

## Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

Beteiligung der Öffentlichkeit

Öffentliche Informationsveranstaltung am 12.12.2023 in der Mensa des Schulzentrums

Beteiligung der Öffentlichkeit vom 12.12.2023 bis zum 15.01.2024

### Inhalt

<b>Anregungen, die unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können</b> .....	2
Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring .....	2
Maßnahme 2: Hohe Lucht .....	22
Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.....	28
Maßnahme 4: Fahrradstraßen .....	59
<b>Anregungen, die nicht unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können (Sonstige Anregungen)</b> .....	92
Anregungen zum Basteiring/Marienring .....	92
Anregungen zum Hengtegebiet gesamt .....	97
Allgemeines.....	112
<b>Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess</b> .....	141
<b>Übersicht über die eingegangenen Anregungen/Zuordnung innerhalb der Abwägungstabelle</b> .....	153

Anregungen, die unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können			
Anregung	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring			
3	Ampelschaltung temporär anpassen	Die Notwendigkeit einer Anpassung der Ampelschaltung an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Osterwicker Straße/Holtwicker Straße/Große Viehstraße wurde bereits mit dem Landesbetrieb StraßenNRW erörtert. Aktuell wird sowohl von deren als auch von Seiten der Verwaltung keine Notwendigkeit gesehen. Die Entwicklungen an der Ampelkreuzung werden weiter beobachtet.	Der Anregung, die Ampelschaltung aufgrund der veränderten Verkehrsführung anzupassen, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Situation an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Osterwicker Straße/Holtwicker Straße/Große Viehstraße zu beobachten und ggf. zu reagieren.
4	Wie komme ich vom Basteiring 22 zur Lilienbecke 24? Oder bis zum Pfarrheim St. Lamberti?	Alle Ziele bleiben weiterhin erreichbar. Natürlich ergeben sich für einige Verbindungen Umwege gegenüber der heutigen Situation. Dies muss aber in Kauf genommen werden, wenn die Anlieger vom Verkehr entlastet werden sollen. Die genannten Verbindungen, insbesondere die Verbindung vom Basteiring zum Pfarrheim St. Lamberti, stellen Extreme mit relativ großen Umwegen dar. Diese Wege werden aber in der Regel nicht täglich zurückgelegt. Aufgrund der geringen Entfernung werden viele Menschen diese Strecken mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. Verkehrsteilnehmer, die auf den Pkw angewiesen sind, müssen die Umwege in	Die Entlastung der Anlieger von den Auswirkungen des Verkehrs wird gegenüber den zukünftig in Kauf zu nehmenden Umwegen der höhere Stellenwert beigemessen. Der mit dem im Masterplan Mobilität definierten Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ verbundene Auftrag an die Verwaltung wird bestätigt. Die Abwägung in Bezug auf die konkreten Planungen erfolgt

			Kauf nehmen. Für andere Verbindungen haben die geplanten Maßnahmen hingegen kaum Auswirkungen.	durch die Beschlüsse zu den Einzelmaßnahmen „1: Verbindung von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“, „2: Hohe Lucht“ und „3: Seminarstraße und Teichweg“.
5		Konsequente Kontrolle+ Ahndung von Verstößen	Die Polizei ist für die Kontrolle des fließenden Verkehrs zuständig und wird diese im Rahmen ihrer zeitlichen und personellen Möglichkeiten auch durchführen.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben.
6		Durchgangsverkehr auf Marien- +Basteiring reduzieren. Maßnahme: Marienring + Parkplatz mittig sperren	Dies ist ein Vorschlag zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf dem Marien- und Basteiring, der weitaus weitreichendere Folgen auf die Erschließung des Gebietes hat wie der Vorschlag der Verwaltung. Denn im Vorschlag der Verwaltung bleibt der Marienring weiterhin aus beiden Richtungen ohne weitere Einschränkungen erreichbar und die Verbindung über Marien- und Basteiring weiterhin offen. Nichtsdestotrotz ist es ein Vorschlag, der die gewünschten Effekte in Bezug auf Bastei- und Marienring erzielt. Allerdings stellt sich die Frage, ob eine Sperrung westlich des Parkplatzes nicht sinnvoller wäre, weil dann der Parkplatz als Wendemöglichkeit genutzt werden könnte. In der in der Anregung vorgeschlagenen Variante könnte die westliche Hälfte des Parkplatzes ohnehin nur über Wetmar- und Neutorstraße erreicht werden.	Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 2.2</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:  <i>„Der Anregung, den Marienring in der Mitte zu sperren, so dass die Häuser und der Parkplatz nur von einer Seite angefahren werden können, und den Parkplatz ebenfalls in der Mitte zu sperren, wird nicht gefolgt.“</i>

			<p>Zusammen mit der Sperrung der Hohen Lucht ergeben sich ähnliche Auswirkungen wie durch die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan 2002 vorgeschlagen wurden. Die Gefahr einer Verdrängung des Verkehrs auf die Wetmarstraße ist deutlich größer als in der Variante der Verwaltung. Daher hatte der Verkehrsentwicklungsplan eine zusätzliche Sperrung der Wetmarstraße vorgeschlagen.</p> <p>Die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder, in denen sich eine Lösungssuche bewegt, detailliert aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wunsch nach Durchlässigkeit</li><li>• Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein</li><li>• Reduzierung des Durchgangsverkehrs</li><li>• Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.</li><li>• Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben</li></ul> <p>Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen, deren Umsetzung letztendlich durch den Bürgerentscheid verhindert wurde. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus</p>	
--	--	--	--	--

			Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, diese Anregung nicht weiter zu verfolgen.	
7		Wie komme ich mit dem Auto vom Basteiring zur Lamberti Kirche und wieder zurück?	Alle Ziele bleiben weiterhin erreichbar. Natürlich ergeben sich für einige Verbindungen Umwege gegenüber der heutigen Situation. Dies muss aber in Kauf genommen werden, wenn die Anlieger vom Verkehr entlastet werden sollen. Die genannten Verbindungen, insbesondere die Verbindung vom Basteiring zum Pfarrheim St. Lamberti, stellen Extreme mit relativ großen Umwegen dar. Diese Wege werden aber in der Regel nicht täglich zurückgelegt. Aufgrund der geringen Entfernung werden viele Menschen diese Strecken mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. Verkehrsteilnehmer, die auf den Pkw angewiesen sind, müssen die Umwege in Kauf nehmen. Für andere Verbindungen haben die geplanten Maßnahmen hingegen kaum Auswirkungen.	Die Entlastung der Anlieger von den Auswirkungen des Verkehrs wird gegenüber den zukünftig in Kauf zu nehmenden Umwegen der höhere Stellenwert beigemessen. Der mit dem im Masterplan Mobilität definierten Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ verbundene Auftrag an die Verwaltung wird bestätigt. Die Abwägung in Bezug auf die konkreten Planungen erfolgt durch die Beschlüsse zu den Einzelmaßnahmen „1: Verbindung von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“, „2: Hohe Lucht“ und „3: Seminarstraße und Teichweg“.
8		Friedrich-Ebert-Straße: Linksabbieger nicht bevorzugen bzw. Geradeauspur entsprechend bevorzugt grün geben Richtung Umgehungsstraße	Durch Sperrung von der Großen Viehstraße in den Marienring soll der Verkehr von der Münsterstraße auf die Achse Friedrich-Ebert-Straße/Große Viehstraße/Marienring verlagert werden. Daher sollten die Grünzeiten für den	Der Anregung, die Ampelschaltung aufgrund der veränderten Verkehrsführung anzupassen, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Die Verwaltung wird

			einschlägigen Linksabbieger nicht verschlechtert werden. Die Signalisierung sollte unverändert beibehalten werden.	beauftragt, die Situation an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Osterwicker Straße/Holtwicker Straße/Große Viehstraße zu beobachten und ggf. zu reagieren.
9		Turnaround Verbotsschild an der Ampel Holtwickerstr. / Stadthalle	Ergänzend zu dem vorgeschlagenen Linksabbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring kann die vorgeschlagene Maßnahme den Verlagerungseffekt von der Münsterstraße/Große Viehstraße auf die Friedrich-Ebert-Straße verstärken. Die Verwaltung schlägt hier ein stufenweises Vorgehen vor. Sollte sich zeigen, dass die Verkehrsteilnehmer in größerem Umfang weiterhin die Verbindung Münsterstraße/Große Viehstraße nutzen, um dann an der Kreuzung an der Bürgerhalle zu wenden und in den Marienring einzubiegen, sollte das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde geprüft werden.	Die Verwaltung wird beauftragt, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nach Umsetzung der Maßnahme zu beobachten und ggf. das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde zu prüfen.
10		Einbiegen in Basteiring von Neustraße + Neutorstraße nicht möglich	Vor einer Änderung der Regelung sollte die Verkehrssituation auf dem Basteiring im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung erfasst und analysiert werden. Anschließend ist abzustimmen, ob das Verbot eventuell. aufgehoben werden kann, sofern auf dem Basteiring nach der Sperrung Zufahrt Marienring tatsächlich	Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefährlichen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat zusammen mit einer

			eine spürbare Verkehrsreduzierung eintreten sollte.	Empfehlung in Bezug auf eine Änderung des Verbots vorzulegen.
51		Der BürgerBus fährt heute von der Großen Viehstraße in den Basteiring. Nach den vorgestellten Planungen ist dies zukünftig nicht mehr möglich. Hier muss eine Lösung für den BürgerBus gefunden werden.	Hier wird ein wichtiger Punkt angesprochen, der im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden muss. Entsprechendes gilt für die Sperrung der Hohen Lucht. Auch hiervon ist die Linienführung des BürgerBusses betroffen. In Verbindung mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH wird die Verwaltung eine Lösung entwickeln. Die Verwaltung hat bereits zu beiden Partnern den Kontakt aufgenommen.	Da dieser Punkt gelöst werden muss, bevor die Maßnahmen 1 und 2 umgesetzt werden können, erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 6</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:  <i>„Die Verwaltung wird beauftragt, vor Umsetzung der Beschlüsse 1 und 2 gemeinsam mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH eine Lösung für die zukünftige Linienführung des BürgerBusses unter Berücksichtigung des Linksabbiegeverbots von der Großen Viehstraße in den Marienring und der Sperrung der Hohen Lucht zu entwickeln und zu realisieren.“</i>
57		So wie ich die Präsentation vom 12.12. zum Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt verstehe, soll die Möglichkeit, von der Großen Viehstraße nach links in den Marienring abzubiegen künftig entfallen. Dazu habe ich folgenden Hinweis:  Soweit ich weiß, fährt der Bürgerbus bisher dort entlang. Mit Entfall der Fahrmöglichkeit müsste also	Hier wird ein wichtiger Punkt angesprochen, der im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden muss. Entsprechendes gilt für die Sperrung der Hohen Lucht. Auch hiervon ist die Linienführung des BürgerBusses betroffen. In Verbindung mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH	Da dieser Punkt gelöst werden muss, bevor die Maßnahmen 1 und 2 umgesetzt werden können, erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 6</b>

		<p>der Fahrplan des Bürgerbusses angepasst werden. Sofern es nicht sowieso schon geschehen ist, ist es daher sicher sinnvoll, die geplante Änderung mit dem Bürgerbusverein frühzeitig abzustimmen.</p>	<p>wird die Verwaltung eine Lösung entwickeln. Die Verwaltung hat bereits zu beiden Partnern den Kontakt aufgenommen.</p>	<p>unmittelbar in der Beschlussvorlage:  <i>„Die Verwaltung wird beauftragt, vor Umsetzung der Beschlüsse 1 und 2 gemeinsam mit dem BürgerBus-Verein und der Regionalverkehr Münsterland GmbH eine Lösung für die zukünftige Linieneinführung des BürgerBusses unter Berücksichtigung des Linksabbiegeverbots von der Großen Viehstraße in den Marienring und der Sperrung der Hohen Lucht zu entwickeln und zu realisieren.“</i></p>
63		<p>Ich begrüße die vorgestellten Maßnahmen vor allem im Bereich Große Viehstraße/Marienring sehr! Sie würden auch uns Anliegern des Burgrings und der Mühlenstraße eine erhebliche Entlastung vom Durchgangsverkehr bringen! Beim Lesen Ihrer Präsentation stellte sich mir folgende Frage: wie komme ich vom Parkplatz Burgring zur A31? So lange die Bundesstraße saniert wird, ist ein Linksabbiegen von der Holtwicker Straße auf die B474 nicht möglich. Wenn nun ein Turnaround an der Kreuzung Osterwicker Straße/Friedrich-Ebert-Straße ebenfalls verboten wird, bin ich etwas ratlos! Ein Turnaround-Verbotsschild sollte erst aufgestellt werden, wenn die Sanierung der B474 abgeschlossen ist!</p>	<p>Das Abbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring soll erst nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474 Konrad-Adenauer-Ring umgesetzt werden. Insofern ist die Anregung im aktuellen Planbereits berücksichtigt.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Das Abbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring wird erst nach Abschluss der Baumaßnahme auf der B 474 Konrad-Adenauer-Ring umgesetzt</p>
64		<p>Nach reiflicher Überlegung und wiederholtem "Nachschauen" möchte ich Ihnen mitteilen, dass die</p>	<p>Ob das Abbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring zum</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die</p>



	<p>Sperrung Münsterstr./Marienring nach meiner Beurteilung nicht zum gewünschten Erfolg für den Basteiring wird.</p> <p>Der abbiegende Verkehr kommt morgens und abends aus dem Bereich der großen Kreuzung - Osterwicker Str. - Holtwicker Str. Wenn der Basteiring weiterhin als Sammelstr. geführt und belastet wird, sollte eine sehr genaue Kennzeichnung der Geschwindigkeit, der Gewichtsbelastung angegebene werden. Da aktuell auf der Straße "30" als Höchstgeschwindigkeit aufgemalt ist, aber bei Sonnenschein, in Hektik, bei Regen gerne übersehen wird, muss man evtl. den Autofahrer anders "belehren". Denn hier ist zwischen 20.00 Uhr und morgen 06.00 Uhr "Autobahn" mit kleinen Unterbrechungen. Zudem übersieht gerne der ein oder andere Fahrzeugführer von BorkenerStr./Basteiring kommend, gerne das Schild zum Verbot der Durchfahrt und fährt entgegengesetzt der Einbahnstr.. Ebenso sieht der Schwerlastverkehr den Hinweis "3,5 Tonnen" nicht. Man kann den Verkehr nicht überall heraushalten. Auch legen einige Autofahrer die Straßenverkehrsordnung etwas anders aus. Aber evtl. ist durch wiederholte Prüfung der Polizei da etwas zu machen.</p> <p>Dennoch sehe ich es nicht als vorteilhaft an, die Sperrung Münsterstr./Marienring. Es führt meines Erachtens eine Verlegung Richtung Wetmarstr./Neustr./Basteiring (wo es auch angegeben ist, das dort nicht rechts abgebogen werden darf - nur so im Nebensatz)</p>	<p>gewünschten Erfolg in Bezug auf den Marienring und den Basteiring führen wird, werden Messungen vor und nach der Sperrung zeigen, wenn die Zahlen verglichen werden. Aktuell ist die Wahrnehmung so, dass die Verkehrsachse Münsterstraße/Große Viehstraße die Hauptachse zum Marienring und Basteiring ist. Insofern wird die Maßnahme auf jeden Fall für eine Entlastung der Münsterstraße und der Großen Viehstraße führen. Sollten nach erfolgter Sperrung wider Erwarten andere Erkenntnisse erlangt werden, so kann eine Sperrung ggf. auch rückgängig gemacht werden. Von dem gehen aber aktuell alle beteiligten Stellen nicht aus.</p> <p>Verstöße des fließenden Verkehrs können nur durch die Polizei geahndet werden. Die Hinweise werden an die Polizei weitergegeben.</p> <p>Der Hinweis vorher auch auf der Wetmarstraße zu messen ist hilfreich und sollte nach Freigabe des Konrad-Adenauer-Rings umgehend parallel zu den Messungen auf dem Marienring durchgeführt werden.</p>	<p>Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Hinweise in Bezug auf Verkehrsverstöße an die Polizei weiterzugeben und im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben.</p>
69	<p>Ich will kurz noch einen, vielleicht etwas radikalen, Vorschlag zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt machen. Ziel sollte ja sein, den Durchgangsverkehr</p>	<p>Dies ist ein Vorschlag zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf dem Marien- und Basteiring, der weitaus</p>	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt</p>

		<p>von Basteiring und Marienring zu verbannen. Mein Vorschlag ist, zunächst den Marienring in der Mitte zu sperren, so dass die Häuser und der Parkplatz nur von einer Seite angefahren werden können. Damit die Durchgangsfahrer nicht den Parkplatz zum Umfahren der Sperre nutzen, muss dieser auch in der Mitte gesperrt werden. Bleibt noch der Basteiring zu beruhigen: auch den Könnte man in der Mitte sperren. Bei beiden Sperrungen müsste natürlich eine Wendemöglichkeit geschaffen werden.</p> <p>Ich weiß nicht, ob eine solche Idee schon einmal eingebracht worden ist. Aber vielleicht können Sie ja mal die Durchführbarkeit prüfen.</p>	<p>weitreichendere Folgen auf die Erschließung des Gebietes hat wie der Vorschlag der Verwaltung. Denn im Vorschlag der Verwaltung bleibt der Marienring weiterhin aus beiden Richtungen ohne weitere Einschränkungen erreichbar und die Verbindung über Marien- und Basteiring weiterhin offen. Nichtsdestotrotz ist es ein Vorschlag, der die gewünschten Effekte in Bezug auf Bastei.- und Marienring erzielt. Allerdings stellt sich die Frage, ob eine Sperrung westlich des Parkplatzes nicht sinnvoller wäre, weil dann der Parkplatz als Wendemöglichkeit genutzt werden könnte. In der in der Anregung vorgeschlagenen Variante könnte die westliche Hälfte des Parkplatzes ohnehin nur über Wetmar- und Neutorstraße erreicht werden.</p> <p>Eine zusätzliche Sperrung des Basteirings hält die Verwaltung nicht für erforderlich, da der Durchgangsverkehr bereits durch die vorgeschlagene Sperrung des Marienrings unterbunden wird.</p> <p>Zusammen mit der Sperrung der Hohen Lucht ergeben sich ähnliche Auswirkungen wie durch die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan 2002 vorgeschlagen wurden. Die Gefahr einer Verdrängung des Verkehrs auf die Wetmarstraße ist deutlich größer als in der Variante der Verwaltung. Daher hatte der Verkehrsentwicklungsplan eine zusätzliche</p>	<p>die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 2.2</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, den Marienring in der Mitte zu sperren, so dass die Häuser und der Parkplatz nur von einer Seite angefahren werden können, und den Parkplatz ebenfalls in der Mitte zu sperren, wird nicht gefolgt.“</i></p>
--	--	--	--	---

			<p>Sperrung der Wetmarstraße vorgeschlagen.</p> <p>Die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder, in denen sich eine Lösungssuche bewegt, detailliert aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch nach Durchlässigkeit</li> <li>• Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein</li> <li>• Reduzierung des Durchgangsverkehrs</li> <li>• Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.</li> <li>• Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben</li> </ul> <p>Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen, deren Umsetzung letztendlich durch den Bürgerentscheid verhindert wurde. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, diese Anregung nicht weiter zu verfolgen.</p>	
<u>71</u>		Bürgerinformationsabend Mensa Schulzentrum hier: Sperrung der Querung von Großer Viehstraße zum Marienring	Das Linksabbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring bzw. in die Kleine Viehstraße verhindert, dass diese beiden Ziele über die Münsterstraße oder	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss zur Einzelmaßnahme „1: Verbindung

	<p>Als Eigentümer des Wohn- und Geschäftshauses Kleine Viehstraße 25-31 nahmen wir mit Sorge an dem o.g. Treffen teil, soll doch hier wieder eine Zufahrtmöglichkeit zu unserer Immobilie, insbesondere zum Kundenparkplatz der Firma Action, verwehrt werden.</p> <p>Wir erinnern an die Zusage unserer Bürgermeisterin (Infoabend Freilichtbühne COE), gemeinsam dem Ladenleerstand entgegenzuwirken. Wir erwarben die o.g. Immobilie 2018 und hatten nach Aufkündigung der Gewerbefläche im EG durch den Discounter „Netto“ Probleme hierfür einen neuen Mieter zu finden. Angesichts der stattlichen Grundbesitzabgaben allein an die Stadt Coesfeld von fast 15.000 € p.a., sind wir allein schon deshalb auf eine dauerhafte Vermietung zwanghaft angewiesen. Auch die Firma Action wandte sich bezüglich der geplanten städtischen Verkehrsmaßnahmen mit Sorge an uns.</p> <p>Wir halten eine derartige Maßnahme somit für auf Dauer existenzbedrohend und bitten aus diesem Grund, auf diese Maßnahme zu verzichten.</p> <p>Desweiteren verweisen wir auch auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin, welches wir im Anhang beifügen.</p>	<p>die Mühlenstraße angefahren werden können. Als Alternativstrecke steht die Verbindung über die Friedrich-Ebert-Straße zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine Kreis- bzw. Landesstraße, also um eine Hauptstraße. Damit dient diese Maßnahme unmittelbar dem im Masterplan Mobilität definierten Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul> <p>Veränderungen bringt diese Maßnahme vor allem für Fahrten von der Daruper Straße und von der Billerbecker Straße in Richtung Marienring/Kleine Viehstraße mit sich.</p> <p>Ein Vergleich der Fahrzeiten mittels google maps bringt die folgenden Ergebnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrten von der Daruper Straße bis zur Einmündung Marienring/Kleine Viehstraße             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Über Friedrich-Ebert-Straße: Fahrzeit 2 Minuten, Entfernung 1100 m</li> <li>○ Über Münsterstraße: Fahrzeit 3 Minuten, Entfernung 850 Meter</li> </ul> </li> <li>• Fahrten von der Billerbecker Straße bis zur Einmündung Marienring/Kleine Viehstraße             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Über Friedrich-Ebert-Straße: Fahrzeit 1 Minute, Entfernung 450 m</li> </ul> </li> </ul>	<p>von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“.</p> <p>Der Verweis auf das Urteil des Verwaltungsgerichtes Berlin und die Ausführungen der Verwaltung hierzu werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	---	--

			<ul style="list-style-type: none"><li>○ Über Münsterstraße: Fahrzeit 2 Minuten, Entfernung 400 Meter</li></ul> <p>Dieser Vergleich zeigt, dass die geplante Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Kleinen Viehstraße und des Marienrings hat und somit auch nicht existenzbedrohend für die Gewerbeflächen sein kann.</p> <p><u>Zum angesprochenen Gerichtsurteil:</u></p> <p>Das Berliner Gerichtsurteil (Beschluss der 11. Kammer vom 15. Dezember 2023, VG 11 L 316/23) bewertet die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Straßensperrungen. Für ein solches Verkehrsverbot müssen gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO bestimmte Anordnungsvoraussetzungen vorliegen: <i>„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</i> („besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage).</p> <p>Die Gründe für die in Coesfeld geplanten Straßensperrungen sind anderer Natur. Daher kommt in Coesfeld ein abweichendes Verfahren zur Umsetzung der Straßensperrungen zum Einsatz, für das das Berliner Gerichtsurteil ohne Relevanz ist.</p>	
--	--	--	---	--

			Nähere Erläuterungen finden sich im Sachverhalt der Beschlussvorlage.	
<b>73</b>	73.6	<p>Gerne nutzen wir die Chance, Ergänzungen sowie Anregungen zu dem aktuellen Konzept und den geplanten Maßnahmen entsprechend der Informationsveranstaltung vom 12.12.2023 einzubringen.</p> <p>...</p> <p>6. Die Durchfahrtsperre Marienring / kl. Viehstraße kann potenziell eine Verlagerung des Verkehrs auf die Wetmarstraße mit sich bringen. Vergleichsmessungen vor und nach der Umsetzung sehen wir als erforderlich. Sollten es zu ungeplanten oder übermäßigen Verlagerungen kommen, sind ergänzende Maßnahmen zu entwickeln.</p> <p>...</p> <p>Sehr gerne sind wir auch weiterhin Teil bei der Gestaltung des zukunftsweisenden Konzeptes und freuen uns auf eine kurzfristige Umsetzung des neuen Gesichtes von Coesfeld.</p>	<p>Sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten sollten noch vor der Sperrung der Verbindung von der Großen Viehstraße in Richtung Marienring gemessen werden und mit einer Messung im Anschluss an die Sperrung an gleicher Stelle verglichen werden, um den Effekt der Sperrung zu messen und zu bewerten.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.</p>
<b>79</b>	79.2a	<p><u>geplante Sperrung Marienring/Große Viehstraße/Kleine Viehstraße</u></p> <p>Ich möchte in diesem Zusammenhang noch mal darauf hinweisen, dass es bauplanerisch kein Recht auf schöne Aussicht gibt. Das heißt auch, wenn ich in der Innenstadt wohne, weiß ich, dass ich dort nicht unbedingt einen Vorgarten und eine Spielstraße habe. Es sei denn, ich habe sie mir mit meinem eigenen Geld auf meiner eigenen Fläche angelegt. Dies haben die Anlieger des Basteirings aber offensichtlich nicht gemacht. Alle Anwohner dort haben ihre Grundstücke bis zur Straßengrenze bebaut und nutzen ihre eigenen Grundstücke folglich auch</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Damit sollen die im Masterplan definierten Zielen verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss zur Einzelmaßnahme „1: Verbindung von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“.</p>

		<p>auf ihrer gesamten Fläche und müssen keine bauordnungsrechtlichen Abstandsregelungen einhalten. Keiner der Anlieger gestaltet seine Grundstücksbebauung so um, dass ein Vorgarten zum Spielen oder ein besonderer Schallschutz dazu kommt. Warum soll die bereits historisch als Straße genutzte vorhandene Durchgangsstraße zur Borkenerstraße bzw. Kupferstraße Richtung Bahnhof nunmehr durch Sperrungen der Durchfahrt von der Großen Viehstraße zur Kleine Viehstraße und zum Marienring hin entlastet werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Bis zur Einrichtung der Fußgängerzone in der Coesfelder Innenstadt hatten der Bastei- und der Marienring keinerlei Verkehrsbedeutung. Der Durchgangsverkehr fuhr unmittelbar durch die heute als Fußgängerzone ausgewiesenen Straßen (Markt, Schüppenstraße, Letter Straße). Bastei- und Marienring hatten die gleiche Bedeutung wie heute z.B. der Süd- und der Jakobiring. Den Anliegern des Bastei- und Marienrings wurden mit Einrichtung der Fußgängerzonen Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsbelastung versprochen, wie sie auf der gegenüberliegenden Stadtseite mit Bau der Friedrich-Ebert-Straße realisiert wurden.</p> <p>Sollte sich zeigen, dass die Verkehrsteilnehmer in größerem Umfang weiterhin die Verbindung Münsterstraße/Große Viehstraße nutzen, um dann an der Kreuzung an der Bürgerhalle zu wenden und in den Marienring einzubiegen, sollte das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ durch die</p>	
--	--	--	--	--



			Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde geprüft werden	
<b>79</b>	79.2b	<p>Wer zum Marienring möchte bzw. muss, wg. Arztbesuchen bzw. dem Besuch der Familienbildungsstätte u.a. und wird also künftig auf der Kreuzung Holtwickerstraße/Konrad-Adenauer-Straße/Osterwickerstraße drehen. Ich kenne auch diese Kreuzung, da ich einmal wöchentlich von der Osterwicker Straße stadteinwärts mit dem Pkw komme. Diese Kreuzung stellt bereits jetzt für viele Autofahrer:innen ein Problem dar. Dies stelle ich fest, da mir regelmäßig dort als ampelgemäß vorfahrtsberechtigten Linksabbieger, die Vorfahrt genommen wird. Glauben Sie wirklich, wenn jetzt noch das faktische Drehmoment der Autofahrer:innen dazu kommt, die eigentlich in den Marienring einbiegen möchten, wird es auf dieser Kreuzung mit seinen Ampeln und Fußgängerwegen für irgendjemanden ungefährlicher? Ich nicht.</p>	<p>Sollte sich zeigen, dass die Verkehrsteilnehmer in größerem Umfang weiterhin die Verbindung Münsterstraße/Große Viehstraße nutzen, um dann an der Kreuzung an der Bürgerhalle zu wenden und in den Marienring einzubiegen, sollte das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde geprüft werden.</p> <p>Im Übrigen werden die Linksabbieger aus der Osterwicker Straße gemeinsam mit den Linksabbiegern aus der Großen Viehstraße in einer eigenen Ampelphase konfliktfrei geführt. Konflikte mit geradeausfahrenden oder rechtsabbiegenden Kfz sind damit also bereits durch die Ampelschaltung ausgeschlossen.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nach Umsetzung der Maßnahme zu beobachten und ggf. das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde zu prüfen.
82	82.4a	<p>Danke für das angenehme Telefonat vom Donnerstag. Wir schon angesprochen haben wir als Anwohner der Klosterstraße (Familie mit zwei jungen Kindern) ein hohes Interesse an den Plänen zu Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und im Hengtegebiet. Hierzu möchten wir folgende Anregungen geben:</p> <p>...</p> <p>4.) Verbindung Viehstraße &gt; Marienring</p> <p>Ein guter möglicher Ansatz! Was hindert allerdings die Verkehrsteilnehmer daran, an der Kreuzung</p>	<p>Sollte sich zeigen, dass die Verkehrsteilnehmer in größerem Umfang weiterhin die Verbindung Münsterstraße/Große Viehstraße nutzen, um dann an der Kreuzung an der Bürgerhalle zu wenden und in den Marienring einzubiegen, sollte das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde geprüft werden.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nach Umsetzung der Maßnahme zu beobachten und ggf. das Aufstellen des Verkehrszeichen 272 „Verbot des Wendens“ in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde zu prüfen.



		Friedrich-Ebert-Straße wieder in die Große Viehstraße abzubiegen? Sperrungen verkomplizieren vieles gerade auch für Ortsfremde und helfen nur, wenn diese nicht umfahrbare sind.  ...		
82	82.4b	... Weitere Ansätze: Bremsschwellen, Einbahnstraßenregelung, Blockparken o. Fahrgassenversätze machen die Durchfahrt durch den 69 unattraktiver.	Mit dem Beschluss des Masterplans Mobilität wurde die Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings“ bestätigt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll die Realisierbarkeit des Fahrradrings untersucht werden. Sollte die Studie zu einem positiven Ergebnis komme, wird im Rahmen der vertiefenden Planung untersucht, wo und in welcher Form verkehrsberuhigende Elemente zum Einsatz kommen sollen. Im Falle eines negativen Ergebnisses könnten die Untersuchungen unabhängig von der Realisierung des Fahrringes erfolgen. In jedem Fall ist zunächst das Ergebnis der Machbarkeitsstudie abzuwarten.	Die Untersuchungen, wo und in welcher Form verkehrsberuhigende Elemente im Zuge des Ringes zum Einsatz kommen sollen, erfolgt nach Abschluss der Machbarkeitsstudie über die Realisierbarkeit des Fahrradrings.
84		Wir sind als Anwohner und Vermieter eines Ladenlokals tatsächlich nicht mit den Plänen zur Neuregelung des Verkehrs in der Innenstadt einverstanden. Im Folgenden versuchen wir unsere Argumente näher zu beschreiben:  1. Poller zwischen Kleiner und Großer Viehstraße erschweren den Anwohnern deutlich die Parkplatzsuche. Dies würde bedeuten, dass wir demnächst deutliche Umwege in Kauf nehmen müssen, wenn nicht sofort ein freier Parkplatz gefunden wird. Wir müssten weiter und länger fahren, was letztendlich	<u>Zu 1:</u> Konkret wird hier das Problem angesprochen, dass die Überfahrt zwischen Großer und Kleiner Viehstraße nicht mehr zum Wenden genutzt werden kann. Das hat zur Folge, dass der Ringverkehr über Kleiner Viehstraße, Pumpengasse und Großer Viehstraße nicht mehr für die Parkplatzsuche genutzt werden kann. Insgesamt wiegen die positiven Effekte der Maßnahme auf die umliegenden Straßen	Die Abwägung erfolgt insgesamt durch den Beschluss zur Einzelmaßnahme „1: Verbindung von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“.  <u>Ergänzend zu 1:</u> Die von der Verwaltung vorgesehenen Ladezonen

	<p>auch eine Mehrbelastung für die gefahrenen Strecken (zB Parkplatz Bürgerhalle oder Marienring aus Richtung Neutorstraße) bedeuten würde.</p> <p>2. Aus Vermietersicht machen die Pläne die Lage für Gewerbeflächen an der Kleinen Viehstraße noch unattraktiver. Es ist so schon schwierig, Nachmieter für Flächen zu finden. Das wird sich aus unserer Sicht so noch weiter zuspitzen.</p> <p>3. In wirklich weit zurückliegender Zeit gehörte zu unserem Haus ein Grundstück auf der Fläche des heutigen Hofweges. Als Kompensation dafür gab es Lagerfläche in Form von Garagen zunächst auf der jetzigen Fläche des Parkdecks am Burgring, jetzt neben dem Parkdeck. Diese Fläche dient zum Teil als Lagerfläche des Malerbetriebs. Die Poller zwischen Kleiner und Großer Viehstraße würden bedeuten, dass kein direkter Zugang mehr von der Lagerfläche (die ja von der Stadt so zugeteilt wurde) und dem Firmensitz gibt.</p> <p>In diesem Zusammenhang gebe ich auch zu bedenken, dass wir durch die Stadt Coesfeld gezwungen wurden im 2. OG barrierefrei zu bauen. Die Stadt geht also davon aus, dass auch Personen mit eingeschränkter Mobilität in unserem Haus wohnen könnten. Auch dann ist es nicht verständlich, wenn kein direkter Weg mehr von der zugeteilten Park- und Lagerfläche zum Haus besteht.</p> <p>In einem Gespräch am 13.02.2023 wurde die gesamte Thematik mit der Einwenderin diskutiert. In diesem Zusammenhang schlug sie vor, in der Überfahrt zwischen Großer und Kleiner Viehstraße versenkbarer Poller vorzusehen, die von den Anliegern bedient werden können.</p>	<p>den Nachteil in Bezug auf den Parksuchverkehr deutlich auf. Um den Effekt aber abzumildern, hat die Verwaltung in der Planung Ladezonen in der Kleinen Viehstraße vorgesehen (Anlage 6). Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, einen freien Parkplatz zu finden, um z.B. eine Person zum Arzt zu bringen oder auch um Einkäufe in die Wohnung zu tragen.</p> <p><u>Zu 2:</u></p> <p>Das Linksabbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring bzw. in die Kleine Viehstraße verhindert, dass diese beiden Ziele über die Münsterstraße oder die Mühlenstraße angefahren werden können. Als Alternativstrecke steht die Verbindung über die Friedrich-Ebert-Straße zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine Kreis- bzw. Landesstraße, also um eine Hauptstraße. Damit dient diese Maßnahme unmittelbar dem im Masterplan Mobilität definierten Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul> <p>Veränderungen bringt diese Maßnahme vor allem für Fahrten von der Daruper Straße und von der Billerbecker Straße in Richtung Marienring/Kleine Viehstraße mit sich.</p>	<p>gemäß Anlage 6 werden bestätigt.</p> <p><u>Ergänzend zu 2 und 3:</u></p> <p>Der Anregung, für die Sperrung versenkbare Poller zu verwenden, wird nicht gefolgt.</p>
--	--	---	--

	<p>4. Grundsätzlich können wir verstehen, wenn Einwohner Einwände gegen das Verkehrsaufkommen in ihrer Straße haben. Wir für unseren Teil möchten deutlich herausstellen, dass das für die Kleine Viehstraße NICHT zutrifft. Wenn man hier hinzieht, stellt man sich darauf ein. Im Hinblick auf den Marienring können wir das natürlich nicht beurteilen. Wenn dort entlastet werden muss, dann bitte mit einem ‚Durchfahrt-Verboten‘ oder ‚Anlieger frei‘ Verkehrszeichen.</p> <p>5. Auch die weiteren geplanten Sperrungen im Innenstadtbereich führen dazu, dass wir Anwohner weitere Strecken in Kauf nehmen müssen. Je nach Route ( über die 474 oder über die Hengte) wären das zwischen 800 und 1000 m mehr pro Strecke, die wir zurücklegen müssten. Angenommen, wir müssten die Strecke 1 x pro Tag fahren (wochentags fahren wir die Strecke oft mehrfach auf dem Arbeitsweg), dann würde dies aufs Jahr gerechnet etwa 360 km mehr bedeuten, die wir mit dem Auto zurücklegen müssten. Ob das dem Klimaschutz so zuträglich ist?!</p> <p>Die Problematik ist sehr vielschichtig und es gibt sicherlich nicht die perfekte Lösung, die alle Parteien zufriedenstellt. Aus unserer Sicht sind vor allem die geplanten Poller zwischen Kleiner und Großer Viehstraße nicht zwingend notwendig und könnten durch ein ‚Durchfahrt Verboten‘ Schild und/oder einer ‚Anlieger frei‘-Lösung ersetzt werden. Hier bitten wir dringend um Nachbesserung, da wir wirklich um die Attraktivität der Lage bangen.</p>	<p>Ein Vergleich der Fahrzeiten mittels google maps bringt die folgenden Ergebnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrten von der Daruper Straße bis zur Einmündung Marienring/Kleine Viehstraße             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Über Friedrich-Ebert-Straße: Fahrzeit 2 Minuten, Entfernung 1100 m</li> <li>○ Über Münsterstraße: Fahrzeit 3 Minuten, Entfernung 850 Meter</li> </ul> </li> <li>• Fahrten von der Billerbecker Straße bis zur Einmündung Marienring/Kleine Viehstraße             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Über Friedrich-Ebert-Straße: Fahrzeit 1 Minute, Entfernung 450 m</li> <li>○ Über Münsterstraße: Fahrzeit 2 Minuten, Entfernung 400 Meter</li> </ul> </li> </ul> <p>Dieser Vergleich zeigt, dass die geplante Maßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Kleinen Viehstraße und des Marienrings und damit auch nicht auf die Attraktivität des Gewerbestandortes haben kann.</p> <p><u>Zu 3:</u></p> <p>Es besteht kein Anspruch auf eine dauerhaft unveränderte Verkehrssituation. Die geschilderte Problematik tritt bei Fahrten von der Garage zum Wohnort auf. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung keine unbillige Härte gegenüber den Anliegern dar. Im Verhältnis zu den aus Sicht der Verwaltung relativ kleinen Auswirkungen auf die Anlieger stellen versenkbare</p>	
--	--	--	--

			<p>Poller eine sehr aufwändige, teure und auch in der Bewirtschaftung sehr kostenintensive Lösung dar. Dieser Aufwand ist aus Sicht der Veraltung in diesem Fall nicht gerechtfertigt, zumal auch die Feuerwehr keine Probleme mit den in der Planung vorgesehenen Sperrpfosten hat.</p> <p><u>Zu 4 und 5:</u></p> <p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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 ...</li><li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li><li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li></ul>	
--	--	--	---	--

			<p>Auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben alle Ziele in der Innenstadt und damit auch in der Kleinen Viehstraße erreichbar. Umwege sind vor dem Hintergrund der mit den Maßnahmen verbundenen positiven Effekten (Schutz der Wohngebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs, Schaffen der Voraussetzungen für die Umgestaltung zur Gemeinschafts- oder Fahrradstraße u.a.) in Kauf zu nehmen.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung hier nicht erforderlich/möglich.</p>	
89	89.3	<p>Große Viehstraße/Marienring</p> <p>Hier soll die Erreichbarkeit des Marienrings von der großen Viehstraße her unterbunden werden. Somit müssten zur Erreichbarkeit des Marienrings größere Umwege in Kauf genommen werden. So wie ich es sehe würde aber auch die Erreichbarkeit von der Großen Viehstraße zur Kleinen Viehstraße (Beim Stadttor) unterbunden. Das setzt dem Fass die Krone auf. Die seinerzeit von der Verwaltung angestrebte Sperrung des Basteirings wurde durch einen Bürgerentscheid verhindert.</p>	<p>Zum letzten Satz: die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder detailliert aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch nach Durchlässigkeit</li> <li>• Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein</li> <li>• Reduzierung des Durchgangverkehrs</li> <li>• Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.</li> <li>• Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben</li> </ul> <p>Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie die im Verkehrsentwicklungsplan von 2005 vorgeschlagenen Maßnahmen, deren Umsetzung letztendlich durch den</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss zur Einzelmaßnahme „1: Verbindung von der Kleinen Viehstraße in den Marienring“.</p>

			Bürgerentscheid verhindert wurde. Dieses Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung einen möglichst ausgewogenen Kompromiss innerhalb der Spannungsfelder darstellt.	
Maßnahme 2: Hohe Lucht				
13		Sperrung der Hohen Lucht 2025 (Nur noch Sackgasse für Anlieger) ist eine top Lösung	Die Anregung unterstützt den Vorschlag der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.
14		Sperrung der Hohen Lucht ist der Schlüssel zur Autoreduktion in der Innenstadt -> Super Maßnahme	Die Anregung unterstützt den Vorschlag der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.
15		Hohe Lucht aktuelle Verkehrsmessung während Öffnung 2024! -> Sperrung ab 2025 ggf. überdenken	Auch hier sollte vor der Sperrung 2025 noch einmal die Verkehrsbelastung gemessen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass die Belastung weiterhin hoch sein wird, da die Verkehrsachse die direkteste Verbindung in der nordwestlichen Innenstadt zwischen Borkener Straße und Münsterstraße darstellt.	Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefährlichen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.
16		Vorschlag: Nach Sperrung Hohe Lucht: Begrünung: beidseitig mit Gingko Bäumen; Hohe Lucht -> Gingkoallee	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen“ bestätigt. Dieser beschäftigt sich mit der Umgestaltung der Innenstadtstraßen zu	Die Anregung, die Hohe Lucht mit Gingko-Bäumen zu bepflanzen und so zur Gingko-Allee zu machen, wird zunächst zurückgestellt. Über die Art der Bepflanzung in den Gemeinschaftsstraßen ist im Rahmen der Umsetzung des

			Gemeinschaftsstraßen. Vorgesehen sind hier insbesondere auch die Entsiegelung, Begrünung und Bepflanzung mit Bäumen. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten Handlungskonzeptes. Die Hohe Lucht wurde hier mit einer hohen Priorität versehen. In diesem Zusammenhang ist dann über die Art der Bepflanzung zu entscheiden.	Maßnahmensteckbriefes D1 zu entscheiden.
62	62.2	<p>Gerne möchte ich einige Ideen, Anregungen zur Mobilität in unserer Stadt geben. Kurz eine Beschreibung meines Mobilitätsverhaltens. Ich bin begeisterter Radfahrer und fahre alle Strecken innerhalb Coesfelds zu 98% mit dem Fahrrad, was aufgrund unserer Wohnlage an der Citadelle auch gut möglich ist. Ich bin Berufspendler und arbeite in Marl im Chemiepark. Es gibt für mich keine Möglichkeit meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen. So fahre ich morgens gegen 6:00 Richtung A43 Dülmen und komme gegen 16:00 und 18:00 zurück, was mit dem Auto im Bereich Coesfeld eine echte Zumutung ist, da ich die Stadt komplett umfahren muss bzw. durch die Stadt fahren muss. Das Fahren zu den Stoßzeiten morgens und abends ist in vielen Bereichen der Stadt für den Autofahrer eine extrem stressige und belastende Situation, da der Autofahrer in den letzten Jahren in Coesfeld zunehmend behindert wird. Die Situation an folgenden Kreuzungen ist katastrophal:</p> <p>Kreuzung Bürgerhalle,                  B474/Holtwicker Straße                  B474/Borkener Straße</p>	Diese Anregung widerspricht dem Vorschlag der Verwaltung und ohne Alternativvorschlag auch dem Ziel, den Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt zu reduzieren. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.



