [54]



Kosten

Betriebskosten: *abhängig von Art des Modells*
ca. 100.000 – 125.000 € pro Jahr pro Auto

Machtbarkeitsstudie:
ca. 40.000 bis 100.000 € (geschätzt)

Fördermöglichkeiten

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
 <p data-bbox="320 421 472 450">Hohe Priorität</p>	 <p data-bbox="707 398 954 450"> kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig </p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1094 297 1394 327"><input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <li data-bbox="1094 338 1406 367"><input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <li data-bbox="1094 378 1374 407"><input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <li data-bbox="1094 418 1283 448"><input type="checkbox"/> Daueraufgabe

Maßnahme C3: Mobilstationen

Auswirkungen auf Zielfelder



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-Haltestellen geplant wird. Das NWL-Gutachten zu Mobilstationen von 2022 [2] verweist mit Blick auf Mobilstationen an ÖPNV-Haltestellen 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 Bahnhaltstellen 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 Haltestellen 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:
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplan • Barrierefreiheit • B+R-Anlage • Mülleimer • Sitzgelegenheit • Tarifbedingungen • Uhr • Wetterschutz • DFI • Fahrkartenautomat • Säule/Stele • Umgebungsplan • WLAN 	<ul style="list-style-type: none"> • Bike-Sharing • Überdachte, abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen • Car-Sharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorgung • Gepäckschließfächer • Notrufsäule • WC • Servicepunkt • Taxistand 	<ul style="list-style-type: none"> • Paketstation • E-Ladesäule • E-Scooter-Sharing • Lastenräder • Rad-Luftstation • Videoüberwachung

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 Arbeiterschaft 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):

<u>Mindestausstattung:</u>	<u>Hohe Notwendigkeit:</u>	<u>Mittlere Notwendigkeit:</u>	<u>Niedrige Notwendigkeit:</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit • Paketstation • Rad-Luftstation • Lastenräder • Car-Sharing • Mülleimer • Sitzgelegenheit • Wetterschutz • Säule/Stele • Umgebungsplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Uhr • Taxistand 	<ul style="list-style-type: none"> • Bike-Sharing • Überdachte, abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen • Nahversorgung • Gepäckschließfächer • Notrufsäule • WC • Servicepunkt • B+R-Anlage 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 sinnvoll 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 Regionalbushaltestellen 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

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

Mobilstationen an Haltepunkten:

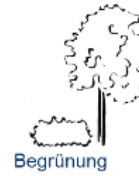
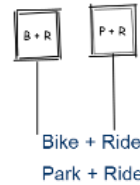
- Gerichtsring
- Lambertikirche
- Industriepark Flamschen
- Schulzentrum (Bf.)
- Lette (Bf.)

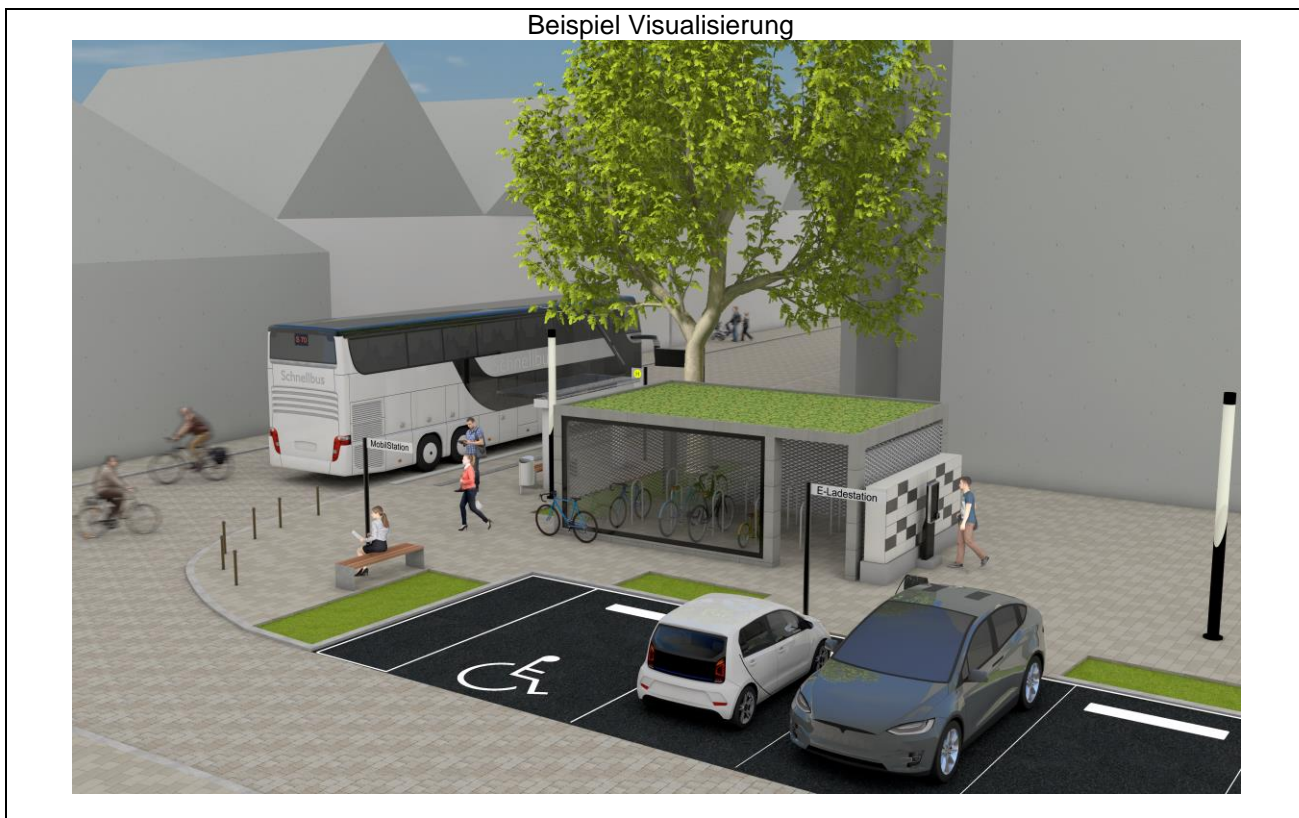
Mobilstationen in Quartieren:

- Standorte in Quartieren

Visualisierung der Maßnahme

Auswahl an Ausstattungsmerkmalen





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><i>Abhängig von Standort, Art und Ausstattung der Mobilstation → Detailplanung erforderlich. Quartiersbezogen weniger kostenintensiv</i></p> <p><u>Planungskosten:</u> je Station ca. 35.000 - 120.000 € (HOAI 1-5)</p> <p><u>Baukosten:</u> Je nach Ausstattung ca. 75.000 € - 500.000 €</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Bahnhaltepunkte</p> <p>mittlere Priorität</p>	<p>kurzfristig mittel-fristig lang-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>quartiersbezogen</p> <p>mittlere Priorität</p>	<p>kurz-</p> <p>mittel- lang-fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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 Teil I) 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. 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 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 Touristen 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

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> 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

