

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

10.02 Kommunalverfassung, Wahlen und Sitzungsdienst

60.03 Verkehrsplanung

Datum:

02.09.2019

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	11.09.2019	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	26.09.2019	Entscheidung

## **Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Erarbeitung eines Radverkehrskonzept Coesfeld 2025**

### **Beschlussvorschlag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:**

Der Rat möge beschließen, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Coesfeld zu beauftragen, mit Bürgern und Vertretern verkehrspolitischer Belange abzustimmen und dem Rat zur Verabschiedung vorzulegen.

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Die Verwaltung wird beauftragt,

- die Erarbeitung eines Masterplanes Mobilität (als Klimaschutzteilkonzept) in den Entwurf der Prioritätenliste 2020 im Fachbereich 60 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung, Straßenplanung" mit hoher Priorität aufzunehmen,
- die erforderlichen Mittel in den Haushaltsentwurf 2020 einzustellen und
- einen Förderantrag für die die Erarbeitung des Masterplanes Mobilität zu stellen.

### **Sachverhalt:**

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde mit der Beschlussvorlage 168/2019 dem Rat gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Coesfeld in seiner Sitzung am 11.07.2019 vorgelegt. Der Rat fasste den Beschluss, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zu überweisen. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

### **Begründung des Antrages:**

Münster hat mit dem Radverkehrskonzept 2025 einen weiteren Schritt in Richtung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes gemacht. Damit soll nicht nur ein Beitrag zum Klimaschutz erbracht werden. Es sollen noch mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad bewegt werden und gleichzeitig die Radinfrastruktur unfallsicherer gemacht werden. Der Radverkehr trägt dazu bei, dass Städte lebenswert, attraktiv sowie ökologisch und ökonomisch stark bleiben. Nicht zuletzt leistet der Radverkehr einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme der Städte. Leider geht das bisherige, schon etliche Jahre alte Verkehrskonzept der Stadt Coesfeld im

allgemeinen Teil nur am Rande auf den Radverkehr ein. Im speziellen Teil werden im Gegensatz dazu viele konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufgeführt. Diese Situation spiegelt sich in der Verkehrsinfrastruktur der Stadt Coesfeld wieder. Viele Einzelmaßnahmen machen Coesfeld ohne Zweifel zu einer überdurchschnittlich fahrradfreundlichen Stadt. Leider formen sich die einzelnen Maßnahmen noch nicht zu einem durchgängigen Verkehrsnetz. An vielen Stellen fehlen Abschnitte, Verkehrsführungen bleiben unklar, Fahrbahnbreite und -beläge sind unzulänglich. Mit der Zunahme des Radverkehrs und dem Aufkommen der E-Bikes wird die Radverkehrsinfrastruktur gleichzeitig vor neue Anforderungen gestellt.

Ein Radverkehrskonzept will mehr. Der Verkehrsraum wird für den Radverkehr ambitioniert ausgebaut. Ein Netz von Fahrradstraßen macht den innerörtlichen Verkehr sicherer und komfortabler. In der Innenstadt entstehen ausreichend Abstellanlagen. Regionale Velo-Routen sollen die Städte Münster, Dülmen und Borken anbinden. Dafür muss ein angemessenes Budget bereitgestellt werden. Durch Werbemaßnahmen wird das Radverkehrsklima verbessert und der Radverkehr wird in der Organisation der Kommune und der allgemeinen Verkehrs- und Stadtplanung fest verankert. Wenn es gelingt, mit diesen Maßnahmen den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern, werden sich einige der drängenden Fragen der Verkehrs- und Stadtentwicklung für Coesfeld nicht mehr stellen. Der Kreis Coesfeld macht sich ja jetzt mit einem Radwegekonzept auf den Weg. Dieses Konzept endet an den Stadtgrenzen, daher ist jetzt der richtige Zeitpunkt für die Städte und Gemeinden mit eigenen Konzepten die Planung anzupassen.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Ein Radverkehrskonzept ist Bestandteil der konzeptionellen, kommunalen Verkehrsplanung. Die Verwaltung hält die Ausarbeitung eines Radwegekonzeptes unabhängig von anderen Einzelkonzepten zur Mobilität (wie z.B. Parkraumkonzept, Fußwegekonzept, Konzept MIV) nicht für zielführend. Da sich die Ziele und Maßnahmen der Einzelkonzepte wechselseitig beeinflussen, kann nur ein integrierter Lösungsansatz sinnvoll sein. Die wechselseitigen Beziehungen und Konkurrenzen im engen Verkehrsraum Coesfelder Straßen und Plätze zwischen den einzelnen Verkehrssektoren haben die Diskussionen bei einigen aktuellen Projekten maßgeblich bestimmt:

- Die Diskussionen innerhalb des Projektes „Coesfeld als Modellstadt Fußverkehrsstrategie“ haben aufgezeigt, dass z.B. eigentlich unstrittige Maßnahmen für den Radverkehr negative Auswirkungen für den Fußverkehr haben können und daher eigentlich selbstverständliche Standards für den Fußverkehr in Coesfeld nicht eingehalten werden.
- Entsprechendes gilt für die schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd, wo die Umwandlung eines verkehrsberuhigten Bereiches in eine Fahrradstraße negative Folgen für den Fußverkehr gehabt hätte.
- Die Diskussionen zum Ausbau der Hinterstraße zeigen, dass die Festlegungen des Parkraumkonzeptes unmittelbare Auswirkungen auf die Gestaltungsmöglichkeiten der Innenstadtstraßen und damit für Rad- und Fußverkehr haben.

Die Verwaltung hält daher die Aufstellung eines Masterplanes Mobilität, welcher sich integriert mit allen Verkehrsarten beschäftigt – als Nachfolger des Anfang 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes – für sinnvoll. Dieser sollte als Klimaschutzteilkonzept aufgestellt und den im Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Coesfeld definierten Klimazielen gerecht werden. Als Beispiel kann z.B. der Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Arnberg herangezogen werden <https://www.arnsberg.de/klima/masterplan-mobilitaet-kurzfassung.pdf>.

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Coesfeld definiert im Handlungsfeld 1 „Klimafreundliche Mobilität“ die folgenden Maßnahmen:

1.1 Optimierung des Coesfelder ÖPNV

1.2 Etablierung von Coesfelder ÖPNV-Paten

### 1.3 Initiative E-Mobilität

### 1.4 Coesfeld als Modellstadt für innovative Mobilität

### 1.5 "Coesfeld fährt Rad"

Eine komplette Neuentwicklung des Masterplanes ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich. In der Vergangenheit wurden bereits verschiedene konzeptionelle Planungen im Mobilitätsbereich oder mit Auswirkungen auf die Mobilität mit breiter Beteiligung der Bevölkerung durchgeführt. Aktuell läuft im Zusammenhang mit einer dringend erforderlichen Verkehrswende eine Vielzahl von konzeptionellen Verkehrsplanungen, an denen die Stadt direkt oder indirekt beteiligt ist und die kurz vor dem Abschluss stehen. Zusätzlich befinden sich weitere zukunftsweisende Mobilitätsprojekte bereits in der konkreten Umsetzung. Sowohl die Planungsbausteine als auch die Projektansätze können unmittelbar den Maßnahmenfeldern des Klimaschutzkonzeptes zugeordnet werden. Aus Sicht der Verwaltung ist es daher ausreichend, diese verschiedenen Ansätze zusammenzufassen, grundsätzliche Interessenskonflikte zwischen einzelnen Verkehrsarten und wesentliche Zielsetzungen mit Beteiligung der Öffentlichkeit z.B. in Form eines Workshop-Verfahrens zu diskutieren und alles gemeinsam zu einem Masterplan Mobilität zu bündeln. Wesentliche Fragestellung wird dabei sein, wie die zur Erreichung der im Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept definierten Klimaziele notwendige Verlagerung der Verkehrsanteile vom MIV zum Umweltverbund ganz konkret erreicht werden kann. Ein ganz wichtiger Aspekt wird dabei der Umgang mit dem ruhenden Verkehr insbesondere in den Straßen der Innenstadt sein. Dieser Aspekt, die Wechselbeziehungen zwischen Einzelkonzepten und die gegenseitige Abhängigkeit zwischen den Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten an den Verkehrsraum sollen an einem einfachen Beispiel verdeutlicht werden:

#### Beispiel Walkenbrückenstraße:

Die in der Walkenbrückenstraße vorhandene Stellplätze sind Bestandteil des im Parkraumkonzept nachgewiesenen Gesamtstellplatzangebotes. Im InHK wurde die fehlende Durchlässigkeit zwischen der Mühlenstraße und der Münsterstraße für den Radverkehr als wesentlicher Mangel im Hauptradwegenetz identifiziert. Lösungsansatz könnte eine Fahrradstraße sein, die nur in nördlicher Richtung für den Kfz-Verkehr freigegeben wird. Nach den einschlägigen Richtlinien reicht die Breite der Walkenbrückenstraße hierfür aus, wenn genügend Ausweichflächen für den Begegnungsverkehr vorhanden sind. Die Einrichtung solcher Ausweichstellen hat den Wegfall von drei Stellplätzen zur Folge.

Gleichzeitig wurden im Fußverkehrscheck die zu geringen Gehwegbreiten in der Walkenbrückenstraße, insbesondere vor dem Haus Nr. 30 als Mangel angesprochen. Die notwendige Verbreiterung des Gehweges hat den Wegfall von vier weiteren Stellplätzen zur Folge. Gleichzeitig ergibt sich durch die resultierende Fahrbahnverbreiterung in diesem Bereich eine Verbesserung für den Radverkehr.

Die Aufteilung des Verkehrsraumes in Anlehnung an die städtebauliche Grundregel (Verhältnis Gehweg/Straßenraum/Gehweg 3:4:3) bei gleichzeitiger Ermöglichung des Begegnungsfalles Pkw/Fahrrad auf der gesamten Länge erfordert hingegen eine Aufweitung der Fahrbahn auf 4 m und eine Verbreiterung der Gehwege. Dies hätte den Wegfall sämtlicher Stellplätze zur Folge.

Entsprechende Planskizzen zur Verdeutlichung der Situation sind als Anlage beigefügt.

Um zu verdeutlichen, warum auf eine komplette Neuaufstellung des Masterplanes Mobilität verzichtet werden kann und es stattdessen ausreichend ist, bereits vorhandene Konzepte zusammenzufassen, werden im Folgenden die bereits vorhandenen Handlungsempfehlungen und Projektansätze aufgeführt und eine grobe Zwischenbilanz gezogen. Als Anlage wird eine graphische Darstellung in Kartenform für den erweiterten Innenstadtbereich beigefügt, in der auch schon konkretere Angaben zur Aufwertung des Fußgänger- und Radwegenetzes gemacht werden.

#### 1. Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Coesfeld wurde am 09.02.2006 durch den Rat beschlossen. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde in weiten Teilen umgesetzt. Als wesentliche offene Handlungsempfehlungen sind zu nennen:

- Verkehrsberuhigung nord-westliche Innenstadt
- Brücke über die Gleise in Höhe der Grimpingstraße
- Neuanlage einer Radverkehrsanlage im Verlauf des Konrad-Adenauer-Rings zwischen Loburger Straße und Holtwicker Straße
- Querungshilfen Daruper Straße

## 2. Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept wurde in den Jahren 2011/2012 entwickelt, die Umsetzung der Handlungsempfehlungen am 19.09.2012 durch den Rat beschlossen. Die vollständige Bewirtschaftung der innerstädtischen Parkplätze befindet sich derzeit ebenso in der Umsetzung wie die Realisierung des dynamischen Parkleitsystems. Damit kann auch zukünftig ein ausreichendes und ohne Parksuchverkehr zu erreichendes Parkraumangebot für Kunden und Besucher der Innenstadt gewährleistet werden. Mit der Fertigstellung der Parkplätze an der Rekener Straße und am Buchholzweg konnten wichtige Bausteine zur Bereitstellung von Ersatzplätzen für Langzeitparker (im Wesentlichen Beschäftigte) umgesetzt werden. Offen ist hier noch der Bau der Parkdecks an der Mittelstraße und an der Münsterstraße.