		B474/Rekener Straße Kreuzung VR Bank Kreuzung Altes Amtsgericht Hier nun meine Vorschläge: ... 2. Öffnungen der <b>Hohen Lucht</b> , der Seminarstraße, des Brinker Ring zur Holtwicker Straße ...		
68	68.1	Mein Name ist ..., ich bin 26 Jahre alt und melde mich heute zum ersten Mal zu so einem öffentlichen Thema. Ich wohne seit 3 Jahren an der Hohen Lucht und habe die Zeit vor und während der Baustelle miterlebt. Ich wohne direkt hinter der Baustelle und freue mich, wenn die Straße wieder frei ist. Deshalb möchte ich einige Aspekte nennen, die für den Erhalt der Straße sprechen. Denn wenn die Straße gesperrt wird, habe ich quasi wieder eine Baustellenabspernung vor der Tür. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich bin schon oft vor der Baustelle gefragt worden, wie man jetzt zum Krankenhaus kommt, und es ist mir bisher nicht gelungen, das verständlich zu erklären.</li> <li>• Ich komme beruflich mit dem Auto aus Richtung Bahnhof und habe derzeit auf den letzten hundert Metern einen Umweg von mindestens 5 Minuten. (Der einzige legale Weg ist eigentlich über die Hengte oder den kaum befestigten Teichweg).</li> <li>• Wenn ich eine Mitfahrgelegenheit nehme, fluchen die Leute, die mich abholen, oft schon,</li> </ul>	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ bestätigt. Wesentlicher Baustein ist hier die Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Verbindung Kapuzinerstraße/Hohe Lucht. <p>Diese weist heute einen extrem hohen Durchgangsverkehrsanteil auf, obwohl die wegweisende Beschilderung an den Einfallstraßen keinen Verkehrsteilnehmer durch dieses Gebiet schickt. Insofern kann das Argument, dass Verkehrsteilnehmer in diesem Gebiet nach der Verbindung zum Krankenhaus fragen, nicht greifen.</p> <p>Grundsätzlich lassen sich Umwege auch für Anlieger nicht ausschließen, wenn die Verkehrsbelastung in einzelnen Gebieten</p>	Die grundsätzliche Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.



		<p>weil sie es nicht zu mir oder von mir weg schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele meiner Arbeitskollegen oder Freunde außerhalb von Coesfeld können sich Coesfeld schon aufgrund der schlechten Erreichbarkeit nicht als Einkaufsziel vorstellen.</li> <li>• Alle Häuser an der Hohen Lucht sind so gebaut, dass es eine befahrene Straße gibt, es gibt (bis auf das neue Haus) kaum Balkone, die zur Straße zeigen.</li> <li>• Wenn man aus Richtung Gescher kommt und in die Nähe dieses Gebiet möchte, muss man dann schon bei Edeka den Verkehr umleiten? Das verhindert eine sinnvolle Ortseinfahrt aus einer ganzen Himmelsrichtung.</li> </ul>	<p>reduziert werden soll. Dies dient vor allem dem Schutz der Wohnbevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Umwege können dann im Hinblick auf die positiven Effekte in Kauf genommen werden. In diesem Fall ist die Sperrung der Hohen Lucht vorgesehen in Höhe des Parkplatzes. Die Anliegergrundstücke bleiben also aus Richtung Borkeener Straße auf direktem Weg über die Kapuzinerstraße erreichbar.</p>	
68	68.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Lärmbelästigung der Anwohner könnte man doch schon durch eine 10kmh Zone erreichen. Oder eine Spielstraße. (Einschätzung: Sobald das in Google/Apple Maps hinterlegt ist, ist diese Durchfahrtsstrecke zu langsam und wird bei der automatischen Routenplanung gemieden).</li> </ul> <p>...</p> <p>Mich würde aber vor allem interessieren, was gegen die folgenden einfachen Vorschläge/Ergänzungen spricht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anlieger frei Schild</li> <li>○ Spielstraße/10er Zone</li> </ul>	<p>Die hohe Verkehrsbelastung insbesondere in Verbindung mit dem hohen Durchgangsverkehrsanteil lässt die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Spielstraße) nicht zu. Eine Abwägung zu diesem Punkt ist nicht möglich, da die rechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung nicht vorliegen.</p> <p>Eine Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 260 „Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeug“ in Verbindung mit einer Freigabe für Anlieger ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Die Beschilderung stößt nur auf eine sehr geringe Akzeptanz bei den</p>	<p>Eine Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 260 „Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeug“ in Verbindung mit einer Freigabe für Anlieger ohne weitere bauliche Maßnahmen wird nicht weiterverfolgt.</p>

			<p>Verkehrsteilnehmern, eine Kontrolle durch die Polizei ist nahezu unmöglich.</p> <p>Verkehrszeichen für „Tempo 10-Zone“ gibt es weder in der Straßenverkehrsordnung noch im amtlichen Verkehrszeichenkatalog, sie ist deshalb unzulässig (siehe auch Urteil des OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20.11.2019, berlin. 1 B 16.17). Eine Abwägung ist daher nicht möglich.</p>	
68	68.3	<p>Generell halte ich es für eine verpasste Chance, dass die Baustelle nie an gängige Karten-/Navigationdienste gemeldet wurde. Somit wurde nie authentisch getestet, wie der Verkehr bei einer Straßensperrung fließen würde.</p>	<p>Über Karten- und Navigationsdienste kann in der Tat auf aktuelle Baustellen noch besser hingewiesen werden. Der FB 30 wird die Inanspruchnahme dieser Dienste noch weiter optimieren.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Inanspruchnahme von Karten- und Navigationsdiensten weiter zu optimieren.</p>
<b>83</b>	83.3	<p>FRISTGERECHT, laut o.g. Zeitungsartikel, möchte ich Ihnen noch meine Einwände zu einigen geplanten Sperrungen mitteilen. Und einige Änderungen der Verkehrsführung verstehe ich auch nicht, warum sie so geplant worden sind. Im Anhang ein Ausschnitt des Stadtplans mit Anmerkungen von mir.</p> <p>Hier meine Einwände:</p> <p>...</p> <p>Thema dauerhafte Schließung Hohe Lucht</p> <p>Nach meiner Meinung sollte die Hohe Lucht für immer offen bleiben. Entlastung der anderen Straßengebiete. Meine Beobachtungen und Erfahrungen dazu:</p> <p>Aktuell fahren die Verkehrsteilnehmer (müssen) über die Hengtestraße und Neustraße, um deren Ziele dort in der Stadt zu erreichen. Diejenigen, die</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Wesentlicher Baustein ist hier die Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Verbindung Kapuzinerstraße/Hohe Lucht.</p> <p>Diese weist heute einen extrem hohen Durchgangsverkehrsanteil auf, obwohl die wegweisende Beschilderung an den Einfallstraßen keinen Verkehrsteilnehmer durch dieses Gebiet schickt. Während der Sperrung im Zuge der Baumaßnahme in der Hohen Lucht wurden die Verkehrsteilnehmer darauf hingewiesen, dass keine</p>	<p>Die grundsätzliche Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.</p> <p><u>Ergänzend:</u></p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Inanspruchnahme von Karten- und Navigationsdiensten weiter zu optimieren.</p>

		<p>den Weg kennen. (Ja, ich weiß. Seit kurzem ist die Hohe Lucht für einen Zeitraum wieder frei). Alle anderen Bürger und Auswärtige möchten in die Innenstadt und kommen über den Basteiring angefahren. Bis vor kurzem Weiterfahrt über die Hohe Lucht nicht möglich - VIELE haben umgedreht und SIND entgegen der Einbahnstraße Köbbinghof in die Seminarstraße gefahren!!! Verkehrschaos und Unfallgefahr vorprogrammiert!!!</p> <p>Obwohl Google Maps immer sehr aktuell ist, werden auswärtige Besucher immer noch über den Basteiring in die Seminarstraße geführt. (Ziel Innenstadt) Laut Verkehrsschilder Einfahrt verboten!!! Nur wie sollen sich Besucher zurechtfinden, wenn sie sich nicht auskennen und selbst Google das Chaos der Verkehrsführung in Coesfeld nicht beherrscht. Ich bitte um Kontaktaufnahme mit Google, um dieses Problem schonmal schnell zu lösen. Dürfte der Stadt Coesfeld auch nicht viel kosten, wenn überhaupt.</p>	<p>Durchfahrsmöglichkeit zur Münsterstraße steht.</p> <p>Über Karten- und Navigationsdienste kann in der Tat auf Durchfahrtsverbote noch besser hingewiesen werden. Der FB 30 wird die Inanspruchnahme dieser Dienste noch weiter optimieren.</p>	
89	89.4	<p>Hohe Lucht</p> <p>Sperrung der Durchfahrt von der Kapuzinerstraße zur Hohen Lucht. Hier wird der Verkehr auf andere Gebiete ausweichen wie Hengte etc. Ursprünglich sollte die bestehende Sperrung nach Fertigstellung des Gebäudeneubaus wieder aufgehoben werden. Viele Bürger haben die Aufhebung der Maßnahme gewünscht.</p>	<p>Die Sperrung wurde inzwischen wieder aufgehoben.</p> <p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Wesentlicher Baustein ist hier die Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Verbindung Kapuzinerstraße/Hohe Lucht.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.</p>

			Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der hohen Lucht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich.	
Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg				
17		Maßnahmen müssen konsequent + dauerhaft kontrolliert werden (Blitzer o.ä.) sonst werden Sie ignoriert	Das ist korrekt. Die Polizei muss die Einhaltung der Durchfahrtsverbote auf der Seminarstraße zwingend regelmäßig kontrollieren, damit sie auch eingehalten werden. Die Verwaltung wird die Polizei noch einmal eindringlich darauf hinweisen.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben und die Polizei eindringlich auf die Kontrolle der Durchfahrverbote auf der Seminarstraße hinzuweisen.
18		Bitte keine Einfahrt von der Seminarstraße in den Teichweg (wie es zZt praktiziert wird)	Aktuell ist die Einfahrt von der Seminarstraße in den Teichweg für Kraftfahrzeuge durch Beschilderung verboten. Radfahrer dürfen hier in den Teichweg fahren. Diese Regelung soll in Zukunft beibehalten werden. In der Folge entsteht in der Praxis ein „Kreisverkehr“ über Seminarstraße, Zapfeweg, Teichweg und zurück in die Seminarstraße. In der Einmündung des Teichweges in die Seminarstraße kann dann sowohl nach links als auch nach rechts eingebogen werden. Die Einbahnstraßenregelung in der Seminarstraße	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.

			endet südlich der Einmündung des Teichweges. Die Anregung wird in der vorgestellten Planung also berücksichtigt. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.	
19		Kettlerstraße nur befahrbar vom Teichweg!! möglich machen	<p>Die Umwandlung der Kettlerstraße in eine Einbahnstraße ist nicht abwegig, da die Straße sehr schmal ist. Eine Verlagerung von Verkehren auf die Kettelerstraße durch die Durchfahrverbote in der Seminarstraße sieht die Verwaltung aktuell aber nicht. Eine Durchfahrt von der Borkener Straße zur Wetmarstraße ist auch über die Kettelerstraße nicht möglich. In umgekehrter Richtung ist weiterhin sowohl die Fahrt über Kettelerstraße und Teichweg als auch über Seminarstraße und Basteiring möglich.</p> <p>Nach Umsetzung der Maßnahmen in der Seminarstraße sollte die Situation aber erst einmal weiter beobachtet werden. Auch ein möglicher Schilderwald sollte vermieden werden. Gegebenenfalls wären auch Ausweichbuchten (durch Markierungen von Parkplätzen in Verbindung mit einer Halteverbotszone) auf der Kettlerstraße eine Alternative.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsbelastung und -situation im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat zusammen mit Empfehlungen in Bezug auf die Kettelerstraße vorzulegen.
20	20.1	Teichweg Kurve- kein Licht, Schlaglöcher, ...	Im Abschnitt zwischen Zapfeweg und Seminarstraße fehlen Straßenleuchten. Die laufende Unterhaltung wird vom BBH ausgeführt.	Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den

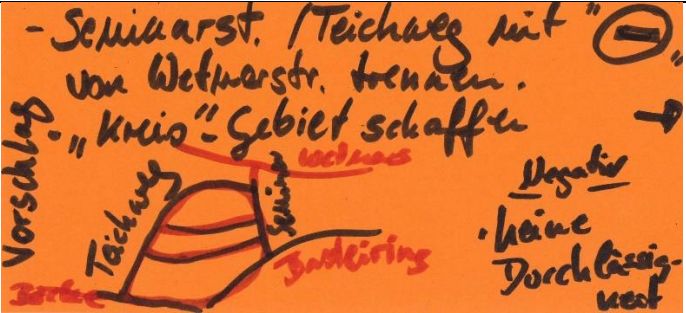
			<p>Es ist zu entscheiden, ob in diesem Abschnitt Erdkabel verlegt wird und Straßenleuchten aufgestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob weiterhin Instandsetzungsarbeiten oder in künftigen Jahren ein Ausbau erfolgen soll. Es handelt sich um eine bisher nicht ausgebaute Straße. Ein Ausbau würde nach Erschließungsbeitragsrecht des BauGB zu 90% von den Grundstückseigentümern zu tragen sein (ohne Beteiligung der Bahn als einseitiger Anlieger). Daher schlägt die Verwaltung vor, im nächsten Jahr eine Ausbauplanung aufzustellen, auf deren Grundlage die Anlieger beteiligt werden können und der Rat über das weitere Vorgehen entscheiden kann. Der Ausbau könnte in 2026 realisiert werden.</p>	<p><b>Beschlussvorschlag 4.3</b>                  unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Die Verwaltung wird beauftragt, in 2025 eine Ausbauplanung aufzustellen zu lassen, die Kostenanteile gemäß Beitragsrecht zu ermitteln und eine Anliegerbeteiligung durchzuführen. Der Rat ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.“</i></p>
20	20.2	Teichweg ... zugeparkt	<p>Ein Parkverbot zum Ende des Teichwegs zur Borkener Straße hin ist nicht abwegig. Dies sollte überprüft werden. Pkw stehen oft bis in den Einmündungsbereich Borkener Straße.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, ein Parkverbot auf dem Teichweg zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.</p>
21		Seminarstraße von beiden Seiten befahrbar, um die Hengtestraße zu entlasten	<p>Die Einbahnstraßenregelung in der Seminarstraße ist wesentlicher Bestandteil der Maßnahme 3. Der Verzicht auf diese Regelung führt aufgrund der gleichzeitig geplanten Sperrung der Hohen Lucht zu einer Mehrbelastung der Seminarstraße und damit zu einer Mehrbelastung des sensiblen Schulumfeldes und der kritischen Kreuzung Seminarstraße/Basteiring. Die Abwägung erfolgt durch den</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>

			Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.	
22		Blumenkübel in der Kurve Teichweg	Aufgrund des fehlenden Ausbaus sind bisher keine Ausstattungselemente vorhanden.  Bei Pflanzkübeln ist die laufende Unterhaltung, insbesondere die Bewässerung sicherzustellen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.
23		Parkverbot auf dem gesamten Teichweg / Breite des Teichwegs 4,40m	Ein Parkverbot zum Ende des Teichwegs zur Borkener Straße hin ist nicht abwegig. Dies sollte überprüft werden. Pkw stehen oft bis in den Einmündungsbereich Borkener Straße.	Die Verwaltung wird beauftragt, ein Parkverbot auf dem Teichweg zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.
24		Busse vom Basteiring in Seminarstraße. Dies ist aus technischer Sicht (nach DIN) nicht in beide Richtungen möglich.  Wie soll damit umgegangen werden? 24/7 Polizei als Verkehrsregler oder Abschaffung des Walls (für breitere Straße)	Die Situation in der Kreuzung Basteiring/Basteiwall/Seminarstraße muss in der Tat als kritisch anzusehen. Dies gilt für die Verkehrssituation insgesamt, aber insbesondere auch für die Befahrung mit Bussen. Vor allem die Begegnung von Bussen in diesem Kreuzungsbereich führt zu Problemen. Bereits im Vorfeld hatte die Verwaltung geprüft, ob der ÖPNV komplett aus dem Gebiet herausgenommen werden kann. Dies ist aber solange nicht möglich, wie an einer direkten ÖPNV-Erschließung des Heriburg-Gymnasiums festgehalten wird. Insofern hatte die Verwaltung von einer solchen Lösung Abstand genommen. Aufgrund der vorgebrachten Anregungen in Bezug auf den ÖPNV ist die Verwaltung in eine erneute Prüfung eingestiegen. Dies allerdings nicht mit dem Ziel den ÖPNV komplett	Aufgrund der allgemeinen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.2</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:  <i>„Die Verwaltung wird beauftragt, die Prüfung fortzuführen, ob der ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring) durch das Gebiet geführt werden kann. Über das Ergebnis ist zunächst im Ausschuss für Planen und Bauen zu berichten.“</i>



			<p>herauszunehmen, sondern ihn nur in einer Richtung durch das Gebiet zu führen. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Seminarstraße dann als echte Einbahnstraße beschildert werden könnte, was die Akzeptanz sicher noch einmal erhöhen würde. Die Verwaltung hat Ansätze entwickelt, mit denen die Führung des ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring Straße) möglich werden könnte. Erste Gespräche mit dem Konzessionsnehmer und dem Kreis Coesfeld als Aufgabenträger wurden geführt. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung und des ÖPNV-Systems insgesamt konnte die Prüfung noch nicht abgeschlossen werden. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Seminarstraße zunächst wie im Dezember 2023 vorgestellt zunächst als unechte Einbahnstraße zu beschildern und parallel die Prüfung in Bezug auf den ÖPNV fortzuführen.</p>	
25		<p>Seminarstr./Teichweg mit Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ von Wetmarstr. trennen. Vorschlag: „Kreis“- Gebiet schaffen. <a href="#">Siehe Bild:</a></p>	<p>Hierbei handelt es sich um eine Alternative zum Vorschlag der Verwaltung, die im Rahmen der Maßnahmenentwicklung verwaltungsintern ebenfalls diskutiert wurde. Der Vorteil der vorgeschlagenen Variante ist die völlige Entlastung der Seminarstraße vom durchfahrenden Verkehr. Die von der Verwaltung entwickelte Variante hat hingegen die folgenden Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der nördlich der Einmündung des Teichweges liegende Teil der Seminarstraße bleibt in beiden Richtungen</li> </ul>	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.4</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, Seminarstraße und Teichweg mit Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ von der</i></p>



		 <p>Negativ: keine Durchlässigkeit Positiv: Beruhigte Bereiche, Sicherheit von Schülern, Durchfahrtsverbot raus, Fahrradstraße optimal nutzbar</p>	<p>befahrbar. Dadurch bleibt die Montessorischule auch von der Wetmarstraße aus anfahrbar. Der bereits heute praktizierte Ringverkehr zur „Anlieferung“ der SchülerInnen bleibt bestehen. Aus Richtung Süden können die Schüler über den Teichweg und die Kettelerstraße nah an die Schule gebracht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erschließung des Hengtegebietes wird weniger eingeschränkt, da die Seminarstraße in einer Richtung befahrbar bleibt.</li> </ul> <p>In Abwägung der Vor- und Nachteile hat sich die Verwaltung für die vorgestellte Variante entschieden und bleibt auch bei dieser Einschätzung.</p>	<p><i>Wetmarstraße zu trennen, wird nicht gefolgt.“</i></p>
26		<p>Teichweg von Beginn bis Ende voller Schlaglöcher. Keine Straßenbeleuchtung zw. Nr. 4 und Zapfweg. Bei Sturz: Regreß</p>	<p>Im Abschnitt zwischen Zapfweg und Seminarstraße fehlen Straßenleuchten. Die laufende Unterhaltung wird vom BBH ausgeführt.</p> <p>Es ist zu entscheiden, ob in diesem Abschnitt Erdkabel verlegt wird und Straßenleuchten aufgestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob weiterhin Instandsetzungsarbeiten oder in künftigen Jahren ein Ausbau erfolgen soll. Es handelt sich um eine bisher nicht ausgebaute Straße. Ein Ausbau würde nach Erschließungsbeitragsrecht des BauGB zu 90% von den Grundstückseigentümern zu tragen sein (ohne Beteiligung der Bahn als einseitiger Anlieger). Daher schlägt</p>	<p>Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.3</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Die Verwaltung wird beauftragt, in 2025 eine Ausbauplanung aufzustellen zu lassen, die Kostenanteile gemäß Beitragsrecht zu ermitteln und eine Anliegerbeteiligung durchzuführen. Der Rat ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.“</i></p>

			die Verwaltung vor, im nächsten Jahr eine Ausbauplanung aufzustellen, auf deren Grundlage die Anlieger beteiligt werden können und der Rat über das weitere Vorgehen entscheiden kann. Der Ausbau könnte in 2026 realisiert werden.	
27		Teichweg: Parkverbot am Anfangsbereich: „...“	Ein Parkverbot zum Ende des Teichwegs zur Borkener Straße hin ist nicht abwegig. Dies sollte überprüft werden. Pkw stehen oft bis in den Einmündungsbereich Borkener Straße.	Die Verwaltung wird beauftragt, ein Parkverbot auf dem Teichweg zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.
28	28.1	<b>Teichweg</b> (gefährlich für Radfahrer und Fußgänger) <b>Straßensanierung:</b> Die Straße hat ständig tiefe Schlaglöcher, an der Seite der Bahnlinie hohe Straßenkanten, so dass man als Fußgänger und Radfahrer gezwungen wird, die Fahrbahnmitte zu benutzen. Das führt dazu, dass man von dem Autofahrer bedrängt und angehupt wird. Die Situation ist als Anlieger, vor allem mit Kindern, nicht hinzunehmen.	Im Abschnitt zwischen Zapfweg und Seminarstraße fehlen Straßenleuchten. Die laufende Unterhaltung wird vom BBH ausgeführt. Es ist zu entscheiden, ob in diesem Abschnitt Erdkabel verlegt wird und Straßenleuchten aufgestellt werden. Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob weiterhin Instandsetzungsarbeiten oder in künftigen Jahren ein Ausbau erfolgen soll.	Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.3</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage: <i>„Die Verwaltung wird beauftragt, in 2025 eine Ausbauplanung aufzustellen zu lassen, die Kostenanteile gemäß Beitragsrecht zu ermitteln und eine Anliegerbeteiligung durchzuführen. Der Rat ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.“</i>
28	28.2	<b>Teichweg</b> (gefährlich für Radfahrer und Fußgänger) <b>Beleuchtung:</b> Ab Parkplatz Wübken bis zur Borkener Str. gibt es keine Beleuchtung. In der Dunkelheit sind dann die oben aufgeführten Schäden kaum zu erkennen.	Es handelt sich um eine bisher nicht ausgebauten Straße. Ein Ausbau würde nach Erschließungsbeitragsrecht des BauGB zu 90% von den Grundstückseigentümern zu tragen sein (ohne Beteiligung der Bahn als einseitiger Anlieger). Daher schlägt die Verwaltung vor, im nächsten Jahr eine Ausbauplanung aufzustellen, auf deren Grundlage die Anlieger beteiligt werden können und der Rat über das weitere Vorgehen entscheiden kann. Der Ausbau könnte in 2026 realisiert werden.	

28	28.3	<p><b>Teichweg</b> (gefährlich für Radfahrer und Fußgänger)</p> <p>Außerdem wird ab Parkplatz Wübken bis zur Borkener Str. die rechte Seite als Parkgelegenheit genutzt. Dadurch wird die Straße, die ohnehin schon eng ist, noch enger.</p>	<p>Ein Parkverbot zum Ende des Teichwegs zur Borkener Straße hin ist nicht abwegig. Dies sollte überprüft werden. Pkw stehen oft bis in den Einmündungsbereich Borkener Straße.</p> <p>Eine Gefahrenlage insbesondere für Radfahrer und Fußgänger wird insbesondere aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auf dem Teichweg nicht gesehen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, ein Parkverbot auf dem Teichweg zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.</p>
52	52.1	<p>Am 11.12. haben wir an der Bürgerinformation teilgenommen. Insgesamt sind wir den vorgesehenen Maßnahmen gegenüber positiv eingestellt. Durch weitere zusätzliche Vorhaben, würde nach unserer Meinung, die Akzeptanz vielleicht noch verbessert.</p> <p>1.</p> <p>Vielleicht ist es möglich die Einfahrt in die unechte Einbahnstraße (vom Basteiring in die Seminarstraße) zeitlich zu begrenzen, z. B. an Schultagen in der Zeit von 7.00 Uhr bis 17.00Uhr. (z.Zt. wird die bestehende Maßnahme von vielen Verkehrsteilnehmern nicht beachtet)</p> <p>...</p> <p>Diese Maßnahmen würden (1.) vielleicht den Durchgangsverkehr teilweise abschrecken. Die Verkehrsteilnehmer würden (2.) dann überwiegend Tempo 30 kmh einhalten. Die Anwohner (Ziel- und Quellverkehr) würden (3.) dann die Sperrung der Hohen Lucht etwas positiver sehen, da außerhalb der Schulzeiten nicht mehr so lange Umwege zu fahren sind, um beispielsweise die Holtwicker Str. zu erreichen. (z.B. Abfahrt Richtung Holtwick, Richtung A</p>	<p>Der Vorschlag, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren, zielt in Richtung der aktuell sehr präsenten „Schulstraßen“. Dort wird eine Straße zu Schulanfangs- und Schulendzeiten eine Straße in der Regel komplett gesperrt. Eine Ausnahmeregelung gilt im Rahmen einer Sondergenehmigung für direkte Anlieger.</p> <p>Die einseitige Sperrung der Seminarstraße erfolgt über die Anordnung einer „unechten“ Einbahnstraße. Hier gibt es in jeder Einmündung das Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“. Die Verwaltung sieht die Gefahr, dass ein nur zeitweise eingerichtetes Verbot der Einfahrt zu weniger Akzeptanz der Sperrung führen wird. Auch hält es die Verwaltung für notwendig, den Knoten Basteiwall/Seminarstraße/Basteiring generell und zu jeder Uhrzeit vom Verkehr zu entlasten.</p> <p>Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen</p>	<p>Der Anregung, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren, wird nicht gefolgt.</p>

		<p>31, Richtung Osterwick und Richtung Münster über die Fr. Ebertstr.</p> <p>Es würde uns freuen, wenn diese, unsere Überlegungen in die Entscheidungen mit einfließen würden.</p>	<p>Lucht. Die Regelung in der hohen Lucht gilt durchgängig den ganzen Tag. Insofern ist auch eine ganztägige Regelung in der Seminarstraße erforderlich. Andernfalls würde sich die Verkehrsbelastung in der noch offenen Fahrtrichtung auf der Seminarstraße sogar erhöhen.</p>	
55		<p>Bezüglich des Zeitungsartikels und der geplanten Sperrungen wollte ich meine Bedenken bezüglich der angedachten Sperrung der Teichweges anbringen. Meine 73 jährige Mutter ist Anwohnerin am Zapfweg. Sie fährt regelmäßig mit dem Pkw nach Lette und zum Einkaufen. Sie ist oft von den extrem zugeparkten Randstreifen am Teich und Zapfweg betroffen, wobei es sich da um Personal der Schulen handelt. Der Zapfweg ist faktisch nur einseitig befahrbar. Wenn ihr nun die Option der Ausfahrt über den Teichweg in Richtung Borkenerstrasse genommen wird, muss sie zwangsläufig an beiden Schulen vorbei. Auch die Rückfahrt über die Hengte ist immer an beiden Schulen vorbei. Die Sperre am Teichweg verhindert nicht eine stärkere Nutzung der Seminarstrasse im Bereich der Schulen. Die Elterntaxis halten an dem Schulen in Kreuzungsbereichen etc. und die Anwohner haben keine Ausweichroute, da der Straßenbereich als Parkfläche genutzt wird.</p> <p>Vielleicht gibt es ja auch andere Lösungen.</p> <p>Eine Anmerkung am Schluss: der fade Beigeschmack das es plötzlich in dem Bereich von zwei Schulen die dort seit Jahrzehnten stehen zu gefährlichen Situationen kommt, wenn die Bürgermeisterin ihr Kind dort täglich hinbringt, ist ja interessant.</p>	<p>Durch die Einbahnstraßenregelung in der Seminarstraße wird der komplette Verkehr, der die Seminarstraße in Richtung Norden lediglich durchfährt, aus der Straße herausgenommen. Zusätzlich wird hierdurch verhindert, dass Verkehr von der zukünftig unterbrochenen Verbindung über Kapuzinerstraße und Hohe Lucht auf die Seminarstraße verdrängt wird. Um zu verhindern, dass Verkehre zukünftig auf den Teichweg ausweichen, ist hier eine Sperrung erforderlich. Natürlich ergeben sich dadurch Veränderungen für die Wege der direkten Anlieger. Diese wiegen aus Sicht der Verwaltung aber nicht so schwer wie die Notwendigkeit, die Verkehrssituation rund um die Schulen und insbesondere an der Kreuzung Seminarstraße/Basteiring/Basteiwall zu verbessern.</p> <p>Wünschenswert wäre es auch, den Bring- und Holverkehr zu und von den Schulen zu reduzieren. Aus diesem Grund wird die Verwaltung zusätzlich zur Elternhaltestelle auf dem Parkplatz an der Agentur für Arbeit eine weitere Elternhaltestelle auf dem Köbbinghof anlegen. Zusätzlich</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p> <p>Zusätzlich wird die Verwaltung beauftragt, eine weitere Elternhaltestelle im Köbbinghof einzurichten und mit geeigneten Kommunikationsmaßnahmen gemeinsam mit den Schulen auf die Nutzung der Haltestellen hinzuwirken.</p>

			<p>bleibt die Maria Montessori Grundschule durch die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl von der Wetmarstraße als auch aus Richtung Süden erreichbar. Der nördlich der Einmündung des Teichweges liegende Teil der Seminarstraße bleibt in beiden Richtungen befahrbar. Dadurch bleibt die Montessorischule auch von der Wetmarstraße aus anfahrbar.</p> <p>Die grundsätzliche Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p> <p><u>Zur „Anmerkung am Schluss“:</u></p> <p>Die Probleme an der Seminarstraße und rund um die beiden Schulen sind seit langem bekannt. Bereits seit mehr als 20 Jahren beschäftigt sich die Verwaltung gemeinsam mit der Kreispolizeibehörde mit der Verkehrssituation an Kreuzung Seminarstraße/Basteiring/Basteiwall. Dieser Knotenpunkt hat sich in der Vergangenheit immer wieder zu einer Unfallhäufungsstelle entwickelt. Auch zur Sicherheit an den beiden Bushaltestellen am Heriburg-Gymnasium gab es in der Vergangenheit immer wieder Gespräche mit allen Betroffenen. Die Verkehrssituation ist also kein neues Thema, sondern steht seit Jahren auf der Agenda der Verwaltung.</p>	
56		<p>Ich melde mich mal als Bürgerin der Stadt Coesfeld. Und zwar geht es mir um die Verkehrssituation in Coesfeld gerade zu Stoßzeiten. Ich selber wohne</p>	<p>Die Verkehrssituation auf der Hengtestraße hängt aktuell mit der Sperrung des Konrad-Adenauer-Rings zusammen.</p>	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Aufgrund der</p>