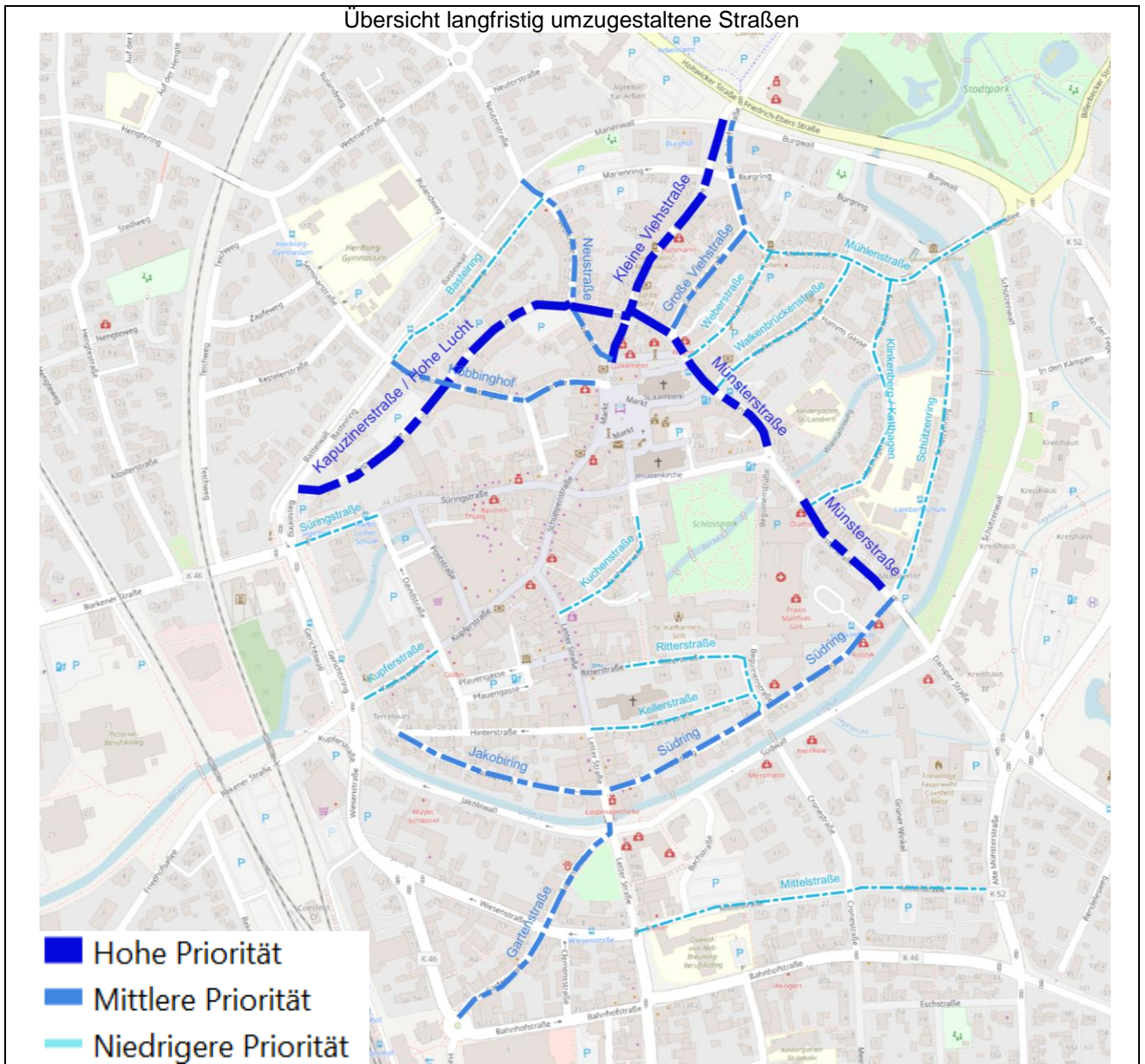


Beispiel Separation Stadtlohn



Beispiel Innenstadt Ravensburg





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Grobkalkulation Vollausbau Hohe Lucht:</u> Je nach Gestaltung, Anzahl der Baumscheiben, Elementen der Stadtgestaltung u.ä. Bauvolumen: 150.000 – 400.000 €</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-kom-Strä FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>Hohe Priorität</p>	<p>kurzfristig mittelfristig langfristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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.

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

- | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|--|

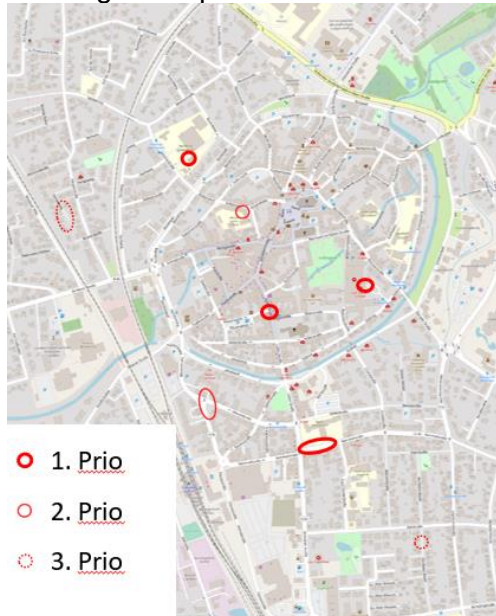
Anwendungsfälle

Fußverkehrschecks:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Indehell • Am Stockkamp • Gartenstraße / Wiesenstraße (Querung) • Antoniusstraße • Steilweg • Kreisverkehr Hansestr. / Bahnhofstr. • Spazierweg Berkel nördlich Friedhofsallee • Jakobiring / Südring • Rosenstraße • Walkenbrückentor • Verbindung Burgring - Marienring | <ul style="list-style-type: none"> • Treppe Bernhard-von-Galen-Straße • Ritterstraße • Kuchenstraße • In den Kämpen (Überführung Ring) |
|---|--|

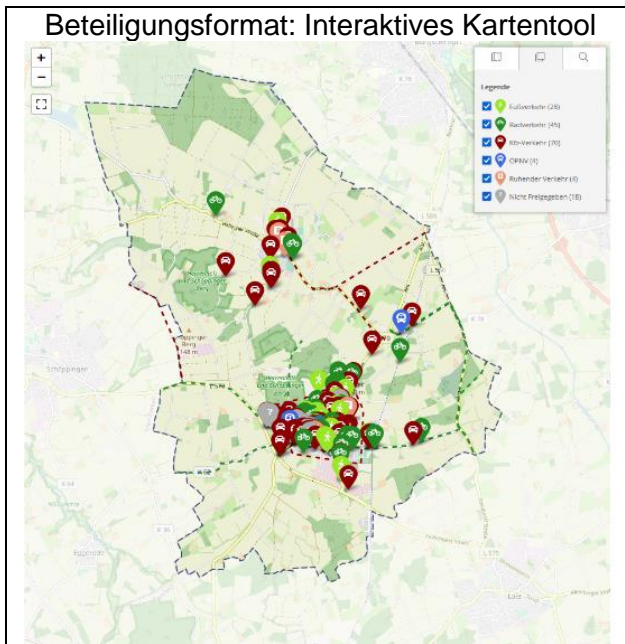
Visualisierung der Maßnahme

Erstellung eines priorisierenden Katasters



Barrierefreien Rampe, Emsdetten





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>taktile Elemente:</u> ca. 150 € / m²</p> <p><u>Gehwege:</u> Pflaster ca. 120 € / m² Bord ca. 30 € / m</p> <p><u>Maßnahmen Fußverkehrscheck Hengtegebiet:</u> ges. ca. 210.000 – 290.000€</p>	<ul style="list-style-type: none"> FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“): max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>mittlere Priorität</p>	<p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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, Teil 1).

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 6.7 & 6.8, Teil 1), 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.

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 oberirdischen 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 (Innenstrand/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 Zone 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 bis jetzt noch vereinzelt bestehenden Parkzeitregelungen sind ebenfalls auf den Prüfstand zu stellen. **Hier sollte ein Einbezug in das Tarifsysteem oder zumindest eine Reduzierung der zulässigen Parkdauer erfolgen.**

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.

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 Sammelplatzplätzen 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 Handelstreibenden 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 Innenstadt 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. **Hierbei ist das Ziel zur Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung des Verkehrs umzusetzen und genügend Schnellladestationen miteinzuplanen.**

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 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). Ansatzpunkt ist die ebenfalls als Maßnahme definierte Bereitstellung von Mobilstationen (siehe Maßnahme C2). **Die Vorrichtung der infrastrukturellen Voraussetzungen für elektrischen MIV sind mitzudenken (Schnellladepunkte).**

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.

