

Auftakt in Coesfeld (Westfalen)

Coesfeld, 15. November 2018

I. VORGESPRÄCH

Anwesende

- von der Stadtverwaltung
 - Herr Thomas Backes (Erster Beigeordneter, Dezernat II)
 - Herr Ludger Schmitz (Leiter des FB Planung, Bauordnung, Verkehr)
 - Herr Holger Ludorf (Verkehrsplanung & Bauordnung im FB Planung, Bauordnung, Verkehr)
- von FUSS e.V.
 - Herr Patrick Riskowsky (Projektorganisator)
 - Herr Bertram Weisshaar

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt

Ausgangssituation:

Die Stadt Coesfeld liegt mit rund 37.000 Einwohnern im Westmünsterland, nur wenige Kilometer westlich von Münster sowie in etwa ebenso großer Entfernung zur deutsch-niederländischen Grenze. Die westfälische Kreisstadt blickt mittlerweile auf eine über 800-jährige Geschichte zurück, wobei sie sich von einer Residenz- und Festungsstadt zu einem modernen Dienstleistungszentrum entwickelt hat. Neben dem urbanen Flair wird Coesfeld aufgrund ihrer zahlreichen Grünanlagen und großen Naturlandschaften wie den Baumbergen oder die Heidelandschaft auch als „Kreisstadt im Grünen“ bezeichnet.(1)



Das Zentrum von Coesfeld: Markt und Rathaus
(Foto: Patrick Riskowsky, FUSS e.V.)

Coesfeld erhebt seit einigen Jahren selbst den Anspruch an eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt, wobei der Fokus noch stark auf den Radverkehr gerichtet ist. In dem Zuge ist die Stadt seit 2007 als Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) integriert mit dem Ziel einer Förderung und Unterstützung im Bereich der Nahmobilität.(2)

Der Fußwegeanteil im Modal-Split von Coesfeld liegt laut einer kreisweiten Erhebung im Herbst 2016 nur bei 9%.(3) Ein Grund für den dennoch niedrigen Fußwegeanteil ist die autogerechte Entwicklung der Stadt in den 1970er Jahren, sowie der Fokus auf die Förderung des Radverkehrs in späteren Jahren, aber auch, dass das Fahrrad traditionell im Münsterland gerne und oft genutzt wird. Radfahrer und Fuß-

gänger stehen aufgrund mangelnder Verkehrsflächen in starker Konkurrenz, die Gehwege sind größtenteils sehr schmal und es mangelt teilweise an Aufenthaltsqualität in Straßen und auf Plätzen.(4)

Bereits in den 1990er Jahren führte die Stadt zahlreiche verkehrliche Untersuchungen durch, woraus ein Parkraumkonzept (1997; Fortschreibung 2012) sowie ein Radwegkonzept (1998 und 2000) entwickelt wurde. Der aktuell geltende **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** besteht seit Februar 2006.(5)

Im Jahr 2013 hat die Stadt Coesfeld das „**Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt**“ (InHK) veröffentlicht, welches die zukünftige Entwicklung der Innenstadt definiert und mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung aufgestellt wurde.(6) Darin sind fünf Handlungsfelder festgelegt, wobei im Handlungsfeld „Durchlässige Innenstadt“ weitestgehend das Thema Verkehr behandelt wird. Hierbei benennt das Entwicklungsziel Nr. 12 u.a. explizit die Förderung des Fußverkehrs.(7)

Themen und Erwartungen der Stadtverwaltung:

- Die Stadtverwaltung von Coesfeld wünscht sich im Rahmen des Projektes u.a. eine strategische Fachberatung zur Umsetzung fußverkehrsfördernder Maßnahmen im Sinne des Handlungs- und Maßnahmenkonzepts Innenstadt (InHK), Empfehlungen anhand gelungener Beispiele im Bereich Fußverkehr, eine kritische Analyse zum Fußverkehrs-Hauptwegenetz, insbesondere mit Untersuchung bekannter problematischer Stellen, sowie Ideen und Unterstützung bei der Sensibilisierung der Einwohner von Coesfeld zur Förderung der „Lust am Gehen“.
- Im Rahmen des Gesprächs wies die Stadtverwaltung auf verschiedene Themen hin, die als Schwerpunkte für die Zusammenarbeit dienen können:
 - **Ruhender Verkehr Innenstadt:** Coesfeld ist eine klassische Einpendlerstadt, was bedeutet, dass es einen hohen Bedarf an Stellplätzen im Bereich der Innenstadt gibt. Ein Problem dabei stellen insbesondere Langzeitparker dar. Das Ziel der Stadtverwaltung ist es, diese langfristig aus der Innenstadt heraus zu verlagern. Dieses Ziel ist im Parkraumkonzept definiert und soll noch in diesem Jahr umgesetzt werden.
 - **Defizite im Nebenstraßennetz der Innenstadt:** In absehbarer Zeit soll ein Großteil der Nebenstraßen in Coesfelds Zentrum erneuert werden. Diese bieten heute für Fußgänger nur unzureichende Bedingungen – enge Straßenquerschnitte und ein hohe Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen ließen nur schmale Gehwege übrig. Hier stellt sich die Frage, ob bei diesen schmalen Straßen, in denen aktuell Tempo 30 gilt, zum Vorteil der Fußgänger auf die Aufteilung in Seitenstreifen (mit Bord) und Fahrbahn verzichtet werden könnte: Die Straße in ganzer Breite begehen zu können böte mehr Komfort, hingegen stellt sich die Frage nach ausreichender Sicherheit bei fehlenden Bordsteinen, aber auch nach derzeit fehlenden rechtlichen Voraussetzungen.
 - **Schleichwege:** In der Innenstadt gibt es einige öffentliche Fußwege durch Hinterhofstrukturen, die für nicht ortskundige Fußgänger den Eindruck von Privatwegen oder Sackgassen erwecken. Das Fußwegenetz soll perspektivisch mit solchen Wegebeziehungen erweitert werden. Zuletzt wurde beispielsweise im November 2018 eine neu errichtete Fußgängerbrücke über die Berkel eröffnet, die eine abkürzende Verbindung für Fußgänger zur Münsterstraße herstellt.



Fehlende Gehwege in der Kapuzinerstraße
(Foto: Bertram Weisshaar, FUSS e.V.)

- **Geringer Anteil des Fußverkehrs am Modal Split:** Viele Bewohner Coesfelds legen einen Großteil ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück, woraus ein hoher Radverkehrsanteil am Modal Split resultiert. Nur wenige legen Kurzstrecken zu Fuß zurück. Meist ist auch der Anteil des Fußweges an der Gesamtwegekette nur gering, sodass dieser wahrscheinlich von vielen Einwohner bei der Haushaltsbefragung erst gar nicht angegeben wurde, was das Ergebnis verfälscht.
- Coesfeld ist seit einiger Zeit Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte für Nordrhein-Westfalen, worin seit jüngerer Zeit auch die Förderung des Fußverkehrs berücksichtigt wird. Entsprechend lange lag der Schwerpunkt in Coesfeld auf der Radverkehrsförderung. Erst seit wenigen Jahren erhält nun auch der Fußverkehr zunehmend Beachtung in der Stadtplanung.
- **Zielgruppenorientierte Betrachtung / Barrierefreiheit:** Zur Gruppe der Fußgänger gehören in Coesfeld zunehmend Senioren, die aufgrund körperlicher Einschränkungen nicht länger mit dem Fahrrad fahren wollen oder können. Die Entscheidung, ob sie ihre Wege anstatt mit dem Pkw auch zu Fuß (ggf. mit Gehstock, Rollator oder im Rollstuhl) zurücklegen können, hängt insbesondere ab von der Barrierefreiheit der Gehwege (Oberflächenmaterial, Bordsteinabsenkungen, Ausleuchtung bei Dunkelheit etc.) und dem Vorhandensein von ausreichenden, in regelmäßigen und nicht zu großen Abständen vorhandenen Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Um mehr Menschen in der Stadt zum Gehen zu bewegen, bedarf es gewisser Anreize und Aufmerksamkeit für das Thema. Zur Verbreitung von Informationen nutzt die Stadtverwaltung bislang lediglich die klassischen Medien (Amtsblatt, lokale Presse), womit schätzungsweise aber nur rund 40 Prozent der Bewohner Coesfelds erreicht werden (Tendenz sinkend). In den sozialen Medien ist die Stadtverwaltung bislang nicht präsent.