	<p>im Hengtewohngebiet und fahre teilweise mal mit dem Auto zur Arbeit zum Dreischkamp. Dabei ist mir aufgefallen, dass mittlerweile der ganze Verkehr der von Dülmener, Rekener und Borkener Straße kommt und Richtung Rosendahl möchte durch die Hengtestraße fahren muss. Dies ist grade zwischen 16 und 18 Uhr sehr problematisch. An der Kreuzung Gerichtsring/ Borkener Straße entsteht ein heftiger Rückstau, da alle links auf die Borkener Straße abbiegen müssen. Auch für Fahrradfahrer ist dies grade zur dunkeln Jahreszeit sehr gefährlich. Da auch die Umgehungsstrasse immer mal wieder geschlossen ist biegen dann alle in die Hengtestrasse ab. Zudem ist die Seminarstrasse einseitig nicht mehr befahrbar.</p> <p>Ich hätte auch einen Lösungsvorschlag. Meine Lösung wäre nur eine zeitweise einseitige Sperrung der Seminar Straße, zum Beispiel von 7:30 bis 15 Uhr. So wäre es zur Schulzeit ruhig, aber abends nach Feierabend würde es die Hengtestraße (und damit auch den Feldweg) deutlich entlasten. Was ja auch noch hinzukommt ist dass die Hohe Lucht auch noch gesperrt ist. Das macht die Verkehrssituation in Coesfeld aktuell sehr schwierige meiner Meinung nach. Viele Sperrungen durch Baustellen (Konrad-Adenauer-Ring, Hohe Lucht), die ja auch okay sind. Aber die Sperrung der Seminarstraße und die des Feldweges ist meiner Meinung nach einfach nur eine zusätzliche Belastung, die man durch den Vorschlag leicht lösen könnte.</p> <p>Durch den Verkehr auf der Hengtestraße erhöht sich natürlich auch der Verkehr zb auf dem Feldweg, was ja auch schon kritisiert wurde. Ich persönlich sehe es daher auch kritisch den Feldweg zu</p>	<p>Sobald die Straße wieder freigegeben wurde, ist mit einer Entlastung für das Hengtegebiet zu rechnen.</p> <p>Der Vorschlag, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren, zielt in Richtung der aktuell sehr präsenten „Schulstraßen“. Dort wird eine Straße zu Schulanfangs- und Schulendzeiten in der Regel komplett gesperrt. Eine Ausnahmeregelung gilt im Rahmen einer Sondergenehmigung für direkte Anlieger.</p> <p>Die einseitige Sperrung der Seminarstraße erfolgt über die Anordnung einer „unechten“ Einbahnstraße. Hier gibt es in jeder Einmündung das Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“. Die Verwaltung sieht die Gefahr, dass ein nur zeitweise eingerichtetes Verbot der Einfahrt zu weniger Akzeptanz der Sperrung führen wird. Auch hält es die Veraltung für notwendig, den Knoten Basteiwall/Seminarstraße/Basteiring generell und zu jeder Uhrzeit vom Verkehr zu entlasten.</p> <p>Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Die Regelung in der Hohen Lucht gilt durchgängig den ganzen Tag. Insofern ist auch eine ganztägige Regelung in der Seminarstraße erforderlich. Andernfalls würde sich die Verkehrsbelastung in der noch offenen Fahrtrichtung auf der Seminarstraße sogar erhöhen. Aus Sicht</p>	<p>grundsätzlichen Bedeutung und des Zusammenhangs mit dem sehr aktuellen Thema „Schulstraße“ erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.7</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„In der Seminarstraße wird keine Schulstraße eingerichtet. Auch wird der Anregung, die Seminarstraße nur zeitweise in einer Fahrtrichtung zu sperren, nicht gefolgt.“</i></p>
--	--	---	--

		<p>sperrten, da dieser gerade durch die aktuelle Situation so viel befahren ist und bisher auch noch keiner weiteren verkehrsberuigenden Maßnahmen ausprobiert wurden. Ich fahre natürlich auch gerne mit dem Fahrrad, aber wenn es mal regnet greife ich zum Auto und da musste ich diese Problematik dieses Jahr des Öfteren feststellen. Gerade jetzt zur Winterzeit wo mehr Leute mit dem Auto fahren wird die Situation nicht besser. Alles wird nur gesperrt und der Verkehr wird immer mehr auf wenige Straßen konzentriert. Was das Ziel davon ist verstehe ich nicht, den wenn mehrere Autos auf mehrere Straßen verteilt werden wäre es überall nicht so voll, stattdessen wird Durchgangsverkehr auf ganz wenige Straßen reduziert. Gerade als Anwohnerin von der Hengte (Indehell) wird es einfach nur alles erschwert.</p> <p>Solche Entscheidungen werden von der Politik nur getroffen und wer profitiert davon? Nur die Politik. Für die Anwohner bringen diese ganzen Sperrungen keine Vorteile.</p>	<p>der Verwaltung hat die Maßnahme keine gravierenden Auswirkungen auf das Hengtegebiet. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme und der bereits bestehenden Regelung in der Seminarstraße haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der Hohen Lucht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich.</p> <p>Den aktuellen Erlass des Landes NRW zum Thema Schulstraßen hat die Verwaltung zum Anlass genommen, insgesamt über die Einführung einer Schulstraße in der Seminarstraße zu diskutieren. Bei einer solchen Lösung würde die Seminarstraße temporär für den gesamten Verkehr gesperrt. Nur Anlieger könnten über eine Sondererlaubnis die Straße auch zu diesen Zeiten nutzen. Im Endeffekt spricht sich die Verwaltung unter Bezug auf die bereits oben genannten Gründe gegen die Einführung einer Schulstraße und für die Beibehaltung der im Dezember vorgestellten Einbahnstraßenlösung aus.</p>	
62	62.2	<p>Gerne möchte ich einige Ideen, Anregungen zur Mobilität in unserer Stadt geben. Kurz eine Beschreibung meines Mobilitätsverhaltens. Ich bin begeisterter Radfahrer und fahre alle Strecken innerhalb Coesfelds zu 98% mit dem Fahrrad, was aufgrund unserer Wohnlage an der Citadelle auch gut</p>	<p>Die Anregung, die Seminarstraße zu öffnen, widerspricht dem Vorschlag der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>

		<p>möglich ist. Ich bin Berufspendler und arbeite in Marl im Chemiepark. Es gibt für mich keine Möglichkeit meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen. So fahre ich morgens gegen 6:00 Richtung A43 Dülmen und komme gegen 16:00 und 18:00 zurück, was mit dem Auto im Bereich Coesfeld eine echte Zumutung ist, da ich die Stadt komplett umfahren muss bzw. durch die Stadt fahren muss. Das Fahren zu den Stoßzeiten morgens und abends ist in vielen Bereichen der Stadt für den Autofahrer eine extrem stressige und belastende Situation, da der Autofahrer in den letzten Jahren in Coesfeld zunehmend behindert wird. Die Situation an folgenden Kreuzungen ist katastrophal:</p> <p>Kreuzung Bürgerhalle,                  B474/Holtwicker Straße                  B474/Borkener Straße                  B474/Rekener Straße                  Kreuzung VR Bank                  Kreuzung Altes Amtsgericht</p> <p>Hier nun meine Vorschläge:</p> <p>...</p> <p>2. Öffnungen der Hohen Lucht, der <b>Seminarstraße</b>, des Brinker Ring zur Holtwicker Straße</p> <p>...</p>		
66	66.1	<p>Ich sitze seit 10 min einfach mal am Fenster im Treppenhaus und gucke auf die Ecke Seminarstr./Basteiring. In dieser Zeit hätte die Polizei nun 550€ verdienen können durch Falschabbieger.</p>	<p>In der Tat ignorieren Verkehrsteilnehmer immer wieder das Einfahrtsverbot vom Basteiring in die Seminarstraße. Es lässt sich aber auch festhalten, dass sich die Zahl der Verstöße im Laufe der Zeit</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>



		<p>Vielleicht sogar noch mehr, da 4 von ihnen sich nicht mal mehr die Mühe gemacht haben zu blinken...</p> <p>Was ich damit sagen will: nur mit Schildern funktioniert diese Ecke einfach nicht und wird sie nicht funktionieren. Sie werden (teilweise lachend) ignoriert. Da muss noch eine Blitze hin oder fiese Bodenschwellen...</p> <p>...</p>	<p>reduziert hat. Um diese weiter zu reduzieren, wird das Verbot in der vorgestellten Variante an den beiden folgenden Einmündungen wiederholt. Die Verwaltung geht davon aus, dass dies eine Wirkung zeigt und die Zahl der Verstöße weiter abnehmen wird. Noch wirkungsvoller wäre die Anordnung einer echten Einbahnstraße. Dies lässt sich aber aus rechtlichen Gründen nur dann realisieren, wenn auch der ÖPNV nur noch in einer Richtung durch das Gebiet geführt wird (siehe Stellungnahme zur Anregung 24). Die Verwaltung hat mit der Prüfung einer solchen Lösung bereits begonnen und wird diese weiter fortführen.</p> <p>Letztendlich ist auch die Polizei in der Pflicht, die Einhaltung der Durchfahrtsverbote auf der Seminarstraße regelmäßig zu kontrollieren, damit sie auch eingehalten werden. Die Verwaltung wird noch einmal Gespräche mit der Polizei in dieser Richtung führen.</p>	
<b>73</b>	73.4	<p>Gerne nutzen wir die Chance, Ergänzungen sowie Anregungen zu dem aktuellen Konzept und den geplanten Maßnahmen entsprechend der Informationsveranstaltung vom 12.12.2023 einzubringen.</p> <p>...</p> <p>3. Das Konzept sieht weiterhin den unveränderten Busverkehr vor. Nach der Umgestaltung der Seminarstr. und Wetmarstr. als Fahrradstraße werden weiterhin die empfohlenen Fahrbahnbreiten, für zweistreifige Fahrbahnen lt. RAST 06 (S. 69), -</p>	<p>Die Situation in der Kreuzung Basteiring/Basteiwall/Seminarstraße muss in der Tat als kritisch anzusehen. Dies gilt für die Verkehrssituation insgesamt, aber insbesondere auch für die Befahrung mit Bussen. Vor allem die Begegnung von Bussen in diesem Kreuzungsbereich führt zu Problemen. Bereits im Vorfeld hatte die Verwaltung geprüft, ob der ÖPNV komplett aus dem Gebiet herausgenommen werden kann. Dies ist aber solange</p>	<p>Aufgrund der allgemeinen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.2</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Die Verwaltung wird beauftragt, die Prüfung fortzuführen, ob der ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum</i></p>

		<p>Hauptverkehrsstraßen mit große Begegnungshäufigkeit von Bus- oder LKW-Verkehr: 7,00 m - nicht erfüllt. Die Fahrbahnbreite beträgt im Mittel 6,05m.</p> <p>Dasselbe gilt für die Anforderungen zu den Gehwegbreiten. Aus den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06“ geht ebenfalls hervor, dass Gehwege an schulischen und sozialen Einrichtungen, aufgrund hoher Verkehrsaufkommen zur Spitzenzeit, min. 3m breite Gehwege benötigen. Die spezifischen Anforderungen zu den Erfordernissen an Schülerhaltestelle sind noch nicht berücksichtigt.</p> <p>Die kritischen Punkte Ecke Basteiwall – Seminarstr. und Wetmarstr. – Seminarstr. unterstützen einen beidseitigen Busverkehr keinesfalls. Die Schleppllinien für einen Standard-Bus (15m Länge / 2,50 Breite) lassen keinen gefahrlosen und überlagernden Verkehr zu (s. Anhang).</p> <p>Die Einschränkung des Busverkehrs in eine Fahrtrichtung (Wetmarstr &gt; Seminarstr &gt; Basteiwall) würde in Kombination mit der Fahrradstraße aus unserer Sicht eine deutliche Verbesserung erzielen. Gleichzeitig würde es auch erlauben, das einseitige Durchfahrtsverbot Ecke Seminarstr / Basteiwall konsequent umzusetzen z.B. mit Unterstützung von baulichen Maßnahmen.</p> <p>...</p>	<p>nicht möglich, wie an einer direkten ÖPNV-Erschließung des Heriburg-Gymnasiums festgehalten wird. Insofern hatte die Verwaltung von einer solchen Lösung Abstand genommen. Aufgrund der vorgebrachten Anregungen in Bezug auf den ÖPNV ist die Verwaltung in eine erneute Prüfung eingestiegen. Dies allerdings nicht mit dem Ziel den ÖPNV komplett herauszunehmen, sondern ihn nur in einer Richtung durch das Gebiet zu führen. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Seminarstraße dann als echte Einbahnstraße beschildert werden könnte, was die Akzeptanz sicher noch einmal erhöhen würde. Die Verwaltung hat Ansätze entwickelt, mit denen die Führung des ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring Straße) möglich werden könnte. Erste Gespräche mit dem Konzessionsnehmer und dem Kreis Coesfeld als Aufgabenträger wurden geführt. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung und des ÖPNV-Systems insgesamt konnte die Prüfung noch nicht abgeschlossen werden. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Seminarstraße zunächst wie im Dezember 2023 vorgestellt zunächst als unechte Einbahnstraße zu beschildern und parallel die Prüfung in Bezug auf den ÖPNV fortzuführen.</p>	<p><i>Gerichtsring) durch das Gebiet geführt werden kann. Über das Ergebnis ist zunächst im Ausschuss für Planen und Bauen zu berichten.“</i></p>
<b>73</b>	73.5	<p>4. Das bestehende Durchfahrtsverbot Ecke Basteiwall / Seminarstraße wird aktuell durchgehend und vorsätzlich missachtet. Sollte eine Umstellung auf eine einseitige Fahrtrichtung des Busverkehrs nicht</p>	<p>In der Tat ignorieren Verkehrsteilnehmer immer wieder das Einfahrtsverbot vom Basteiring in die Seminarstraße. Es lässt sich aber auch festhalten, dass sich die</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die</p>

		<p>erfolgen, wie wird sichergestellt, dass die Regularien (Durchfahrtsverbot) eingehalten werden? Ist eine veränderte und deutlich sichtbarere Beschilderung möglich? Eine konsequente Kontrolle halten wir als dringend erforderlich.</p> <p>Sehr gerne sind wir auch weiterhin Teil bei der Gestaltung des zukunftsweisenden Konzeptes und freuen uns auf eine kurzfristige Umsetzung des neuen Gesichtes von Coesfeld.</p>	<p>Zahl der Verstöße im Laufe der Zeit reduziert hat. Um diese weiter zu reduzieren, wird das Verbot in der vorgestellten Variante an den beiden folgenden Einmündungen wiederholt. Die Verwaltung geht davon aus, dass dies eine Wirkung zeigt und die Zahl der Verstöße weiter abnehmen wird. Noch wirkungsvoller wäre die Anordnung einer echten Einbahnstraße. Dies lässt sich aber aus rechtlichen Gründen nur dann realisieren, wenn auch der ÖPNV nur noch in einer Richtung durch das Gebiet geführt wird (siehe Stellungnahme zur Anregung 24). Die Verwaltung hat mit der Prüfung einer solchen Lösung bereits begonnen und wird diese weiter fortführen.</p> <p>Letztendlich ist auch die Polizei in der Pflicht, die Einhaltung der Durchfahrtsverbote auf der Seminarstraße regelmäßig zu kontrollieren, damit sie auch eingehalten werden. Die Verwaltung wird noch einmal Gespräche mit der Polizei in dieser Richtung führen.</p>	<p>Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>
<b>76</b>	76.1	<p>Ich freue mich, dass Überlegungen zur Beruhigung der Wohngebiete angestellt werden und Bürger ihre Anregungen und Vorstellungen angeben können. Im Folgenden möchte ich Ihnen meine Anregungen zum Bereich Seminarstraße /Teichweg mitteilen:</p> <p><u>1. Rechtskräftiger Bebauungsplan</u></p> <p>Für den Bereich Seminarstraße/Teichweg existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 9 „Lilienbecke“ Blatt 2 (Abbildung 1).</p>	<p>Der in der Anregung dargestellte Bebauungsplan ist nicht mehr gültig. An dieser Stelle gilt inzwischen der Bebauungsplan Nr. 121/1 „Coesfelder Promenade“:</p>	

Dieser sieht im Bereich der Einmündung Teichweg/Borkener Straße einen Wendehammer und Fußweg mit 2,5m Breite vor (Abbildung 2, bzw. rote Markierung in Abbildung 1).

Im Rahmen der Informationsveranstaltung am 12.12.2023 wurde erwähnt, dass ein Ausbau des Teichweges geplant ist. Zum genauen Ausbau wurden jedoch keine Details vorgestellt. Ich möchte vorschlagen, dass ein möglicher Ausbau des Teichweges gem. Bebauungsplan Nr. 9 erfolgt. Folgende Vorteile ergeben sich aus meiner Sicht:

- Die Wohnstraßen Teichweg, Kettelerstraße und Zapfeweg mit ca. 84 Wohneinheiten würden im Vergleich zur heutigen Situation deutlich beruhigt (siehe Abbildung 3), weil dadurch der Durchgangsverkehr von der Borkener Straße zur Seminarstraße und umgekehrt verhindert würde. Der Durchgangsverkehr nutzt heute die Straßen Teichweg, Kettelerstraße und Zapfeweg als Umfahrung der Ampelanlage Borkener Straße / Basteiring.
- Der Teichweg und die Kettelerstraße werden heute von vielen Kindern als Schulweg zum Heriburg Gymnasium genutzt. Ein Ausbau gemäß Bebauungsplan würde diesen Schulweg erheblich sicherer machen.
- Als weiteren Pluspunkt möchte ich die Entschärfung der Gefahrenstelle Einmündung Teichweg / Borkener Straße anführen. (Schlechte Einsehbarkeit, keine qualifizierte Abbiegerspur, unmittelbar angrenzende Bahntrasse mit Schrankenanlage, hohe Anzahl von Fahrradfahrern und Fußgängern)



Er sieht neben der Wendeanlage auch eine Durchbindung des Teichweges in der vorhandenen Straßenparzelle bis zur Borkener Straße vor. Die Wendeanlage liegt im Wesentlichen auf privaten Grundstücken. Von einer Bereitschaft der Grundstückseigentümer, Flächen für die Wendeanlage abzugeben, kann nicht ausgegangen werden. Eine Enteignung wäre aus Sicht der Verwaltung nicht angemessen und rechtlich auch nur schwer zu begründen. Dies auch deshalb, weil der der Bebauungsplan eine durchgehende Verkehrsfläche bis zur Borkener Straße darstellt.

			Eine Abwägung über die Anregung, den bestehenden Bebauungsplan umzusetzen, ist nicht zielführend, weil der aktuell rechtskräftige Bebauungsplan eine Durchbindung des Teichweges bis zur Borkener Straße vorsieht. Dies widerspricht der Anregung. Insofern muss auf eine Abwägung verzichtet werden.	
<b>76</b>	76.2	<p><u>2. Alternative zum Bebauungsplan</u></p> <p>Aktuell gehe ich davon aus, dass ein Ausbau gemäß Ziffer 1 erst nach längerer Planungs- und Bauzeit realisiert werden kann. Um zumindest die Ziele des Bebauungsplans zeitnah umsetzen zu können, wäre im Bereich des späteren Wendehammers (siehe Abbildung 3) eine Durchfahrtsperre für Kfz denkbar. Dies würde die bauliche Durchfahrtsperre (Fußweg!) gem. Bebauungsplan widerspiegeln und die Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen sowie die Verbesserung des Schulweges mit sich bringen. Auf Höhe der Kettelerstraße könnte wiederum das Hinweisschild „keine Wendemöglichkeit“ aufgestellt werden. Vergleichbare Situationen sind nach meiner Erfahrung in anderen Städten wie Münster üblich.</p>	Die alternativ vorgeschlagene Sperrung des Teichweges unmittelbar nördlich der Borkener Straße stellt einen deutlich massiveren Eingriff in das Verkehrssystem dar als der Vorschlag der Verwaltung. Die Kettelerstraße könnte nicht mehr von der Borkenerstraße aus angefahren werden. Die Verwaltung spricht sich weiterhin dafür aus, die moderatere Lösung für den Teichweg umzusetzen.	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.5</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, den Teichweg in Höhe der im Bebauungsplan dargestellten Wendeanlage zu sperren, wird nicht gefolgt.“</i></p>
<b>76</b>	76.3	<p><u>3. Geplante Durchfahrtsperre auf dem Teichweg</u></p> <p>Abweichend zum Bebauungsplan wurde bei der Informationsveranstaltung am 12.12.2023 als Maßnahme eine Durchfahrtsperre auf dem Teichweg erst zwischen Kettelerstraße und Zapfeweg gemäß Abbildung 4 eingebracht.</p> <p>Diese Durchfahrtsperre würde nur für 4 Wohneinheiten auf dem Teichweg eine Beruhigung bedeuten. Die unter Punkt 1 aufgeführten Vorteile kämen</p>	Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung in der Kettelerstraße sorgt für eine weitere Entlastung der Kettelerstraße und des Teichweges über das heutige Maß hinaus. Sie verhindert, dass der Verkehr nicht mehr von der Wetmarstraße in Richtung Borkener Straße fahren kann. In dieser Richtung bleibt aber auch die Seminarstraße offen. Ein Verdrängen von Verkehr auf Kettelerstraße und Teichweg	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.6</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, die Kettelerstraße als echte</i></p>



		<p>somit nicht zum Tragen. Da ich, wie bereits erwähnt, nicht davon ausgehe, dass ein Ausbau gemäß Ziffer 1 zeitnah realisiert werden kann, möchte ich in diesem Fall vorschlagen, die Kettelerstraße als echte Einbahnstraße (Zufahrt nur vom Teichweg) auszubilden. Dies in Verbindung mit der geplanten unechten Einbahnstraße auf der Seminarstraße (Abbildung 4) würde zumindest den Durchgangsverkehr in Richtung Borkener Straße unterbinden.</p>	<p>ist also nicht zu befürchten. Auch würde eine Einbahnstraßenregelung die Erreichbarkeit der Kettelerstraße deutlich einschränken, da diese dann nicht von der Wetmarstraße aus erreicht werden könnte.</p> <p>Sollten sich negative Effekte für die Kettelerstraße einstellen, könnte immer noch über eine Einbahnstraßenregelung entschieden werden. Die Verwaltung wird die Entwicklung im Auge behalten und gegebenenfalls über eine solche Regelung beraten.</p>	<p><i>Einbahnstraße (Zufahrt nur vom Teichweg) auszubilden, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwicklung im Auge zu behalten, gegebenenfalls über eine solche Regelung zu beraten und die Ergebnisse dem Rat vorzulegen.“</i></p>
<b>76</b>	76.4	<p>Abschließend möchte ich erwähnen, dass die Kettelerstraße für einen beidseitigen Verkehr bei sich einstellenden höheren Belastungen durch Kfz (bei den zu erwartenden Durchgangsverkehren) nicht ausgelegt ist. Durch den hohen Stellplatzbedarf steht nur ein Fahrstreifen zur Verfügung und es gibt kaum Ausweichmöglichkeiten (siehe nachfolgende Fotos).</p> <p>Ich freue mich wenn Sie meine Anregungen berücksichtigen. Bei Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	<p>In der Tat wird auf der Kettelerstraße auf einer Straßenseite durchgängig geparkt. Die Situation ließe sich durch das Markieren von Stellplätzen in Verbindung mit der Anordnung einer Halteverbotszone verbessern. Die Anzahl der Stellplätze würde sich in diesem Fall reduzieren. Da von einer solchen Regelung auch die Anlieger betroffen wären, sollte sie zunächst mit diesen diskutiert werden.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung zu markierten Stellplätzen in der Kettelerstraße zu erarbeiten und mit den Anliegern zu diskutieren. Die Ergebnisse sind dem Rat zur Entscheidung vorzulegen.</p>
78	78.1	<p>Nach näherem Betrachten meinerseits über die geplanten Änderungen in diesem Gebiet durch die Stadt Coesfeld stellt sich mir die Frage, wer von diesen Änderungen profitiert. Nach meinem Verständnis werden jegliche Änderungen wie aufgeführt, ohne das Vorteile / Verbesserungen erreicht werden.</p> <p>Um dieses zu erreichen bleibt meiner Meinung nach nur die Rückstellung der Seminarstraße in eine</p>	<p>Die Verkehrssituation rund um die beiden Schulen steht seit Jahren im Fokus. Durch die unechte Einbahnstraße in der Seminarstraße werden die Seminarstraße und die Wetmarstraße und damit der sensible Bereich rund um die beiden Schulen vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>

		normale Straße, also in beiden Richtungen für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar, wie seit Jahren praktiziert und bewährt. Durch die derzeitige Sperrung dieser Straße wird doch die Problematik auf der Hengte erst hervorgerufen.	Sperren der Hohen Lucht. Insofern profitieren insbesondere die Schüler und die Anwohner von der vorgeschlagenen Verkehrsregelung. Aus Sicht der Verwaltung hat die Maßnahme keine gravierenden Auswirkungen auf das Hengtegebiet. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme und der bereits bestehenden Regelung in der Seminarstraße haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der Hohen Lucht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich. Auch die Erreichbarkeit des Hengtegebietes wird nicht wesentlich eingeschränkt. Das Gebiet bleibt weiterhin aus allen Richtungen erreichbar.	
<b>79</b>	79.4	<u>geplante Sperrung des Teichweges</u> Hin und wieder besuche ich bislang Freunde, die am Zapfweg wohnen. Auch hier kommt es vor, dass dies mit dem Pkw erfolgt, weil man vielleicht zusammen noch weiter fahren will oder selbst gerade von außerhalb kommt. Auch hier konnte ich mich bei meinen Besuchen davon überzeugen, dass auf dem Teichweg nichts los ist. Gleichzeitig hat die Nutzung des Teichweges, der mir hier einen direkten Zugang von der Borkener Straße aus bietet, den Vorteil, dass man halt nicht im Umfeld der Schulen und der Schüler:innen unterwegs ist. Keine Coesfelder:in tut es sich freiwillig an durch letzteren Bereich zu fahren, wenn er/sie dort nicht irgendetwas will. Wenn Sie auch diesen Weg sperren, gibt	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ bestätigt. Damit sollen die im Masterplan definierten Zielen verfolgt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul>	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.



		<p>es folglich für mich eigentlich keine Möglichkeit mehr, vom Bahnhof kommend, den Zapfweg zu erreichen. Was soll eine solche Aktivität? Auch in diesem Stadtteil von Coesfeld leben Menschen, die man mal besuchen möchte. Für vereinzelte Fahrer:innen, die sich in den Bereich der Seminarstraße verirren, da das Navi bei soviel Einbahnstraßen und Kreiseln vielleicht mal überfordert ist, jemanden auf die Umgehungsstraße zu schicken (falls diese mal wieder benutzbar sein sollte) muss und sollte man so große Einschnitte für einen anderen Teil der Bevölkerung nicht machen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Durch die unechte Einbahnstraße in der Seminarstraße werden die Seminarstraße und die Wetmarstraße und damit der sensible Bereich rund um die beiden Schulen vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Dies rechtfertigt aus Sicht der Verwaltung Umwege, um einzelne Ziele zu erreichen.</p> <p>Der Teichweg als Alternativroute ist mit dem heutigen Ausbauzustand nicht geeignet, zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Die Parzellenbreite von lediglich ca. 7 m lässt aber auch keinen entsprechenden Ausbau zu. Auch die Lage der Einmündung in die Borkener Straße unmittelbar neben dem Bahnübergang lässt eine Funktion des Teichweges als Ausweichstrecke nicht zu. Um ein Ausweichen der Verkehrsteilnehmer auf den Teichweg zu verhindern, muss hier eine ergänzende Maßnahme vorgenommen</p>	
--	--	---	--	--

			werden, wie sie die Verwaltung vorgeschlagen hat.	
<b>80</b>	80.3	<p>Vielen Dank für das Engagement aus der Verwaltung das Verkehrskonzept in der nordwestlichen Innenstadt zu überarbeiten!</p> <p>...</p> <p>Ich hätte noch ein paar Ideen und möchte diese gern mitteilen.</p> <p>...</p> <p>2. Um die Situation ( Zubringung und Haltestelle) mit den Bussen an der Seminarstrasse zu entschärfen, eine ausgebaute haltestelle am Teichweg erstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Sicherheit für die Schüler (Buskinder kontrollierter ein und ausstieg durch mehr Platz – Fahrrad- und Fußgängerkinder Sicherheit auf der Seminarstrasse)</li> <li>• Kein Zeitverzögerung in den Busplänen</li> <li>• Schulleiter hat eine eigene Haltestelle an der Schule</li> </ul> <p>...</p> <p>Beispiele in den Anhängen auf Plänen.</p>	<p>Der Teichweg als Alternativroute ist mit dem heutigen Ausbauzustand nicht geeignet, zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Die Parzellenbreite von lediglich ca. 7 m lässt aber auch keinen entsprechenden Ausbau zu. Insbesondere die Lage der Einmündung in die Borkener Straße unmittelbar neben dem Bahnübergang lässt eine Integration in das Busliniennetz nicht zu.</p>	<p>Die Anregung, eine ausgebaute Haltestelle am Teichweg zu erstellen. wird nicht weiterverfolgt.</p>
82	82.2	<p>Danke für das angenehme Telefonat vom Donnerstag. Wir schon angesprochen haben wir als Anwohner der Klosterstraße (Familie mit zwei jungen Kindern) ein hohes Interesse an den Plänen zu Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und im Hengtegebiet. Hierzu möchten wir folgende Anregungen geben:</p> <p>...</p>	<p>Die Bahnübergänge insbesondere im Coesfelder Innenstadtgebiet sind ein grundsätzliches Problem im Verkehrssystem. Pläne zur Beseitigung sind an den beengten Platzverhältnissen und dem extrem hohen Kosten gescheitert.</p> <p>Durch die unechte Einbahnstraße in der Seminarstraße werden die Seminarstraße</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p> <p><u>Ergänzend:</u></p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtplanung zu den</p>

		<p>2.) Seminarstraße</p> <p>Vor der akuten Sperrung der Seminarstraße konnten wir als Anwohner die häufig geschlossenen Schranken auf der Borkener Straße umgehen. Heute ist festzustellen, dass wir aufgrund dieser Sperrung teilweise 15 - 20 Minuten vom Ende der Wiesenstraße über den Gerichtsring, Borkener Straße bis nach Hause brauchen. Gerade zu den Stoßzeiten bilden sich lange Staus, die den Verkehr auf dem Gerichtsring vollständig zum Erliegen bringen. Dies geht auch zulasten der Umwelt. Es ist nicht in Gänze möglich, auf das Fahrrad umzusteigen. Für die Abholung von Angehörigen aus dem Pflegeheim oder die Erledigung des Einkaufs sind wir auch weiterhin auf das Auto angewiesen. Da Unterführungen an den Schrankenanlagen auf der Borkener Straße zwar die beste Lösung wäre, dies aber wahrscheinlich baulich schwierig umzusetzen sein wird, sollte die Seminarstraße für Anwohner des Wohngebiets für beide Richtungen befahrbar bleiben.</p>	<p>und die Wetmarstraße und damit der sensible Bereich rund um die beiden Schulen vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Diese Effekte haben aus Sicht der Verwaltung eine höhere Priorität als der Wunsch, Ausweichstrecken für den Fall offenzuhalten, dass die Schranken geschlossen sind.</p> <p>Fahrgassenversätze sind aufgrund des enormen Busverkehrs in beiden Fahrtrichtungen nicht möglich. Geschwindigkeitsanzeigen waren und werden weiterhin in regelmäßigen Abständen auf der Seminarstraße aufgestellt, um für die Einhaltung des Tempolimits von 30 km/h zu sensibilisieren. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind auf der Seminarstraße weniger das Problem, sondern vorrangig die Verkehrsbelastung zu Stoßzeiten (vor und nach der Schule). Daher sind Bremschwellen oder Aufpflasterungen nicht das geeignete Instrument. Fußgängerüberwege (FGÜ) in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich. Ein FGÜ auf der Seminarstraße wird zur Lenkung von Verkehrsströmen auf der Seminarstraße als eher ungeeignet angesehen. Hier gibt es keine auffällige Fußverkehrsachse, die sich hier anbieten würde. Daher sollte vorrangig weiterhin ein Durchfahrtsverbot in einer Fahrtrichtung angestrebt werden.</p>	<p>Fahrradstraßen im Hengtegebiet zu prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis ist dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.</p>
--	--	---	---	---

			Im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet wird die Verwaltung aber noch einmal prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.	
82	82.3	<p>3.) Teichweg</p> <p>Der Teichweg ist eng und schlecht ausgebaut und gleichzeitig Schulweg. Dieser wird seit der Sperrung der Seminarstraße vermehrt von Eltern genutzt, um ihre Kids an den Schulen abzusetzen. Eine Sperre erhöht sicherlich das Verkehrsaufkommen auf der Kettelerstraße. U. E. ist eine Einbahnstraßenregelung auf dem Teichweg sinnvoller, sofern die Seminarstraße durch die unter Nr. 2 genannten Maßnahmen für beide Richtung zugänglich bleibt.</p> <p>...</p>	Die geplante Durchfahrtsperre im Teichweg verhindert, dass Verkehre auf den Teichweg verlagert werden, wenn die Seminarstraße nur noch in einer Richtung befahrbar ist. Sollte die Seminarstraße, wie unter Anregung 82.2 vorgeschlagen, in beiden Richtungen befahrbar bleiben, wird kein zusätzlicher Verkehr auf den Teichweg verdrängt. Die heutige Belastung auf dem Teichweg hält die Verwaltung auch unter Berücksichtigung des Ausbaustandards für verträglich. Weitere Maßnahmen für den Fall, dass die Seminarstraße in beiden Richtungen befahrbar bleibt, hält die Verwaltung daher nicht für notwendig.	Der Anregung, eine Einbahnstraßenregelung auf dem Teichweg anzuordnen, sofern die Seminarstraße durch die unter der Anregung 82.2 genannten Maßnahmen für beide Richtung zugänglich bleibt, wird nicht gefolgt.
<b>83</b>	83.2	<p>FRISTGERECHT, laut o.g. Zeitungsartikel, möchte ich Ihnen noch meine Einwände zu einigen geplanten Sperrungen mitteilen. Und einige Änderungen der Verkehrsführung verstehe ich auch nicht, warum sie so geplant worden sind. Im Anhang ein Ausschnitt des Stadtplans mit Anmerkungen von mir.</p> <p>Hier meine Einwände:</p>	Durch die Sperrung der Bundesstraße B 474 wird Verkehr in das gesamte Gebiet nordwestlich der Innenstadt und in das Hengtegebiet verdrängt. Aber auch ohne Sperrung verursacht der Verkehr große Probleme in diesem Gebiet. Herausgearbeitet wurde das in dem im vergangenen Jahr beschlossenen Masterplan Mobilität. Dieser gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.