Räumlicher Bezug

- | | | | |
|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Stadtgebiet | <input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt | <input type="checkbox"/> Wohngebiete | <input type="checkbox"/> konkreter Raum |
|--------------------------------------|--|--------------------------------------|---|

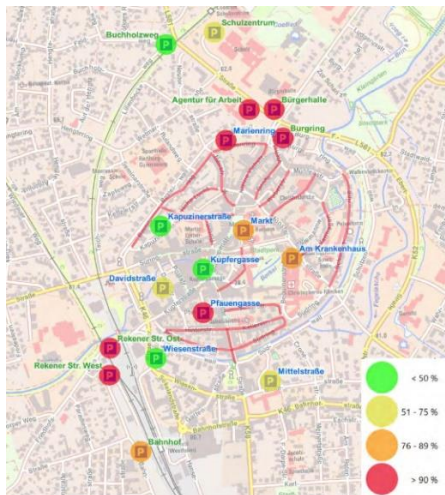
Anwendungsfälle

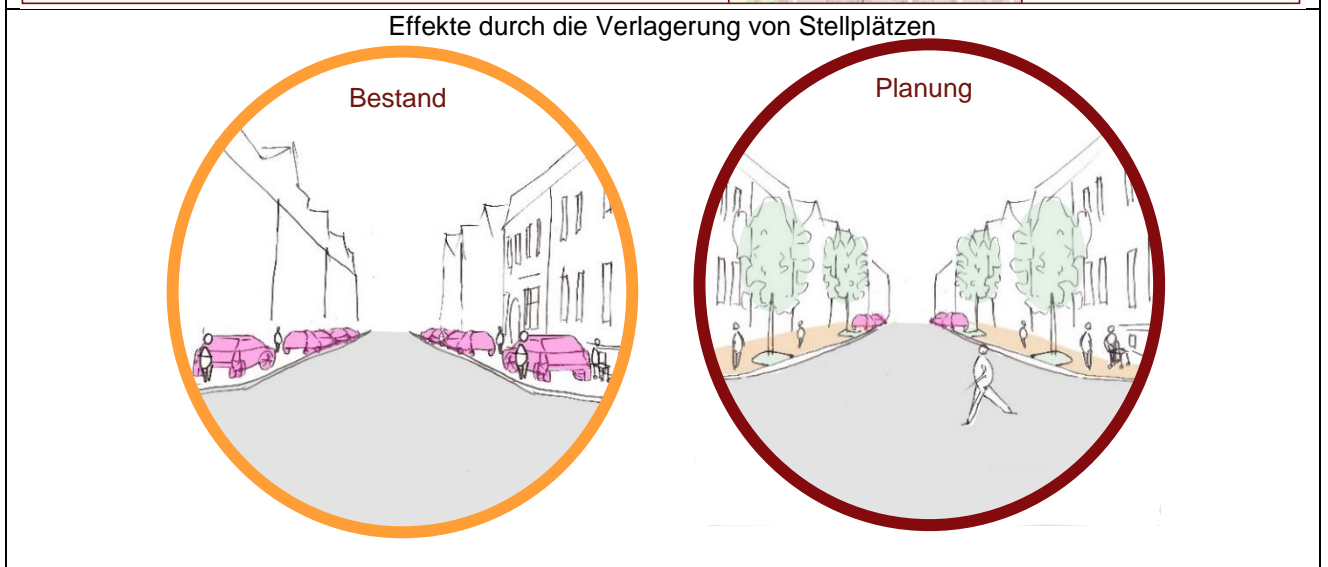
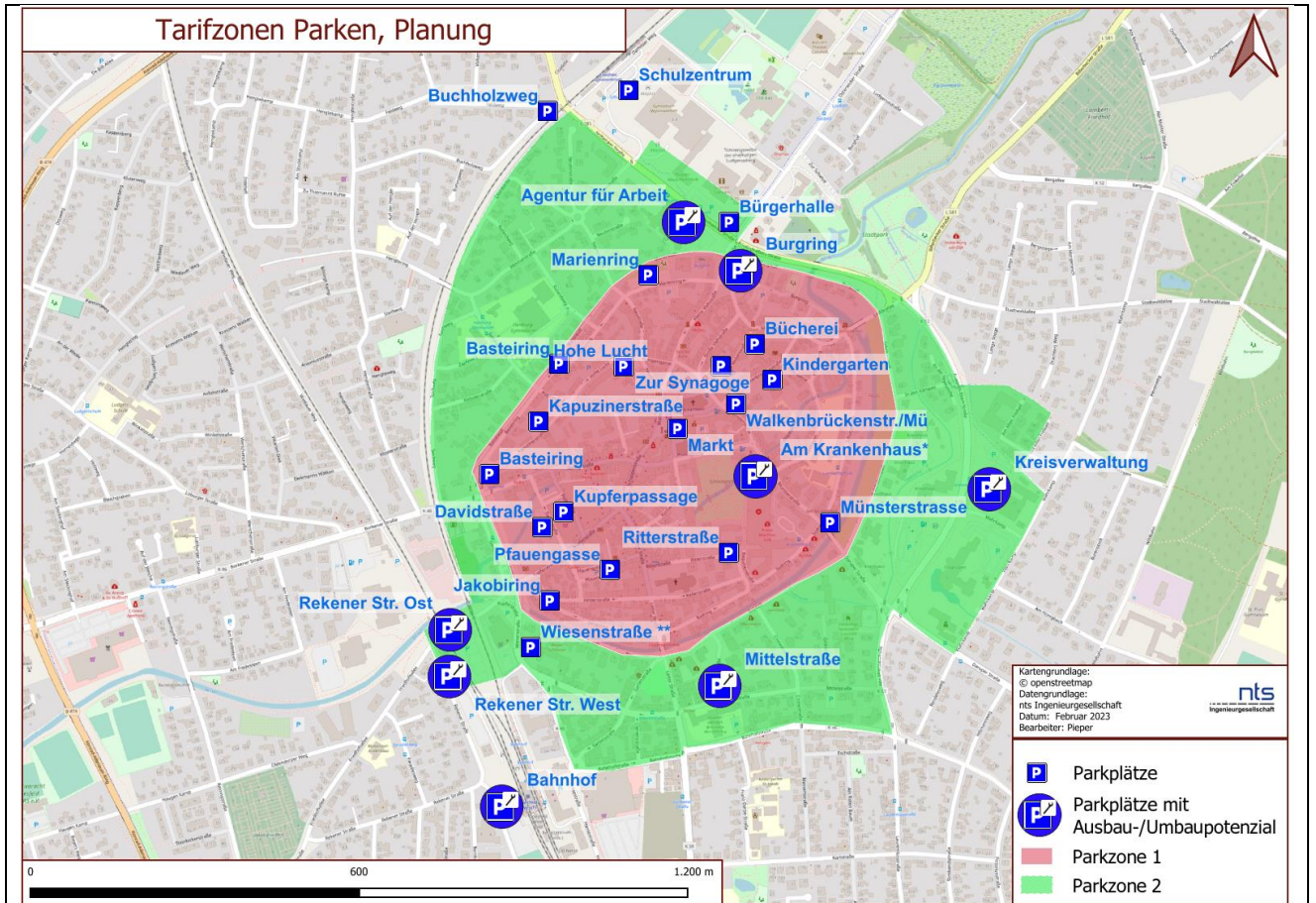
Vom ruhenden Verkehr dominierte Straßenzüge der Innenstadt:

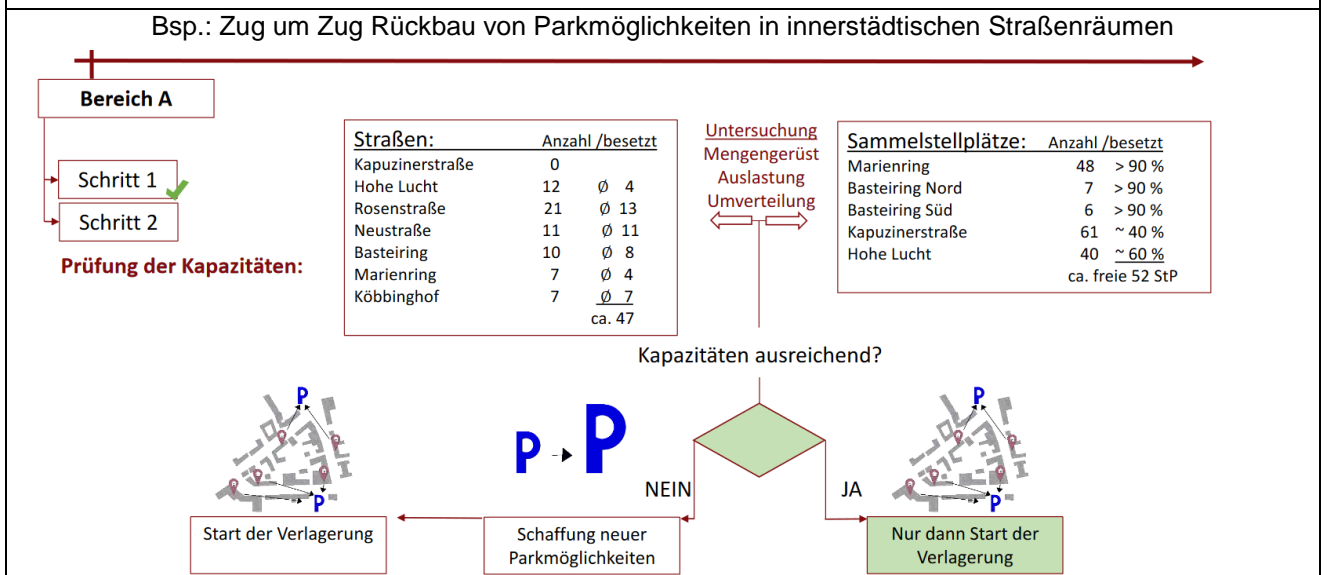
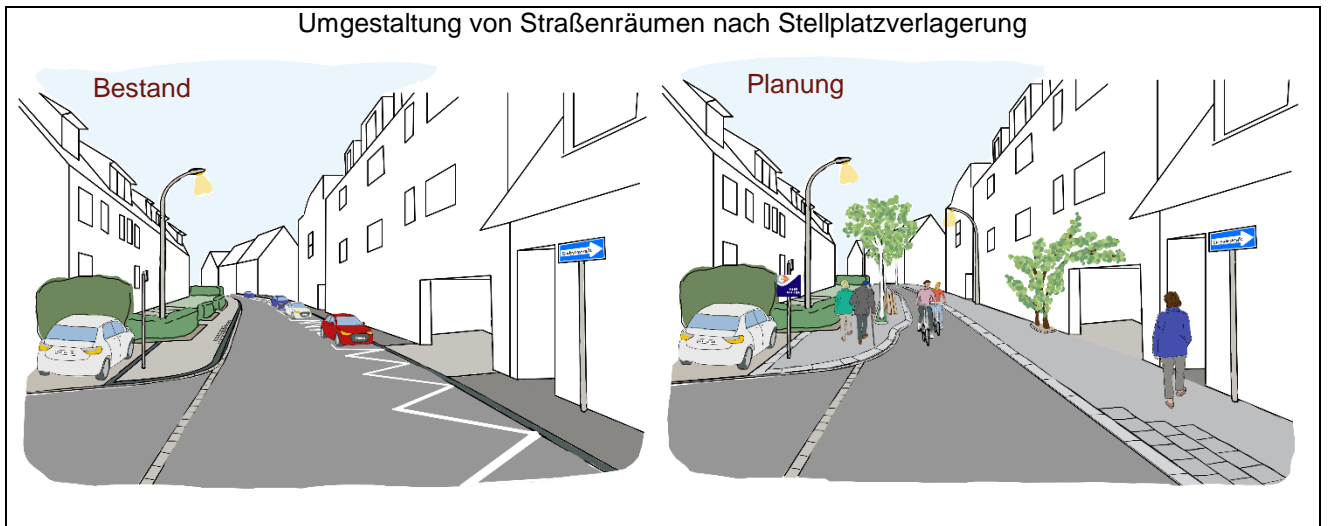
- Hohe Lucht
- Basteiring
- Neustraße
- Pumpengasse
- Köbbinghof
- Rosenstraße
- Kleine und Große Viehstraße
- Walkenbrückenstraße
- Schützenring
- Südring
- Kellerstraße
- Kupferstraße
- Jakobiring
- Hinterstraße

Visualisierung der Maßnahme

Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte







Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Maßnahmen E1a und E1b:</u> Kostenneutral, in sich wirtschaftlich finanzierbar über neue Parkregelung</p> <p><u>Maßnahme E1c und E1d:</u> Ca. 25.000 – 35.000 € (Machbarkeitsstudie, ohne potenzielle Planungs- und Baukosten)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fö-Ri-MM Nr. 4

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>hohe Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> 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

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 3.1).

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

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 Durchfahrtverkehrs 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 Kattbogen 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 Durchgangsverkehr 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.

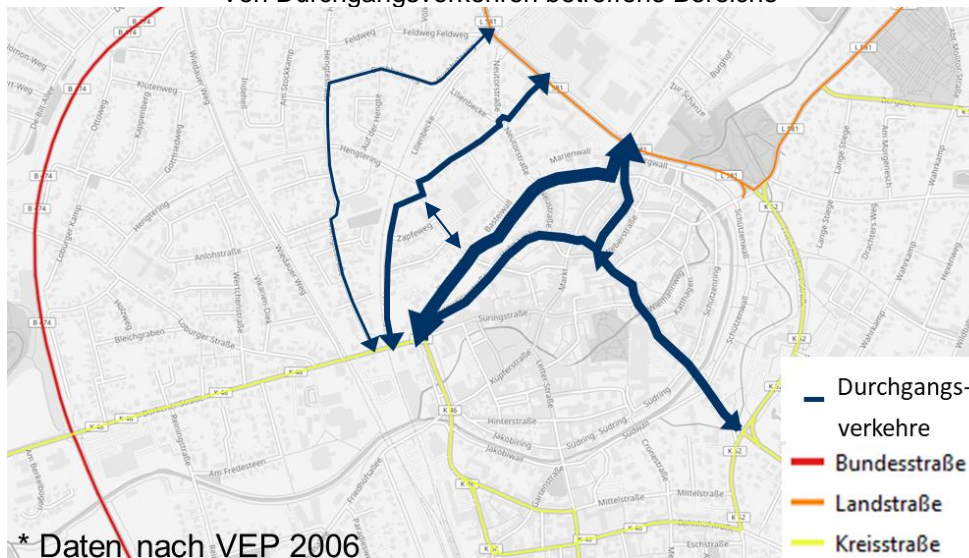
Räumlicher Bezug

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input checked="" type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	--	--------------------------------------	--