Neue Qualitäten entlang der Berkel
(Foto: Bertram Weisshaar, FUSS e.V.)

II. STADTBEGEHUNG

Im Anschluss an das Vorgespräch fand eine gemeinsame Stadtbegehung statt.



Die nebenstehende Grafik bildet in etwa die Laufroute ab, wie sie mit der Verwaltung begangen wurde.

Kartengrundlage: Open Street Map
<https://www.openstreetmap.org/>

Die Route führte in einer Runde beginnend und endend am Rathaus / Markt u.a. entlang

- der Bernhard-von-Galen-Straße,
- des Stadtparks,
- der Berkel folgend entlang des Wiemannwegs,
- über die neue Fußgängerbrücke an der Berkel zur Münsterstraße,
- der Pumpengasse bis Höhe Neustraße,
- der Kleinen Viehstraße,
- des Marien- und Basteiwalls,
- der Kapuzinerstraße,
- des Bastei- und Gerichtsrings sowie
- der Hinterstraße.

Routenfindung für den Fußverkehrs-Check

Die Route für die geplanten Fußverkehrs-Check wurde noch nicht abschließend festgelegt, wird sich aber wohl an der begangenen Route mit der Stadtverwaltung im Bereich der Innenstadt orientieren.

Während des gemeinsamen Rundgangs stellte die Stadtverwaltung einige kürzlich umgesetzte bzw. sich noch in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen, aber auch Herausforderungen vor:

- Die Bernhard-von-Galen-Straße wird zurzeit erneuert, wobei u.a. auch die Gehwege ein neues Oberflächenpflaster erhalten. An der Einmündung zur Münsterstraße entsteht ein kleiner **Kreisverkehrsplatz**, den die Stadtverwaltung ursprünglich als **Mischverkehrsfläche** (Shared space) realisieren wollte, was jedoch von der übergeordneten Bezirksregierung nicht genehmigt worden ist. Ebenso durfte die Stadtverwaltung den Bereich nicht als **Tempo 30-Zone** mit Rechts-vor-Links-Regelung ausweisen.
- Der Schlosspark wurde kürzlich mit gestalterischen Elementen und neuen Sitzmöglichkeiten aufgewertet und zur Bernhard-von-Galen-Straße hin offener gestaltet, sodass **Wegebeziehungen** zwischen Markt und den angrenzenden Christophorus-Kliniken verbessert wurden.
- Der Wiemannweg entlang der Berkel wurde unter Beauftragung eines Stadtplanungsbüros neu gestaltet und bietet nun deutlich mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr. Dieser ist Teil einer sich zwischen Gerichtsring und Schützenwall noch im Bau befindenden Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Berkel, die als Teil des Berkelradweges auch Bestandteil des **überregionalen Radverkehrsnetzes** werden soll.
- Insgesamt erfolgt die Umsetzung des InHK im Rahmen des Gesamtprojektes „Urbane Berkel“.
- In vielen **(Neben-)Straßen in der Innenstadt** bemisst sich der Gehweg auf eine Breite von nur 1,25 Meter. Die Anlieger haben hier jedoch das Recht, eine 25 cm starke Außendämmung auf die Fassade anzubringen, wodurch sich die Breite des zu benutzenden Gehwegs auf einen Meter reduzieren würde. Bei einem Fall hat der Anwohner allerdings die Bordsteinabsenkungen selbst finanziert, damit die Fußgänger vor seinem Haus die Seite barrierefrei wechseln können.
- Das **Langzeitparken** soll kurzfristig stärker aus der Innenstadt herausgehalten werden. Es wurde bereits überlegt, bestimmte Straßenabschnitte zur Fußgängerzone zu ergänzen. Im nordwestlichen Bereich der Innenstadt wurde eine Testphase bezüglich einer neuen Verkehrsführung durchgeführt. Aufgrund des fehlenden Ringschlusses wird hier der Verkehr über Straßen (Bastei- und Marienring) geführt, die hierfür nicht geeignet sind. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das Hauptstraßennetz durch Straßensperrungen vor. Die Umsetzung scheiterte an einem Bürgerentscheid. In einem zweiten Anlauf wurde gemeinsam mit Nachbarschaftsvertretern ein Einbahnstraßensystem entwickelt, welches die Durchfahrt unattraktiv macht. Dies wurde als Verkehrsversuch umgesetzt. Der Versuch wurde nach kurzer Zeit aufgrund von zahlreichen Bürgerbeschwerden durch den Rat gestoppt.
- Das bestehende Parkhaus der Christophorus-Kliniken soll abgerissen und auf der anderen Seite des Klinikareals mit höherer Stellplatzkapazität neu errichtet werden, da die Parkraumnachfrage in der Innenstadt insgesamt sehr hoch ist, was durch die Marktgarage und das Parkhaus „Am Krankenhaus“ in den werktäglichen Vormittagsstunden nicht immer abgedeckt werden kann. Im Jahr 2012 wurde das entsprechende **Parkkonzept** fertiggestellt und in 2019 soll das dynamische Parkleitsystem installiert werden.
- Das Krankenhaus ist ein wichtiger Arbeitgeber in der Stadt und dient zugleich als wichtiger **Frequenzbringer für die Innenstadt**, wo die Einzelhandelsläden von morgens bis abends durchgehend geöffnet haben, was in Städten dieser Größe nicht selbstverständlich ist.