	<p>Thema geplante Sperrung zwischen Kettelerstraße und Zapfeweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstmal WARUM??? Verstehe den Sinn nicht. Es sollen dort weniger Autos durchfahren? Wird geschehen, wenn die Baustelle an der Kreuzung Bundesstraße Richtung Osterwick und Holtwick fertig ist. Viele Personen, die aus Ah- aus usw. berufsbedingt auf die andere Seite von Coesfeld müssen, fahren aktuell durch die kleinen Nebenstraßen (Feldweg, Bereich Hengte, Teichweg, Seminarstraße). Nach Fertigstellung der Baustelle wird die Nutzung der Bundesstraße wieder angestrebt. Infos aus persönlichen Gesprächen. Entlastung und weniger Durchfahrten der Nebenstraßen somit gegeben!!!</li> <li>• Dann. WIE sollen die Anwohner des Zapfeweges zukünftig mit Ihren Fahrzeugen, aus der Anfahrt Teichweg, zu Ihren Häusern gelangen??? Über die Straße Basteiring geht es ja auch nicht. Nach Ihren Planungen ALLE über die Kettelerstraße!!! PLUS ALLE Anwohner der Kettelerstraße und ALLE anderen Verkehrsteilnehmer, die in dem Gebiet wohnen, zu den beiden Schulen möchten, Besucher und einige Geschäftsinhaber, die in diesem Gebiet ihre Fahrzeuge abstellen.(Parkgebühren sparen). Dadurch nehmen Sie (Planungsteam) die gesundheitliche Mehrbelastung der Anwohner Kettelerstraße durch die ganzen Abgase einfach in Kauf!!!! Dieses finde ich NICHT GUT und LEHNE die geplante Sperrung zwischen Kettelerstraße und Zapfeweg AB!!! Wie ist durch diese Verkehrsbelastung in der Kettelerstraße</li> </ul>	<p>Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Damit sollen die im Masterplan definierten Zielen verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Die Maßnahmen in der Seminarstraße und im Teichweg sind wesentliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele. Durch die unechte Einbahnstraße in der Seminarstraße werden die Seminarstraße und die Wetmarstraße und damit der sensible Bereich rund um die beiden Schulen vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Dies rechtfertigt aus Sicht der Verwaltung Umwege, um einzelne Ziele zu erreichen.</p>	
--	---	--	--

	<p>die Erreichbarkeit im Notfall durch Rettungsfahrzeuge gegeben??? Und wie oft soll denn der Straßenbelag saniert werden? Ich hoffe, diese Kosten trägt dann die Stadt Coesfeld und nicht die Anwohner!!! Ist dies bei der Planung bedacht worden?? Wenn nicht, dann bitte einplanen!</p> <p>Thema Seminarstraße - unechte Einbahnstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich hoffe, dass die Anwohner Zapfeweg/Kettelerstraße über die Seminarstraße in Richtung Schulzentrum zur Holtwicker Straße FAHREN DÜRFEN und NICHT ordnungswidrig belangt werden!!!! Bei Kontrolle sind die Anwohner durch Personalausweis erkennbar. Wenn nicht, bitte ich um Erklärung, wie gefahren werden soll?? Umweg über die Hengtestraße??? Schön alle Anwohner dort zusätzlich durch Verkehr und Abgase belasten!! Die Freude ist bestimmt riesengroß! Wäre einfach vermeidbar. Und man fährt auch immer am Kindergarten vorbei. Dadurch für die Kinder: Erhöhung der Gefahrenquelle!!! Vermeidbar durch meinen o.g. Vorschlag!!! Außerdem, die Mehrkosten für Sprit, Verschleiß der Fahrzeuge usw.!! Wer bezahlt das?? Ich hoffe auch hier die Stadt Coesfeld und nicht die, die gezwungenerweise den Umweg fahren sollen!!</li> </ul> <p>...</p> <p>Zur Info:</p> <p>Persönliche Zählung - Fahrt von Fahrzeugen (Autos) vom Basteiring aus kommend in die Seminarstraße</p>	<p>Der Teichweg als Alternativroute ist mit dem heutigen Ausbauzustand nicht geeignet, zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Die Parzellenbreite von lediglich ca. 7 m lässt aber auch keinen entsprechenden Ausbau zu. Auch die Lage der Einmündung in die Borkener Straße unmittelbar neben dem Bahnübergang lässt eine Funktion des Teichweges als Ausweichstrecke nicht zu. Um ein Ausweichen der Verkehrsteilnehmer auf den Teichweg zu verhindern, muss hier eine ergänzende Maßnahme vorgenommen werden, wie sie die Verwaltung vorgeschlagen hat.</p> <p>Der Zapfeweg kann zukünftig nur noch über die Wetmarstraße erreicht Damit bleibt aber sowohl die Zufahrt von der Holtwicker Straße als auch von der Borkener Straße (über Hengtestraße und -ring) möglich. Über die Kettelerstraße ist eine Anfahrt zum Zapfeweg nicht möglich, da die Seminarstraße in Richtung Norden nicht befahren werden kann. Insgesamt sieht Verwaltung keine Gefahr, dass die Belastung auf der Kettelerstraße steigt. Für Fahrten von der Borkener Straße zur Wetmarstraße kann sie nicht genutzt werden. Für Fahrten in umgekehrter Richtung stehen weiterhin sowohl die Seminarstraße als auch Kettelerstraße und Teichweg zur Verfügung. Die Kettelerstraße selber bleibt weiterhin von der Borkener Straße (über Teichweg) als auch von der Wetmarstraße (über Seminarstraße)</p>	
--	---	---	--

		<p>Innerhalb von 4 Minuten 7 Fahrzeuge!!! Rechnen Sie bitte mal hoch, wie viele Fahrzeuge FAST täglich, trotz Schilder, in die Seminarstraße fahren. Es sind jüngere und ältere Autofahrer.</p>	<p>erreichbar. Bedenken in Bezug auf Rettungsfahrten sind also nicht begründet. Auch Sonderregelungen für Anwohner sind nicht erforderlich.</p> <p>Aus Sicht der Verwaltung hat die Maßnahme keine gravierenden Auswirkungen auf das Hengtegebiet. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Sperrung der Hohen Lucht während der Baumaßnahme und der bereits bestehenden Regelung in der Seminarstraße haben gezeigt, dass nur ein geringer Teil des Verkehrs in das Hengtegebiet verlagert wird. Die Verkehrsbelastungen blieben dort auch während der Sperrung der Hohen Lucht in einem für Wohnstraßen verträglichen Bereich.</p> <p>der Tat ignorieren Verkehrsteilnehmer immer wieder das Einfahrtsverbot vom Bassteiring in die Seminarstraße. Es lässt sich aber auch festhalten, dass die sich die Zahl der Verstöße im Laufe der Zeit reduziert hat. Um diese weiter zu reduzieren, wird das Verbot in der vorgestellten Variante an den beiden folgenden Einmündungen wiederholt. Die Verwaltung geht davon aus, dass dies eine Wirkung zeigt und die Zahl der Verstöße weiter abnehmen wird. Noch wirkungsvoller wäre die Anordnung einer echten Einbahnstraße, die nur für Fahrräder und Linienbusse in beide Richtungen freigegeben wird. Die Freigabe einer Einbahnstraße für</p>	
--	--	---	--	--



			Linienbusse ist aus rechtlichen Gründen aber nicht möglich.	
86	86.1	<p>Die Teilspernung des Teichweg zwischen Kettelerstraße und Zapfeweg wäre für die Anwohner beider Straßen eine Zumutung!!! Meines Erachtens ist dieses ein Umweg wenn die Anwohner des Zapfeweges über den Basteiring fahren müssten! Es ist jetzt schon ärgerlich, dass wir Anwohner nicht mehr über den Basteiring in die Seminarstrasse fahren dürfen weil es sich sehr häufig an der Bahnlinie staut, so dass es unter Umständen lange dauert, bis man in den Teichweg einbiegen kann. Zu Bedenken ist weiterhin, dass die Elterntaxen vor allem der Grundschule nur noch von der Wetmarstrasse kommen können und somit ein noch höheres Verkehrsaufkommen auf dem Zapfeweg sein wird. Hier ist zu bedenken, dass viele Kinder/Jugendliche vom Herriburg Gymnasium diesen Weg in beide Richtungen benutzen! In Zukunft werden noch mehr Elterntaxen die Parkplätze blockieren! Teilweise parken diese schon in meine Einfahrt wenn sie "nur kurz" ihre Kinder aus der Schule holen!! Ich als Anwohner kann dann eigentlich nur über die Hengte nach Hause fahren wenn ich Beispielsweise im Edeka einkaufen war. Hierdurch wird die Hengte auch mehr Verkehrsaufkommen haben! Habe ich es richtig verstanden, dass es auch nicht möglich sein wird den Teichweg in Richtung Wetmarstrasse zu verlassen?! Wenn dieses so wäre müsste ich täglich einen Umweg über die Borkener Strasse und dann über die Umgehungsstrasse fahren um zu meiner Arbeitsstelle in Legden zu kommen. Dieses ist geldlich und ZEITLICH nicht zumutbar!! Oder erstatten Sie mir wenigstens die mehrgefahrenen Kilometer?!! Generell ist es eine Farce wenn es nicht</p>	<p>Siehe ausführliche Stellungnahme zur Anregung 83.2 direkt zuvor. Hierzu ergänzend:</p> <p>Die Umfahrt über Seminarstraße, Zapfeweg und Teichweg bleibt weiterhin möglich. Ebenso die Fahrt vom Teichweg über die Seminarstraße Richtung Norden in die Wetmarstraße. Schulkinder können also aus Richtung Wetmarstraße wie bisher zur Schule gebracht werden. Aus Richtung Borkener Straße können die Schüler über Teichweg und Kettelerstraße nah an die Schule gebracht werden.</p> <p>Wünschenswert wäre es aber, den Bring- und Holverkehr zu und von den Schulen zu reduzieren. Aus diesem Grund wird die Verwaltung zusätzlich zur Elternhaltestelle auf dem Parkplatz an der Agentur für Arbeit eine weitere Elternhaltestelle auf dem Köbbinghof anlegen.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p> <p>Zusätzlich wird die Verwaltung beauftragt, eine weitere Elternhaltestelle im Köbbinghof einzurichten und mit geeigneten Kommunikationsmaßnahmen gemeinsam mit den Schulen auf die Nutzung der Haltestellen hinzuwirken.</p>

		<p>möglich ist vom Teichweg Richtung Wetmarstrasse abbiegen zu können!! Mein Sohn muss nach Ahaus zu Arbeit und mein Lebensgefährte nach Münster!! Auch in unserer Freizeit fahren wir häufig diesen Weg weil er mit Abstand der kürzeste Weg ist!! Die Anwohner der Kettelerstrasse werden sicherlich sehr verärgert sein auch wenn zumindest für die Anwohner des Zapfweges die Abbiegen vom Teichweg Richtung Seminarstrasse möglich wäre! Diese müssten wenn sie Richtung Schulzentrum wollen, riesengroße Umwege in Kauf nehmen!! Falls es, warum auch immer, dieser Irrsinn eintreten sollte, dann plädiere ich dafür, dass alle Anwohner in diesen betroffenen Strassen einen Anliegerausweis haben und damit nicht an die Sperrungen gebunden sind!!!</p>		
86	86.2	<p>Zu Schluss möchte ich noch anmerken bin, dass es zumutbar ist, dass die Busschüler vom Heriburggymnasium zum Schulzentrum laufen können um dort in ihren Bus einzusteigen! (Vergangene Generationen mussten zu Fuß oder mit dem Rad noch erheblich längere Schulwege bei jedem Wetter in Kauf nehmen!!)</p>	<p>Dieses Thema wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert. Auch im Rahmen der Erstellung des Masterplans Mobilität wurde es immer wieder angesprochen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation eingehend geprüft und auch mit den Schulen besprochen. Ein wichtiger, immer wieder angesprochener Punkt ist die Attraktivität des Heriburg-Gymnasiums. Dieses sieht seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Nepomucenum deutlich reduziert, wenn die Busse nicht mehr direkt bis zur Schule fahren. Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang auch eine zusätzliche Haltestelle an der Holtwicker Straße. Diese wurde aufgrund des immensen baulichen und damit finanziellen Aufwandes, aber auch aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse zunächst</p>	<p>Aufgrund der allgemeinen Bedeutung des Themas erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 4.2</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Die Verwaltung wird beauftragt, die Prüfung fortzuführen, ob der ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring) durch das Gebiet geführt werden kann. Über das Ergebnis ist zunächst im Ausschuss für Planen und Bauen zu berichten.“</i></p>

			<p>verworfen. Der Platzbedarf für eine Haltestelle einschließlich Warte-, Aufstell- und Einstiegsflächen steht hier in Konkurrenz zum dringend benötigten Platz für eine verbesserte Rad- und Fußwegeführung.</p> <p>Zu Bedenken ist auch die Tatsache, dass die Busse nicht nur die Haltestelle am Heriburg-Gymnasium anfahren, sondern das Gebiet auch durchfahren, um die Haltestellen auf der jeweils anderen Seite der Innenstadt anfahren zu können.</p> <p>Aus den genannten Gründen hat die Verwaltung zunächst entschieden, die Prüfung, ob der ÖPNV komplett aus dem Gebiet der nordwestlichen Innenstadt herausgenommen werden kann, einzustellen.</p> <p>Aufgrund der vorgebrachten Anregungen in Bezug auf den ÖPNV ist die Verwaltung in eine erneute Prüfung eingestiegen. Dies allerdings nicht mit dem Ziel den ÖPNV komplett herauszunehmen, sondern ihn nur in einer Richtung durch das Gebiet zu führen. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Seminarstraße dann als echte Einbahnstraße beschildert werden könnte, was die Akzeptanz sicher noch einmal erhöhen würde. Die Verwaltung hat Ansätze entwickelt, mit denen die Führung des ÖPNV in nur einer Richtung (von der Holtwicker Straße zum Gerichtsring Straße) möglich werden könnte. Erste Gespräche mit dem Konzessionsnehmer und dem Kreis Coesfeld als</p>	<p><u>Ergänzend hierzu:</u></p> <p>Der Anregung, dass es zumutbar ist, dass die Buschüler vom Heriburg-Gymnasium zum Schulzentrum laufen können (und daraus folgend, dass die Busse nicht mehr zum Heriburg-Gymnasium fahren), wird nicht gefolgt.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Aufgabenträger wurden geführt. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung und des ÖPNV-Systems insgesamt konnte die Prüfung noch nicht abgeschlossen werden. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Seminarstraße zunächst wie im Dezember 2023 vorgestellt zunächst als unechte Einbahnstraße zu beschildern und parallel die Prüfung in Bezug auf den ÖPNV fortzuführen.</p>	
89	89.5	<p>Seminarstraße/Teichweg                  Einbahnstraße Seminarstraße . Sperrung Teichweg ab Kettlerstraße. Auch hier fehlt mir der Sinn der Maßnahme. Es soll lediglich der Verkehr aus diesem Gebiet herausgehalten und in andere Gebiete verschoben werden.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Damit sollen die im Masterplan definierten Zielen verfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg.</p>

			Durch die unechte Einbahnstraße in der Seminarstraße werden die Seminarstraße und die Wetmarstraße und damit der sensible Bereich rund um die beiden Schulen vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig verhindert die Maßnahme das Ausweichen der Verkehre auf die Seminarstraße nach Sperren der Hohen Lucht. Dies rechtfertigt aus Sicht der Verwaltung Umwege, um einzelne Ziele zu erreichen.	
Maßnahme 4: Fahrradstraßen				
29		Parkplätze zusätzliche Gefahrenpunkte	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Der Umgang mit Stellplätzen in Fahrradstraßen wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Auch der Rat hat sich in der Abwägung der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Anregungen eingehend mit diesem Thema beschäftigt und letztendlich die im Steckbrief der Maßnahme B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße durch Beschluss bestätigt. Diese werden im Maßnahmensteckbrief wie folgt definiert:</p> <p><i>„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</i></p>	

			<p><i>den Stellplätzen von 3 m +0,75m Trennstreifen, maximal 3 zusammenhängende Stellplätze, Mindestlänge der Fahrbahn mit regulärer Breite zwischen den Stellplätzen: 25 m.“</i></p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich. Die Verwaltung wird in jedem Fall prüfen, ob Stellplätze innerhalb des vom Masterplan vorgegebenen Standards unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Verkehrsverhältnisse zugelassen werden können. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit der resultierenden Planung zur Entscheidung vorgelegt.</p>	
30		Fahrradstraße durchgängig bis Nepo Gym.	<p>Mit der Verlängerung der Fahrradstraße in der Wetmarstraße über die Holtwicker Straße hinaus soll eine durchgängige Radwegeverbindung unmittelbar bis zum Schulzentrum geschaffen werden. Dies ist in jedem Fall gut und sinnvoll. Ob hier die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße vorliegen, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Falls dies nicht der Fall ist, sollten andere Möglichkeiten zur besseren Führung der Radfahrer zum Schulzentrum aber in jedem Fall geprüft werden.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob die die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Verlängerung der Wetmarstraße über die Holtwicker Straße hinaus (Busspur, Zufahrt Parkplatz) vorliegen. Ist dies der Fall, sollen die Möglichkeiten der Realisierung geprüft und die Verlängerung ggf. in die Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen aufgenommen werden. Kann eine Fahrradstraße nicht realisiert werden, sind alternative Möglichkeiten zur besseren Führung der</p>

				Radfahrer zum Schulzentrum zu prüfen.
31		Fußgänger-Situation stadteinwärts Neutorstr. zeitnah betrachten! Bürgersteig desolat!	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen“ bestätigt. Dieser beschäftigt sich mit der Umgestaltung der Innenstadtstraßen zu Gemeinschaftsstraßen. Ziel ist insbesondere auch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten Handlungskonzeptes. Die Neustraße wurde hier mit einer mittleren Priorität versehen.	Die Notwendigkeit, die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger in der Neustraße zu verbessern, wird ausdrücklich bestätigt. Die Verbesserung erfolgt durch die Umgestaltung zur Gemeinschaftsstraße. Die Umsetzung erfolgt entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten Handlungskonzeptes.
32		Buchholzweg als Fahrradstraße auslegen; Grund: viele Schüler als Radfahrer	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Der Buchholzweg ist hierin nicht enthalten. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum kann es ggf. dennoch sinnvoll sein, den Buchholzweg in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet der nordwestlichen Innenstadt geprägt	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.



			vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt.	
33		Blitzer aufstellen im Buchholzweg und in der Hengtestraße + Bußgelder verhängen	Während der Sperrung des Feldweges werden auf dem Buchholzweg die Messgeräte mit dem Smiley aufgehängt.  Darüber hinaus sind reine Geschwindigkeitskontrollen Aufgabe der Polizei. Die Anregung wird an die Kreispolizeibehörde gerne weitergegeben.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben.
34		(30) mehrere große Markierungen auf den Straßenbelag im Buchholzweg! <a href="#">Ergänzung der Verwaltung: gemeint sind vermutlich markierte 30er-Piktogramme</a>	Von beiden Seiten (Einmündungen Hengtestraße und Holtwicker Straße) ist jeweils ein 30er-Piktogramm aufmarkiert. Weitere Markierungen werden als nicht erforderlich angesehen.	Der Anregung, mehrere 30er-Piktogramme auf dem Buchholzweg zu markieren, wird nicht gefolgt.
35		Fahrradstr. innerhalb des gesamten innen Rings	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Straßennetz der Innenstadt definiert. Dieses sieht einen verkehrsberuhigten Bereich auf der Wallanlage, eine Fahrradstraße auf dem Ring und innerhalb des Rings Gemeinschaftsstraßen vor. Dies trägt auch der im Masterplan definierten neuen Priorisierung der Verkehrsarten Rechnung. Im gesamten	

			<p>Siedlungsgebiet werden der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) gegenüber dem MIV priorisiert. In der Innenstadt innerhalb des Rings sind Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt (mit Ausnahme der Fußgängerzone, in der der Fußverkehr die höchste Priorität hat).</p> <p>Der Anregung, Fahrradstraßen innerhalb des gesamten Inneren Rings einzurichten, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
36		Aufpflasterung > Temporeduzierung Buchholz+ Hengtestraße	<p>Die vorgestellte Planung sieht punktuell verkehrsberuhigende Elemente vor. Beispielhaft vorgestellt wurden in der Informationsveranstaltung der Minikreisverkehr an der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße und Plateaufpflasterungen. Diese sind ursprünglich nur für die geplanten Fahrradstraßen vorgesehen. Hierzu gehören aber auch die ebenfalls in der Infoveranstaltung vorgestellten Geschwindigkeitsanzeigen, die für die Wetmarstraße und den Buchholzweg angekündigt wurden.</p> <p>Wo verkehrsberuhigende Elemente eingerichtet werden, muss im weiteren Verfahren geprüft werden. Speziell auf dem Buchholzweg wird sich auch durch die Umgestaltung im Bereich der Fußwegequerung (siehe Anregung 54.3) eine Verkehrsberuhigung ergeben.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Prüfung, an welcher Stelle verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, auch den Buchholzweg und die Hengtestraße zu berücksichtigen.</p>

37		Begleitend konsequente Kontrolle+ Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen	Geschwindigkeitskontrollen sind Aufgabe der Polizei. Die Anregung wird an die Kreispolizeibehörde gerne weitergegeben.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben und die Anregung weiterzugeben.
38		Fahrradstraße alle auf den Ringen und nicht in den Wall	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings“ bestätigt. Die Anregung bestätigt demnach die im Masterplan definierte Maßnahme. Eine Abwägung ist also nicht erforderlich.	
39		Neustraße bis zum Markt Fahrradstraße	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Straßennetz der Innenstadt definiert. Dieses sieht einen verkehrsberuhigten Bereich auf der Wallanlage, eine Fahrradstraße auf dem Ring und innerhalb des Rings Gemeinschaftsstraßen vor. Dies trägt auch der im Masterplan definierten neuen Priorisierung der Verkehrsarten Rechnung. Im gesamten Siedlungsgebiet werden der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) gegenüber dem MIV priorisiert. In der Innenstadt innerhalb des	

			<p>Rings sind Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt (mit Ausnahme der Fußgängerzone, in der der Fußverkehr die höchste Priorität hat).</p> <p>Der Anregung, eine Fahrradstraße auf der Neustraße bis zum Markt einzurichten, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
40		<p>Auf vielen Straßen wäre evtl. auch die Beseitigung der Gehwege eine Möglichkeit; KFZ-Fahrer müssten dann langsam fahren, die Durchlässigkeit wäre gegeben, aber auch mit Rollator kommt man ans Ziel.</p>	<p>Die Planungen beziehen sich im Wesentlichen auf Straßen innerhalb von Tempo 30-Zonen. Hier ist eine Separation von Fahrbahn und Gehwegen weiterhin erforderlich. Wesentliches Element im Masterplan Mobilität sind die Gemeinschaftsstraßen. Hier ist eine möglichst weiche Separation vorgesehen, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu unterstützen und einzufordern. Laut Definition des Masterplans liegt das Gemeinschaftsstraßennetz zunächst aber nur auf den Straßen der direkten Innenstadt. Für die Straßen außerhalb der Wallanlagen kann eine kurzfristige Umsetzung also nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Der Anregung, auf vielen Straßen die Gehwege zu beseitigen, wird nicht gefolgt.</p>
41		<p>Riesen Fortschritt! Bitte schnellstmöglich umsetzen</p>	<p>Die Anregung unterstützt den Vorschlag der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>
42		<p>Geschwindigkeitsanzeige auch auf Hengtestraße</p>	<p>Die vorgestellte Planung sieht Geschwindigkeitsanzeigen für die Wetmarstraße und den Buchholzweg vor. Die</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Prüfung, an welcher Stelle</p>

			entsprechenden Haushaltsmittel stehen für 2024 zur Verfügung. Ob darüber hinaus weitere Anzeigen vorgesehen werden sollen, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Die Realisierung erfolgt dann ab 2025 im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fahrradstraßen.	verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, auch die Prüfung einer Geschwindigkeitsanzeige auf der Hengtestraße zu berücksichtigen.
43		Aufpflasterungen + Kreisverkehr sehr wichtig	<p>Die vorgestellte Planung sieht punktuell verkehrsberuhigende Elemente vor. Beispielhaft vorgestellt wurden in der Informationsveranstaltung der Minikreisverkehr an der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße und Plateaufpflasterungen. Diese sind ursprünglich nur für die geplanten Fahrradstraßen vorgesehen. Hierzu gehören aber auch die ebenfalls in der Infoveranstaltung vorgestellten Geschwindigkeitsanzeigen, die für die Wetmarstraße und den Buchholzweg angekündigt wurden.</p> <p>Wo verkehrsberuhigende Elemente eingerichtet werden, muss im weiteren Verfahren geprüft werden Speziell auf dem Buchholzweg wird sich auch durch die Umgestaltung im Bereich der Fußwegequerung (siehe Anregung 54.3) eine Verkehrsberuhigung ergeben.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob in der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße ein Kreisverkehr eingerichtet werden kann und an welcher Stelle verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden können.
44		Fahrradstraße Hengtestraße Anlieger frei!	<p>Eine Fahrradstraße für die Hengtestraße soll beschlossen werden.</p> <p>Eine Beschilderung der Fahrradstraße in Verbindung mit einer Freigabe nur für Anlieger ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Die Beschilderung stößt nur</p>	Der Anregung einer Beschilderung der Fahrradstraße in Verbindung mit einer Freigabe nur für Anlieger wird nicht gefolgt.

			auf eine sehr geringe Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern, eine Kontrolle durch die Polizei ist nahezu unmöglich.	
45		Parkplätze zur Geschwindigkeitsreduzierung beibehalten	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Der Umgang mit Stellplätzen in Fahrradstraßen wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Auch der Rat hat sich in der Abwägung der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Anregungen eingehend mit diesem Thema beschäftigt und letztendlich die im Steckbrief der Maßnahme B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße durch Beschluss bestätigt. Diese werden im Maßnahmensteckbrief wie folgt definiert:</p> <p><i>„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.“</i></p> <p>Der Anregung, Parkplätze zur Geschwindigkeitsreduzierung in Fahrradstraßen grundsätzlich beizubehalten, kann daher</p>	

			nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.	
46		Tempo 30 konsequent kontrollieren	Geschwindigkeitskontrollen sind Aufgabe der Polizei. Die Anregung wird an die Kreispolizeibehörde gerne weitergegeben.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben.
47		Wunsch: Beibehaltung des LKW- Verbot Wehmarstr./Seminarstr./Basteiring	Das LKW-Verbot wird für die Zeit der Sperrung des Konrad-Adenauer-Rings noch bestehen bleiben. Mit Einrichtung der Fahrradzonestraße wird der LKW-Durchgangsverkehr keine Freigabe mehr erhalten.  Der Fachbereich 30 empfiehlt, das LKW-Verbot auch weiterhin übergangsweise gelten zu lassen, bis die Fahrradzone eingerichtet wird.	Das LKW-Verbot gilt auch weiterhin übergangsweise, bis die Fahrradzone eingerichtet wird.
48		Gerichtsring Einbahnstraße? Die eine Spur könnte für den Fahrradring genutzt werden!	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Im Rahmen der Offenlage des Masterplanes wurden bereits Vorschläge für eine geänderte Verkehrsführung eingebracht. Im Rahmen der Abwägung zu diesen Vorschlägen entschied der Rat, dass Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich im Zusammenhang mit der Maßnahme B1	Die Anregung, den Gerichtsring als Einbahnstraße zu nutzen, ist im Zusammenhang mit der im Masterplan Mobilität definierten Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.



			„Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten sind. Entsprechend sollte auch mit dieser Anregung umgegangen werden.	
49		Zebrastreifen wie auf der Grafik gezeigt sehr gut und notwendig!	<p>Die Anregung bezieht sich auf die Darstellung des Minikreisverkehrs in der Einmündung Seminarstraße/Hengtering.</p> <p>Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sollten im Zusammenhang mit Kreisverkehren eigentlich standardmäßig eingesetzt werden. Allerdings gehen die deutschen Richtlinien nach wie vor davon aus, dass Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. Allerdings gibt es hier auch Ausnahmetatbestände. Die Einmündung liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone, so dass die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im weiteren Verfahren noch eingehend geprüft werden muss.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Zusammenhang mit dem Minikreisverkehrs in der Einmündung Seminarstraße/Hengtering zu prüfen. Die Ermessensspielräume sollten dabei mit dem Ziel der Einrichtung der Fußgängerüberwege ausgenutzt werden.
50		Seminarstraße „wieder“ als Allee bepflanzen. Optisch „enger“ wirkende Straße -> automatisch langsamer Verkehr. Beginn der „Innenstadt“	Aktuell ist eine Umgestaltung der Seminarstraße nicht vorgesehen. Die Umgestaltungsmöglichkeiten und insbesondere die Möglichkeiten für das Anlegen von Baumschienen sind aktuell durch den Busverkehr deutlich eingeschränkt. Sollte es gelingen, den ÖPNV in nur einer Richtung durch das Gebiet zu führen, könnte die Seminarstraße als echte Einbahnstraße beschildert werden. In der Folge ergeben sich neue Möglichkeiten einer Straßenumgestaltung.	Der Anregung, die Seminarstraße als Allee zu bepflanzen, wird nicht gefolgt. Im Rahmen einer zukünftig anfallenden Sanierungsmaßnahme sind die Umgestaltungsmöglichkeiten und die Möglichkeiten für das Anlegen von Baumschienen zu prüfen.

<p><b>53</b></p>	<p>53.1</p>	<p>Würde mir - gerade für die Wetmarstraße - Radfahrstraßen ohne parkende Autos wünschen.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Der Umgang mit Stellplätzen in Fahrradstraßen wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Auch der Rat hat sich in der Abwägung der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Anregungen eingehend mit diesem Thema beschäftigt und letztendlich die im Steckbrief der Maßnahme B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße durch Beschluss bestätigt. Diese werden im Maßnahmensteckbrief wie folgt definiert:</p> <p><i>„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.“</i></p> <p>Der Anregung, Fahrradstraßen ohne Parkplätze zu gestalten, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich. Die Verwaltung wird in jedem Fall</p>	
------------------	-------------	---	---	--

			prüfen, ob Stellplätze innerhalb des vom Masterplan vorgegebenen Standards unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Verkehrsverhältnisse zugelassen werden können. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit der resultierenden Planung zur Entscheidung vorgelegt.	
<b>53</b>	53.2	Ich fände es gut, wenn die Fahrradstraße über die Holtwickerstr. bis zum Schulzentrum Nepomucenum durchgeführt werden könnte (wäre für den Schülerverkehr aus dem Westen der Stadt sicherlich hilfreich).	Mit der Verlängerung der Fahrradstraße in der Wetmarstraße über die Holtwicker Straße hinaus soll eine durchgängige Radwegeverbindung unmittelbar bis zum Schulzentrum geschaffen werden. Dies ist in jedem Fall gut und sinnvoll. Ob hier die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße vorliegen, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Falls dies nicht der Fall ist, sollten andere Möglichkeiten zur besseren Führung der Radfahrer zum Schulzentrum aber in jedem Fall geprüft werden.	Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Verlängerung der Wetmarstraße über die Holtwicker Straße hinaus (Busspur, Zufahrt Parkplatz) vorliegen. Ist dies der Fall, sollen die Möglichkeiten der Realisierung geprüft und die Verlängerung ggf. in die Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen aufgenommen werden. Kann eine Fahrradstraße nicht realisiert werden, sind alternative Möglichkeiten zur besseren Führung der Radfahrer zum Schulzentrum zu prüfen.
<b>53</b>	53.3	Wenn möglich mindestens einen Zebrastreifen am Kreisverkehr Wetmarstr. - Neutorstr. (auch hier insbesondere für den Schülerverkehr Nepo/Heriburg)	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sollten im Zusammenhang mit Kreisverkehren eigentlich standardmäßig eingesetzt werden. Allerdings gehen die deutschen Richtlinien nach wie vor davon aus, dass Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. Allerdings	Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Bereich des Kreisverkehrs Wetmarstraße/Neutorstraße zu prüfen. Die Ermessensspielräume sollten dabei mit dem

			<p>gibt es hier auch Ausnahmetatbestände. Die Einmündung liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone. Die Sichtbeziehungen im Bereich der Einmündungen sind teilweise sehr schwierig, zudem gibt es Baumscheibe im Bereich der Querungen. Die Anregung sollte aber aufgegriffen werden und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im weiteren Verfahren eingehend geprüft werden.</p>	<p>Ziel der Einrichtung der Fußgängerüberwege ausgenutzt werden.</p>
<b>53</b>	53.4	<p>Verlegung des Radwegs in Höhe der Bäckerei Ebbing (Neutorstr.) in Fahrtrichtung Holtwicker Str. nach rechts, so dass er gegenüber der Querungshilfe auf die Holtwickerstr. mündet. Dort gibt es immer wieder Konfliktsituationen zwischen den Radfahrern im Begegnungsverkehr.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Bestandteil des Masterplans ist die Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen. Der Fußgängerüberweg soll im Siedlungsbereich Coesfeld als Standardinstrument für das verbesserte Queren etabliert werden. Als Anwendungsfall wird unter anderem die Holtwicker Straße genannt. Im angesprochenen Bereich ist der Querungsbedarf in Richtung Schulzentrum und Bahnhofpunkt sehr groß. Insofern bietet sich hier die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an. Ob die Voraussetzungen für die Einrichtung vorliegen, ist noch zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung könnte Einfluss auf die Gestaltungsmöglichkeiten haben. Grundsätzlich unterstützt die Verwaltung die Anregung. Ein direkt auf die Mittelinsel und damit auf den Fußgängerüberweg zuführender Geh- und Radweg könnte aber ggf. gegen die Einrichtung des Fußgängerüberweges</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Zusammenhang mit der weiteren Planung der Maßnahme 4: Fahrradstraßen und im Zusammenhang mit der Prüfung und Planung eines Fußgängerüberweges in der Holtwicker Straße in Höhe der Neutorstraße zu prüfen, ob der gemeinsame Geh- und Radweg im Sinne der Anregung verlegt werden kann.</p>

			sprechen. Nach den einschlägigen Regelwerken soll ein Fußgängerüberweg nicht im direkten Verlauf eines Radweges liegen. Ob das für den vorliegenden Fall zutrifft, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.	
54	54.2	<p>...</p> <p>Jetzt zu unserem eigentlichen Anliegen:</p> <p>Für das Hengtegebiet, insbesondere für den Buchholzweg, schlagen wir zusätzlich folgende Maßnahmen vor:</p> <p><u>1. Buchholzweg durchgängig von Hengtstraße bis zur Holtwickerstraße als Fahrradstraße einrichten</u></p> <p>Begründung: Da im Hengtegebiet schon ein großer Teil der Straßen (Hengtstraße/Hengtring/Seminarstraße) als Fahrradstraßen ausgelegt werden sollen, ist es für uns unverständlich warum der Buchholzweg da nicht mit berücksichtigt werden soll. Jeden Tag fahren zig Schülerinnen und Schüler über den Buchholzweg zum Schulzentrum. Aus eigenen Beobachtungen heraus wissen wir, das sogar Schüler/-innen die aus Richtung Loburgerstraße den Fußweg Hengtering benutzen extra über den Buchholzweg fahren um nicht über die Ampelkreuzung Holtwickerstraße/Wetmarstraße fahren zu müssen, sondern ohne Ampel direkt am Bahnübergang die Holtwickerstraße in Richtung Schulzentrum queren. Zur Mittag- und Nachmittagszeit kann man das gleiche Phänomen in die andere Richtung beobachten. Hier kommt es immer wieder im Bereich Buchholzweg (insbesondere im Bereich der Kurve und bei parkenden Autos) zu gefährlichen Begegnungen zwischen Autofahrern und Radfahrern. Eine Fahrradstraße würde die Situation hier deutlich</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Der Buchholzweg ist hierin nicht enthalten. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum kann es ggf. dennoch sinnvoll sein, den Buchholzweg in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet nordwestlichen Innenstadt geprägt vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>

		<p>entschärfen und somit zur Sicherheit beitragen. Desweiteren würde der durch die Sperrung des Feldweges zu erwartenden Mehrverkehr am Buchholzweg zwar nicht verringert werden, aber durch die farblichen Markierungen und eventuell anderen baulichen Maßnahmen (Einengungen etc.) würde die Geschwindigkeit deutlich reduziert werden. Diese Maßnahme ist relativ einfach umzusetzen und würde für die Anlieger keine wesentlichen Einschränkungen nach sich ziehen. Für ortsfremde aber ortskundige Autofahrer die dann immer noch den Buchholzweg als Abkürzung von der Holtwicklerstraße zur Borkenerstraße nutzen wollen, wird der Buchholzweg dann auch deutlich unattraktiver, so daß hier auf lange Sicht auch eine gewisse Entlastung zu erwarten ist.</p>		
54	54.3	<p><u>2. Aufplasterung im Bereich der Verbindungswege vom Feldweg und zum neuen Wohngebiet Auf der Hengte.</u></p> <p>Begründung: Als direkte Anwohner des Fußweges vom Wohngebiet Auf der Hengte zum Buchholzweg (unsere Grundstücksauffahrt liegt direkt gegenüber des Fußweges) sehen wir tagtäglich, wieviel, Fußgänger und Radfahrer die Fußwege vom Feldweg bzw. vom Wohngebiet Auf der Hengte nutzen. Insbesondere sind das Kindergartenkinder des AWO Kindergartens und Schulkinder der Montessorie Schule und des Heriburggymnasiums. Auch hier sind die Schwerpunktzeiten Morgens und Mittags bzw. Nachmittags.</p> <p>Aber auch während der restlichen Zeiten sind diese Fußwege relativ stark frequentiert. Hier ist es auch schon zu gefährlichen Situationen mit Autofahrern gekommen, die aber, das muss man deutlich</p>	<p>Aufgrund von Empfehlungen aus dem Fußverkehrscheck für das Hengtegebiet hat die Verwaltung in 2023 für die beiden angesprochenen Bereiche eine Planung erarbeitet. Für die Umsetzung stehen im Haushalt 2024 45.000 € zur Verfügung.</p> <p>Der Hinweis, dass die Anwohner die durch die Bürgermeisterin vorgestellte Maßnahme, auf dem Buchholzweg eine Geschwindigkeitsanzeige zu installieren, begrüßen, unterstützt den Vorschlag der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Pläne zur Umgestaltung der beiden Querungsstellen mit den Anliegern zu erörtern.</p> <p>Die Abwägung zum Vorschlag, Geschwindigkeitsanzeigen auf dem Buchholzweg aufzustellen, erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>

		<p>sagen, meistens aufgrund von Fehlverhalten der Fußgänger bzw. Radfahrer herbeigeführt werden. Da die Wege leider versetzt zueinander liegen, queren gerade Fahrradfahrer gerne den Buchholzweg diagonal ohne auf den Verkehr zu achten. Die ein oder andere Gefahrenbremsung von Autofahrern konnten wir hier schon beobachten. Um hier die Sicherheit zu erhöhen, wäre eine (farbliche) Aufpflasterung im Bereich dieser Fußwege und Kennzeichnung mit Schildern ("Achtung Fußgänger queren" etc.) äußerst hilfreich. In diesem Zusammenhang möchten wir die Aufpflasterung im Wohngebiet Nordwest erwähnen, die wir zur Geschwindigkeitsreduzierung als äußerst geeignet ansehen.</p>		
54	54.4	<p>Die aufgeführten Vorschläge wurden von den Anwohnern des Buchholzweges und des Bunningweges die an der Veranstaltung teilgenommen haben befürwortet und auch schon mit Hilfe von Moderatorenkärtchen an der Stellwand vorgeschlagen. Desweiteren begrüßen die Anwohner die, durch die Bürgermeisterin vorgestellte Maßnahme, auf dem Buchholzweg eine Geschwindigkeitsanzeige zu installieren.</p> <p>Wir würden uns freuen wenn die gemachten Vorschläge Berücksichtigung finden und hoffen auch auf eine zeitnahe Umsetzung.</p>	<p>Die vorgestellte Planung sieht Geschwindigkeitsanzeigen für die Wetmarstraße und den Buchholzweg vor. Die entsprechenden Haushaltsmittel stehen für 2024 zur Verfügung. Die Anregung unterstützt die Vorschläge der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>
58		<p>Erstmal ein Lob für die tollen Vorschläge, insbesondere für die angedachten Fahrradstraßen. Hier noch ein paar Vorschläge von uns als Bewohner der Hengtestr.</p> <p>-Aufpflasterung zwecks Geschwindigkeitsreduzierung -Eventuell ein Anlieger frei Schild Auch wenn</p>	<p>Die vorgestellte Planung sieht punktuell verkehrsberuhigende Elemente vor. Beispielhaft vorgestellt wurden in der Informationsveranstaltung der Minikreisverkehr an der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße und Plateaufpflasterungen. Diese sind für die geplanten Fahrradstraßen vorgesehen. Hierzu</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Prüfung, an welcher Stelle verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, auch die Hengtestraße zu berücksichtigen.</p>



		<p>sich nur wenige daran halten würden wäre es doch eine Verkehrsminderung.</p> <p>-eine Geschwindigkeitsanzeige aufstellen. Bereich von Dr Meinhard kommend Richtung Borkenerstr. Die Autos beschleunigen nach der Verengung bis zur Borkenerstr extrem. Gefährlich für Fahrradfahrer</p>	<p>gehören aber auch die ebenfalls in der In-foveranstaltung vorgestellten Geschwindigkeitsanzeigen, die für die Wetmarstraße und den Buchholzweg angekündigt wurden. Die entsprechenden Haushaltsmittel stehen für 2024 zur Verfügung. Ob darüber hinaus weitere Anzeigen vorgesehen werden sollen und wo welche verkehrsberuhigenden Elemente eingerichtet werden, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Die Realisierung erfolgt dann ab 2025 im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fahrradstraßen.</p>	
59	59.4	<p>Zurückkommend auf die Veranstaltung „Verkehrsberuhigung in der (nord-westlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet in der letzten Woche, habe ich noch einige Fragen und Anregungen.</p> <p>...</p> <p>Die geplanten Fahrradstraßen auf dem Ring sind nicht nachvollziehbar. Schon heute wird der parallel verlaufende Wall von Fahrradfahrern, Fußgängern und Anwohnern bestens genutzt. Hier haben die Verkehrsteilnehmer schon heute ein hohes Sicherheitsgefühl.</p> <p>...</p> <p>Ich würde mich sehr freuen, Antworten zu erhalten und über die weiteren Planungen/Entscheidungen auf Stand gehalten zu werden.</p>	<p>Der in diesem Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Die geplante Fahrradstraße wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage &amp; Schaffung eines parallelen Fahrradrings“ bestätigt. In Verbindung mit dem Integrierten Handlungskonzept ergibt sich ein klarer Auftrag an die Verwaltung, die Realisierbarkeit des Fahrradrings zu prüfen. Ein direkter Zusammenhang zu den 4 geplanten Einzelmaßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet besteht nicht. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p>	