Anwendungsfälle

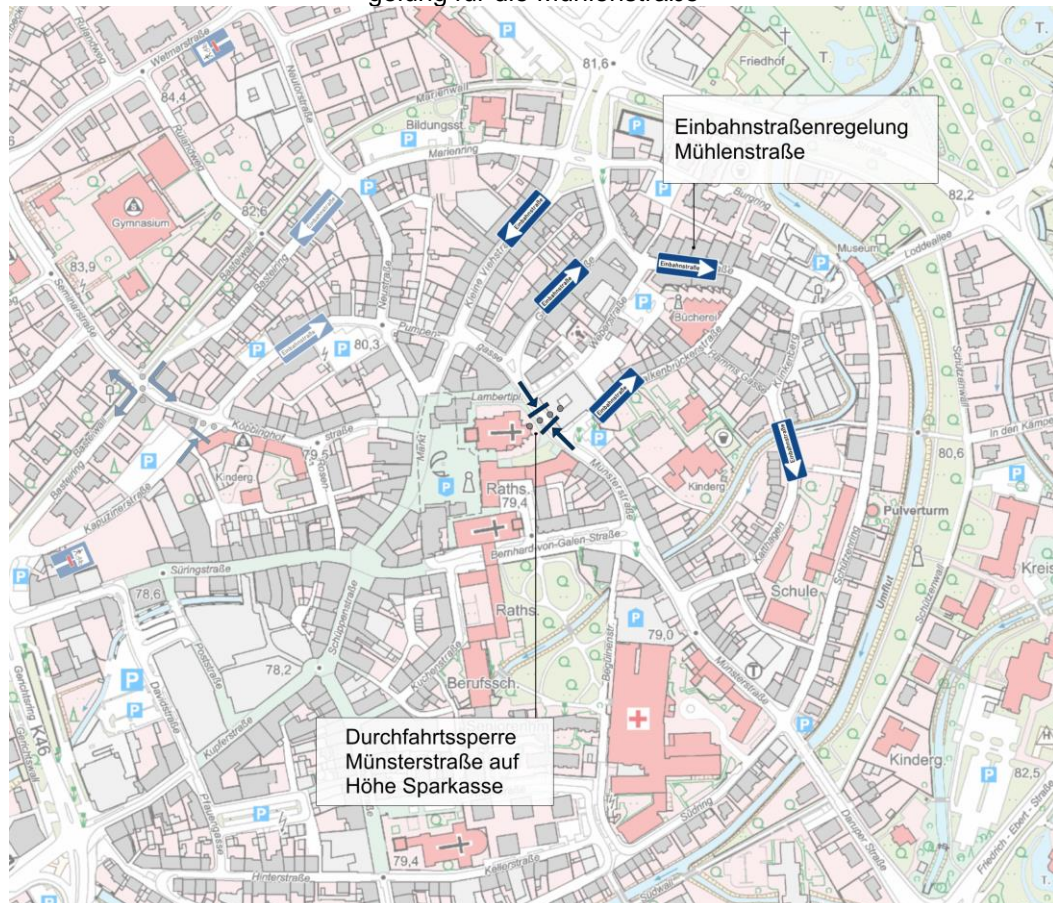
Visualisierung der Maßnahme

Von Durchgangsverkehren betroffene Bereiche



* Daten nach VEP 2006

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



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

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>Hohe Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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.

- 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 Innenstrand und außerhalb der Wälle unterzubringen. Die Definition notwendiger Verkehre (Anlieferung, Rettungsfahrzeuge, Entsorgung, Handwerkstreibende 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 richtungweisend 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 Innenstrand 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.

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

<input type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input checked="" type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
--------------------------------------	--	--------------------------------------	---

Anwendungsfälle/Aufgaben

Zugangspunkte digitale Brücke:

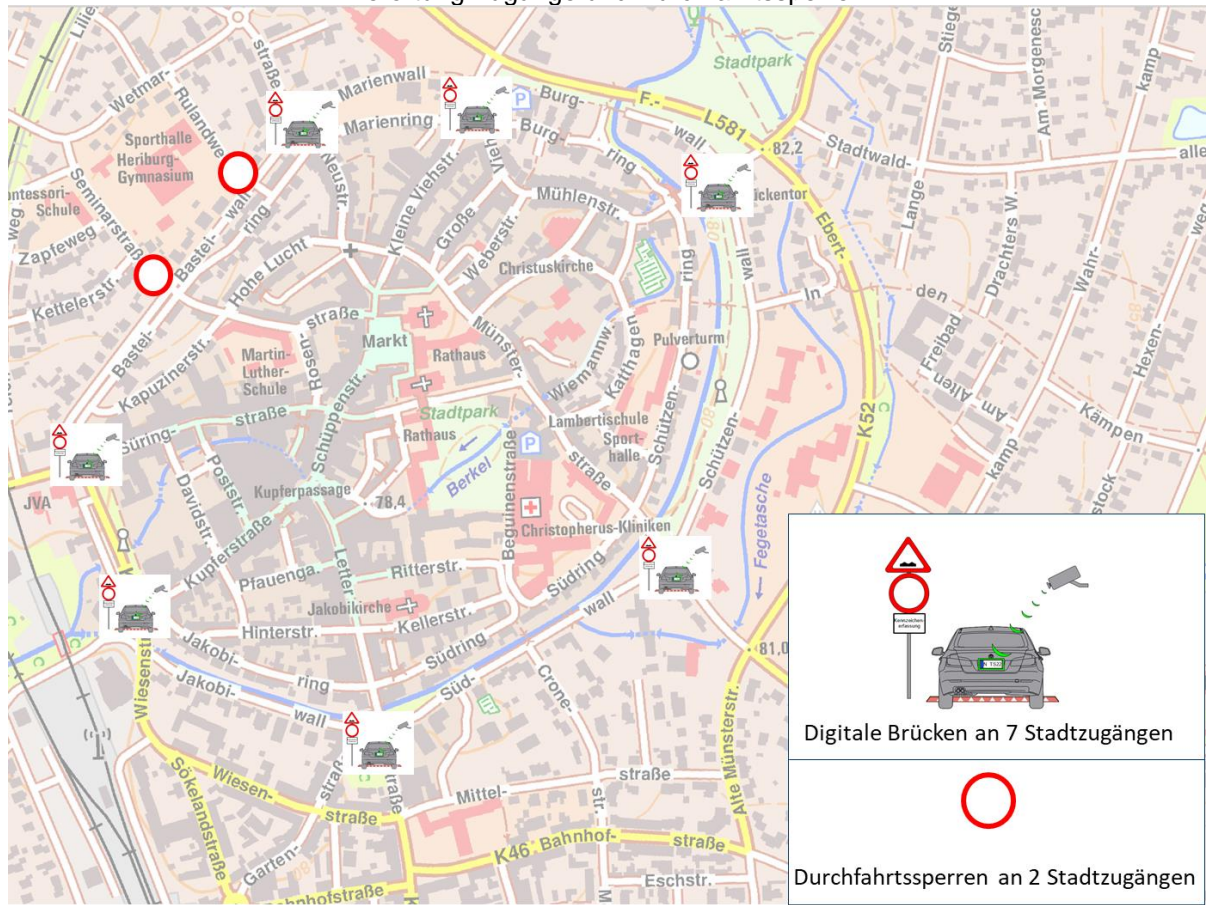
- Borkener Straße / Süring Straße
- Friedhofsallee / Kupferstraße
- Letter Straße
- Daruper Straße / Münster Straße
- Billerbecker Straße / Mühlenstraße
- Osterwicker Straße / Viehstraßen
- Neustraße / Neutorstraße

Zufahrtssperrung:

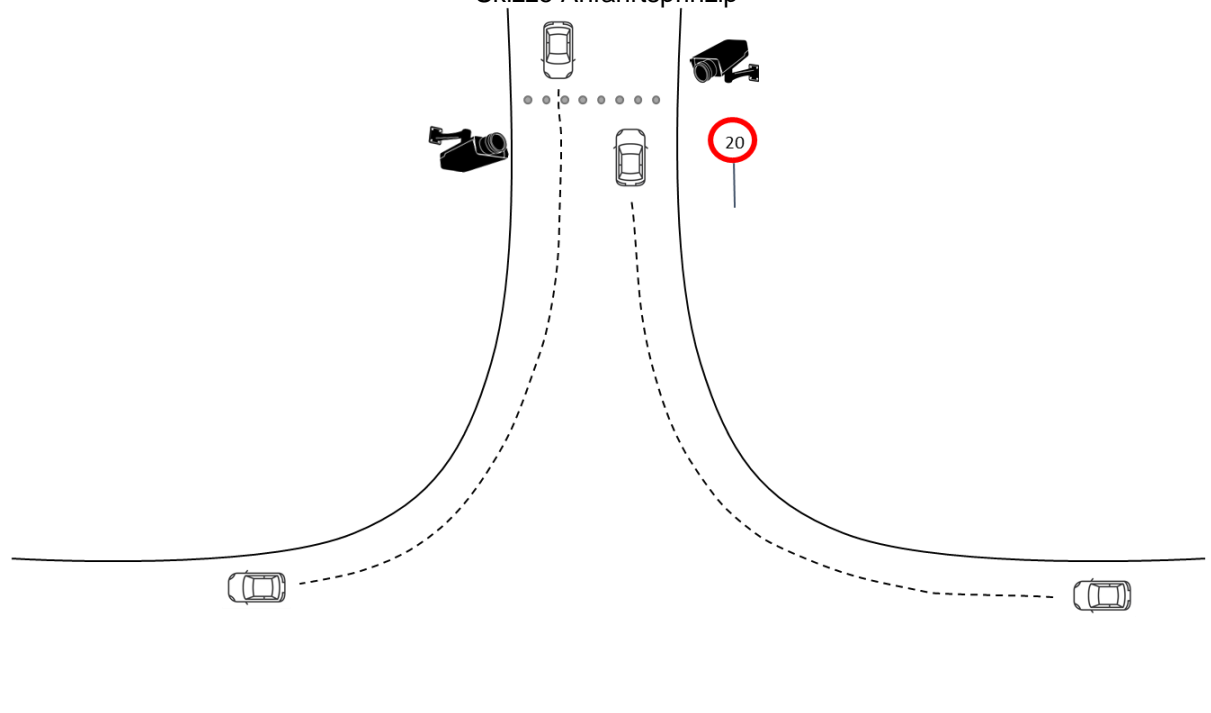
- Seminarstraße / Basteiring
- Rulandweg / Basteiring