- An wenigen Kreuzungen gibt die **Ampelsteuerung** pro Umlauf einmal gleichzeitig für alle Fußgänger und Radfahrer an allen Überwegen frei. Vor Einrichtung dieser Regelung kam es dort häufig zu Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern, aber seit her nicht mehr. Es gibt einen Ratsbeschluss, wonach die Grünanforderung für Fußgänger an Ampelkreuzungen aufgehoben werden soll. Baulastträger sind Bund, Land und Kreis, die Straßenverkehrsbehörde liegt bei der Stadt. Die Anforderung an sich bleibt hierbei dennoch teilweise weiterhin erforderlich, da die Ampeln insgesamt verkehrsabhängig gesteuert werden. Wenn aber der Kfz-Verkehr Grün anfordert, soll der Fußgänger in der gleichen Richtung ebenfalls Grün erhalten, ohne selbst anfordern zu müssen.

Weitere Termine

- Fach-Fußverkehrs-Check: in der 9. KW 2019
- Workshop „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“
→ Mittwoch, 27. Februar 2019, 18 Uhr
- Fußverkehrs-Check mit der Öffentlichkeit (*Terminfindung steht noch aus.*)
- Nachgespräch mit der Stadtverwaltung (*Terminfindung steht noch aus.*)

Quellen:

- (1) Webseite der Stadt Coesfeld, abgerufen am 13.04.2018 unter: <https://www.coesfeld.de>
- (2) Webseite Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, abgerufen am 02.08.2018 unter <http://www.agfs-nrw.de>
- (3) Ergänzungen vom 16.04.2018 zum Schreiben der Stadt Coesfeld vom 23.08.2016, i. A. Herr Holger Ludorf (Fachbereich 60 – Planung, Bauordnung, Verkehr)
- (4) Schreiben der Stadt Coesfeld vom 23.08.2016, i. A. Holger Ludorf (FB 60 – Planung, Bauordnung, Verkehr)
- (5) Webseite der Stadt Coesfeld, Verkehrsentwicklungsplanung, abgerufen am 24.01.2019 unter: <https://www.coesfeld.de/wirtschaft-bauen/planung/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung>
- (6) Webseite der Stadt Coesfeld, Stadtentwicklung, abgerufen am 24.01.2019 unter: <https://www.coesfeld.de/wirtschaft-bauen/planung/stadtentwicklung/handlungskonzept>
- (7) Stadt Coesfeld (2013): Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt, 2. Auflage

Autoren: Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit der dargestellten Aussagen durch die Stadtverwaltung sind ohne Gewähr. Die hierin verwendeten Fotos wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentation des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.