60	60.2	<p>Im Nachgang zur Infoveranstaltung vom 12.12.23 zum Thema Mobilitätskonzept und Verkehrsplanung Nordwestliche Innenstadt und Hengte hier noch einige Ideen die bei der Umsetzung und Planung positive Auswirkungen haben könnten.</p> <p>...</p> <p>2. Ist der Buchholzweg nach einer geänderten Klassifizierung auch als Fahrradstrasse machbar?</p> <p>Mit oder ohne Sperrung des Feldweges wird der fließende und ruhende Verkehr auf dem Buchholzweg in den kommenden Jahren zunehmen. Bauliche Maßnahmen werden unumgänglich sein. Der Ausweis als Fahrradstrasse könnte sich auch positiv auf die geplante Querungshilfe in Höhe unseres Grundstückes zwischen „Auf der Hengte“ und dem Verbindungsweg zum Feldweg auswirken.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn Sie die aufgeführten Argumente den Entscheidungsträgern vorstellen könnten und diese in Ihre Planungen mit einbeziehen könnten.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Der Buchholzweg ist hierin nicht enthalten. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum kann es ggf. dennoch sinnvoll sein, den Buchholzweg in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet nordwestlichen Innenstadt geprägt vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>
61	61.1	<p>Nach der Infoveranstaltung am 12.12.2023 haben meine Frau und ich uns mit vielen Nachbarn des Buchholzweges und des Buningweges bezüglich des Verkehrsplans ausgetauscht. Aufgrund der Tatsache, das der Buchholzweg von sehr vielen Schülern des Schulzentrums frequentiert wird, erscheint es uns als sinnvoll die Straße auch als Fahrradstraße auszuweisen. Unserer Meinung nach nimmt die Maßnahme ein wenig Geschwindigkeit aus dem Verkehr.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Der Buchholzweg ist hierin nicht enthalten. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum kann es ggf. dennoch sinnvoll sein, den Buchholzweg in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>

			diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet nordwestlichen Innenstadt geprägt vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt.	
61	61.2	Ebenso ist es unerlässlich die Geschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen gerade im Bereich der scharfen Kurve, sowie der Einfahrt zum Neubaugebiet "Auf der Hengte", zusätzlich zu reduzieren.	Die vorgestellte Planung sieht punktuell verkehrsberuhigende Elemente vor. Beispielhaft vorgestellt wurden in der Informationsveranstaltung der Minikreisverkehr an der Einmündung Wetmarstraße/Seminarstraße und Plateaupflasterungen. Diese sind ursprünglich nur für die geplanten Fahrradstraßen vorgesehen. Hierzu gehören aber auch die ebenfalls in der Infoveranstaltung vorgestellten Geschwindigkeitsanzeigen, die für die Wetmarstraße und den Buchholzweg angekündigt wurden.  Wo verkehrsberuhigende Elemente eingerichtet werden, muss im weiteren Verfahren geprüft werden. Speziell auf dem Buchholzweg wird sich auch durch die Umgestaltung im Bereich der Fußwegequerung (siehe Anregung 54.3) eine Verkehrsberuhigung ergeben.	Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Prüfung, an welcher Stelle verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, auch den Buchholzweg und die Hengtestraße zu berücksichtigen.
62	62.3	Gerne möchte ich einige Ideen, Anregungen zur Mobilität in unserer Stadt geben. Kurz eine Beschreibung meines Mobilitätsverhaltens. Ich bin	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in	

	<p>begeisterter Radfahrer und fahre alle Strecken innerhalb Coesfelds zu 98% mit dem Fahrrad, was aufgrund unserer Wohnlage an der Citadelle auch gut möglich ist. Ich bin Berufspendler und arbeite in Marl im Chemiapark. Es gibt für mich keine Möglichkeit meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen. So fahre ich morgens gegen 6:00 Richtung A43 Dülmen und komme gegen 16:00 und 18:00 zurück, was mit dem Auto im Bereich Coesfeld eine echte Zumutung ist, da ich die Stadt komplett umfahren muss bzw. durch die Stadt fahren muss. Das Fahren zu den Stoßzeiten morgens und abends ist in vielen Bereichen der Stadt für den Autofahrer eine extrem stressige und belastende Situation, da der Autofahrer in den letzten Jahren in Coesfeld zunehmend behindert wird. Die Situation an folgenden Kreuzungen ist katastrophal:</p> <p>Kreuzung Bürgerhalle,          B474/Holtwicker Straße          B474/Borkener Straße          B474/Rekener Straße          Kreuzung VR Bank          Kreuzung Altes Amtsgericht          Hier nun meine Vorschläge:          ...</p> <p>3. Erschließungsstraßen für Wohngebiete wie Loberger Straße, Hengte, Reinigungsstraße, Laurentiusstraße, Seminar Straße, Wetmarstraße etc. müssen vernünftig befahrbar bleiben und das Parken muss geordnet werden, damit der Verkehrsfluss</p>	<p>der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Im Rahmen der Aufstellung des Masterplans wurde das Thema „Einrichtung von Fahrradstraßen“ eingehend diskutiert. Auch vor dem Hintergrund, dass viele zukünftige Fahrradstraßen als Sammelstraßen sowohl für den Kfz- wie auch den Radverkehr dienen, wurde das Netz durch den Rat bestätigt. Die aktuell geplanten Fahrradstraßen sind alle Bestandteile des beschlossenen Netzes.</p> <p>Ziel dieser Maßnahme ist es nicht, den Kfz-Verkehr aus den Wohngebieten zu verdrängen. Die Fahrradstraßen können weiterhin auch von Kfz genutzt werden. Diese dienen auch weiterhin der Erschließung der Wohngebiete. Weitestgehend verdrängt werden sollen aber die quartiersfremden Kfz-Verkehre.</p> <p>Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul>	
--	--	---	--

		<p>erhalten bleibt! Diese Straße sollten nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.</p> <p>...</p> <p>Für die Zukunft kann es nicht die Lösung sein, den Autoverkehr komplett aus der Stadt und den Wohngebieten zu verdrängen.</p> <p>...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Der Anregung, Erschließungsstraßen für Wohngebiete wie Loburger Straße, Hengtestraße, Reiningstraße, Laurentiusstraße, Seminarstraße, Wetmarstraße etc. nicht als Fahrradstraßen auszuweisen, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
67	67.1	<p>Vielen Dank für die Darstellung der aktuell geplanten Maßnahmen. Wir sind Anwohner am Buchholzweg und möchte die Vorschläge, die auch schon auf der Pinnwand aufgeführt sind, noch einmal unterstreichen. Wir beobachten sehr oft an dem Überweg Höhe Hausnummer 12/13, dass es zwischen überquerenden RadfahrerInnen und den Buchholzweg befahrenden Autos zu brenzlichen Situationen kommt. Wir konnten hier schon mehrfach beinahe Unfälle beobachten. In dem Vorort-Termin mit Frau Dieckmann haben wir auch bereits über eine Aufpflasterung in diesem Bereich sowie eine Aufpflasterung oder Markierung im Bereich der Kurve des</p>	<p>Aufgrund von Empfehlungen aus dem Fußverkehrscheck für das Hengtegebiet hat die Verwaltung in 2023 für den angesprochenen Bereiche eine Planung erarbeitet. Für die Umsetzung stehen im Haushalt 2024 Mittel zur Verfügung.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Pläne zur Umgestaltung der Querungsstelle mit den Anliegern zu erörtern.</p>

		Buchholzwegs gesprochen. Wir möchten hiermit diese Maßnahmen noch einmal unterstreichen ...		
67	67.2	... und uns auch für die Idee, den Buchholzweg als Fahrradstraße zu deklarieren, aussprechen.	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde auch das Netz der Fahrradstraßen definiert. Der Buchholzweg ist hierin nicht enthalten. Aufgrund der Verbindungsfunktion zum Schulzentrum kann es ggf. dennoch sinnvoll sein, den Buchholzweg in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen. Die Verwaltung hat die Gesamtsituation aus diesem Grund noch einmal eingehend betrachtet. Zukünftig ist das gesamte Gebiet nordwestlichen Innenstadt geprägt vom Fahrradstraßennetz. Dies wird noch verstärkt, wenn der Buchholzweg ebenfalls als Fahrradstraße betrachtet wird. Die Verwaltung schlägt daher vor, nicht einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, sondern eine komplette Fahrradzone. Die Ausdehnung der Fahrradzone ist in der Anlage 10 dargestellt.	Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.
72		da ich am Hengteweg 21 wohne ist zwangsläufig meine einzige Zufahrtsstraße die Hengtestraße. Z.Zt. ist dort wegen der einseitigen Sperrung des nördlichen Rings ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bremsen parkende Autos auf der Straße den Verkehr nicht nur aus, sondern beeinträchtigen und gefährden ihn. Die vielen und großen Straßenbäume, besonderes Merkmal dieser	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Der Umgang mit Stellplätzen in Fahrradstraßen wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Auch der Rat hat sich in der Abwägung der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Anregungen	



	<p>Wohnstraße, zwischen Hochboard und plattiertem Fußweg, beeinträchtigen die vorausschauende Sicht hinter parkenden Kastenwagen, Wohnmobilen, LKW .... Man muss sich als Fahrradfahrer in den Verkehrsraum des Gegenverkehrs begeben um Sicht nach vorne zu bekommen und um das Verkehrshindernis zu umfahren. Das dauernde Abbremsen und Anfahren von motorisierten Fahrzeugen setzt bei jedem Überholvorgang eines parkenden Autos beim Anhalten Brems- und Reifenabrieb, beim Anfahren Kupplungsabrieb und viele weitere Schadstoffe frei. Bremsende und anfahrende Fahrzeuge erzeugen zudem mehr Lärm als dahinrollende Fahrzeuge. Eine durchgängiges Fahren über die Fahrradstraße mit konstanter, reduzierter Geschwindigkeit ist somit umweltfreundlicher.</p> <p>Ich rege daher an, das Parken auf der Hengtestraße, auch jetzt schon und im besondere bei Ausweisung als Fahrradstraße, nicht zuzulassen.</p> <p>Den Anliegern, die der Verpflichtung bis jetzt nicht nachgekommen sind entsprechend Parkfläche auf dem eigenen Grundstück vorzuhalten, kann man ja anbieten auf Kosten der Stadt ggfls. das Hochboard abzusenken um vor dem Haus zusätzliche Parkflächen zu erschließen.</p> <p>Da ich auch aus dem Planungsgeschäft komme, Dipl. -Ing. Vermessung und ehemals Projektleiter in der Flurbereinigung, kann ich nur anregen die Straßenplanung nicht nur von Hochboard zu Hochboard, bzw. Hinterkante Fußweg zu Hinterkante Fußweg zu betrachten sondern von Hausfront zu Hausfront. Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung, durch schriftliche Einladung an alle Anlieger eines Teilabschnitts (z.B. Borkener Straße bis Antoniusstraße),</p>	<p>eingehend mit diesem Thema beschäftigt und letztendlich die im Steckbrief der Maßnahme B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße durch Beschluss bestätigt. Diese werden im Maßnahmensteckbrief wie folgt definiert:</p> <p><i>„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.“</i></p> <p>Der Anregung, das Parken auf der Hengtestraße, auch jetzt schon und im Besonderen bei Ausweisung als Fahrradstraße, grundsätzlich nicht zuzulassen, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich. Die Verwaltung wird in jedem Einzelfall prüfen, ob Stellplätze innerhalb des vom Masterplan vorgegebenen Standards unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Verkehrsverhältnisse zugelassen werden können. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit der resultierenden Planung zur Entscheidung vorgelegt.</p>	
--	---	--	--



		auch der Nebenstraßen Klosterstraße, Hengteweg, Antoniusstraße, zu einem Ortstermin kann vieles an Aufregung und Falschinformation vermeiden.		
<b>73</b>	73.1	<p>Gerne nutzen wir die Chance, Ergänzungen sowie Anregungen zu dem aktuellen Konzept und den geplanten Maßnahmen entsprechend der Informationsveranstaltung vom 12.12.2023 einzubringen.</p> <p>1. Die Umsetzung der Fahrradstraße, als Fortführung der „velo-Routen“, sehen wir als zentrales Element und absolut positiv. Sichergestellt sein sollte, dass auch außerhalb der kritischen Zeiten des Schulverkehrs, Autos und Busse die Geschwindigkeiten von 30 km/h einhalten und nicht wie heute, deutlich zu schnell fahren. Es darf keine "Rennbahn" entstehen. Daher ist die vollständige Umsetzung der vorgestellten baulichen Maßnahmen (Aufpflasterungen, geplanter Kreisverkehr mit Zebrastreifen, neue Anordnung der Parkbuchten als 3er Gruppen) in Kombination mit der geplanten Fahrradstraße erforderlich.</p>	Im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet wird die Verwaltung prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.	Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet zu prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis ist dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.
<b>73</b>	73.2	<p>Die Veränderung und Neudefinition der Straßenführung als Fahrradstraße sollte nach Umsetzung umgehend in den digitalen Diensten (Navigationssysteme, Google Maps etc.) aufgenommen werden, um eine zielgerichtete Verkehrsführung sicherzustellen.</p> <p>...</p> <p>Sehr gerne sind wir auch weiterhin Teil bei der Gestaltung des zukunftsweisenden Konzeptes und freuen uns auf eine kurzfristige Umsetzung des neuen Gesichtes von Coesfeld.</p>	<p>Alle Fahrradstraßen im überplanten Gebiet werden auch für den Kfz-Verkehr freigegeben. Insofern ist eine Weitergabe der Fahrradstraßenregelung an Navi-Betreiber ohne Weiteres nicht möglich.</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob es möglich ist, einzelne Straßen oder ganze Gebiete aus dem Durchgangsstraßennetz der Navi-Betreiber herauszunehmen, ohne dass dies mit einer Verbotsschilderung vor Ort begründet wird.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob es möglich ist, einzelne Straßen oder ganze Gebiete aus dem Durchgangsstraßennetz der Navi-Betreiber herauszunehmen, ohne dass dies mit einer Verbotsschilderung vor Ort begründet wird.

<p><b>80</b></p>	<p>80.1</p>	<p>Vielen Dank für das Engagement aus der Verwaltung das Verkehrskonzept in der nordwestlichen Innenstadt zu überarbeiten!</p> <p>Die Idee mit der Fahrradstrasse (Hengteunterführung – Hengteweg -Wetmarstrasse und Seminarstrasse) für Schüler und als schnelle Radverbindung von der Ludgerigebiet in die Innenstadt finde ich sehr sinnvoll und hoffe auf schnelle Umsetzung.</p> <p>...</p>	<p>Die Anregung unterstützt die Planungen der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>
<p>81</p>		<p>Vielen Dank für die Vorstellung und den Austausch am 12. Dezember 23 im Rahmen der Bürgerversammlung zum obigen Thema.</p> <p>Als Bewohner der Hengtestraße interessiert mich natürlich insbesondere die Anlage eines Netzes aus Fahrradstraßen. Ich wohne an der Ecke Hengteweg/Hengtestraße und bin von dem zunehmenden Verkehr auf der Hengtestraße betroffen. Ich beobachte, dass der Verkehr auf der Hengtestraße in den letzten Jahren stark zugenommen hat. In den letzten Wochen/Monaten ist die Zunahme sicher auch begründet durch die Sperrung des Konrad-Adenauer-Rings und der erheblichen Zunahme des Durchgangsverkehrs von und zur Borkener Straße. Zudem wird auf der Hengtestraße nach meiner Beobachtung deutlich zu schnell gefahren. Die wenigsten Autofahrer halten sich m.E. an Tempo 30. Außerdem verhalten sich die Autofahrer zunehmend aggressiv. Vom fehlenden Sicherheitsabstand zu den Radfahrern mag ich kaum sprechen. Viele Radfahrer benutzen deshalb den Gehweg. Kürzlich wurde ich von einer Radfahrerin auf dem Gehweg angefahren. Zum Glück ist nichts passiert. Auf meine Frage, warum sie den Gehweg mit ihrem Fahrrad</p>	<p>Eine Freigabe der Fahrradstraßen, und hier speziell der Hengtestraße nur für Anlieger ist rechtlich nicht möglich und eine Kontrolle daher ausgeschlossen. Die Hengtestraße dient auch als Verbindung zu den dahinter liegenden Wohngebieten, z.B. dem Stockkamp. Bewohner des Stockkamps gelten aber verkehrsrechtlich nicht als Anlieger, wenn sie in die Hengtestraße einfahren. Eine Abwägung ist nicht möglich, weil die rechtlichen Voraussetzungen für eine solche Beschilderung nicht vorliegen.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet wird die Verwaltung prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Hierzu gehören Geschwindigkeitsanzeigen. Das Ergebnis wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Eine vorgezogene Umsetzung hält die Verwaltung nicht für erforderlich.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet zu prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis ist dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.</p>

		<p>benutzt, bekam ich die folgende Antwort: "Auf der Straße fahren zu viele Autos und es ist mir zu gefährlich".</p> <p>Die Anlage der Hengtestraße als Fahrradstraße begrüße ich deshalb sehr. Ich möchte hierzu folgende Vorschläge/Ergänzungen machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlage einer Fahrradstraße mit dem Zusatz "Anlieger frei". Dieses würde den Durchgangsverkehr sicher reduzieren, auch wenn sich nicht alle Autofahrer an dieses Durchfahrverbot halten.</li> <li>• Dringend ist aus meiner Sicht z.B. eine Aufpflasterung auf der Hengtestraße erforderlich, um die Geschwindigkeit der Autos zu reduzieren. Die beiden bestehenden Fahrbahnverengungen sind nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Teilstück aus der Kurve bis zur Borkener Straße und umgekehrt wird häufig deutlich zu schnell gefahren. Diese Maßnahme (z.B. Aufpflasterung) sehe ich unabhängig zur Anlage einer Fahrradstraße und sollte nach Möglichkeit bereits vorher erfolgen.</li> <li>• (Zeitweise) Installation einer Geschwindigkeitsanzeige auf dem Teilstück zwischen Kurve und Borkener Straße und/oder in anderer Richtung. Ich denke, vielen Autofahrern ist nicht bewusst oder ignorieren ihre deutlich zu hohe Geschwindigkeit.</li> </ul> <p>Ich bitte um Beratung und würde mich sehr freuen, wenn meine Anregungen/Vorschläge Berücksichtigung finden.</p>		
82	82.1	<p>Danke für das angenehme Telefonat vom Donnerstag. Wir schon angesprochen haben wir als</p>	<p>Die Anregung unterstützt die Planungen der Verwaltung. Die Abwägung erfolgt</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der</p>

		<p>Anwohner der Klosterstraße (Familie mit zwei jungen Kindern) ein hohes Interesse an den Plänen zu Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und im Hengtegebiet. Hierzu möchten wir folgende Anregungen geben:</p> <p>1.) Fahrradstraßen</p> <p>Die geplanten Fahrradstraßen im Hengtegebiet begrüßen wir. Seitdem das Wohngebiet "Auf der Hengte" entstanden ist, hat der Verkehr auf der Hengtestraße deutlich zugenommen (war zu erwarten) und damit leider auch die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer. Die aktuelle Baustelle auf dem Konrad-Adenauer-Ring sorgte jetzt noch einmal für eine deutliche Zunahme. Für uns besteht die Hoffnung, dass die geplante Maßnahme tatsächlich zur Verkehrsberuhigung beiträgt.</p> <p>...</p>	<p>durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p> <p>Darüber hinaus wird die Verwaltung im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet prüfen, ob und wenn ja an welchen Stellen in der Hengtestraße verkehrsberuhigende Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p>	<p>Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet zu prüfen, ob und wenn ja an welchen Stellen in der Hengtestraße verkehrsberuhigende Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis ist dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.</p>
89	89.6	<p>Fahrradstraße</p> <p>Grundsätzlich nur für Fahrräder und E-Scooter. Autos können zugelassen werden.</p> <p>Auf jeden Fall auch für Autos. Meiner Meinung nach sind die beabsichtigten Fahrradstraßen auf Hengtestraße, Hengtering, Seminarstraße, Wethmarstraße und Neutorstraße überflüssig.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen“ bestätigt. Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Baustein zur Förderung der Nahmobilität. Ebenfalls mit dem Beschluss des Masterplans wurde das Netz der Fahrradstraßen definiert. Im Steckbrief werden ausdrücklich die Besonderheiten im Coesfelder Fahrradstraßennetz angesprochen:</p> <p><i>„Hierzu wird mit dem ‚Coesfelder Weg‘ ein innovativer Ansatz verfolgt, der die</i></p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 4: Fahrradstraßen.</p>

			<p><i>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.“</i></p> <p>Alle Fahrradstraßen im überplanten Gebiet werden auch für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Anregung bestätigt in diesem Punkt also die Planungen der Verwaltung</p>	
90	90.1	<p>Gerne kommen wir Ihrer Aufforderung nach Anregungen zu den Verkehrsplänen in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet Ihnen zuzuleiten. Folgende Punkte möchten wir im Rahmen der bevorstehenden Beratungen über Teilaspekte des Mobilitätskonzeptes ansprechen:</p> <p>Aus unserer Sicht ist es unerlässlich, die folgenden Punkte bei der Planung zu berücksichtigen, möchte man den Bürgern keine Verschlechterung ihrer Verkehrssituation zumuten.</p> <p><u>Erstens:</u> Auf das Zusammenlegen von Rad- und Fußverkehr z.B. auf Fahrradstraßen oder "Gemeinschaftsstraßen" muss verzichtet werden. Stattdessen muss der Fußverkehr gegenüber dem Radverkehr deutlich gestärkt werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Radverkehr der Zukunft wird ein anderer sein. Das klassische, rein durch Muskelkraft betriebene Fahrrad wird zunehmend durch E-Bikes und Räder</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen“ bestätigt. Dieser beschäftigt sich mit der Umgestaltung der Innenstadtstraßen zu Gemeinschaftsstraßen. Ziel ist insbesondere auch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger. In Gemeinschaftsstraßen wird es im Regelfall weiterhin eine separate Fläche für Fußgänger geben. Auch in der Fahrradstraße wird der Fußgänger in der Regel auf einem separaten Gehweg geführt. In beiden Straßenarten fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn. Insofern wird es in der Regel keine Mischflächen für die gleichzeitige Benutzung für Radfahrer und Fußgänger geben. Die Anregung spricht</p>	

		<p>mit elektrischen Hilfsmotoren ersetzt. Hinzu kommen neue Radvarianten wie Lastenräder (ebenfalls als E-Bike bzw. mit elektrischem Hilfsmotor) und elektrobetriebene Roller. Allen diesen neuen Zweiradtypen ist gemein, dass sie erheblich schneller gefahren werden, so dass künftig mit deutlich höheren Geschwindigkeiten beim Fahrradverkehr zu rechnen ist. Zudem kommt ein signifikantes Gewicht der meisten dieser neuen Verkehrsmittel hinzu, bei Lastenrädern zusätzlich eine deutlich schwierigere Bedienbarkeit.</p> <p>Insgesamt ergäben sich somit erhebliche Unfallrisiken sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger, die auch in Zukunft den deutlich schwächeren Part im Straßenverkehr darstellen werden.</p>	<p>damit einen grundlegenden, im Masterplan Mobilität formulierten Planungsgrundsatz an und bestätigt diesen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.</p>	
90.2	<p><u>Zweitens</u> Auf die Ausweisung stark befahrener Straßen als Fahrradstraßen (Hengtestraße, Hengtering, Wetmarstraße oder Seminarstraße) soll verzichtet werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Straßen wie die Hengtestraße, der Hengtering oder die Wetmarstraße haben die Funktion, als Zubringerstraßen für die Wohngebiete zu dienen. Ihre Umwidmung zu Fahrradstraßen und die damit verbundene Priorisierung des Radverkehrs würde diese Funktion nachhaltig einschränken. Insbesondere die folgenden Nachteile wären zu befürchten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Regelungen werden nur schwer kontrollierbar sein. Auf Straßen wie den genannten könnten sich Verkehrsteilnehmer schnell zu Regelverstößen provoziert sehen. Angesichts der 1000 Meter, die die Hengtestraße lang ist, dürften die wenigsten bereit sein, sich auf der</li> </ul>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen“ bestätigt. Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Baustein zur Förderung der Nahmobilität. Ebenfalls mit dem Beschluss des Masterplans wurde das Netz der Fahrradstraßen definiert. Im Steckbrief werden ausdrücklich die Besonderheiten im Coesfelder Fahrradstraßennetz angesprochen:</p> <p><i>„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,</i></p>		



		<p>ganzen Strecke an die Regeln einer Fahrradstraße zu halten. (Nebenbemerkung: Ähnliche Erfahrungen müssten unseren Verkehrsplanern z.B. aus dem Lärchenweg gut in Erinnerung sein. Trotz der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich wurde der Lärchenweg über Jahre intensiv als Durchgangsstraße genutzt).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PKW-Fahrer könnten versucht sein, sich "problemloser" befahrbare Straßen zu suchen. In bislang reinen Wohnstraßen wie Hengtekamp, Indehell oder Am Stockkamp könnte sich somit leicht ein stärkerer PKW-Verkehr ergeben.</li> <li>• Wir dürfen unsere Klimaziele nicht konterkarieren! Langsamere und längere Wege fahrende Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren stehen dem Ziel eines klimaneutralen Straßenverkehrs diametral entgegen, denn sie erzeugen eine größere Menge an Treibhausgasemissionen (THG)</li> </ul>	<p><i>dass neben den Sammelstraßen keine alternativen Verbindungen für den Radverkehr vorhanden sind, um entsprechende Ziele und vor allem die Innenstadt zu erreichen.“</i></p> <p>Alle Fahrradstraßen im überplanten Gebiet werden auch für den Kfz-Verkehr freigegeben. Die Geschwindigkeit auf einer Fahrradstraße beträgt ebenso wie heute auf den angesprochenen Straßen, die sich in einer Tempo 30-Zone befinden, 30 km/h. Fahrradfahrer dürfen weiterhin überholt werden, wenn der notwendige Sicherheitsabstand eingehalten wird. Die Einschränkungen für den MIV halten sich also sehr in Grenzen. Wie oben beschrieben, handelt es sich bei vielen Fahrradstraßen um Sammelstraßen, die alternativlos für den Erschließungsverkehr sind. Dieser Verkehr kann also meistens gar keine Alternativrouten nutzen. Allenfalls der Durchgangsverkehr könnte (auf Hauptverkehrsstraßen) verdrängt werden, was dann aber auch gewünscht ist. Die Gefahr einer Verdrängung auf die genannten Straßen Hengtekamp, Indehell oder Am Stockkamp sieht die Verwaltung in keinem Fall. Aufgrund ihrer Lage im Verkehrsnetz kommen diese Straßen überhaupt nicht als Alternative für die Fahrradstraßen in Frage.</p> <p>Der Anregung, auf die Ausweisung stark befahrener Straßen als Fahrradstraßen (Hengtestraße, Hengtering,</p>	
--	--	--	--	--



			Wetmarstraße oder Seminarstraße) zu verzichten, kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.	
90.3	<p><u>Drittens:</u> Die Möglichkeiten, seinen PKW im öffentlichen Straßenraum zu parken, dürfen nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Auch wenn im Sommer die Menschen an der Hengte genauso gern ihre Fahrräder benutzen, so dürften auch sie mindestens über einen PKW pro Haushalt verfügen, genauso wie 90% der Coesfelder Haushalte es tun. Die Existenz dieser PKW, die abgestellt sein wollen, ist eine Realität! Außerdem werden Abstellmöglichkeiten für auswärtige Besucher benötigt. Eine weitere unerwünschte Folgewirkung einer Einschränkung von PKW-Abstellmöglichkeiten könnte leicht darin bestehen, dass Grundstückseigentümer sich genötigt sähen, Stellplätze auf ihren Grundstücken zu schaffen und dadurch neue Flächen versiegelt werden. Auch das wäre ein weiterer Beitrag zur Klimaschädlichkeit!</p> <p>...</p> <p>Wir beantragen, diese Änderungspunkte im Rahmen Ihrer zukünftigen Beratungen und Beschlüsse im Stadtrat zu berücksichtigen. Unsere Vorschläge ersparen Kosten, sind lebensnah und entsprechen der Wirklichkeit und vor allem fördern sie das gute Miteinander.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Der Umgang mit Stellplätzen in Fahrradstraßen wurde während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Auch der Rat hat sich in der Abwägung der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Anregungen eingehend mit diesem Thema beschäftigt und letztendlich die im Steckbrief der Maßnahme B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße durch Beschluss bestätigt. Diese werden im Maßnahmensteckbrief wie folgt definiert:</p> <p><i>„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.“</i></p>		

			<p>Der Anregung, die Möglichkeiten, seinen PKW im öffentlichen Straßenraum zu parken, nicht einzuschränken (auf Fahrradstraßen), kann daher nicht gefolgt werden. Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich. Die Verwaltung wird in jedem Fall prüfen, ob Stellplätze innerhalb des vom Masterplan vorgegebenen Standards unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Verkehrsverhältnisse zugelassen werden können. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit der resultierenden Planung zur Entscheidung vorgelegt.</p>	
--	--	--	--	--

Anregungen, die nicht unmittelbar den geplanten Maßnahmen 1 bis 4 zugeordnet werden können (Sonstige Anregungen)			
Anregung	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Anregungen zum Basteiring/Marienring			
1	Marienring Geschwindigkeitsmessung	Sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten sollten noch vor der Sperrung Große Viehstraße Richtung Marienring auf dem Marienring gemessen werden und mit einer Messung im Anschluss an die Sperrung an gleicher Stelle verglichen werden, um den Effekt der Sperrung zu messen und zu bewerten.	Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.
2	Marienring neue Fahrbahndecke	Der Bestand zwischen Kleiner Viehstraße und Neustraße weist Sanierungsbedarf in der Pflasterdecke auf. In der Pflasterdecke bilden sich Fahrspuren an Engstellen mit seitlich angeordneten Parkständen. Die Fahrspuren bzw. Schadstellen werden zeitnah instandgesetzt. Der Ausbau des Straßenabschnittes ist erst im Zusammenhang mit der Umgestaltung zur Fahrradstraße bzw. zur Gemeinschaftsstraße vorgesehen.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und das von der Verwaltung vorgeschlagene Vorgehen bestätigt.
52	52.2 Am 11.12. haben wir an der Bürgerinformation teilgenommen. Insgesamt sind wir den vorgesehenen Maßnahmen gegenüber positiv eingestellt. Durch weitere zusätzliche Vorhaben, würde nach unserer Meinung, die Akzeptanz vielleicht noch verbessert. ... 2.	Der in diesem Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings“ bestätigt. In Verbindung mit dem Integrierten	Die Verwaltung wird beauftragt, im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zum Fahrradrings auch die Notwendigkeit von verkehrsberuhigenden Elementen im Basteiring zu prüfen.

		<p>Zusätzlich zu den vorhandenen "Flensburger Kegeln" auch auf dem Basteiring noch Aufpflasterungen (wie auf der Wethmarstr. vorgesehen) vorzunehmen.</p> <p>...</p> <p>Diese Maßnahmen würden (1.) vielleicht den Durchgangsverkehr teilweise abschrecken. Die Verkehrsteilnehmer würden (2.) dann überwiegend Tempo 30 kmh einhalten. Die Anwohner (Ziel- und Quellverkehr) würden (3.) dann die Sperrung der Hohen Lucht etwas positiver sehen, da außerhalb der Schulzeiten nicht mehr so lange Umwege zu fahren sind, um beispielsweise die Holtwicker Str. zu erreichen. (z.b. Abfahrt Richtung Holtwick, Richtung A 31, Richtung Osterwick und Richtung Münster über die Fr. Ebertstr.</p> <p>Es würde uns freuen, wenn diese, unsere Überlegungen in die Entscheidungen mit einfließen würden.</p>	<p>Handlungskonzept ergibt sich ein Auftrag an die Verwaltung, die Realisierbarkeit des Fahrradrings zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob verkehrsberuhigende Maßnahmen innerhalb der Fahrradstraße erforderlich werden.</p>	
52	52.3	<p>Am 11.12. haben wir an der Bürgerinformation teilgenommen. Insgesamt sind wir den vorgesehenen Maßnahmen gegenüber positiv eingestellt. Durch weitere zusätzliche Vorhaben, würde nach unserer Meinung, die Akzeptanz vielleicht noch verbessert.</p> <p>3.</p> <p>Eine dauerhafte Geschwindigkeitsmessung, wie auf der Wethmarstraße vorgesehen. Die Verkehrsteilnehmer halten sich dann wirklich zum größten Teil an Tempo 30.</p> <p>Diese Maßnahmen würden (1.) vielleicht den Durchgangsverkehr teilweise abschrecken. Die</p>	<p>Eine dauerhafte Geschwindigkeitsmessung über ein „Smiley-Messgerät“ ist letztendlich auch eine finanzielle Frage. Zweifellos hätte das Gerät einen verkehrsberuhigenden Effekt. Daher sollte im Rahmen der Gesamtplanung einschließlich der Planung zu den Fahrradstraßen geprüft werden, wo der Einsatz weiterer „Smiley-Messgeräte“ sinnvoll ist.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtplanung einschließlich der Planung zu den Fahrradstraßen zu prüfen, wo der Einsatz weiterer „Smiley-Messgeräte“ sinnvoll ist.</p>

		<p>Verkehrsteilnehmer würden (2.) dann überwiegend Tempo 30 kmh einhalten. Die Anwohner (Ziel- und Quellverkehr) würden (3.) dann die Sperrung der Hohen Lucht etwas positiver sehen, da außerhalb der Schulzeiten nicht mehr so lange Umwege zu fahren sind, um beispielsweise die Holtwicker Str. zu erreichen. (z.b. Abfahrt Richtung Holtwick, Richtung A 31, Richtung Osterwick und Richtung Münster über die Fr. Ebertstr.</p> <p>Es würde uns freuen, wenn diese, unsere Überlegungen in die Entscheidungen mit einfließen würden.</p>		
59	59.5a	<p>Zurückkommend auf die Veranstaltung „Verkehrsberuhigung in der (nord-westlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet in der letzten Woche, habe ich noch einige Fragen und Anregungen.</p> <p>...</p> <p>Des Weiteren bitte ich, sich einmal den Zustand des Marienrings anzuschauen. Die Straßendecke (obwohl noch „vor kurzem“ instand gesetzt) weist erhebliche Mängel auf. Evtl. gibt es hier sogar Nachbesserungsansprüche ggü dem ausführenden Unternehmen?</p>	<p>Der Bestand zwischen Kleiner Viehstraße und Neustraße weist Sanierungsbedarf in der Pflasterdecke auf. In der Pflasterdecke bilden sich Fahrspuren an Engstellen mit seitlich angeordneten Parkständen. Die Fahrspuren bzw. Schadstellen werden zeitnah instandgesetzt. Der Ausbau des Straßenabschnittes ist erst im Zusammenhang mit der Umgestaltung zur Fahrradstraße bzw. zur Gemeinschaftsstraße vorgesehen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und das von der Verwaltung vorgeschlagene Vorgehen bestätigt.</p>
59	59.5b	<p>Hinzu kommt eine heute schon sehr hohe PKW Verkehrsdichte. Hier empfehle ich dringend Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.</p>	<p>Das Linksabbiegeverbot von der Großen Viehstraße in den Marienring dient ja gerade der Entlastung des Marienrings.</p> <p>Vorab (vor der Sperrung) sollten generelle Messungen der Verkehrsbelastung und gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem Marienring durchgeführt werden und</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, sowohl die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.</p>

			<p>diese mit einer weiteren Messung nach erfolgter Sperrung verglichen werden.</p> <p>Die Bitte um Geschwindigkeitskontrollen wird an die Polizei weitergegeben, die für die Kontrolle des fließenden Verkehrs zuständig ist. Das Ordnungsamt der Stadt kontrolliert selbst nicht den fließenden Verkehr.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben.</p>
59	59.5c	<p>Sollte die Planung zu einer Sammelstraße wirklich zur Umsetzung kommen, muss hier dringend über einen Zebrastreifen nachgedacht werden, sodass Fußgänger einigermaßen sicher von dem einen Bürgersteig auf die andere Seite (Parkplatz) gelangen können.</p> <p>...</p> <p>Ich würde mich sehr freuen, Antworten zu erhalten und über die weiteren Planungen/Entscheidungen auf Stand gehalten zu werden.</p>	<p>Der Marienring ist Tempo 30-Zone. Die Anordnung eines Fußgängerüberweges (FGÜ, umgangssprachlich Zebrastreifen) ist in Tempo 30-Zonen grundsätzlich nicht vorgesehen. Dafür bedarf es schon einer besonderen Gefahrenlage oder anderen Notwendigkeit. Diese wird hier auf dem Marienring aktuell nicht gesehen. Erst recht nicht durch die zu erwartende Reduzierung der Verkehrsbelastung nach erfolgter Sperrung.</p>	<p>Der Anregung, einen FGÜ im Marienring anzuordnen, wird nicht gefolgt.</p>
66	66.2	<p>Und am Basteiring Richtung Borkener Str. sollte auch dringend wieder die Geschwindigkeit gemessen werden. Ist ja jetzt auch schon fast 2 Jahre her, dass selbst die Polizei geschockt war von den Messungen und unbedingt gehandelt werden sollte (s. damaliger Zeitungsbericht). Seitdem ist nichts weiter passiert, außer, dass weiterhin gerne beschleunigt wird.</p>	<p>Die Polizei ist für die Kontrolle des fließenden Verkehrs zuständig und wird diese im Rahmen ihrer zeitlichen und personellen Möglichkeiten auch durchführen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Austausch mit der Polizei zwecks Festlegung von Schwerpunkten der Kontrolle des fließenden Verkehrs zu bleiben. Dabei ist auch der Basteiring zu berücksichtigen.</p>
85		<p>Hiermit teile ich ihnen folgenden Vorschlag zur Verkehrsberuhigung der nordwestlichen Innenstadt mit. Die Unterbindung durch Pollern der Verbindung Große Viehstr./Marienring wird nicht zu einer Verkehrsberuhigung führen, da es ja jetzt in naher Zukunft durch die Nahverdichtung der Stadt</p>	<p>Dies ist ein Vorschlag zur Verringerung des Durchgangsverkehrs auf dem Marien- und Basteiring, der weitaus weitreichendere Folgen auf die Erschließung des Gebietes hat wie der Vorschlag der Verwaltung. Denn im Vorschlag der Verwaltung</p>	<p>Hier wird eine Alternative zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Daher erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 2.3</b></p>