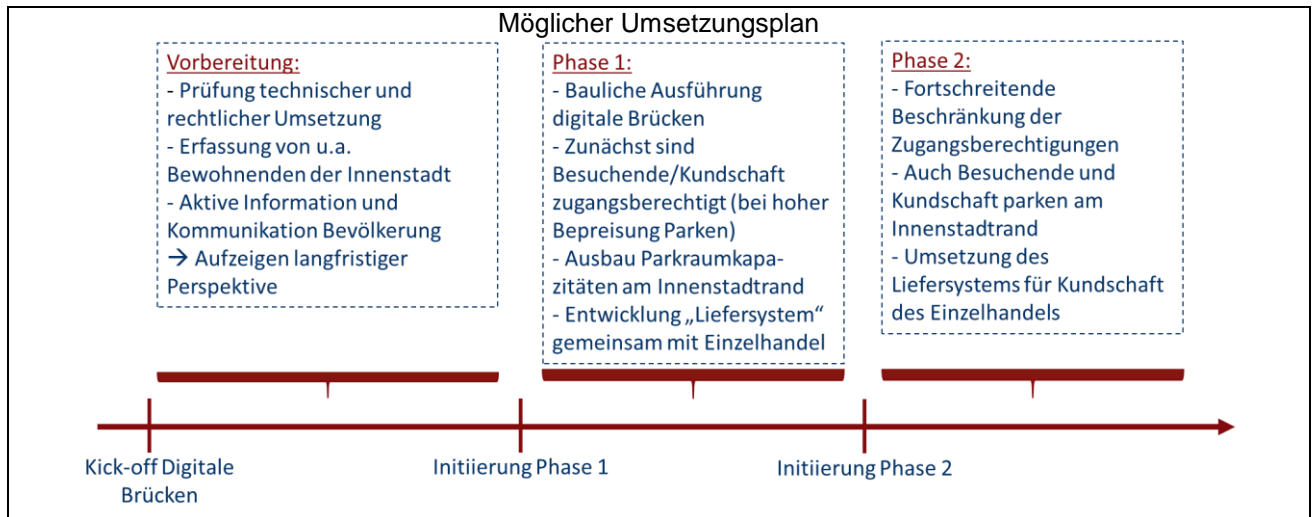
Visualisierung der Maßnahme

Verortung Zugänge und Durchfahrtssperren



Skizze Anfahrtsprinzip





Kosten	Fördermöglichkeiten
<p><u>Gesamtumsetzung mit herunterfahrbaren Pollern:</u> Ca. 400.000 - 600.000 €</p>	

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p>hohe Priorität</p>	<p>visionär</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> 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 Kapitel 6.6, Teil I).

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), 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, Teil I). 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

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 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 zählt 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

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

Anwendungsfälle

Straßen mit veränderter Netzfunktion:

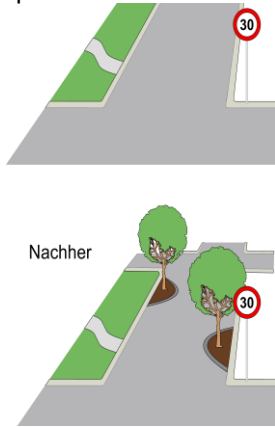
- Münsterstraße / Viehstraßen (siehe Maßnahme E2)
- Loburger Straße, westl. B474
- Bahnhofstraße
- Kalksbecker Weg

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

Visualisierung der Maßnahme

Beispiel versetzte Baumbeete



Beispiel Aufpflasterung



Beispiel Diagonalsperre i.V.m. Fahrradstraße



Beispiel Durchfahrtssperre (herunterfahrbar)



Beispiel Temposmiley



Beispiel ‚Haifischzähne‘ an Kreuzungen mit Rechtsvor-Links-Regelungen



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



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

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
 <p>mittlere Priorität</p>	 <p>kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe

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, Bestandsstraßen 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 VwV-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 hergestellte Einengung als Torsituation. Im weiteren Verlauf wird die Verkehrsberuhigung durch versetzte, markierte Stellplätze, temporäre Baumbestecke oder Pflanzkübel, 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.

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.

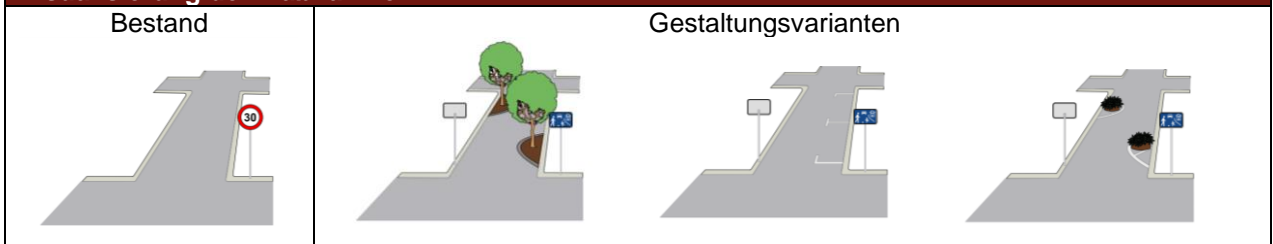
Räumlicher Bezug

- Stadtgebiet
 Innenstadt
 Wohngebiete
 konkreter Raum

Anwendungsfälle

- Am Stockkamp
- **Wester Esch**
- Lohmannweg
- **Am Wietkamp**

Visualisierung der Maßnahme



Kosten

Berliner Kissen
 ca. 250 €/Stück
Piktogramm
 ca. 100 - 120 €/Stück

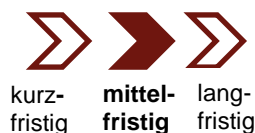
Fördermöglichkeiten

- FöRi-Nah (Sonderprogramm „Stadt und Land“):
 max. 90 % (75 % Bundesmittel, 15 % Landesmittel)

Bedeutung für die Zielerreichung



Umsetzungshorizont: Startpunkt



Umsetzungshorizont: Zeitrahmen

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

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 Durchfahrtsperren, 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 CO₂ 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 Nebenstraßen. 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, das 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. Bundesimmissionschutzverordnung). 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

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 Schalleistungspegel 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 Schalleistungspegels 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

<input checked="" type="checkbox"/> Stadtgebiet	<input type="checkbox"/> Innenstadt	<input type="checkbox"/> Wohngebiete	<input type="checkbox"/> konkreter Raum
---	-------------------------------------	--------------------------------------	---

Anwendungsfälle/Aufgaben

Visualisierung der Maßnahme

Beispiel Excel-Tool Vororientierung RLS-90

Berechnung von Mittelungspegel $L_{m,e}$ und Überstandslänge l_e 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	%
$L_{m,e}^{(25)} = 37,3 + 10 \lg (M(1 + 0,082 \cdot p))$	54,9	47,6	dB(A)
Korrektur für Straßenoberfläche D_{StpO}	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_e	6,0	m
Abstand der äußersten Fahrstreifen voneinander	3,5	m
Höhe des Immissionsortes h_{Im}	5	m
Höhe der Fahrbahnoberkante über Gelände h_{G}	0	m
Mittlere Höhe h_m	2,75	m
Abstandsmaß D_{A} naher Fahrstreifen	7,810	dB(A)
ferner Fahrstreifen	6,174	dB(A)
Boden- und Meteorologiedämpfung $D_{B,M}$ naher Fahrstreifen	0,000	dB(A)
ferner Fahrstreifen	0,000	dB(A)
	TAG	NACHT
Mittelungspegel $L_{m,e}$ am Immissionsort		dB(A)

Schema Funktionsweise Softwarelösung

Relevante Kennwerte

Straßenoberfläche
Verkehrsbelastung

Abstand
Geschwindigkeit

Excel-Tool

↓ Lärm-
belastung

Schlussfolgerung

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf
nach Ermessen

Kein Handlungsbedarf

Kosten	Fördermöglichkeiten
Je nach Ausgestaltung zwischen ca. 2.000 - 5.000 €	-

Bedeutung für die Zielerreichung	Umsetzungshorizont: Startpunkt	Umsetzungshorizont: Zeitrahmen
<p style="color: #800000;">niedrige Priorität</p>	<p style="color: #800000;">kurz- fristig mittel- fristig lang- fristig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> langfristig (über 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (3 bis 5 Jahre) <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe

5. 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.