	<p>(Neubauten an der Süringstr., Kapuzinerstr.,Hohe Lucht und Basteiwall) zu einem hohen Anwohnerverkehr kommen wird.</p> <p>Ich schlage deshalb vor, dass der Basteiring von der Kreuzung Neutorstr./Neustr. bis zur Kreuzung Seminarstr./Köbbinghof eine Sackgasse wird. Wen demöglichkeit der kleine Parkplatz vor dem Haus Basteiwall 22 (...)</p> <p>Die Sperrung an dieser Stelle hat folgende Vorteile:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kein Durchgangsverkehr für den Marienring/Basteiring</li> <li>2. Die Münsterstr. würde dadurch gleich entlastet</li> <li>3.Weiter würde der Gerichtsring durch diese Maßnahme entlastet</li> <li>4.Die gefahrenreiche Kreuzung Seminarstr./Köbbinghof würde entschärft</li> <li>5.Kein Stop and go vom Marienring bis zur Kupferstr. (Rettungsgasse bilden unmöglich)</li> <li>6.Promenade würde wieder zum promenieren einladen</li> <li>7.Nicht mehr so große Lärmbelästigung und Smog für die Anlieger</li> </ol>	<p>bleibt der Marienring weiterhin erreichbar und die Verbindung über Marien- und Basteiring weiterhin offen. Nichtsdestotrotz ist es ein Vorschlag, der die gewünschten Effekte in Bezug auf Bastei- und Marienring erzielt.</p> <p>Zusammen mit der Sperrung der Hohen Lucht ergeben sich ähnliche Auswirkungen wie durch die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan 2002 vorgeschlagen wurden. Die Gefahr einer Verdrängung des Verkehrs auf die Wetmarstraße ist deutlich größer als in der Variante der Verwaltung. Daher hatte der Verkehrsentwicklungsplan eine zusätzliche Sperrung der Wetmarstraße vorgeschlagen.</p> <p>Die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder detailliert aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch nach Durchlässigkeit</li> <li>• Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein</li> <li>• Reduzierung des Durchgangverkehrs</li> <li>• Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.</li> <li>• Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben</li> </ul> <p>Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie die im Verkehrsentwicklungsplan</p>	<p>unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, den Basteiring von der Kreuzung Neutorstraße/Neustraße bis zur Kreuzung Seminarstraße/Köbbinghof zur Sackgasse zu machen (Wendemöglichkeit: der kleine Parkplatz vor dem Haus Basteiwall 22), wird nicht gefolgt.“</i></p>
--	---	--	---



			vorgeschlagenen Maßnahmen, deren Umsetzung letztendlich durch den Bürgerentscheid verhindert wurde. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, diese Anregung nicht weiter zu verfolgen.	
Anregungen zum Hengtegebiet gesamt				
60	60.1	<p>Im Nachgang zur Infoveranstaltung vom 12.12.23 zum Thema Mobilitätskonzept und Verkehrsplanung Nordwestliche Innenstadt und Hengte hier noch einige Ideen die bei der Umsetzung und Planung positive Auswirkungen haben könnten.</p> <p>1. Gibt es nicht die Möglichkeit, den Hölkers Kamp nach Westen bis zur Hengtestrasse durchzuführen, ggf. auch als Fahrradstrasse?</p> <p>Das würde nach unserer Meinung auch zur Entlastung des Buchholzweges, des Hengteringes, der Wetmarstrasse, sowie der Seminarstrasse und des Basteiringes beitragen. Der Anwohnerverkehr der oberen Hengte, des Stockkampes und Indehell könnte die Holtwicker Str. einfacher erreichen und hier in beiden Richtungen problemlos abfließen. Wir könnten uns vorstellen, dass durch diese Massnahme die Akzeptanz der betroffenen Anwohner positiv beeinflusst wird und ggf. auf eine Sperrung des Feldweges verzichtet werden kann.</p> <p>...</p>	<p>Die Anregung entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans 55 Kreienkamp. Hier ist der Hölkers Kamp als durchgängige Straße an die Hengtestraße angebunden. Durch die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes würde insbesondere das Gebiet rund um den Stockkamp eine zweite Verbindung zur Holtwicker Straße erhalten, ohne dass der Feldweg eine Verbindungsfunktion übernimmt.</p> <p>Insofern handelt es sich um einen ernst zu nehmenden Vorschlag, der durchaus positive Effekte auf die Erschließung des Gebietes hätte.</p> <p>Allerdings sind auch negative Aspekte anzusprechen. Der angesprochene Teilabschnitt ist heute die Verlängerung des dortigen Parkplatzes und führt als Geh- und Radweg direkt südlich am Kindergarten Martin-Luther entlang. Mit der Öffnung für den Kfz-Verkehr würde dieser</p>	<p>Hier wird eine Ergänzung zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung dieses Vorschlages erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 8</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, den Hölkers Kamp nach Westen bis zur Hengtestrasse durchzuführen, gegebenenfalls auch als Fahrradstraße, wird nicht gefolgt.“</i></p>

		<p>Wir würden uns freuen, wenn Sie die aufgeführten Argumente den Entscheidungsträgern vorstellen könnten und diese in Ihre Planungen mit einbeziehen könnten.</p>	<p>unmittelbar am Kindergarten vorbeigeführt. Der sensible Bereich unmittelbar um den Kindergarten wäre zusätzlichem Kfz-Verkehr ausgesetzt, das Konfliktpotenzial würde deutlich steigen. Zusätzlich müssten Flächen, die heute als Außenfläche des Kindergartens dienen, als Verkehrsfläche genutzt werden. Negative Auswirkungen würden sich auch für die unmittelbaren Anlieger und insgesamt für den nördlichen Teil der Hengtstraße einstellen. Ob diese verträglich sind, wäre im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Insbesondere aufgrund der Konflikte im Zusammenhang mit dem Kindergartenstandort, aber auch vor dem Hintergrund der absehbaren Diskussion in der Öffentlichkeit spricht sich die Verwaltung dafür aus, die grundsätzliche Situation unverändert zu lassen und eine Lösung innerhalb des bestehenden Straßensystems zu suchen und anzubieten.</p> <p>Die im Zusammenhang mit dem Fußverkehrscheck im Hengtegebiet beschlossene Umsetzungsstrategie für diesen Bereich sollte weiterverfolgt werden (Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 24.03.2022, Beschlussvorlage 65/2022).</p>	
62	62.2	<p>Gerne möchte ich einige Ideen, Anregungen zur Mobilität in unserer Stadt geben. Kurz eine Beschreibung meines Mobilitätsverhaltens. Ich bin begeisterter Radfahrer und fahre alle Strecken innerhalb Coesfelds zu 98% mit dem Fahrrad, was</p>	<p>Der Bebauungsplan 32 „Citadelle“ setzt zwischen der Straße Brinker Ring und der Holtwicker Straße eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“. Die Anbindung des</p>	

		<p>aufgrund unserer Wohnlage an der Citadelle auch gut möglich ist. Ich bin Berufspendler und arbeite in Marl im Chemiepark. Es gibt für mich keine Möglichkeit meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen. So fahre ich morgens gegen 6:00 Richtung A43 Dülmen und komme gegen 16:00 und 18:00 zurück, was mit dem Auto im Bereich Coesfeld eine echte Zumutung ist, da ich die Stadt komplett umfahren muss bzw. durch die Stadt fahren muss. Das Fahren zu den Stoßzeiten morgens und abends ist in vielen Bereichen der Stadt für den Autofahrer eine extrem stressige und belastende Situation, da der Autofahrer in den letzten Jahren in Coesfeld zunehmend behindert wird. Die Situation an folgenden Kreuzungen ist katastrophal:</p> <p>Kreuzung Bürgerhalle,                  B474/Holtwicker Straße                  B474/Borkener Straße                  B474/Rekener Straße                  Kreuzung VR Bank                  Kreuzung Altes Amtsgericht                  Hier nun meine Vorschläge:</p> <p>...</p> <p>2. Öffnungen der Hohen Lucht, der Seminarstraße, <b>des Brinker Ring</b> zur Holtwicker Straße</p> <p>...</p>	<p>gesamten Gebiets Citadelle über nur eine Zufahrt an die Holtwicker Straße ist das grundsätzliche Erschließungsprinzip in diesem Bebauungsplan. Die Verwaltung hält diese Festsetzung immer noch für schlüssig. Eine Änderung des Bebauungsplanes wird als nicht zielführend erachtet.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Abwägung nicht erforderlich.</p>	
70	70.1	<p>Zuerst einmal vielen Dank für die gut organisierte und gelungene Veranstaltung am 12.12. in der Mensa. Über die aufgeladene Emotionalität bei einigen Teilnehmern waren allerdings ein paar</p>	<p>Dies ist ein Vorschlag, der eine weitreichende Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus dem Hengtegebiet zur Folge hätte. Insofern ist er zunächst</p>	<p>Hier wird eine Ergänzung zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung</p>

	<p>Bekanntes und wir sehr erschrocken. Wir begrüßen ausdrücklich, dass nicht den „lautesten“ und „lokalpolitisch erfahrensten“ Teilnehmern eine Bühne geboten worden ist.</p> <p>Meine Frau, unsere beiden vierjährigen Töchter und ich wohnen am Buningweg im Hengtegebiet. Aus diesem Grund würden wir gerne unsere Meinung zur Quartiersentwicklung in diesem Bereich mitteilen.</p> <p><u>1. nordwestliche Innenstadt &amp; Hengtegebiet</u></p> <p>Im Masterplan Mobilität wurden für die nordwestliche Innenstadt 6 Ziele definiert. Die dort definierten Ziele werden im Folgenden als Grundlage für das Hengtegebiet angewendet. Einen weiteren Punkt sehen wir als junge Familie als besonders wichtig an und haben ihn unter Pkt. 7 ergänzt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entlastung der nordwestlichen Innenstadt</li> <li>2. Heraushalten des Durchgangsverkehrs</li> <li>3. Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften</li> <li>4. Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz</li> <li>5. Erreichbarkeit der Ziele nordwestlich der Fußgängerzone</li> <li>6. Unveränderte Erschließung der Wohngebiete</li> <li>7. Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern insbesondere der Schul- und Kindergartenkinder</li> </ol> <p>Im Jahr 2005 sowie in der Ausarbeitung zum aktuellen Masterplan Mobilität (Präsentation 2022) wurden von unterschiedlichen planenden</p>	<p>grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Diagonalsperre war Teil eines Gesamtpaketes, welches das Büro nts im Aufstellungsverfahren zum Masterplan Mobilität entwickelt und präsentiert hatte. Das Gesamtpaket bestand aus den bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 2005 dargestellten Maßnahmen, ergänzt um die Diagonalsperre in der Hengtestraße und die Sperrung der Münsterstraße in Kombination mit einer Einbahnstraßenregelung in der Mühlenstraße. Das Gesamtpaket hätte dazu geführt, dass die gesamte Innenstadt einschließlich der nordwestlich angrenzenden Gebiete und des Hengtegebietes weitestgehend vom Durchgangsverkehr entlastet worden wären. Die Diskussionen in der Lenkungsgruppe haben aber schnell gezeigt, dass ein solch rigoroser Vorschlag von den politischen Gremien nicht ohne Weiteres mitgetragen worden wäre. Daher fand der Vorschlag keinen Niederschlag im Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ innerhalb des Masterplans Mobilität. Vielmehr sollte ergebnisoffen unter Beteiligung der Öffentlichkeit eine Lösung entwickelt werden, mit der die im Masterplan für die nordwestliche Innenstadt definierten Ziele möglichst umfassend erreicht werden können.</p> <p>Eine Diagonalsperre in der Hengtestraße hat weitreichende Auswirkungen auf die Erschließung der Wohngebiete. Der</p>	<p>dieses Vorschlages erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 7</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, eine Diagonalsperre in der Hengtestraße in Höhe des Hengterings zu errichten, wird nicht gefolgt.“</i></p>
--	---	--	--

	<p>Ingenieurbüros mehrere Diagonalsperren im Hengtegebiet empfohlen. (Präsentation Seite 10) Diese Empfehlung würde die ersten 4 und den 7. Punkt (5 von 7!) zu 100% erfüllen und schränken ausschließlich den MIV ein. Die Erschließung und Erreichbarkeit der nordwestlichen Fußgängerzone wäre mit dem Fahrrad und zu Fuß weiterhin uneingeschränkt möglich. Es ist für uns nicht nachvollziehbar warum den Punkten 5 und 6 eine derart hohe Gewichtung zugesprochen wird. Noch unverständlicher wird es, weil die Einschränkungen ausschließlich dem MIV gelten und die Erreichbarkeit sowie Erschließung mit anderen Verkehrsarten gewährleistet ist.</p> <p>Des Weiteren wird im Masterplan Mobilität ausdrücklich beschrieben das einfache Mittel mit Verkehrszeichen nicht den gewünschten Effekt haben und beschränkende Maßnahmen erforderlich sind. Die Einführung von Fahrradstraße sehen wir natürlich auch als Verbesserung, erfüllen aber mit Pkt. 5 und 6 nur zwei der sieben oben genannten Punkte mit Sicherheit.</p> <p>Wenn die zukünftige Entwicklung wie z. B. der Ausbau eines Fuß und Fahrradringes um die Innenstadt berücksichtigt wird, führt dies zu einer Verkehrsumlagerung bzw. -zunahme auf die nächst gelegenen Möglichkeiten wie das Hengtequartier. Dies würde bei einer Umsetzung von nicht beschränkenden Maßnahmen (wie Fahrradstraßen) zu einer Verschlechterung der Ziele Pkt. 3, 4 und 7 führen.</p> <p>Frage: Wenn ein Anwohner mit dem Auto von der Straße Indehell oder Buchholzweg über die Fahrradstraße zur Borkener Straße fahren kann, was hindert den Durchgangsverkehr daran von der</p>	<p>südliche Teil des Hengtegebietes ist nur von der Borkener Straße aus zu erreichen. Der nördliche Teil des Hengtegebietes kann nur noch von der Holtwicker Straße erreicht werden; oder in Abhängigkeit von den dort vorgesehenen Maßnahmen über die Seminarstraße. Was dort zu einer zusätzlichen Belastung führen würde. In allen bisher angestrebten Versuchen, eine Lösung für den Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet zu finden, war eine wesentliche Forderung aus dem Hengtegebiet, dass die Erschließung weitestgehend unverändert bleiben sollte. Daher enthält der Vorschlag der Verwaltung keine Diagonalsperre auf der Hengtestraße, wohlwissend, dass damit ein Teil des Durchgangsverkehrs im Gebiet verbleibt. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, diese Anregung nicht weiter zu verfolgen.</p>	
--	---	--	--

	<p>Holtwicker Straße zur Borkener Straße das Gleiche zu tun?</p> <p>Unsere Meinung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit ist nicht verhandelbar! Durch Diagonalsperren im Hengtegebiet wie 2022 durch Fachleute geplant, wird die Sicherheit für zahlreiche Schulkinder die das Hengtequartier min. 2 mal täglich durchqueren erhöht.</li> <li>• Wer sich bequem, selbst für kürzeste Strecken das Auto zu benutzen kann durchaus einen Längeren Weg auf sich nehmen. Das Fahrrad ist für diese kurzen Strecken das deutlich bessere und meist auch schnellere Verkehrsmittel.</li> <li>• Die Erreichbarkeit des Heriburg-Gymnasiums für Busse und der Zulieferverkehr für Strohband kann mit versenkbaren Pollern wie beispielsweise am Krankenhaus realisiert werden.</li> </ul> <p>Für uns ist es nicht verständlich, warum die Verkehrsführung mit Diagonalsperren trotz der stark überwiegenden Vorteile, überhaupt keine Option mehr darstellt und in der Endfassung des Masterplans Mobilität nicht mehr dargestellt wird.</p> <p>Hier fehlt uns das mutige Umsetzen der von der Mehrheit mitgetragenen Ansätze im Masterplan Mobilität.</p> <p>Für eine fortschrittliche und zukunftsorientierte Umsetzung lohnt ein Blick nach Gent, wo konsequent und erfolgreich beschränkende Maßnahmen eingeführt wurden.</p> <p>Auszug zur Umsetzung in Gent:</p>		
--	--	--	--



		<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Zur Umsetzung des autofreien Stadtzentrums wurden fünf autofreie Zonen eingeführt. So wurde mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende geschaffen und gleichzeitig der motorisierte Durchgangsverkehr minimiert. Dazu hat die Stadt an den Haupt-Durchgangsstraßen Schranken eingerichtet. Möchten sich Autofahrende zwischen den sechs verschiedenen Stadtteilen der Stadt bewegen, müssen sie nun die Ringstraße benutzen. Eine direkte Verbindung von einem Viertel zum anderen ist nicht mehr gegeben. Dank der vielen Brücken in der Stadt kann der Verkehrsfluss an diesen neuralgischen Punkten gut überwacht werden. Außerdem werden die autofreien Zonen mit Betonsperren und Verbotsschildern durchgesetzt und mit Kameras überwacht. Öffentliche Verkehrsmittel, Rettungsdienste, Taxis oder medizinische Berufsgruppen dürfen diese Bereiche weiterhin passieren. Zusätzlich hat die Stadt für die belebtesten Einkaufsstraßen ein Verbot für alle Fahrzeuge erlassen.</p> <p>Quelle:  <a href="https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Europaeische-Stadtentwicklung/Europaeische-Referenzprojekte/autofreies_stadtzentrum_gent.html">https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Europaeische-Stadtentwicklung/Europaeische-Referenzprojekte/autofreies_stadtzentrum_gent.html</a></p>		
70	70.2	<p><b>2. Feldweg</b></p> <p>Durch die Sperrung des Feldweges wird der Bucholzweg mehr belastet. Dies hat für uns als Anlieger des Buningwegs negativen Einfluss auf unsere täglichen Radfahrten zum Kindergarten und bei Wegen unserer beiden Kinder.</p> <p>Trotz der aus unserer Sicht verschlechterten Verkehrssituation können wir vollumfänglich der Argumentation von Eliza Diekmann und Ihrem Team, insbesondere mit Blick auf den nicht verhandelbaren Sicherheitsgewinn am Feldweg, folgen.</p> <p>Wir sind ausdrücklich für eine Sperrung des Feldweges für den MIV.</p>	<p>Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.</p> <p>Beschluss des Rates vom 26.10.2023:  <i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise Sperrung des Feldweges vorgenommen und</i></p>	



		Wir hoffen und möchten eindringlich darum bitten, dass die meist guten Vorhaben im Masterplan Mobilität konsequent auch gegen Widerstände für eine zukunftsfähige und vor allem lebenswerte Stadt umgesetzt werden und wir in Zukunft nicht mehr neidisch auf Städte jenseits der holländischen Grenze schauen müssen.	<i>eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i>	
73	73.3	Gerne nutzen wir die Chance, Ergänzungen sowie Anregungen zu dem aktuellen Konzept und den geplanten Maßnahmen entsprechend der Informationsveranstaltung vom 12.12.2023 einzubringen. ... 2. Das derzeitige LKW-Durchfahrtsverbot sollte ebenfalls unbedingt beibehalten werden. ... Sehr gerne sind wir auch weiterhin Teil bei der Gestaltung des zukunftsweisenden Konzeptes und freuen uns auf eine kurzfristige Umsetzung des neuen Gesichtes von Coesfeld.	Das LKW-Verbot wird für die Zeit der Sperrung des Konrad-Adenauer-Rings noch bestehen bleiben. Mit Einrichtung der Fahrradzone wird der LKW-Durchgangsverkehr keine Freigabe mehr erhalten.  Der Fachbereich 30 empfiehlt, das LKW-Verbot auch weiterhin übergangsweise gelten zu lassen.	Das LKW-Verbot gilt auch weiterhin übergangsweise, bis die Fahrradzone eingerichtet wird.
75		Ich wohne Am Stockkamp .... Das liegt im hinteren Bereich des Wohngebiets Hengte.  Für uns ist der Feldweg eine der zwei Straßen, die aus unserem Wohngebiet führen. Für uns ist die Straße Feldweg-Leisweg, die Straße aus dem Quartier in Richtung Ahaus / Rosendahl. Der Feldweg komplett bis zur Bahn runter wird genutzt für die Richtung Billerbeck/ Münster, die Hengtestraße in Richtung Borkenerstraße, um nach Dülmen / Borken. zu kommen. Wenn jetzt der Feldweg	Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.  Beschluss des Rates vom 26.10.2024:	Hier wird eine Ergänzung zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung dieses Vorschlages erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 8</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:

		<p>geschlossen wird, müssen alle Bewohner aus dem hinteren Gebiet bis zum Lebensmittelmarkt Strohbund fahren, um herauszukommen. Zudem kommt das Fahrzeugaufkommen von den Indehell-Hochhäusern bei der Kreuzung Strohbund noch dazu. Das möchte ich, gerade auf einem Samstag, nicht erleben. Zusammen mit den geparkten Autos der Kunden von Strohbund, bin ich mir sicher, dass es zu gefährlichen Situationen kommt, die eigentlich keiner will. Und das soll noch verschärft werden, indem diese Straße zur Fahrradstraße wird. Ich bin der Meinung, dass dann die Situation für alle Verkehrsteilnehmer gefährlicher wird.</p> <p>Aus dem Grund darf der Feldweg nicht für das Automobil gesperrt werden. Als Alternative zum Feldweg könnte die Durchgangsstraße am Kindergarten Kreienkamp für den Verkehr freigegeben werden. Mehr würde ich aber begrüßen, den Feldweg offen zu lassen. Man könnte ihn durch Aufpflasterungen verkehrstechnisch beruhigen, aber auf keinen Fall sperren.</p>	<p><i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise Sperrung des Feldweges vorgenommen und eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i></p> <p>-----</p> <p>Die Anregung, die Durchgangsstraße am Kindergarten Kreienkamp für den Verkehr freizugeben, entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans 55 Kreienkamp. Hier ist der Hölkers Kamp als durchgängige Straße an die Hengtestraße angebunden. Durch die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes würde insbesondere das Gebiet rund um den Stockkamp eine zweite Verbindung zur Holtwicker Straße erhalten, ohne dass der Feldweg eine Verbindungsfunktion übernimmt.</p> <p>Insofern handelt es sich um einen ernst zu nehmenden Vorschlag, der durchaus</p>	<p><i>„Der Anregung, den Hölkers Kamp nach Westen bis zur Hengtestraße durchzuführen, gegebenenfalls auch als Fahrradstraße, wird nicht gefolgt.“</i></p>
--	--	--	---	---

			<p>positive Effekte auf die Erschließung des Gebietes hätte.</p> <p>Allerdings sind auch negative Aspekte anzusprechen. Der angesprochene Teilabschnitt ist heute die Verlängerung des dortigen Parkplatzes und führt als Geh- und Radweg direkt südlich am Kindergarten Martin-Luther entlang. Mit der Öffnung für den Kfz-Verkehr würde dieser unmittelbar am Kindergarten vorbeigeführt. Der sensible Bereich unmittelbar um den Kindergarten wäre zusätzlichem Kfz-Verkehr ausgesetzt, das Konfliktpotenzial würde deutlich steigen. Zusätzlich müssten Flächen, die heute als Außenfläche des Kindergartens dienen, als Verkehrsfläche genutzt werden. Negative Auswirkungen würden sich auch für die unmittelbaren Anlieger und insgesamt für den nördlichen Teil der Hengtstraße einstellen. Ob diese verträglich sind, wäre im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Insbesondere aufgrund der Konflikte im Zusammenhang mit dem Kindergartenstandort, aber auch vor dem Hintergrund der absehbaren Diskussion in der Öffentlichkeit spricht sich die Verwaltung dafür aus, die grundsätzliche Situation unverändert zu lassen und eine Lösung innerhalb des bestehenden Straßensystems zu suchen und anzubieten.</p>	
--	--	--	--	--

			Die im Zusammenhang mit dem Fußverkehrscheck im Hengtegebiet beschlossene Umsetzungsstrategie für diesen Bereich sollte weiterverfolgt werden (Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 24.03.2022, Beschlussvorlage 65/2022).	
77		<p>Auch im Namen unserer Nachbarn und Bekannten möchte wir Ihnen zur Verkehrssituation im Nordwesten folgendes mitteilen:</p> <p>Betrifft: Borkener Strasse, Einfahrt zur Hengtestrasse, vor der Bahnschranke, stadteinwärts.</p> <p>Hier befinden sich zwei Querrungen für Radfahrer und Fußgänger. Wenn die Bahnschranken geschlossen sind, oder die Ampel rot anzeigt, staut sich natürlich der Verkehr vor der Schranke. Viele Kraftfahrer beachten dann nicht den Richtungspfeil (rechts an der Insel vorbei) und überholen verbotswidrig die wartenden Fahrzeuge, um in die Hengtestrasse einzubiegen. Dabei kommt es oft zu gefährlichen Situationen, wenn aus der Hengtestrasse ein Fahrzeug nach links in die Borkener Strasse einbiegt. Diese Verkehrssituation wurde auch im Bekannten und Freundeskreis öfters diskutiert. Abhilfe könnte dadurch "unserer Meinung nach" nach geschaffen werden, wenn die erste Querung abgebaut und dafür eine Abbiegespur geschaffen wird. Diese Maßnahme würde auch dazu führen, dass bei einem Rückstau mehr Fahrzeuge diese Abbiegespur benutzen können.</p>	Die Mittelinseln in der Borkener Straße waren das wesentliche Element bei der Umgestaltung der Borkener Straße. Sie bieten sowohl dem Radfahrer als auch dem Fußgänger eine Möglichkeit, die Straße sicher und komfortabel zu queren. Damit leisten sie auch einen wichtigen Beitrag, um das Fahren der Radfahrer auf der linken Straßenseite zu reduzieren. Dies war vor der Umgestaltung immer wieder Grund für Unfälle und damit auch Ursache für die Entwicklung der Borkener Straße zur Unfallhäufungsstelle. Diese Belange wiegen deutlich mehr als die in der Anregung genannten Aspekte.	Der Anregung, die Mittelinsel in der Borkener Straße westlich der Hengtestraße abzubauen, wird nicht gefolgt.
78	78.2	Nach näherem Betrachten meinerseits über die geplanten Änderungen in diesem Gebiet durch die Stadt Coesfeld stellt sich mir die Frage, wer von	Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat	

		<p>diesen Änderungen profitiert. Nach meinem Verständnis werden jegliche Änderungen wie aufgeführt, ohne das Vorteile / Verbesserungen erreicht werden.</p> <p>...</p> <p>Eine Sperrung des Feldweg´s im Bereich Hengtestraße / Leisweg erschwert zudem der Müllabfuhr sowie den Lieferdiensten wie Post etc. ihre tägliche Arbeit und verursacht hierdurch ein mehr an zu bewältigender Wegstrecke.</p>	<p>entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.</p> <p>Beschluss des Rates vom 26.10.2023:</p> <p><i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise Sperrung des Feldweges vorgenommen und eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i></p>	
<b>79</b>	79.3	<p><u>geplante Sperrung des Feldweges</u></p> <p>Ich kenne den Feldweg, da wir früher dort gewohnt haben und ich auch jetzt manchmal noch in Richtung Leisweg fahre. Dort ist grundsätzlich nichts los. Wenn man dann liest, dass die Anwohner:innen dort bereits schon die Berliner Welle auf Stadtkosten vor Jahren bekommen haben, dies ihnen dann zu laut war und daher wieder auf Stadt kosten entfernt wurde, dann passt das, was dort jetzt gerade läuft, überhaupt nicht. Es mag sein, dass aufgrund der Sperrung der Umgehungsstraße derzeit der ein oder andere mehr dort lang fährt als früher. Dies ist dann aber auch nur vorübergehend. Grundsätzlich</p>	<p>Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.</p> <p>Beschluss des Rates vom 26.10.2023:</p> <p><i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise</i></p>	

		<p>sollte man den Anwohner:innen, die hier als "Wutbürger:innen", ebenfalls sozialinadäquat auftreten, klar machen, dass auch der Feldweg eine Straße im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist, und keine verlängerte Auffahrt, zusätzliche Parkfläche oder besonderer Vorgarten einzelner Anlieger:innen. Der Buchholzweg ist sehr kurvig und dem entsprechend beim Fahren schwer einsehbar. Bei einer Verlagerung des zusätzlichen Verkehrs vom Feldweg, wird hier automatisch die Verkehrsgefährdungslage für alle Akteure erhöht. Auch das spricht nicht für eine Sperrung des Feldweges.</p>	<p><i>Sperrung des Feldweges vorgenommen und eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i></p>	
<b>80</b>	80.2	<p>Vielen Dank für das Engagement aus der Verwaltung das Verkehrskonzept in der nordwestlichen Innenstadt zu überarbeiten!</p> <p>...</p> <p>Ich hätte noch ein paar Ideen und möchte diese gern mitteilen.</p> <p>1. Um den Buchholzweg als neue allgemein Zufahrt zum hintern Hengtewohngebiet zu entlasten, evtl. die Zufahrt zur Hengtestrasse über den Hölkers Kamp prüfen.</p> <p>...</p> <p>Beispiele in den Anhängen auf Plänen.</p>	<p>Die Anregung entspricht den Festsetzungen des Bebauungsplans 55 Kreienkamp. Hier ist der Hölkers Kamp als durchgängige Straße an die Hengtestraße angebunden. Durch die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes würde insbesondere das Gebiet rund um den Stockkamp eine zweite Verbindung zur Holtwicker Straße erhalten, ohne dass der Feldweg eine Verbindungsfunktion übernimmt.</p> <p>Insofern handelt es sich um einen ernst zu nehmenden Vorschlag, der durchaus positive Effekte auf die Erschließung des Gebietes hätte.</p> <p>Allerdings sind auch negative Aspekte anzusprechen. Der angesprochene Teilabschnitt ist heute die Verlängerung des dortigen Parkplatzes und führt als Geh- und Radweg direkt südlich am Kindergarten Martin-Luther entlang. Mit der Öffnung für den Kfz-Verkehr würde dieser</p>	<p>Hier wird eine Ergänzung zur Planung der Verwaltung vorgeschlagen. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung dieses Vorschlages erfolgt die Abwägung über den <b>Beschlussvorschlag 8</b> unmittelbar in der Beschlussvorlage:</p> <p><i>„Der Anregung, den Hölkers Kamp nach Westen bis zur Hengtestrasse durchzuführen, gegebenenfalls auch als Fahrradstraße, wird nicht gefolgt.“</i></p>

			<p>unmittelbar am Kindergarten vorbeigeführt. Der sensible Bereich unmittelbar um den Kindergarten wäre zusätzlichem Kfz-Verkehr ausgesetzt, das Konfliktpotenzial würde deutlich steigen. Zusätzlich müssten Flächen, die heute als Außenfläche des Kindergartens dienen, als Verkehrsfläche genutzt werden. Negative Auswirkungen würden sich auch für die unmittelbaren Anlieger und insgesamt für den nördlichen Teil der Hengtstraße einstellen. Ob diese verträglich sind, wäre im weiteren Verfahren zu prüfen.</p> <p>Insbesondere aufgrund der Konflikte im Zusammenhang mit dem Kindergartenstandort, aber auch vor dem Hintergrund der absehbaren Diskussion in der Öffentlichkeit spricht sich die Verwaltung dafür aus, die grundsätzliche Situation unverändert zu lassen und eine Lösung innerhalb des bestehenden Straßensystems zu suchen und anzubieten.</p> <p>Die im Zusammenhang mit dem Fußverkehrscheck im Hengtegebiet beschlossene Umsetzungsstrategie für diesen Bereich sollte weiterverfolgt werden (Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 24.03.2022, Beschlussvorlage 65/2022).</p>	
88	88.1	<p>Dass sich der Bürger zu der Verkehrssituation äußern kann, finde ich eine tolle Sache. Einige aktuellen Eindrücke, Anregungen und Überlegungen möchte ich Ihnen hiermit mitteilen. Zu meiner Person, ich habe viele Jahre in Bochum sowie auch in</p>	<p>Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle</p>	



	<p>Münster gearbeitet. Als Coesfelder Poahlbürger lebe ich mit meiner vierköpfigen Familie im Bereich Citadelle. Wir nutzen für viele Fahrten gerne unsere Fahrräder und wenn ich dies zu den Städten Bochum und Münster sehe, leben wir hier in Coesfeld sehr privilegiert. Aus Umweltschutzgründen haben wir uns ein E-Auto angeschafft, um einen kleinen Umweltbeitrag zu leisten.</p> <p>1.</p> <p>Leider gibt es keine Lebensmitteläden im nördlichen Bereich der Stadt, so dass ich immer gezwungen bin, mit dem Auto für eine vierköpfige Familie einzukaufen.</p> <p>Derzeit ist es nicht möglich, durch die bekannte Baumaßnahme der Umgehungsstraße zur Borkener Str. zu gelangen. Somit nutze ich gerne als kürzeste Strecke den Feldweg. Natürlich muss man in Wohngebieten langsam fahren, dieses sehe ich ganz genauso. Aber es kann doch nicht sein, dass durch einige Anwohner „privat, egoistische Interessen“ über dem Allgemeinwohl gestellt werden und auch dafür Straßen gesperrt werden. Dass dann noch der Verkehr innerhalb der Wohnsiedlung über den Buchholzweg abzuleiten, der eh schon vermutlich belastet ist, finde ich sehr merkwürdig. Werden diese Anwohner nicht schon genug belastet?</p> <p>Mein Vorschlag wäre, die Straßen nicht zu sperren, nur weil dies der Wunsch einiger Anwohner ist. Die Belastung kann nur gemeinsam auf alle Schultern verteilt werden, damit nicht einige wenige stark belastet werden und andere einen privilegierten Status erlangen.</p>	<p>erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.</p> <p>Beschluss des Rates vom 26.10.2023:</p> <p><i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise Sperrung des Feldweges vorgenommen und eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i></p>	
--	---	---	--

		... Ich wünsche Ihnen viele gute und realistische Ideen für das Allgemeinwohl der Stadt Coesfeld.		
89	89.2	<p>Sperrung des Feldwegs</p> <p>Die Sperrung wird dazu führen, dass der Verkehr auf den Buchholzweg ausweicht mit der gefährlichen Kurve. Auch andere Straßen wie der Hölkerskamp hätten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (insbesondere durch die ZAB) Durch andere bauliche Maßnahmen kann hier eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden. (Steinfurter Kreisel) etc.</p>	<p>Bei der Maßnahme „Verkehrsberuhigung Feldweg“ handelt sich um ein ausgegliedertes Verfahren, welches separat entsprechend des Ratsbeschlusses behandelt wird. Eine Abwägung an dieser Stelle erfolgt nicht. Die Anregung wird in das Verfahren Feldweg eingebracht.</p> <p>Beschluss des Rates vom 26.10.2023: <i>„Es wird beschlossen, in einem von der Verwaltung bestimmten Zeitrahmen zunächst eine Zählung des Verkehrs am Feldweg und Buchholzweg vorzunehmen. Anschließend wird eine zweitweise Sperrung des Feldweges vorgenommen und eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden zusammen mit den Erkenntnissen aus dem im November stattfindenden Workshop zur Entwicklung des gesamten Gebietes „Innenstadt Nordwest &amp; Hengtegebiet“ in den Fachausschüssen zur Beratung vorgestellt, damit weitere Schritte eingeleitet werden können.“</i></p>	
Allgemeines				
11		Fußgängerbrücke am Schulzentrum Busbahnhof am Schulzentrum	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses	Der Anregung, eine Fußgängerbrücke am Schulzentrum zu realisieren, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt.

			wurden Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems definiert. Die angesprochene Fußgängerbrücke wurde nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen. Dieser Maßnahmenkatalog ist zunächst entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten Handlungskonzeptes umzusetzen. Erst im Anschluss hieran können weitere Maßnahmen geprüft und entwickelt werden. Darüber hinaus besteht kein direkter Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet.	
12		Standort Kirmes verändern	Die von der Verwaltung entwickelten vier Einzelmaßnahmen können ohne eine Verlagerung des Kirmesstandortes realisiert werden. Insgesamt handelt es sich um einen Belang, der nur sehr peripher und zeitlich beschränkt (zweimal im Jahr) Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Diskussion an dieser Stelle nicht zielführend und eine Abwägung nicht erforderlich. Die Verwaltung hat im Moment keine Absichten, dieses Thema anzugehen. Der Rat könnte das Thema aber jederzeit aufgreifen	Der Anregung, den Kirmesstandort zu verändern, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt.
62	62.1	Gerne möchte ich einige Ideen, Anregungen zur Mobilität in unserer Stadt geben. Kurz eine Beschreibung meines Mobilitätsverhaltens. Ich bin begeisterter Radfahrer und fahre alle Strecken	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Im Masterplan	Der Anregung „Keine weiteren Sperrungen von Straßen“ wird nicht gefolgt. Zur Erreichung der im Masterplan

		<p>innerhalb Coesfelds zu 98% mit dem Fahrrad, was aufgrund unserer Wohnlage an der Citadelle auch gut möglich ist. Ich bin Berufspendler und arbeite in Marl im Chemiepark. Es gibt für mich keine Möglichkeit meinen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV zu erreichen. So fahre ich morgens gegen 6:00 Richtung A43 Dülmen und komme gegen 16:00 und 18:00 zurück, was mit dem Auto im Bereich Coesfeld eine echte Zumutung ist, da ich die Stadt komplett umfahren muss bzw. durch die Stadt fahren muss. Das Fahren zu den Stoßzeiten morgens und abends ist in vielen Bereichen der Stadt für den Autofahrer eine extrem stressige und belastende Situation, da der Autofahrer in den letzten Jahren in Coesfeld zunehmend behindert wird. Die Situation an folgenden Kreuzungen ist katastrophal:</p> <p>Kreuzung Bürgerhalle, B474/Holtwicker Straße B474/Borkener Straße B474/Rekener Straße Kreuzung VR Bank Kreuzung Altes Amtsgericht</p> <p>Hier nun meine Vorschläge:</p> <p>1. Keine weiteren Sperrungen von Straßen wie z.B. Feldweg. Es darf nicht sein, dass egoistische Interessen einiger Anwohner, dem Gesamtwohl aller Bürger entgegenstehen</p> <p>...</p>	<p>definierten wurden unter anderem die folgenden Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Zur Erreichung der Ziele können Sperrungen von Straßen im Einzelfall unerlässlich sein.</p> <p>Auf das genannte Beispiel „Feldweg“ wird an dieser Stelle nicht eingegangen, da es hierzu bereits einen bestehenden Ratsbeschluss gibt.</p>	<p>Mobilität definierten Ziele können Sperrungen von Straßen im Einzelfall weiterhin eingesetzt werden.</p>
62	62.4	Ausführung aller Bahnübergänge im Stadtgebiet mit Halbschranken und Steuerung des Zugverkehrs so,	Die Schrankenschließzeiten sind durch Eisenbahnvorschriften begründet. So	

		dass die Schranken nur ca. 60s geschlossen sind. An der Holtwicker Straße funktioniert dies für die Züge Richtung Ms; aus Ms kommend sind bei 90% der Zugfahrten die Schließzeiten der Schranken bei ca. 180s. Kürzere Schließzeiten, für den Verkehrsfluss positiv beeinflussen.	müssen z.B. für den aus Münster kommenden Zug am Bahnübergang Holtwicker Straße die Schranken geschlossen sein, bevor der Zug eine Freigabe für die Einfahrt in den Bahnhofpunkt am Schulzentrum bekommt. Die Stadt hat hierauf keinen Einfluss. Die Anregung steht aber auch in keinem Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen. Auch aus diesem Grund ist an dieser Stelle eine Abwägung nicht erforderlich.	
62	62.5	Verstärkter Bau von Kreisverkehren, z.B, im Kreuzungsbereich Erbdrostenweg/Holtwicker Straße	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ bestätigt. Beispielhaft wird hier auch die Umgestaltung von Knotenpunkten zu einem Kreisverkehr genannt. Aber auch andere Umgestaltungs- und Verbesserungsmöglichkeiten werden benannt. In den im Steckbrief genannten Anwendungsfällen ist der in der Anregung benannte Knotenpunkt nicht aufgeführt. Aus Sicht der Verwaltung hat dieser gegenüber anderen Knotenpunkten im Stadtgebiet aber auch eine geringere Priorität. Auch reichen die verfügbaren Flächen nicht für die Anlage eines Kreisverkehrs.	Die Anregung, verstärkt auf den Bau von Kreisverkehren zu setzen, ist im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten zu prüfen. Diese erfolgt in dem durch das Integrierte Handlungskonzept vorgegebenen zeitlichen Rahmen.
62	62.6	Veränderte Ampelschaltungen, Rücknahme der separaten Linksabbiegerschaltungen z.B. an der Bürgerhalle, Kreuzung bei Löb etc.	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in	Die Anregung auf veränderte Ampelschaltungen ist im Rahmen der Umsetzung der

			<p>der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ bestätigt. Die Umsetzung erfolgt in dem durch das Integrierte Handlungskonzept vorgegebenen zeitlichen Rahmen. In diesem Zusammenhang sind auch veränderte Ampelschaltungen zu prüfen.</p> <p>Die separaten und damit konfliktfreien Freigaben für Linksabbieger wurden an zahlreichen Knotenpunkten in Coesfeld aus Sicherheitsgründen eingeführt. Dies geschah in Abstimmung mit allen Beteiligten (Baulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Kreispolizeibehörde) und in Fällen von Unfalldhäufungsstellen auch mit der Unfallkommission. Diese Maßnahme steht damit auch im Einklang mit dem im Masterplan Mobilität definierten Ziel „Im Zweifelsfall ist der Verkehrssicherheit der Vorrang vor dem Komfort einzuräumen.“.</p>	<p>Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten zu prüfen. Diese erfolgt in dem durch das Integrierte Handlungskonzept vorgegebenen zeitlichen Rahmen.</p> <p>Der Anregung auf Rücknahme der separaten Linksabbiegerschaltungen wird nicht gefolgt.</p>
62	62.7	<p>Der Weg an der Berkel zwischen Ahlersmühle und der Innenstadt muss als echte breite Fahrradstraße für Coesfeld als Ost/West Achse ausgebaut werden. Ideal wäre es, wenn der Gerichtsring kreuzungsfrei überquert würde.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses wurden Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems definiert. Der angesprochene Weg an der Berkel wurde nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen. Dieser Maßnahmenkatalog ist zunächst entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten</p>	<p>Der Anregung, den Weg an der Berkel zwischen Ahlersmühle und der Innenstadt als echte breite Fahrradstraße für Coesfeld als Ost/West Achse auszubauen, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt.</p>

			Handlungskonzeptes umzusetzen. Erst im Anschluss hieran können weitere Maßnahmen geprüft und entwickelt werden. Darüber hinaus besteht kein direkter Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet.	
62	62.8	Es muss auch eine Nord/Süd-Achse als echte Fahrradstraße als Verlängerung der Radbahn vom Schulzentrum bis nach Lette gebaut werden. Hier bietet sich die ehemalige Bahntrasse Coesfeld/Rheine an, die vom Schulzentrum an Richtung Süden genutzt werden kann.	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses wurden Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems definiert. Die angesprochene Nord/Süd-Achse als echte Fahrradstraße als Verlängerung der Radbahn vom Schulzentrum bis nach Lette wurde nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen. Dieser Maßnahmenkatalog ist zunächst entsprechend des ebenfalls im Masterplan definierten Integrierten Handlungskonzeptes umzusetzen. Erst im Anschluss hieran können weitere Maßnahmen geprüft und entwickelt werden. Darüber hinaus besteht kein direkter Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet.	Der Anregung, eine Nord/Süd-Achse als echte Fahrradstraße als Verlängerung der Radbahn vom Schulzentrum bis nach Lette zu bauen, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt.
62	62.9	Ampeln für Radfahrer sollten generell auf Grün geschaltet werden, wenn auch die Autos grün haben. Dies ist z.B. an der Kreuzung Bürgerhalle nicht so und führt zu langen, unnötigen Wartezeiten.	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem	



			<p>Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ bestätigt. Hierin enthalten ist die folgende Teilmaßnahme. <i>„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.“</i></p> <p>Damit wird die Anregung bereits im Masterplan berücksichtigt. Allerdings ist die Verwaltung hier nicht alleine handlungsfähig, sondern auf die Zusammenarbeit mit den übrigen Baulastträgern (Straßen.NRW, Kreis Coesfeld) angewiesen. Die Verwaltung ist in diesem Sinne bereits in Gesprächen mit den Baulastträgern.</p> <p>Eine erneute Abwägung ist nicht erforderlich.</p>	
62	62.10	<p>Hier noch eine kleine Ergänzung.</p> <p>Ich bin seit über 40 Jahren in der Feuerwehr aktiv und bin am Standort Mitte eingesetzt. Die Anfahrt zum Standort und anschließend zur Einsatzstelle wird immer problematischer und es gefährdet die Hilfsfristen. Daher ist ein guter Verkehrsfluss auch unter diesem Aspekt notwendig.</p>	<p>Die Feuerwehr wurde um eine Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt. Im Ergebnis wird die Sperrung der Hohen Lucht von der Feuerwehr als problematisch angesehen, solange die Durchfahrt auch für die Feuerwehr gesperrt wäre oder eine Befahrung durch die Feuerwehr alleine durch manuell herausnehmbare Poller ermöglicht würde. Alle anderen Maßnahmen sieht die Feuerwehr als unproblematisch an.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt durch den Beschluss über die Maßnahme 2: Hohe Lucht.</p>

			In der Folge schlägt die Verwaltung vor, in der Hohen Lucht einen elektrisch versenkbaren Poller einzusetzen, der bereits aus der Fahrt heraus geöffnet werden kann. Welche Steuerungstechnik (Fernbedienung, Steuerung über Handy, Kennzeichenerfassung etc.) eingesetzt wird, ist im weiteren Verfahren zu prüfen und zu entscheiden. Dies wurde in der vorliegenden Planung bereits berücksichtigt.	
74	<p>Ich finde zur Verkehrsberuhigung "Berliner Kissen", Temposchwellen oder "Kölner Teller" sehr sinnvoll. Sie haben mehrere Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• effektive Geschwindigkeitsreduzierung für KFZ - auch wenn nicht kontrolliert wird</li> <li>• Fahrräder können sie umfahren - besser als Schwellen über die ganze Straßenbreite</li> <li>• sie können versetzt werden</li> </ul> <p>In Coesfeld sind mir bisher keine Berliner Kissen / Temposchwellen / Kölner Teller aufgefallen. Statt dessen gibt es Schwellen über die ganze Straßenbreite (z.B. De-Bilt-Allee) die für Fahrradfahrer hinderlich sind, besonders wenn man volle Einkaufstaschen am Rad transportiert. Oder es gibt durch Schilder gekennzeichnete Spielstraßen und 30er-Zonen, in denen die Geschwindigkeitsbegrenzungen von Autos fast nie eingehalten werden. Man kann überhaupt nicht so viele Geschwindigkeitskontrollen durchführen, dass sich das jemals ändern würde (und nachts und am Wochenende wird sowieso nicht kontrolliert). Daher helfe meiner Meinung nach nur straßenbauliche Maßnahmen, wenn man die Geschwindigkeit der Autos tatsächlich auf</p>	<p>Plateauaufpflasterungen, auch Berliner Kissen genannt, wurden in den vergangenen Jahren an mehreren Stellen im Stadtgebiet (z.B. Am Theater, Paßstiege, Am Ächterott) eingesetzt und sind ein probates Mittel der Verkehrsberuhigung.</p> <p>Kölner Teller gibt es im öffentlichen Verkehrsraum in der Tat nicht. Hier waren die Aussagen und auch die Gerichtsurteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit immer zwiespalten.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet wird die Verwaltung prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. In diesem Zusammenhang wird auch noch einmal geprüft, ob und unter welchen Voraussetzungen Kölner Teller eingesetzt werden können. Das Ergebnis wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtplanung zu den Fahrradstraßen im Hengtegebiet zu prüfen, an welchen Stellen welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen notwendig werden. Das Ergebnis ist dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.	

		die vorgegeben Geschwindigkeiten reduzieren will. Die Schwellen sollen so positioniert sein, dass sie von Autos nicht umfahren werden können, aber in der Mitte und/oder an der Seite Platz für die ebene Durchfahrt von Fahrrädern und Kinderrollern lassen.		
<b>79</b>	79.5	<p><u>Evtl. Ideen zum Kiefernweg</u></p> <p>Frau Diekmann hat im Jahresende Interview verlauten lassen, dass sie auch im Bereich Kiefernweg irgend etwas plant. Der Kiefernweg ermöglicht es, aus dem Wohngebiet Rotdornweg kommend, über den Hüppelswicker Weg, auf die Dülmener Straße zu fahren. Zurück kann man von dort auf die Dülmener Straße schon fast 30 Jahre nicht mehr fahren. Damals wurde eine rein privat betriebene Kita genehmigt, die keine eigene Spielfläche draußen vorweisen konnte. Im Nachgang war man städtischerseits auf Kosten aller Anlieger und Coesfelder Bürger dann der Ansicht, dass diese "ohne ausreichende Außenspielfläche geplante" private Kita hier in der Kurve des Hüppelswicker Weges ihren Spielbereich zugunsten der öffentlichen Straße erweitern dürfe. Auch dies durfte der Steuerzahler nicht nur mit zusätzlichem Spritverbrauch extra bezahlen, sondern auch mit der Finanzierung des Umbaus dieses Straßenabschnittes zur Einbahnstraße, damit die Kita mehr Spielfläche nutzen konnte.</p> <p>Bzgl. möglicher weiterer Sperrideen kann ich ebenfalls nur davon abraten den "Wutbürgern" hier nachzugeben. Es handelt sich bei dem Kiefernweg um einen verkehrsberuhigten Bereich. Dort dürfen entgegen der Meinung vereinzelter Anlieger auch die Pkw anderer Personen als sie selbst fahren. Dass auch hier die "Lautstarken" Personen ausschließlich sozialinadäquates Verhalten zeigen, sieht man</p>	<p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern erfolgt an dieser Stelle keine Abwägung.</p> <p>Die Verwaltung bereitet aktuell eine Befragung der Öffentlichkeit zum Thema Kiefernweg vor. Die Anregung wird zu gegebener Zeit in das Verfahren Kiefernweg eingebracht.</p>	

		<p>daran, dass sie grundsätzlich auf nicht ausgewiesenen Parkflächen parken. Entsprechende Fotoserien von Anfang Januar an bis heute sende ich Ihnen gerne in den nächsten Tagen zu. Da spielt es dann auch keine Rolle, ob die Müllabfuhr oder Krankenwagen/Feuerwehr dort lang muss. Auch hier ist offensichtlich ausschließlich das Eigeninteresse an einem vergrößerten Vorgarten bzw. weiterer Pkw-Abstellplätze das Motiv für die Eingaben. Dass gerade die in der Zeitung aufgetretenen Akteure, die sind, die am Schnellsten dort unterwegs sind und ohne Blick in den Rückspiegel aus ihren mit hohen Sträu- chern selbst eingefassten Ausfahrten schießen, können Sie sich sicher vorstellen. Ob diese Ver- kehrssünder:innen ausschlaggebend für eine unnö- tige Verkehrsplanung sein sollten oder vielleicht doch eher für die Einsatzgebiete der Politessen der Stadt sollte vielleicht auch mal überdacht werden (Fotos von außerhalb der Parkflächen auf dem Kie- fernweg parkenden Pkw vom heutigen Tage füge ich als Anlage bei).</p>		
<b>79</b>	79.6	<p><u>Ergänzend derzeitige Verkehrsmöblierung an der Laurentiusstraße</u></p> <p>Erst einmal Glückwunsch, dass die Stadt Coesfeld und damit auch ich als Steuerzahler offensichtlich noch keine Schadensersatzleistungen wg. Schädel- hirntraumafolgen bei Radfahrer:innen leisten musste. Die Situation dort ist insbesondere bei Dun- kelheit und bei Glätte nicht verkehrssicher. Die Pol- ler auf dem Fahrradweg sind absolut für das Eintre- ten des v.g. beschriebene Schadensereignisses ge- eignet. Auch diese Maßnahme hat sicher städti- sches Geld gekostet. Ich fahre diese Strecke regel- mäßig mit dem Fahrrad. Seit dem die Poller dort</p>	<p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssitua- tion in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern erfolgt an dieser Stelle keine Abwägung.</p> <p>Die Verwaltung bereitet aktuell einen Ter- min zum Austausch über die Ergebnisse des Verkehrsversuchs in der Laurentius- straße vor. Die Anregung wird zu gegebener Zeit in das Verfahren Laurentius- straße eingebracht.</p>	

		<p>sind, ist die Straße hier richtig gefährlich geworden. Neben der Gefahr eine Poller zu übersehen, parken jetzt Pkw auf dem Radweg und erfordern Ausweichmanöver. Ja auch ich habe das ein oder andere mal versucht auf der Straße zu fahren. Bei Glatteis hat dies bei dem sich dort befindlichen abgesenkten Seitenstreifen zur Folge, dass man sofort als Radfahrer:in hinfällt. Wenn das nicht so ist, wird man von Autofahrern grundsätzlich genötigt sich in die v.g. Gasse zu begeben bzw. wieder auf dem doch grundsätzlich sichererem Radweg. Ein gedeihliches aneinander vorbeifahren habe ich hier noch nicht erlebt. Daher fordere ich Sie auf die Poller unverzüglich zu entfernen um den Schutzengel, den die Stadt und die Bürger insbesondere die Kinder hier dort bislang gehabt haben, nicht weiter herauszufordern. Auch hier kann ich bzgl. der "Wutanwohner" und deren Geschrei nur meine Aussagen zu den Basteiringanliegern wiederholen. Wer dort wohnt, weiß wo er wohnt. Die Laurentiusstraße ist eine Durchgangsstraße von den Wohngebieten in Richtung Innenstadt. Da macht man keine Vorgartenerweiterung oder eine Spiel-/Fahrradstraße draus. Jeder Kilometer den ein Coesfelder umfährt um von A nach B zu gelangen kostet der Coesfelder Luft Feinstaub usw..</p>		
<b>79</b>	79.7	<p><u>Ergänzend zum Regenrückhaltebecken Kleine Heide</u></p> <p>An der Kleinen Heide befindet sich seit einigen Jahren ein Regenrückhaltebecken. Diese tut gute Dienste. Für das neue Baugebiet im Bereich Kalksbeck/Kleine Heide wurde ein weiteres Regenrückhaltebecken angelegt. Dieses ist, seitdem die Becken an das Baugebiet angeschlossen sind, bei</p>	<p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern erfolgt an dieser Stelle keine Abwägung.</p>	

	<p>Regenereignissen ebenfalls gut gefüllt und dass obwohl noch kein einziges Haus dort steht. Die derzeit herrschenden langandauernden Regenperioden haben letzte Woche sogar dazu geführt, dass man am Freitag den 05.01.2023 den Zufluss zum Becken schon nicht mehr sehen konnte und es nicht viel gefehlt hat, dass die Bundesstraße ebenfalls unterspült worden wäre. Das veranlasst mich darauf hinzuweisen, dass die Regenrückhaltebeckensituation so mit der Bebauung/Versiegelung des Baugebietes Kleine Heide bei dem derzeit laufenden Klimawandel nicht ausreichen wird. Ich fordere Sie daher auf, hier Ihre Planung neu zu überdenken und weitere Regenrückhaltmöglichkeiten in diesem Bereich zu schaffen.</p> <p>Auch wenn ich v. g. die Gelegenheit genutzt habe auch zu Verkehrssituationen Stellung zu nehmen, die nicht mehr bzw. noch nicht so gefragt sind würde ich mich freuen, wenn Sie die v.g. Aspekte mit Bedenken.</p>	<p>Zur Information der Öffentlichkeit dennoch eine Stellungnahme des Abwasserwerkes der Stadt Coesfeld zu diesem Thema:</p> <p>Grundsätzlich sind Hochwasser und Starkregen zu unterscheiden.</p> <p>Bei einem Hochwasserereignis, wie zuletzt Ende Dezember /Anfang Januar 2024, handelt es sich um ein klassisches Hochwasser, bei dem durch sehr langanhaltende Regenfälle die Böden gesättigt werden und es zu einem fast vollständigem Zufluss zu den Gewässern kommt. Die Gewässer steigen dann relativ langsam aber kontinuierlich an. Die Gefahr von Überflutungen geht also vom Gewässer aus. Für das Baugebiet Kalksbecker Heide besteht keine Gefahr einer Überflutung durch ein Hochwasser des Kalksbecker Baches.</p> <p>Bei dem Bestandsbecken Kalksbecker Heide handelt es sich um ein klassisches Hochwasserrückhaltebecken mit einem Rückhaltevolumen von rd. 8000 m<sup>3</sup>. Das Becken ist Bestandteil des Hochwasserschutzkonzeptes für die Ortslage Coesfeld und wurde 2009 fertiggestellt. Es reguliert den Abfluss des Kalksbecker Baches und dient dem Hochwasserschutz am Kalksbecker Bach sowie Tüskenbach, der im weiteren Verlauf durch die Ortslage Coesfeld bis zur Berkel verläuft.</p> <p>Damit zukünftig das Niederschlagswasser des Erschließungsgebietes Kalksbecker</p>	
--	---	---	--

			<p>Heide den erzielten Hochwasserschutz nicht verschlechtert, wird das Wasser in das vorhandene Hochwasserrückhaltecken eingeleitet. Das Bestandsbecken wurde um 2.650 m<sup>3</sup> vergrößert.</p> <p>Starkregenereignisse führen in der Regel zu lokalen Überflutungen, weil hierbei der auf die Oberflächen auftreffende Niederschlag wegen seiner extremen Intensität nicht über die Kanalisation in die Gewässer abgeleitet werden kann.</p> <p>Um Überflutungsgefahr aus Starkregenereignissen zu minimieren wurden im Erschließungsgebiet Kalksbecker Heide die geplanten Regenwasserkanäle jeweils um eine Profildimension vergrößert sowie die Anzahl der Straßenabläufe verdoppelt. Bei einer Überlastung des Kanalnetzes wird das Niederschlagswasser über sog. Notwasserwege dem Hochwasserrückhaltebecken zugeführt. Die Funktionstüchtigkeit wurde anhand EDV-gestützter Starkregensimulationen geprüft. Hierbei wurde auch eine hochwasserbedingte Vorfüllung des Beckens berücksichtigt.</p> <p>Bei dem simulierten Starkregenereignis, das aus heutiger Statistik 1 mal in 100 Jahren (<math>T_n = 100</math> a) auftritt, kann das überstauende Wasser schadlos im Erschließungsgebiet zurückgehalten bzw. abgeleitet werden. Des Weiteren wurde ein Extremregen mit der doppelten Intensität des v. g. Regens simuliert. Auch hier konnte das überstauende</p>	
--	--	--	--	--



			Niederschlagswasser ohne negative Auswirkungen auf die geplante Wohnbebauung zurückgehalten bzw. abgeleitet werden.	
<b>79</b>	79.8	<p><u>Verbesserungsvorschlag:</u></p> <p>Als Verbesserungsvorschlag kann ich nur § 1 der Straßenverkehrsordnung nennen. "Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.". Da steht nichts von Bevorzugung einzelner Anlieger:innen, Radfahrer:innen, motorisierter Fahrer:innen, Kinder oder Seniorinnen. Alle müssen sich an die gleichen Verkehrsregeln halten und das ist gut so.</p> <p>Wer eine Garantspflicht hat für Schutzbefohlene muss diese selber wahrnehmen und kann diese nicht sozialisieren. Schutzzonen für Fußgänger:innen und normale Radfahrer:innen sollten geschaffen und beibehalten werden. Dass reicht für eine sichere Verkehrsführung vollständig aus. Abgesehen von einer Fußgängerzone mit Aufenthaltsqualität, bei der man nicht ständig damit rechnen muss von irgendjemanden umgefahren zu werden, sollte auf Präferierungen bestimmter Verkehrsteilnehmergruppen verzichtet werden. Letzteres führt zur Rechthaberei, Rücksichtslosigkeit und Diskriminierung und somit auch zu mehr Unfällen.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurden unter anderem die folgenden Ziele definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	

<p><b>80</b></p>	<p>80.4</p>	<p>Vielen Dank für das Engagement aus der Verwaltung das Verkehrskonzept in der nordwestlichen Innenstadt zu überarbeiten!</p> <p>...</p> <p>Ich hätte noch ein paar Ideen und möchte diese gern mitteilen.</p> <p>...</p> <p>3. Die Innenstadt mit einem Einbahstrassennetz (die Strassen sind zu schmal für einen breiten Ausbau – Rad- und Fußverkehr fördern) immer im Kreis zu bestimmten „Plätzen“ führen und die „Runden“ welche gefahren werden können immer wieder zu Hauptstrassen führen.</p> <p>Beispiele in den Anhängen auf Plänen.</p>	<p>Ein System mit Einbahnstraßen und daraus resultierenden Ringstraßen könnte ebenfalls eine Lösungsmöglichkeit für den Verkehr in der Innenstadt sein. Das Konzept des Verkehrsentwicklungsplanes sah im Ergebnis ebenfalls bereits Ringverkehre in der nordwestlichen Innenstadt vor. Und auch der gemeinsam mit den Nachbarschaften Lösungsansatz aus dem Jahr 2011 arbeitete mit Einbahnstraßen. In den Werkstattgesprächen wurden alleine 15 Varianten anhand von 9 verschiedenen Kriterien bewertet. All diese Lösungsansätze haben aber deutliche Auswirkungen auf die Erschließung der betroffenen Gebiete und sind letztendlich am Widerstand der Bevölkerung gescheitert.</p> <p>Die Verwaltung hat auf der Informationsveranstaltung die Spannungsfelder, in denen sich eine Lösungssuche bewegt, detailliert aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch nach Durchlässigkeit</li> <li>• Das Gebiet soll weiterhin aus allen Richtungen gut erreichbar sein</li> <li>• Reduzierung des Durchgangsverkehrs</li> <li>• Bauliche Maßnahmen, Sperrungen, Schilder etc.</li> <li>• Erreichbarkeit der Schulen mit (Gelenk-)Bussen muss gewährleistet bleiben</li> </ul> <p>Um dem gerecht zu werden, sind die von der Verwaltung vorgeschlagenen</p>	<p>Der Anregung, die Innenstadt mit einem Einbahnstraßennetz immer im Kreis zu bestimmten „Plätzen“ zu führen und die „Runden“ welche gefahren werden können, immer wieder zu Hauptstraßen zu führen, wird nicht gefolgt.</p>
------------------	-------------	---	---	---

			Maßnahmen bei Weitem nicht so restriktiv wie ein auch immer ausgestaltetes Einbahnstraßensystem. Das von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahmenpaket bildet einen Kompromiss, der aus Sicht der Verwaltung eine möglichst ausgewogene Lösung innerhalb der Spannungsfelder darstellt. Daher schlägt die Verwaltung vor, diese Anregung nicht weiter zu verfolgen.	
<b>87</b>	<p>Der Plan der Stadt Coesfeld fahrradfreundlicher zu werden hat den Haken, dass die Autos verstärkt in die Osterwicker Str (<a href="#">Anmerkung der Verwaltung: gemeint ist die Holtwicker Straße</a>) gelenkt werden, zum Einen über den Buchholzweg, zum anderen aber auch über die weiteren Veränderungen Viehstraße etc. Fahrradfahrer werden aber an der Osterwicker Str. spätestens ausgebremst, dabei insbesondere auch die SchülerInnen und Schüler, die die Osterwicker Str. Überqueren müssen. Ich habe bereits eine Mail an Frau Diekmann im November 23 geschrieben und wir haben auch während ihres Besuchs im Buchholzweg auf die unsägliche Situation mit der Verkehrsinsel beim Schulzentrum aufmerksam gemacht, leider kriegen wir hier kein Gehör, vermutlich muss erst ein Kind verunglücken, jedenfalls entsteht bei mir dieser Eindruck.</p> <p>Als zugezogene Bürgerin ist es mir ein Rätsel, warum zwar ein Bahnhof gebaut wird, aber die Überquerung nicht direkt mitbedacht und ordentlich geregelt wird? Ich sehe folgende Gefahrenpunkte:</p> <p>Zum Einen ist die Osterwicker Str für den Durchgangsverkehr und die Verkehrsinsel ohne Beschilderungshinweis auf Schüler, das Tempo ist nicht</p>	<p>In einem Gespräch am 25.01.2024 wurden die Anregungen mit der Einwanderin diskutiert. Die Probleme an der Holtwicker Straße, insbesondere in Höhe der Neutorstraße, sind der Verwaltung bekannt. Die Geh- und Radwege an der Holtwicker Straße sind zu schmal, die gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern bei gleichzeitiger Führung der Radfahrer in beide Richtungen ist nicht richtlinienkonform. Mit der Neutorstraße mündet eine wichtige Radverbindung in die Holtwicker Straße. Gleichzeitig liegen mit dem Schulzentrum und dem Bahnhofpunkt auf der gegenüberliegenden Seite wichtige Ziele. Eine regelkonforme Führung des Radfahrers von der Neutorstraße zum Buchholzweg ist aufgrund der eingeschränkten Breiten im Bereich des Bahnübergangs nicht möglich. Die Freigabe von linken Radwegen ist innerorts aufgrund von rechtlichen Vorgaben nahezu ausgeschlossen. Auch die Anordnung von Tempo 30 auf Straßen des Hauptstraßennetzes und insbesondere auf</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, über das Ergebnis der Verkehrsschau im Ausschuss für Planen und Bauen zu berichten. Auf dieser Grundlage wird über das weitere Vorgehen beraten.</p>	

	<p>reduziert!!, es gibt kein warnendes Blinklicht und auch eine Straßenlaterne auf der Seite der Schule könnte nicht schaden. Zum Anderen werden die Schulzentrumsbesucher über diese Insel gezwungen, da auf der Seite des Bäckers der sehr breite Gehsteig nur in Richtung Innenstadt mit Rad befahren werden darf. Die andere Fahrtrichtung ist als gefährlich eingeschätzt und beschildert worden, allerdings ist die Verkehrsinsel bei der Auslastung doch auch sehr gefährlich. Und man könnte die bereits doppelt angelegte Einmündung in die Sackgasse Neutorstr. auch entsprechend nutzen (siehe Zeichnung). Auch auf der Schulseite kann man durchaus einen Fahrradweg in 2 Richtungen schaffen-an anderen Stellen der Stadt sind Doppel befahrbare Radwege auf schmälere Gehsteigen verwirklicht worden. Ich habe mir oft und lange Gedanken gemacht, wie man die Situation verbessern könnte, um tatsächlich konsequent fahrradfreundlich zu werden. Ich habe sie Ihnen aufgemalt und bin gerne auch zu einem Treffen bereit, ich denke, es ist genug Platz um die Situation deutlich zu verbessern. Ich finde eine grüne Innenstadt toll, aber die Büsche auf beiden Seiten sollten zugunsten einer sicheren Verkehrsführung weichen.</p>	<p>klassifizierten Straßen (hier: Landesstraße) ist an ganz bestimmt Voraussetzungen geknüpft. Insbesondere morgens konzentriert sich der Verkehr aus vielen Richtungen in diesem Bereich, was immer wieder zu Konflikten führt. Allerdings gestaltet sich eine Lösungsfindung aufgrund des nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes und der Vielzahl der Verkehrsströme als äußerst schwierig. Die Abhängigkeit von weiteren Baulastträgern (Straßen.NRW, Deutsche Bahn) trägt nicht zur Vereinfachung bei. Vorgeschlagen wurde an anderer Stelle, den Radweg aus der Neutorstraße direkt auf die Insel zuzuführen. Bei gleichzeitiger Anordnung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) ist dies aber rechtlich nicht umsetzbar. Ob eine versetzt angeordnete, separate Mittelinsel für Fußgänger angenommen würde, müsste noch eingehend bewertet werden.</p> <p>Am 10.04.2024 findet eine Verkehrsschau auf klassifizierten Straßen gemäß den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) statt. Die Verwaltung wird den Bereich der Holtwicker Straße zum Schwerpunktthema machen und hier auch die vorgebrachten Anregungen einbringen. Über das Ergebnis wird im Ausschuss für Planen und Bauen berichtet.Prüfung im Rahmen der Gesamtplanung</p>	
--	--	--	--

88	88.2	<p>Dass sich der Bürger zu der Verkehrssituation äußern kann, finde ich eine tolle Sache. Einige aktuellen Eindrücke, Anregungen und Überlegungen möchte ich Ihnen hiermit mitteilen. Zu meiner Person, ich habe viele Jahre in Bochum sowie auch in Münster gearbeitet. Als Coesfelder Poahlbürger lebe ich mit meiner vierköpfigen Familie im Bereich Citadelle. Wir nutzen für viele Fahrten gerne unsere Fahrräder und wenn ich dies zu den Städten Bochum und Münster sehe, leben wir hier in Coesfeld sehr privilegiert. Aus Umweltschutzgründen haben wir uns ein E-Auto angeschafft, um einen kleinen Umweltbeitrag zu leisten.</p> <p>...</p> <p>2.</p> <p>Am Freitag vor Weihnachten wollte ich zur Sökelandstr. von der Citadelle mit unserem umweltfreundlichen Kfz fahren. Durch eine in Coesfeld lebende Sperrstraßenregelung fuhr ich von einem Stau in den nächsten, eigentlich war es ein Dauerstau bis zum Zielort. Diese hausgemachten und unnötigen Stressoren müssen doch nicht sein</p>	<p>Bisher war es so, dass der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ein hoher Stellenwert beigemessen wurde, während Fuß- und Radverkehr bei dieser Frage häufig außen vor blieben. Dies galt umso mehr, je höher die betroffenen Straßen klassifiziert waren. Spätestens mit Einführung der E-Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele), die den aktuellen Stand der Technik abbilden und damit bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigen sind, sieht dies deutlich anders aus. Die E-Klima macht in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen ganz klare Vorgaben, die einen klaren Paradigmenwechsel bedeuten.</p> <p>Auszug aus der E-Klima:</p> <p><i>Abweichend von der allgemein üblichen Zielvorgabe von QSV D im Kfz-Verkehr können anspruchsvollere Zielvorgaben im Umweltverbund dessen Attraktivitätssteigerung und somit der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs bewirken. Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Dies gilt sowohl für Anlagen des jeweiligen Verkehrsmittels als auch für Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage. Dazu ist die separate Ausweisung der QSV für alle</i></p>	
----	------	---	---	--

			<p><i>relevanten Verkehrsmittel zu empfehlen. Dies gilt bei der Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage unabhängig von einer möglichen Führung auf Bussonderfahrstreifen oder einer Priorisierung durch eine verkehrsabhängige Steuerung auch für eine Führung des ÖPNV im Mischverkehr mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr.</i></p> <p><i>Für Verkehrsanlagen des motorisierten Individualverkehrs spiegelt die Qualitätsstufe D einen effizienten Ressourceneinsatz wider. Sofern sich für Anlagen des Kfz-Verkehrs eine QSV besser als D ergibt, sollte nachgewiesen werden, dass keine umweltfreundlichere Variante für die zu Grunde liegende Straßenkategorie vorhanden ist, für die eine QSV von D erreichbar ist. Eine QSV von E oder F kann im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der KfzNachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann (Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen). Eine QSV von E oder F ist außerdem an Stellen vertretbar, an denen Fahrtzeitverlängerungen verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind, z. B. bei Zufahrten in Innenstädte oder bei</i></p>	
--	--	--	--	--

			<p><i>der Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens.</i></p> <p>Damit ist klar, dass die Qualitätsstufe für den Umweltverbund eine höhere Bedeutung besitzt als die Qualitätsstufe des Kfz-Verkehrs. Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Eine QSV von E oder F kann im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der KfzNachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann. Und genau das ist der Ansatz des Masterplanes Mobilität, der auf eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund bewirken will.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
88	88.3	<p>3.</p> <p>Es gibt auch interessante Ampelkreuzungssteuerungen und große Kreisverkehre, die uns als Stadt über unsere Stadtgrenzen zum Schmunzeln bekannt machen. Da denke ich an die Ampelkreuzung am Jägerhof, wo zeitgleich alle vier Ampeln auf Grün gestellt werden. Da kann man im Kreis laufen</p>	<p>Die Kreuzungen des Gerichtsrings mit der Kupfer- und der Borkener Straße werden mit einem Rundum-Grün für Radfahrer und Fußgänger betrieben. Dies wurde bereits vor Jahrzehnten eingeführt. Zuvor hatte es immer wieder Konflikte von Radfahrern und Fußgängern mit abbiegenden Kfz gegeben. Solche Schaltungen werden</p>	



		<p>und kommt da wieder an, wo man gestartet ist. Oder, dass wir durch Straßensperrungen als Bsp. am Jägerhof starten, den Basteiring weiterfahren, rechts abbiegen müssen in den Köbbinghof, dann wieder rechts fahren in die Kapuzinerstr. und nun stehen wir wieder da, wo wir losgefahren sind, am Jägerhof. Ich weiß, dass die Sperrung wieder aufgehoben ist aber in der Zukunft soll die Straße doch wieder gesperrt werden? Ich weiß, dass die Stadt Coesfeld nicht für alle Straßen und Kreuzungen verantwortlich ist. Dass die Kommunikation zwischen Stadt-, Kreis- und der Landesverwaltung nicht immer einfach ist, kann ich mir gut vorstellen.</p>	<p>z.B. in den Niederlanden sehr häufig eingesetzt.</p> <p>Die grundsätzliche Prüfung des Knotenpunktes einschließlich der Lichtsignalanlage erfolgt im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ entsprechend des im Handlungskonzept definierten Zeitplan.</p> <p>Allerdings wurde in der Abwägung der Anregungen der Öffentlichkeit im Rahmen des Ratsbeschlusses zum Masterplan Mobilität vom 21.06.2023 folgender Beschluss gefasst:</p> <p><i>„Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger zu prüfen, ob die beiden Knotenpunkte Gerichtsring/Borkener Straße und Gerichtsring/Kupferstraße vorab bereits durch eine veränderte Ampelsteuerung nahmobilitätsfreundlicher gestaltet werden können.“</i></p> <p>Aufgrund des bereits bestehenden Ratsbeschlusses ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
88	88.4	<p>4.</p> <p>Wenn ich zu meinen Eltern zum Burgwall fahre, stehe ich fast an jeder Ampelkreuzung bei Rot. Da bin ich froh, dass ich die Umwelt nicht unnützlich mit Fahrzeugabgasen belaste. Da meine Eltern kein Kfz mehr im Alter haben, hole ich meine Mutter regelmäßig ab und fahre mit ihr einkaufen. Da dies für</p>	<p><u>Zum Thema Ampelkreuzung:</u></p> <p>Bisher war es so, dass der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ein hoher Stellenwert beigemessen wurde, während Fuß- und Radverkehr bei dieser Frage häufig außen vor blieben. Dies galt umso mehr, je höher die betroffenen Straßen</p>	

		<p>ältere Menschen ohne Auto fast nicht möglich ist, wenn man in diesem Bereich in Coesfeld lebt. Kommen wir vom Einkauf von der Borkener Str. zurück, muss man einen riesen Umweg durch Coesfeld fahren und dies unter dem Aspekt Umweltschutz?</p>	<p>klassifiziert waren. Spätestens mit Einführung der E-Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele), die den aktuellen Stand der Technik abbilden und damit bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigen sind, sieht dies deutlich anders aus. Die E-Klima macht in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen ganz klare Vorgaben, die einen klaren Paradigmenwechsel bedeuten.</p> <p>(Auszug aus der E-Klima siehe Anregung 88.2)</p> <p>Damit ist klar, dass die Qualitätsstufe für den Umweltverbund eine höhere Bedeutung besitzt als die Qualitätsstufe des Kfz-Verkehrs. Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Eine QSV von E oder F kann im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der KfzNachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann. Und genau das ist der Ansatz des Masterplanes Mobilität, der auf eine</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund bewirken will.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p> <p><u>Zum Thema Umwege:</u></p> <p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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 ...</li><li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li><li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li></ul> <p>Auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben alle Ziele in der Innenstadt und den angrenzenden</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Gebieten erreichbar. Vorzugsweise sollte für die Wege der innere Ring (Gerichtsring bis Holtwicker Straße) genutzt werden. Stichstraßen, Schleifenstraßen und Einbahnstraßen sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 anerkannte Elemente, um gebietsfremden Verkehr aus Wohngebieten fernzuhalten. Die Umwege sind vor dem Hintergrund der mit den Maßnahmen verbundenen positiven Effekten (Schutz der Wohngebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs, Schaffen der Voraussetzungen für die Umgestaltung zur Gemeinschafts- oder Fahrradstraße u.a.) in Kauf zu nehmen.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
88	88.5	<p>5.                  Aufgrund der derzeitigen Verkehrsproblematik, die in Coesfeld herrscht, steht man stellenweise 10 Min. und länger, um aus der Citadelle auf die Holtwicker Str. zu gelangen. Vlt. könnten die Ausfahrstr. geöffnet werden, um den Verkehr an mehreren Stellen abfließen zu lassen oder man etabliert einen Kreisverkehr?</p>	<p>Der Bebauungsplan 32 Citadelle setzt zwischen der Straße Brinker Ring und der Holtwicker Straße eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“. Die Anbindung des gesamten Gebiets Citadelle über nur eine Zufahrt an die Holtwicker Straße ist das grundsätzliche Erschließungsprinzip in diesem Bebauungsplan. Die Verwaltung hält diese Festsetzung immer noch für schlüssig. Eine Änderung des Bebauungsplanes wird als nicht zielführend erachtet.</p>	