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 0:

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	
A2	Entwicklung eines Mobilitätsmanagements	Hoch	
B1	Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten	Hoch	In einem zweiten
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	

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 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 abgeleitet 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.

Tabelle 5 - Integriertes Handlungskonzept, zeitliche Abfolge

Nr	Titel der Maßnahme	Bedeutung	Startzeitpunkt	Zeitraumen der Umsetzung	Umsetzung nach Jahren																	Bemerkung
					Startzeitpunkt kurzfristig					Startzeitpunkt mittelfristig					Startzeitpunkt langfristig							
					2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	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	kurzfristig	langfristig																	abhängig von Planungen des Landesbaubetriebs	
	Umbau Knotenpunkt Osterwicker / Billerbecker Straße		u.U. kurzfristig																			
	Umbau Knotenpunkt 2																					
	Umbau Knotenpunkt 3																					
	Umbau Knotenpunkt 4																					
	Umbau Knotenpunkt 5																					
	fortschreitender Umbau von Knoten																					
B2	Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen	hoch	kurzfristig	mittelfristig																	Umsetzung einzelner FGÜ kurzfristig, Nachrüstung im gesamten Stadtgebiet 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 Radverkehrsflächen)		kurzfristig	mittelfristig																		
	Velorouten (mit Start Veloroute 1 nach Lette)		kurzfristig	mittelfristig																	Planung bereits vorhanden, muss nur auf aktuellen Standard angepasst werden	
	weitere Veloroute (zunächst Rekener Straße)		kurzfristig	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		kurzfristig																			
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	visionär	visionär	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F1	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf das Vorbehaltsnetz	mittel	kurzfristig	langfristig																		
	erste Verbindung Kiefernweg																					
	weitere Verbindungen (bspw. Reiningstraße / Wester Esch)																					
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
Startzeitpunkt mittelfristig	zwischen 2029 und 2033
Startzeitpunkt langfristig	ab 2034
Zeitraumen der Umsetzung kurzfristig	vom Startpunkt aus bis max 3 Jahre
Zeitraumen der Umsetzung mittelfristig	vom Startpunkt aus 3 - 5 Jahre
Zeitraumen der Umsetzung langfristig	vom Startpunkt aus länger als 5 Jahre

5.1. Schlüsselmaßnahmen

Das integrierte Handlungskonzept der Tabelle 5 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 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 5.2).

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 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 3.2) liegt der Fokus im Bereich der Radverkehrsförderung außerhalb der Innenstadt überwiegend auf den Radhaupttrouten 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 / Oldendorper 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. Ebenfalls kurzfristig zu verfolgen ist die Umsetzung der Veloroute nach Lette. Die Bedeutung der Route wurde im Prozess deutlich herausgearbeitet. Damit wird sowohl die Vernetzung zwischen Lette und der Kernstadt verfolgt sowie darüber hinaus die Anbindung des wichtigen Pendlerziels Dülmen gestärkt. In zweiter Instanz wurde die Veloroute entlang der Rekener Straße zur Bearbeitung gewählt. Hier wurden bereits Grundzüge einer Vorplanung erstellt. 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. Der Masterplan zeigt eine Vielzahl von Optimierungspotenzialen, Verbesserungsvorschlägen und Anknüpfungspunkten auf, die die Stadt Coesfeld prüfen bzw. in der kreisweiten Zusammenarbeit verstärkt verfolgen sollte. Dabei wurden insbesondere auch Eingaben und Wünsche berücksichtigt, die aus der Beteiligung hervorgingen.

Um die ermittelten Defizite im örtlichen ÖPNV (siehe Kapitel 6.5, Teil I) 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 inzwi-

schen Beispiele, deren Übertragbarkeit auf Coesfeld geprüft werden können. Inwieweit dann ein (geförderter) Probetrieb 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.

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 bestimmte 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 6.6 & 6.8, Teil I). 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. **Der Masterplan hat die Lösung dieser Problemlage als eine Schlüsselfrage für die zukünftige Verkehrsentwicklung identifiziert.** 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 Problemlage nun schon Jahrzehnte lang diskutiert wird und es einer schlussendlichen Lösung des Konflikts bedarf. **Dabei stellt der Einbezug aller Interessenslagen sowie die Entwicklung einer abgewogenen, alle Bedürfnisse berücksichtigenden Lösung die zentrale Prämisse sowie gleichermaßen die große Herausforderung dar.**

5.2. 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 5) 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 **langfristigen Umsetzungshorizonts**. Für den Knoten Billerbecker Straße / Friedrich-Ebert-Straße sind 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** 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. **Es wurde sich deshalb zu einer abweichenden Sprachregelung für die zeitliche Einstufung des Startpunktes und des Umsetzungshorizonts entschieden.** 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, 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 Bilerbecker 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.

6. 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. 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, dass mitunter restriktiv in den Flächenanspruch des motorisierten Verkehrs eingegriffen 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. 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.

7. Literaturverzeichnis

- [1] 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.
- [2] 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.
- [3] 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.
- [4] Umweltbundesamt, „Car-Sharing,“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, 2022.
- [5] BMVI, „Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen, Struktur, Trends,“ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf, 2019.
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *E-Klima. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklungen von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele*, Köln: FGSV, 2022.
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung,“ FGSV Verlag, Köln, 2008.
- [8] FGSV, „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten,“ Köln, 2021.
- [9] FGSV, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe "Straßenentwurf", 2010.
- [1] VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft
0] und kommunale Verwaltungen,“ https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf, 2019.
- [1] Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
1] (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.
- [1] Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, „Verordnung
2] über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022,“ 2022.
- [1] Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW, „Kommunale Stellplatzsatzung. Leitfaden zur
3] Musterstellplatzsatzung NRW,“ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/stadt-und-dorfentwicklung/kommunale-stellplatzsatzung>, 2019.
- [1] FGSV, „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur
4] Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards & Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und -anlagen,“ 2022.
- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage von
5] Stadtstraßen,“ 2006.
- [1] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg,“
6] <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/1000-zebrastreifen-fuer-baden-wuerttemberg-1>, 2019.