			<p>Ein Kreisverkehr (aufgrund der Verkehrsbelastung und der Bedeutung der Holtwicker Straße scheidet ein Minikreisverkehr aus) scheitert bereits an den nicht zur Verfügung stehenden öffentlichen Flächen. Außerdem müsste eine große Anzahl der Alleebäume einem Kreisverkehr zum Opfer fallen.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Abwägung nicht erforderlich.</p>	
88	88.6	<p>6. Beruflich bin ich als Brandamtsrat bei einer Feuerwehr beschäftigt und bin unter anderem für die Einsatzvorbereitung an meiner Dienststelle zuständig. In Gesprächen mit Kollegen versteht niemand, dass man mehrere Tage mehrmals im Jahr eine Hauptkreuzung für eine Kirmes sperrt. Vor allem eine Hauptstraße, die Stadteinwärts für externen Rettungsmittel zum Krankenhaus führt.</p>	<p>Die von der Verwaltung entwickelten vier Einzelmaßnahmen können ohne eine Verlagerung des Kirmesstandortes realisiert werden. Insgesamt handelt es sich um einen Belang, der nur sehr peripher und zeitlich beschränkt (zweimal im Jahr) Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Diskussion an dieser Stelle nicht zielführend und eine Abwägung nicht erforderlich. Die Verwaltung hat im Moment keine Absichten, dieses Thema anzugehen. Der Rat könnte das Thema aber jederzeit aufgreifen</p>	<p>Der Anregung, den Kirmesstandort zu verändern, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt.</p>
88	88.7	<p>7. Ich bin seit 40 Jahren Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr Coesfeld und muss feststellen, dass die Anfahrt zur Innenstadt Wache und anschließend zur Einsatzstelle immer problematischer wird. Wir</p>	<p>Der Bebauungsplan 32 Citadelle setzt zwischen der Straße Brinker Ring und der Holtwicker Straße eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“. Die Anbindung des gesamten Gebiets Citadelle über nur eine</p>	

		<p>wohnen am Ende des Brinker Rings, von woher ich direkt auf die Holtwicker Str. gelangen könnte, dies funktioniert aber nicht, da hier ein Sperrpfosten steht. Ein fließender Verkehrsfluss kann unter dem Aspekt Hilfsfristen nur hilfreich sein. Dieser Sperrpfosten störte schon damals, wenn wir mit unseren Kindern im Doppel-Croozler die Engpassage durchfahren wollten. Häufig musste man absteigen, da man mit dem Rad anstieß. Mit einem Lastenrad wird es vermutlich auch nicht so einfach sein, um in die Straße einzufahren.</p> <p>Ich wünsche Ihnen viele gute und realistische Ideen für das Allgemeinwohl der Stadt Coesfeld.</p>	<p>Zufahrt an die Holtwicker Straße ist das grundsätzliche Erschließungsprinzip in diesem Bebauungsplan. Die Verwaltung hält diese Festsetzung immer noch für schlüssig. Eine Änderung des Bebauungsplanes wird als nicht zielführend erachtet.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Abwägung nicht erforderlich.</p>	
89	89.7	<p>Weitere Sperrungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hengtering/Hengtestraße</li> <li>• Basteiring/Köbbinghof/Seminarstraße</li> <li>• Kapuzinerstraße/Köbbinghof</li> <li>• Hengtering/Wethmarstraße</li> </ul>	<p>Diese Anregungen können auch im Zusammenhang mit dem gesamten Schreiben des Einwenders durch die Verwaltung nicht eingeordnet werden. Eine Abwägung ist somit nicht möglich.</p>	
90	90.5	<p>Gerne kommen wir Ihrer Aufforderung nach Anregungen zu den Verkehrsplänen in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet Ihnen zuzuleiten. Folgende Punkte möchten wir im Rahmen der bevorstehenden Beratungen über Teilaspekte des Mobilitätskonzeptes ansprechen:</p> <p>Aus unserer Sicht ist es unerlässlich, die folgenden Punkte bei der Planung zu berücksichtigen, möchte man den Bürgern keine Verschlechterung ihrer Verkehrssituation zumuten.</p> <p>...</p> <p><u>Fünftens:</u> Der individuell genutzte PKW ist als gleichrangiges Verkehrsmittel zu akzeptieren. Die</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde eine neue Priorisierung der Verkehrsarten beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> </ul>	

	<p>Nutzung von PKW mit klimaneutralem Antrieb ist genauso positiv zu begleiten und zu fördern wie die anderen im Mobilitätskonzept genannten Verkehrsmittel.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coesfeld ist eine Kleinstadt im ländlichen Raum. Ein sehr großer Teil der Coesfelder benötigt täglich einen PKW, denn größere Strecken können nur so bewältigt werden. Was den Zeitaufwand, den Angebotsumfang bzw. den Preis anbelangt, gibt es keine alternativen Verkehrsangebote: ÖPNV incl. Taxis, Mietwagenwagen etc. in akzeptabler und zumutbarer Form sind nicht gegeben.</li> <li>• Maßnahmen, die die PKW-Nutzung beschränken, widersprechen dem Willen der großen Mehrheit in unserer Stadt und sind lebensfremd! Etwa 90% der Coesfelder Haushalte hat sich dafür entschieden, einen PKW anzuschaffen. Es ist eine Kernaufgabe der Politik, die dem Bürgerwillen entsprechende notwendige Infrastruktur zu schaffen. Eine Verhinderung oder gar „Verunmöglichmachung“ von Individualverkehr käme demgegenüber einer faktischen Enteignung / Entwertung des privaten Eigentums von Bürgern gleich.</li> <li>• PKW mit klassischem Verbrennungsmotor sind ein Auslaufmodell. Ihre Ablösung durch PKW mit klimaneutralem Antrieb muss gefördert werden, denn im ländlichen Bereich werden die meisten Menschen auch in Zukunft den individuellen PKW nutzen müssen.</li> <li>• Als Alternative stünde die Gefahr einer neuen "Zwei-Klassen-Gesellschaft" im Raum:</li> </ul>	<p>Diese neue Priorisierung zahlt auf das im Masterplan definierte Oberziel ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.</li> </ul> <p>Dabei soll der MIV aber nicht unmöglich gemacht werden, sondern so geleitet werden, dass negative Folgen für die Bevölkerung abgewendet werden. Das kommt in den ebenfalls im Masterplan definierten Zielen zum Ausdruck:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> </ul> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
--	---	---	--



		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Auf der einen Seite die Menschen, die sich zentrales Wohnen mit Arbeit und Einkaufen in direkter Umgebung leisten können,</li> <li>○ auf der anderen Seite Dorfbewohner, in Randlagen wohnende Menschen, Mobilitätseingeschränkte usw., die anderes nicht zahlen können.</li> </ul>		
90	90.6	<p><u>Sechstens:</u> Die baulichen Maßnahmen – soweit sie beschlossen werden- in allen Straßenbereichen Coesfelds dürfen erst nach Beschluss und nur in Abstimmung mit den erforderlichen Maßnahmen aus der künftigen „Kommunalen Wärmeplanung“ erfolgen</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es besteht die Möglichkeit, dass die Kommunale Wärmeplanung für verschiedene Stadtteile eine Fernwärmeversorgung vorsieht.</li> <li>• Eine etwaige geplante Umgestaltung der Straßen darf erst dann erfolgen, wenn die Leitungssysteme für die zentrale Versorgung mit Fernwärme verlegt werden bzw. feststeht, in welchen Straßen keine Leitungssysteme verlegt werden.</li> <li>• Dieses erspart             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kosten</li> <li>○ verhindert eine „doppelte Sperrung“ der Straßen</li> <li>○ reduziert Ressourcen und dient somit dem Klimaschutz</li> </ul> </li> </ul> <p>Wir beantragen, diese Änderungspunkte im Rahmen Ihrer zukünftigen Beratungen und Beschlüsse im Stadtrat zu berücksichtigen. Unsere Vorschläge</p>	<p>Die Verpflichtung zur Aufstellung einer kommunalen Wärmeplanung besteht für Kommunen bis zum 30.06.2028. Aktuell werden Ansätze zu dieser Thematik für Coesfeld entwickelt. Erste Ergebnisse sollen bis Ende 2024 vorliegen. Es ist zu erwarten, dass in den Jahren 2025 ff. Überarbeitungen und Ergänzungen vorgenommen werden.</p> <p>Da derzeit weder Gebiete feststehen, die künftig mit Fernwärme versorgt werden könnten, noch Bemessungen für Leitungssysteme vorliegen, sollte der Anregung nicht gefolgt werden. Andernfalls würden Straßenbauvorhaben bis zum möglichen Beschluss einer kommunalen Wärmeplanung blockiert.</p>	<p>Der Anregung, dass die baulichen Maßnahmen – soweit sie beschlossen werden- in allen Straßenbereichen Coesfelds erst nach Beschluss und nur in Abstimmung mit den erforderlichen Maßnahmen aus der künftigen „Kommunalen Wärmeplanung“ erfolgen dürfen, wird nicht gefolgt.</p>

		ersparen Kosten, sind lebensnah und entsprechen der Wirklichkeit und vor allem fördern sie das gute Miteinander.		
--	--	--	--	--

Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess				
Anregung		Inhalt der Anregung	Abwägung	Beschlussvorschlag
54	54.1	Erst einmal der Stadt Coesfeld, der Frau Bürgermeisterin und den teilnehmenden Mitarbeitern vielen Dank für die, aus unserer Sicht, gelungene und informative Veranstaltung in der Mensa des Schulzentrums. Alle wesentlichen Punkte wurden klar und übersichtlich und vor allen Dingen verständlich dargestellt. Auch die Bearbeitung der einzelnen Maßnahmen war sehr gut gelöst. Schade war, das einige Mitbürger sich leider nicht im Griff haben und ihre Meinungen lauthals, zu Teil auch beleidigend kundtun und sich nicht an die, von der Bürgermeisterin mehrmals vorgetragenden Bitte, die Anmerkungen später an den einzelnen Stellwänden zu äußern, halten können. Lediglich der eingesetzte Moderator war, aus unserer Sicht, der Schwachpunkt der Veranstaltung. Er hatte die Veranstaltung nicht im Griff und wirkte, auch aufgrund der oben angeführten Mitbürger, überfordert.	Eine Abwägung ist nicht erforderlich.	
59	59.1	Zurückkommend auf die Veranstaltung „Verkehrsberuhigung in der (nord-westlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet in der letzten Woche, habe ich noch einige Fragen und Anregungen.  Mir ist nicht klar geworden, wie durch die von Ihnen vorgestellten Maßnahmen das Ziel der Verkehrsberuhigung erreicht werden soll? Letztendlich wird durch die geplanten Maßnahmen nur erreicht, dass der aktuell vorhandene Verkehr durch weniger Straßen durchgeführt wird. Eine Beruhigung kann man nur erreichen, wenn auch weniger Verkehr durch die Stadt fahren kann. Bedeutet für mich zwei Ansätze, um diesem Ziel näher zukommen und	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Die beiden ersten angesprochenen Punkte wurden während der Aufstellung des Masterplans eingehend diskutiert. Letztendlich hat sich der Rat gegen solche Lösungen entschieden. Beschlossen wurde hingegen der Maßnahmensteckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“. Die Verwaltung hat also den ganz klaren Auftrag,	Der mit dem im Masterplan Mobilität definierten Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ verbundene Auftrag an die Verwaltung wird bestätigt. Die Abwägung in Bezug auf die konkreten Planungen erfolgt durch die Beschlüsse zu den 4 Einzelmaßnahmen.

		<p>Coesfeld auch weiterhin attraktiv zu halten: 1. Park&amp;Ride Parkplätze vor der Innenstadt und 2. Zugang zur Innenstadt per PKW nur für Anwohner, Behinderte und Taxis; natürlich auch für Busse und Anliefer-LKW.</p> <p>...</p> <p>Ich würde mich sehr freuen, Antworten zu erhalten und über die weiteren Planungen/Entscheidungen auf Stand gehalten zu werden.</p>	<p>sich mit diesem Thema zu beschäftigen. Ziel ist es dabei zunächst, den Verkehr auf die Straßen zu verdrängen, die geeignet sind, diesen Verkehr aufzunehmen. Im Idealfall sind das die Hauptverkehrsstraßen und im nächsten Schritt die Sammelstraßen. Darüber hinaus ist erklärtes Ziel der Stadt Coesfeld (ebenfalls definiert im Masterplan), das Mobilitätsverhalten zu verändern und den Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Hier kann ein für Autos weniger durchlässiges Verkehrssystem ebenfalls einen Beitrag liefern.</p>	
59	59.2	<p>Zurückkommend auf die Veranstaltung „Verkehrsberuhigung in der (nord-westlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet in der letzten Woche, habe ich noch einige Fragen und Anregungen.</p> <p>...</p> <p>Die geplanten Sperrungen führen zu einer „Verstopfung“ und Irritation in der Innenstadt. Bitte setzen Sie hierzu einmal die Brille der Anlieger, der Einzelhändler und der auswärtigen Gäste/Besucher/Käufer auf. Anwohner müssen deutlich mehr Zeit und Kraftstoff für das Verlassen der und Zurückkommen in die Innenstadt aufwenden. Folge -&gt; erhöhter CO2 Ausstoß, Frustration bei den Bürgern. Einzelhändlern fehlt ein sehr wichtiger Verkaufsaspekt der guten Erreichbarkeit und günstiger Parkmöglichkeiten (erschwerend hier die beschlossene Parkkostenerhöhung von 0,80€ auf 1,80€/h). Folge -&gt; weiteres „Einzelhandels-Sterben“ bzw. Leerstand in Coesfeld. Auswärtige Gäste/Besucher/Käufer finden sich nicht mehr zurecht und suchen eher</p>	<p>Wie zuvor zur Anregung 59.1 geschrieben hat die Verwaltung durch den vom Rat beschlossenen Masterplan den klaren Auftrag, sich mit diesem Thema zu beschäftigen und Lösungen anzubieten. Die Themen Parken und Parkgebühren spielen hier keine Rolle. Unabhängig davon wurden die Themen aber ebenfalls während der Aufstellung des Masterplans ausführlich diskutiert. Das jetzige Vorgehen wurde durch den Rat beschlossen.</p>	<p>Der mit dem im Masterplan Mobilität definierten Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ verbundene Auftrag an die Verwaltung wird bestätigt. Die Abwägung in Bezug auf die konkreten Planungen erfolgt durch die Beschlüsse zu den 4 Einzelmaßnahmen.</p>

		Einkaufsmöglichkeiten in Nachbarstädten wie Billerbeck, Dülmen, Münster oder den Niederlanden). Folge -> Fehlende Kaufkraft/Einnahmen für die Stadt Coesfeld.		
59	59.3	Sinnvoll vor Umsetzung jeglicher Maßnahmen, ist sicherlich (so wie jetzt aktuell zum Thema Feldweg geplant) eine nach 2011 aktualisierte Verkehrszählung auf den Wohnwegen und den Wohn- und den Sammelstraßen. Nach Entsperrung der Hohen Lucht.  ... Ich würde mich sehr freuen, Antworten zu erhalten und über die weiteren Planungen/Entscheidungen auf Stand gehalten zu werden.	Die Verkehrsbelastungen sollten vor Umsetzung der Maßnahmen gemessen werden und mit einer Messung im Anschluss an die Umsetzung verglichen werden, um den Effekt der Maßnahmen zu messen und zu bewerten.	Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsbelastungen im Rahmen einer Vorher-/Nachher-Untersuchung zu erfassen und zu analysieren. Die Ergebnisse sind dem Rat vorzulegen.
65		Sie sind zu bedauern, wenn Sie Coesfelds Verkehrsprobleme lösen sollen ...!  Normalerweise fahre ich in der Innenstadt möglichst mit dem Fahrrad. So habe ich keine Probleme, weder mir gesperrten Straßen noch mit dem Parken. Aber kürzlich war ich zum Wocheneinkauf bei Aldi an der Borkener Straße. Das geht nur mit dem Auto wg. der vollen Taschen. Normalerweise fahre ich dann über den Konrad-Adenauer-Ring nach Hause (zur Deipe Stegge). Diesmal aber musste ich noch zur Sparkasse (Münsterstraße). Mein Weg mit dem Auto: Borkener Straße Richtung Stadt, Basteiring, (Kapuzinerstr. gesperrt), also weiter gerade aus, rechts ab Köbbinghof: Hohe Lucht gesperrt, Rosenstr. Sackgasse, also rechts ab über Kapuzinerstr zurück. Hatte ich was übersehen? Hätte ich doch zielgerichtet anders fahren können? Wieder Basteiwall, das gleiche nochmal. Wie komme ich denn zur Sparkasse??? Über den Bahnhof? - Da fiel mir die	Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> </ul>	

		<p>Hengtestraße ein. Weiter Hengtering, Wetmarstr., Holtwicker Str, Kleine Viehstraße, Pumpengasse, Münsterstraße (endlich!) Ein echtes Coesfelder Erlebnis! Wozu haben wir eigentlich Straßen? Warum müssen so viele Hindernisse sein? Und neue sollen dazu kommen! Was ist mit (älteren) Leuten, die nicht mehr aufs Rad steigen können?</p> <p>Den Autoverkehr in der Innenstadt sinnvoll reduzieren, ok., aber man sollte doch von A nach B. kommen können, nicht nur über solche Schleichwege, die nur Insider noch finden. Lassen Sie doch bitte Straßen offen, wenn andere wegen Baumaßnahmen gesperrt sein müssen. z.B. die Hohe Lucht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> <li>• Außerhalb des Hauptstraßennetzes soll das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Hierfür soll die Verkehrsberuhigung weiter vorangetrieben und Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten ergriffen werden.</li> </ul> <p>Auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben alle Ziele in der Innenstadt und den angrenzenden Gebieten erreichbar. Vorzugsweise sollte für die Wege der innere Ring (Gerichtsring bis Holtwicker Straße) genutzt werden. Stichstraßen, Schleifenstraßen und Einbahnstraßen sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 anerkannte Elemente, um gebietsfremden Verkehr aus Wohngebieten fernzuhalten. Die Umwege sind vor dem Hintergrund der mit den Maßnahmen verbundenen positiven Effekten (Schutz der Wohngebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs, Schaffen der Voraussetzungen für die Umgestaltung zur Gemeinschafts- oder Fahrradstraße u.a.) in Kauf zu nehmen.</p> <p>Im Übrigen bezieht sich die „Reisebeschreibung“ auf die Zeit der Sperrung der</p>	
--	--	---	--	--

			<p>Hohen Lucht. In dieser Zeit wurde an den Einfallstraßen mit einer Beschilderung auf die fehlende Durchfahrmöglichkeit zur Münsterstraße hingewiesen.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
<b>79</b>	79.1	<p>ich bin eine Coesfelderin, die möglichst viel mit dem Fahrrad in Coesfeld unterwegs ist, aber hin und wieder auch mit dem Auto in und durch die Stadt fahren muss; sei es um Freunde abzuholen oder Arztbesuche nach der Arbeit noch zeitnah hinzubekommen. Da Sie sich nunmehr nach der Artikelveröffentlichung in der Allgemeine Zeitung vom 04.01.2024 explizit nach Meinungen von Bürger:innen zu den Plänen erkundigen, möchte ich Ihnen heute erstmalig zu den "Sperrzonenthemen" schreiben. Denn wer sich zu wichtigen Themen nicht bei den entscheidenden Personen meldet, kann nachher nicht stammischparolenmäßig sagen, habe ich ja immer gesagt.</p> <p>Vor ab: Mich wundert die ganze Diskussion um Sperrungen von Straßen an allen in dem Artikel angesprochenen Stellen. Seit meiner Kindheit und spätestens seit dem Führerschein weiß ich, dass Coesfeld eine Stadt ist, die mit einem Übermaß an Einbahnstraßen gesegnet ist. Soweit ich mit dem PKW in der Stadt unterwegs bin, verfare ich daher immer 1 bis 2 km an Sprit und somit an Abgasen mehr, als dies notwendig wäre. So ist es bisher. Mit den jetzt vorgestellten Planungen wird sich das mehr an Spritverfahren und an Abgaseerzeugen erheblich erhöhen, da immer größere Umwege</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> </ul> <p>Auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben alle Ziele in der</p>	



	<p>gemacht werden müssen um Anwohner zu erreichen und warum dass Ganze? Weil es vereinzelt immer aggressiv, agierende Personen gibt, die ausschließlich selbst bezogen handeln. Mit Geschrei und Meinungen in den sozialen Medien oder in der Zeitung, stilisieren sie mit ihren sozialinadäquat Verhaltensweisen, Meinungen und Wünsche zu "Verkehrsfährdenden Tatsachen", die tatsächlich im Vergleich mit wirklich gefährlichen Verkehrssituationen gar nicht gegeben sind.</p> <p>Wirklich gefährliche Verkehrssituationen sind für Radfahrer in Coesfeld die seit einigen Jahren mit stadteigenem Geld und Fördermittel eingerichteten Radführungen auf die Straßenfahrbahnen. Sei es der Kalksbecker Weg in Höhe der Maria-Frieden-Kirche, sei es die Daruper Straße, sei es die Billerbecker Straße. An allen Straßen wird es für Radfahrer gefährlich, sobald auch ein PKW in ihrer Fahrtrichtung sie überholt. Hier wird insbesondere in Höhe von Verkehrsinseln, Einengungen, PKW-Fahrerseite kein Tempo zurückgefahren oder der erforderliche Überholabstand eingehalten. Es ist ein Irrtum davon auszugehen, dass Radfahrer:innen, Fußgänger:innen oder spielende Kinder gleichwertige Sparringspartner:innen von Pkw-Fahrer:innen sind. Auch wenn Sie es vielleicht am eigenen Leib noch nicht festgestellt haben, ist es schon tatsächlich so, Radfahrern, Fußgängern und spielenden Kindern fehlt im Gegensatz zu den PKW-/LKW-Fahrer:innen eine Knautschzone. Nur weil man während dem Straucheln und Fallen als Fahrradfahrer:in keine Zeit und Gelegenheit hat, das Nummernschild zu fotografieren um hier entsprechende Anzeigen zu fertigen heißt es nicht, dass die</p>	<p>Innenstadt und den angrenzenden Gebieten erreichbar. Vorzugsweise sollte für die Wege der innere Ring (Gerichtsring bis Holtwicker Straße) genutzt werden. Stichstraßen, Schleifenstraßen und Einbahnstraßen sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 anerkannte Elemente, um gebietsfremden Verkehr aus Wohngebieten fernzuhalten. Die Umwege sind vor dem Hintergrund der mit den Maßnahmen verbundenen positiven Effekten (Schutz der Wohngebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs, Schaffen der Voraussetzungen für die Umgestaltung zur Gemeinschafts- oder Fahrradstraße u.a.) in Kauf zu nehmen.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich. Die grundsätzliche Abwägung erfolgt</p> <p><u>Zu den Fahrradschutzstreifen:</u></p> <p>Bei Fahrradschutzstreifen handelt es sich um eine anerkannte Führungsform des Radverkehrs, die in den einschlägigen Regelwerken aufgeführt wird. Der Einsatz von Fahrradschutzstreifen ist dann als sicher zu bewerten, wenn die in den Regelwerken genannten Einsatzkriterien wie z.B. Verkehrsbelastung oder Querschnittsbreiten eingehalten werden. Eine entsprechende Prüfung wurde in Coesfeld jeweils vor dem Einsatz der</p>	
--	--	--	--

		Gefahrenlage sich nicht täglich auf den ausgewiesenen Fahrradstreifen realisiert.	<p>Fahrradschutzstreifen durchgeführt. In vielen Fällen werden Fahrradschutzstreifen dort eingesetzt, wo der Platz für einen baulichen Radweg ohnehin nicht vorhanden ist.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Belang, der Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet hat. Insofern ist eine Abwägung nicht erforderlich.</p>	
<b>83</b>	83.1	<p>Mein Name ist ... und ich bin Anwohnerin in der Kettelerstraße. Ich habe leider erst vor einigen Tagen von den geplanten Schließungen/Sperrungen der Stadt Coesfeld gehört bzw. den Zeitungsartikel vom 14.12.2023 bekommen. Zur Info, ich habe keine Tageszeitung und schaue auch nicht auf die Internetseite der Stadt Coesfeld. Sehr selten!!! Für dieses Thema wird es sich ändern. Gut gefunden hätte ich, wenn alle betroffenen Bürger/Anwohner der Bereiche auch per Brief informiert worden wären. Ist ja ein sehr wichtiges Thema!! Vielleicht wäre es dann bei der Info-Veranstaltung so aus dem Ruder gelaufen, wie es laut Zeitungsbericht abgelaufen ist. Hätte gerne an der Info-Veranstaltung teilgenommen.</p> <p><a href="#">Hinweis der Verwaltung: es folgen zunächst Anregungen zu den Maßnahme 2: Hohe Lucht und 3: Seminarstraße und Teichweg.</a></p> <p>Einige der Besucher haben schon keine Lust mehr, Coesfeld als Einkaufsstadt zu besuchen und ziehen andere umliegende Städte vor!!!! Verlust der Wirtschaftskraft und noch mehr drohender Leerstand!!! Möchte die Stadt Coesfeld das??</p>	<p>Über die Informationsveranstaltung wurde sowohl über die Presse, über das Internet und über die Social-Media-Kanäle informiert. Die schriftliche Einladung von Anliegergruppen kommt nur bei einem überschaubaren Kreis in Frage. Dies Voraussetzung liegt hier nicht vor. Die Maßnahmen betreffen letztendlich die gesamte Innenstadt und das angrenzende Hengtegebiet.</p> <p>Die Auswirkungen der im Masterplan Mobilität definierten Ziele und Maßnahmen auf Coesfeld als Einkaufsstadt wurden sowohl im Rahmen des Aufstellungsverfahrens als auch während der Beratungen in den politischen Gremien ausführlich diskutiert. Schließlich wurde der Masterplan in der aktuell vorliegenden Form mit einer großen Mehrheit der Ratsmitglieder beschlossen. Dahinter steht die feste Überzeugung, dass sich die Maßnahmen</p>	

		<p>So, meine Einwände zu Ihren Planungen haben Sie vorliegen. Ich bitte um Kenntnisnahme und vielleicht werden einige Sachen in Ihre Planungen aufgenommen oder bereits geplante Vorhaben überdacht!!!</p> <p>Ich würde mich über eine Rückmeldung von Ihnen zu meiner E-mail freuen. Ich wäre auch an einer persönlichen Erklärung/Erläuterung Ihrer Pläne durch Sie sehr interessiert. An der Info-Veranstaltung konnte ich ja durch die o.g. Umstände nicht teilnehmen. Vielleicht sind Sie für einen persönlichen Gesprächstermin bereit? Falls ja, dann machen Sie bitte einen Terminvorschlag.</p>	<p>positiv auf die Entwicklung der Stadt Coesfeld auswirken.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
89	89.1	<p><b>Einleitung</b></p> <p>Es wird unterstellt, dass die engen Straßen in der Altstadt und in den Wohngebieten die Anlieger sorgt und dass die nordwestliche Innenstadt sowie die Mühlenstraße entlastet werden sollen. Welche Anlieger sollen das sein? Man muss sich hier nicht hinter einem Planungsbüro verstecken. Der Verkehr sollte durchlässig sein und fließen. Jede Sperrung führt nur zur Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen und damit verbunden weitere Wege und mehr Staus und Wartezeiten. Das kann nicht der Sinn einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik sein. In den ersten Beratungen und Besprechungen wurde gesagt, dass zunächst (drei) Parkhäuser errichtet werden sollen, bevor irgendwelche Straßen gesperrt werden. Wo und wann werden diese Parkhäuser erstellt? Schon jetzt hat ein auswärtiger Besucher Coesfelds Probleme gewünschte Ziele in Coesfelds Innenstadt zu erreichen. Durch die geplanten Sperrungen werden noch mehr ortsfremde</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ...</li> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> </ul>	

		<p>Besucher Coesfelds Geschäfte, Ärzte, Gastronomie, usw. meiden und in andere Städte abwandern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> </ul> <p>Um diese Ziele zu erreichen, sind Beschränkungen des MIV in Teilen erforderlich. Der Masterplan Mobilität mit all seinen Inhalten wurde durch den Rat der Stadt Coesfeld beschlossen. Insofern ist davon auszugehen, dass der Masterplan den Willen des Rates widerspiegelt. Von einem Verstecken hinter einem Planungsbüro kann also nicht die Rede sein.</p> <p>Die Behauptung „In den ersten Beratungen und Besprechungen wurde gesagt, dass zunächst (drei) Parkhäuser errichtet werden sollen, bevor irgendwelche Straßen gesperrt werden.“, ist schlichtweg nicht richtig. Die beiden Themen sind völlig unabhängig von einander zu betrachten. Nach den Bestimmungen des Masterplans Mobilität ist der Nachweis einer ausreichenden Parkraumkapazität im Zusammenhang mit der Herausnahme von Stellplätzen insbesondere aus dem Straßenraum erforderlich.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p>	
89	89.8	<p>Schlusswort</p> <p>Die viel bemühte „Bürgerbeteiligung“ ist nicht mehr als Makulatur. Die Bürger werden in den Veranstaltungen lediglich informiert, was die Stadt</p>	<p>Der Masterplan Mobilität wurde mit einer beispiellosen Beteiligung der Öffentlichkeit aufgestellt. Aufgrund der Vielzahl an Anregungen zur Verkehrssituation in</p>	<p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entwicklung der konkreten Maßnahmen in der nordwestlichen</p>

		<p>durchsetzen möchte und bedingt durch die Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat auch kann. Mein Verständnis von einer „Bürgermeisterin“ ist, dass diese sich für die Bürger einsetzt und nicht die eigenen Vorstellungen vor denen der Bürger stellt. Ich bin der festen Überzeugung, dass mehr als 50% der Bewohner Coesfelds (in den betroffenen Straßen weit mehr als 50%) gegen die geplanten Straßensperrungen sind. Wenn eine Bürgermeisterin sich gegen den Willen der Bürger stellt, sollten die Bürger versuchen ein Bürgerbegehren anzustoßen und durch einen Bürgerentscheid ihren Willen durchzusetzen.</p>	<p>diesem Gebiet wurde die Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet in den Masterplan aufgenommen.</p> <p>Auch in die Entwicklung der konkreten Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet wurde die Öffentlichkeit umfangreich eingebunden. Nach der Informationsveranstaltung am 12.12.2023, in der bereits Anregungen geäußert und festgehalten werden konnten, erhielt die Öffentlichkeit ausreichend Zeit, um weitere Anregungen einzubringen.</p> <p>Darüber hinaus steht es jedem Bürger frei, ein Bürgerbegehren und damit letztendlich einen Bürgerentscheid gegen einen Beschluss des Rates anzustoßen.</p>	<p>Innenstadt und im Hengtegebiet wird ausdrücklich als angemessen und ausreichend bestätigt.</p>
90	90.4	<p>Gerne kommen wir Ihrer Aufforderung nach Anregungen zu den Verkehrsplänen in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet Ihnen zuzuleiten. Folgende Punkte möchten wir im Rahmen der bevorstehenden Beratungen über Teilaspekte des Mobilitätskonzeptes ansprechen:</p> <p>Aus unserer Sicht ist es unerlässlich, die folgenden Punkte bei der Planung zu berücksichtigen, möchte man den Bürgern keine Verschlechterung ihrer Verkehrssituation zumuten.</p> <p>...</p> <p><u>Viertens:</u> Es muss grundsätzlich auf das Sperren von Straßen verzichtet werden.</p>	<p>Der im vergangenen Jahr beschlossene Masterplan Mobilität gibt die Leitlinien für die Verkehrsplanung und die Mobilität in der Stadt Coesfeld vor. Mit dem Beschluss des Masterplans wurde der Steckbrief „Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt &amp; im Hengtegebiet“ bestätigt. Dies entspricht den im Masterplan definierten Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet. Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet</li> </ul>	<p>Der Verweis auf das Urteil des Verwaltungsgerichtes Berlin und die Ausführungen der Verwaltung hierzu werden zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Sperren von Straßen, um dort den Durchgangsverkehr zu unterbinden, führt zwangsläufig zu einer Verlagerung des Verkehrs auf Nachbarstraßen. Das Problem der Belastung von Anwohnern aufgrund von Durchgangsverkehr ist damit nicht gelöst, sondern lediglich zu Lasten anderer Anwohner verlagert. Dieses gilt nicht nur in den Wohngebieten, sondern insbesondere auch für die geplante Sperrungen Feldweg und Große Viehstraße / Münsterstraße.</li> <li>• Längere Fahrstrecken von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren führen zu einem höheren Ausstoß von THG!.(s. oben)</li> <li>• Das Sperren von Straßen ist nur dann akzeptabel, wenn dadurch Gefahrenlagen und andere unzumutbare Zustände nachvollziehbar beseitigt werden.</li> </ul> <p>Zuletzt hat das Verwaltungsgericht Berlin in seiner Entscheidung vom 15.12. 2023 entschieden, dass Durchgangsstraßen nur bei besonderen Gefahren für die Verkehrssicherheit gesperrt werden dürfen. Das zuständige Bezirksamt musste die Sperrung durch Poller wieder aufheben. In der betroffenen Straße gilt „Tempo 30“. (AZ VG 11L 316/23)</p> <p>Grundsätzlich geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung stellen u.E. dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ("Tempo 30") sowie</li> <li>• temporeduzierende Maßnahmen (Schwellen/"Kissen", Piktogramme, alternierendes Parken usw.) dar.</li> </ul>	<p>priorisiert gemäß nachfolgendem Schaubild ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV ist auf das hierfür vorgesehene Hauptstraßennetz zu konzentrieren.</li> <li>• Durchgangsverkehre in den Wohngebieten müssen erschwert und sollen - wo möglich - unterbunden werden.</li> </ul> <p>Auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben alle Ziele in der Innenstadt und den angrenzenden Gebieten erreichbar. Vorzugsweise sollte für die Wege der innere Ring (Gerichtsring bis Holtwicker Straße) genutzt werden. Stichstraßen, Schleifenstraßen und Einbahnstraßen sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 anerkannte Elemente, um gebietsfremden Verkehr aus Wohngebieten fernzuhalten. Die Umwege sind vor dem Hintergrund der mit den Maßnahmen verbundenen positiven Effekten (Schutz der Wohngebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs, Schaffen der Voraussetzungen für die Umgestaltung zur Gemeinschafts- oder Fahrradstraße u.a.) in Kauf zu nehmen.</p> <p>Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.06.2023 zum Masterplan Mobilität ist eine erneute Abwägung nicht erforderlich/möglich.</p> <p><u>Zum angesprochenen Gerichtsurteil:</u></p>	
--	---	---	--

		<p>...</p> <p>Wir beantragen, diese Änderungspunkte im Rahmen Ihrer zukünftigen Beratungen und Beschlüsse im Stadtrat zu berücksichtigen. Unsere Vorschläge ersparen Kosten, sind lebensnah und entsprechen der Wirklichkeit und vor allem fördern sie das gute Miteinander.</p>	<p>Das Berliner Gerichtsurteil (Beschluss der 11. Kammer vom 15. Dezember 2023, VG 11 L 316/23) bewertet die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Straßensperrungen. Für ein solches Verkehrsverbot müssen gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO bestimmte Anordnungsvoraussetzungen vorliegen: <i>„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</i> („besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage).</p> <p>Die Gründe für die in Coesfeld geplanten Straßensperrungen sind anderer Natur. Daher kommt in Coesfeld ein abweichendes Verfahren zur Umsetzung der Straßensperrungen zum Einsatz, für dass das Berliner Gerichtsurteil ohne Relevanz ist.</p>	
--	--	--	--	--



Übersicht über die eingegangenen Anregungen/Zuordnung innerhalb der Abwägungstabelle				
Anregung		übertragen	Abwägung	Zugeordnet zu
1 bis 2		ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Basteiring/Marienring
3 bis 10		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
11 bis 12		ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
13 bis 16		ja	ja	Maßnahme 2: Hohe Lucht
17 bis 27		ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
28	28.1 bis 28.3	Ja	Ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
29 bis 50		ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
51		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
52	52.1	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	52.2 bis 52.3	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Basteiring/Marienring
53	53.1 bis 53.4	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
54	54.1	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
	54.2 bis 54.4	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
55		ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
56		ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
57		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
58		ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
59	59.1 bis 59.3	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess

	59.4	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
59	59.5	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Basteiring/Marienring
60	60.1	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	60.2	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
61	61.1 bis 61.2	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
62	62.1	ja	Ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
	62.2	ja	ja	Maßnahme 2: Hohe Lucht Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	62.3	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
	62.4 bis 62.10	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
63		Ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
64		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
65		ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
66	66.1	Ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	66.2	Ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Basteiring/Marienring
67		ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
68	68.1 bis 38.3	ja	ja	Maßnahme 2: Hohe Lucht
69		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
70	70.1 bis 70.2	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
71		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring

72		ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
73	73.1 bis 73.2	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
73	73.3	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
	73.4 bis 73.5	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	73.6	ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
74		Ja	Ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
75		ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt 7
76	76.1 bis 76.3	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
77		ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
78	78.1	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	78.2	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
79	79.1	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
	79.2	ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
	79.3	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	79.4	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	79.5 bis 79.8	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
80	80.1	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
	80.2	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	80.3	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	80.4	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines

81		ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
82	82.1	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
	82.2 bis 82.3	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	82.4	ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
83	83.1	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
	83.2	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	83.3	ja	ja	Maßnahme 2: Hohe Lucht
84		ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
85		ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Basteiring/Marienring
86		ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
87		ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
88	88.1	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	88.2bis 88.7	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines
89	89.1	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
	89.2	ja	ja	Sonstige Anregungen: Anregungen zum Hengtegebiet gesamt
	89.3	ja	ja	Maßnahme 1: Verbindung von der Großen Viehstraße in den Marienring
	89.4	ja	ja	Maßnahme 2: Hohe Lucht
	89.5	ja	ja	Maßnahme 3: Seminarstraße und Teichweg
	89.6	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
	89.7	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines

	89.8	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
90	90.1 bis 90.3	ja	ja	Maßnahme 4: Fahrradstraßen
90	90.4	ja	ja	Anregungen zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess
	90.5 bis 90.6	ja	ja	Sonstige Anregungen: Allgemeines