- [1] Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW,
7] „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in NRW,“ 2002.
- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage und
8] Ausstattung von Fußgängerüberwegen,“ 2001.
- [1] Planersocietät, „Mobilitätsbefragung 2022. Stadt Coesfeld.,“ Stadt Coesfeld, Coesfeld, 2022.
9]
- [2] Brilon Bondzi Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsentwicklungsplan
0] Stadt Coesfeld,“ Bochum, 2005.
- [2] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, „Leitfaden
1] Fahrradabstellanlagen,“ Wiesbaden, 2020.
- [2] IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt,“
2] <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/105558012.pdf>, 2022.
- [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - MiD:
3] Ergebnisbericht,“ 2017.
- [2] Planersocietät, „Stadt Coesfeld Mobilitätsbefragung 2022. Endbericht,“ 2022.
4]
- [2] Kreis Coesfeld; Zweckverband Mobilität, „Das kommit-Shuttle,“
5] <https://www.muensterland.com/muensterland-kommit/mobiltaetsangebot/kommit-shuttle/>, o.J..
- [2] mobil.nrw, „Vernetzt mobil dank Mobilstationen,“ 2023. [Online]. Available:
6] <https://www.mobil.nrw/mobilove/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>. [Zugriff am 08 Februar 2023].
- [2] Spiekermann Ingenieure GmbH, „Abschlusspräsentation zum Gutachten: NWL-weites Konzept
7] zur Errichtung von Mobilstationen,“ 2022.
- [2] Zukunftsnetz Mobilität NRW, „Mobilität vernetzen. Mobi8lstationen in NRW,“
8] <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf>, 2021.
- [2] Nahverkehr Rheinland (NVR), „Rahmenverträge für Mobilstationselemente -
9] Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in NRW,“ [Online]. Available: <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente>. [Zugriff am 08 Februar 2023].
- [3] FGSV, „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),“ 2011.
0]
- [3] Kreis Coesfeld: Straßenbauamt, „Bau einer Entlastungsstraße K 12 AN1 Isfelder Weg in
1] Coesfeld,“ 2015.
- [3] Stadt Freiburg im Breisgau, „Verkehrsberuhigte Bereiche (Freiburger Modell),“ 2023. [Online].
2] Available: <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>. [Zugriff am 09 Februar 2023].
- [3] FGSV, „Empfehlungen für Fußgängeranlagen,“ 2002.
3]
- [3] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., „Auswirkungen der Gestaltung
4] 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.
- [3] FGSV, „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen,“ Köln, 2019.
5]
- [3] Agora Verkehrswende, „Baustellen der Mobilitätswende: Wie sich die Menschen in Deutschland
6] 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,“
7] https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/, 2019.
- [3 IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt,“
8] <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/105558012.pdf>, 2022.
- [3 DifU, „Das Umland der Städte. Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte.
9] Plausibilitäten - Determinanten - Restriktionen,“
<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/581353/1/St%c3%a4deumland-Endbericht.pdf>,
2021.
- [4 Planersocietät, „Kreis Coesfeld: Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht,“ 2016.
0]
- [4 BMVI, „Corona-Befragung des Fahrrad-Monitors 2020,“
1] <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2020.html>, 2021.
- [4 Kreis Coesfeld, „Velorouten im Kreis Coesfeld. Hier haben Radfahrer Vorrang!,“
2] <https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/velorouten-im-kreis-coesfeld.html>, o.J..
- [4 KCITF, „Projekt S-Bahn Münsterland. Angebotszielkonzeption,“ Kompetenzcenter Integraler
3] Taktfahrplan NRW, <https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=41928&type=do&>, 2019.
- [4 Fasterminds GmbH, „Pendlerdistanzen und Pendlerverflechtungen,“ Datenbasis nach
4] Bundesinstitut für Bau-, Stad-t und Raumforschung,
<https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html>, 2019.
- [4 ZVM, „Liniennetzplan Kreis Coesfeld COE,“ Zweckverband Mobilität Münsterland,
5] https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de-wAssets/docs/fahrplaene/liniennetzplaene/bus-und-bahn/2020-11-02-_Coesfeld-Karte-T002688137.PDF, 2020.
- [4 IT.NRW, „B474: Vollsperrung für Sanierungsarbeiten in Coesfeld,“ Landesbetrieb für
6] Informationstechnik NRW, <https://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/meldung/b474-in-coesfeld-vollsperrung-fuer-sanierungsarbeiten.html>, 2022.
- [4 Brilon Bondzio Weiser mbH, „Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe im
7] Zuge des Innenstadtrings in Coesfeld,“ 2013.
- [4 FGSV, „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft
8] für Straßen- und Verkehrswesen, 2015.
- [4 M. Schubert, „Verflechtungsprognose 2030 - Schlussbericht,“ Bundesministerium für Verkehr
9] und digitale Infrastruktur, 2014.
- [5 P. Würfel, „Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 158 "Gewerbegebiet westlich Freizeitanlagen und
0] süflich Mühle Krampe",“ nts Ingenieurgesellschaft mbH, 2020.
- [5 K. Frey, A. Bruger, K. Dziekan, C. Bunde und B. Lünenbürger, „Verkehrswende für alle. So
1] erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität,“ Umweltbundesamt,
Dessau-Roßlau, 2020.
- [5 M. Riege und H. Schubert, „Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis,“ 2012, 3. neu
2] bearbeitete Auflage.
- [5 Deutsches Institut für Normung e.V., „DIN 18040-3 Barrierefreie PKW-Stellplätze im öffentlichen
3] Raum,“ 2018.
- [5 Covid-19 Mobility Project, „Mobilität und Covid-19,“ Robert-Koch-Institut; Bundesministerium für
4] Gesundheit, <https://www.covid-19-mobility.org/>, 2022.
- [5 Emery Stadtwerke Coesfeld, „Parksituation in Coesfeld - Übersicht,“ 2022.
5]

- [5 F. Stroh, C. Heydkamp und A. Wendnagel-Beck, „Die Zukunft des Straßenraums im Quartier -
6] an der Schnittstelle von Technologieinnovation, Mobilität und Ressourceneffizienz,“ 2020.
- [5 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen zur
7] Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete,“ 2011.
- [5 C. Gertz und C. Holz-Rau, „Ziele, Strategien und Maßnahmen einer integrierten
8] 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.
- [5 Fasterminds GmbH , „Pendleratlas Coesfeld,“ [https://www.pendleratlas.de/nordrhein-
9\] westfalen/kreis-coesfeld/stadt-coesfeld/](https://www.pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/kreis-coesfeld/stadt-coesfeld/), 2022.
- [6 C. Louen, „Mobilitätsmanagement,“ In: Vallée, Dirk; Engel, Barbara; Vogt, Walter (Hg.):
0] Stadtverkehrsplanung Band 1: Grundlagen, Ziele, Perspektiven. Springer Verlag, Berlin,
Heidelberg, 2021.
- [6 Radio Kiepenkerl Coesfeld, „Coesfeld: Start für E-Rikscha,“
1] <https://www.radiokiepenkerl.de/artikel/coesfeld-start-fuer-e-rikscha-1318392.html>, 2022.
- [6 Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsuntersuchung
2] Innenstadtring,“ 2012.
- [6 Bundesanstalt für Straßenwesen, „Verkehrszählung über automatische Dauerzählstellen auf
3] Bundesstraßen,“ 2021.
- [6 U. Deusch, „Digitaler Wegweiser führt zu freien Parkplätzen. In: Allgemeine Zeitung. Billerbecker
4] Anzeiger - Gescher Zeitung,“ [https://www.azonline.de/lokales/coesfeld/digitaler-wegweiser-fuehrt-
zu-freien-parkplatzen-796924](https://www.azonline.de/lokales/coesfeld/digitaler-wegweiser-fuehrt-zu-freien-parkplatzen-796924), 2020.
- [6 Stadt Coesfeld, „Öffentliche Beschlussvorlage 068/2021,“
5] <https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105402&type=do>, 2021.
- [6 WoltersPartner Architekten und Stadtplaner GmbH, „Städtebaulicher Rahmenplan
6] "Münsterstraße", Stadt Coesfeld,“
<https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105485&type=do>, 2021.
- [6 Landesbetrieb für Informationstechnik Nordrhein-Westfalen, „Pendlerrechnung der Länder
7] 2021,“ [https://www.it.nrw/48-millionen-menschen-pendelten-nrw-2021-zur-arbeit-eine-andere-
gemeinde-109420](https://www.it.nrw/48-millionen-menschen-pendelten-nrw-2021-zur-arbeit-eine-andere-gemeinde-109420), 2022.
- [6 Planersocietät, „Mobilitätsbefragung 2022 - Endbericht,“ Coesfeld, 2022.
8]
- [6 MULNV, „Umwelt.NRW. #ländliche Räume. Zwei Erfolgsmodell für den ländlichen Raum in
9] NRW,“ https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/leader_vital_nrw.pdf, 2020.
- [7 Umweltbundesamt, „Klimaschutz im Verkehr,“
0] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle> , 2022.
- [7 Bundesverband Car-Sharing, „Aktuelle Zahlen und Fakten zum Car-Sharing in Deutschland,“
1] [https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-
carsharing-deutschland](https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland), 2023.