## 3. Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt (InHK)

Das InHK wurde am 10.10.2013 durch den Rat beschlossen. Das InHK beschäftigt sich schwerpunktmäßig im Handlungsfeld „Durchlässige Innenstadt“ mit Mobilitätsthemen, aber auch in den übrigen Handlungsfeldern und in den Vertiefungsbereichen werden Maßnahmen im Bereich der Mobilität definiert.

Als wesentliche Maßnahmen können genannt werden:

### 3.1 InHK: Maßnahmen in den Handlungsfeldern (Nummerierung aus dem InHK)

- A05: Neugestaltung der Fußgängerzone
- C03: Umgestaltung der Platzbereiche an der Jakobikirche
- D01: Gestaltung der unterschiedlichen Teilbereiche entlang der Innenstadtberkel  
(in der Umsetzung)
- D04: Wasserorientierte Aufenthaltsbereiche schaffen  
(in der Umsetzung)
- E01: Umsetzung des Parkraumkonzeptes 2025  
(in der Umsetzung, siehe oben)
- E02: Fußgängercheck durchführen  
(in der Umsetzung; Coesfeld als Modellstadt Fußverkehrsstrategie, siehe unten)
- E03: Aufwertung des Fußgängerhauptwegenetzes
- E04: Instandsetzung und Aufwertung der Nebenstraßen  
(Umgestaltung der Hinterstraße als erster Baustein mit grundsätzlicher Festlegung der Gestaltungselemente in der Umsetzung)
- E05: Attraktive Fahrradabstellanlagen einrichten  
(Fahrradabstellanlagen auf dem Marktplatz kurz vor der Umsetzung; nur Marktplatz im Übersichtsplan verortet, weitere Bereiche folgen)
- E06: Optimierung des Verkehrsflusses auf dem "Inneren Ring"

- E07: Ausbau und Aufwertung bestehender Stellplatzanlagen bzw. Zusammenlegung von einzelnen Bereichen  
(Umsetzung Parkraumkonzept, siehe oben)
- E08: Durchgängiges Radwegenetz konzipieren und umsetzen  
(erster Ansatz: schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd, Planung abgeschlossen; weiterer Ansatz: Aufwertung des Radhauptwegenetzes insbesondere durch Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen)
- E09: Fußgängerleitsystem entwickeln und Informationspunkte gestalten  
(in der Umsetzung)
- E10: Schaffung einer neuen freizeittouristischen Wegeverbindung Stadtpark-Fürstenwiese
- E11: Aufwertung der Fuß-/Radwegeverbindung Unterführung Bahngleise parallel zur Kupferstraße

### 3.2 InHK Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen (Nummerierung aus dem InHK)

- 1.3: Neugestaltung der Straßenräume Kapuzinerstr./Rosenstr./Köbbinghof
- 2.2: Umgestaltung des Berkelbettes als "Park zum Eintauchen"  
(in der Umsetzung)
- 2.6: Umgestaltung des Straßenraumes David- und Poststraße  
(in der Umsetzung)
- 3.1: Schlosspark als Ort der Begegnung entwickeln  
(Umsetzung abgeschlossen)
- 3.2: Umgestaltung Straßenraum Bernhard-von-Galen-Straße  
(in der Umsetzung)
- 5.3: Umgestaltung des Straßenraumes Kleine Viehstraße
- 6.3: Öffnung des Ehrenmals und Entwicklung als Begegnungsraum
- 7.2: Attraktivierung des Mobilitätsangebotes am Bahnhof  
(notwendige Ergänzung aus Sicht der Verwaltung: Bahnhof als das Mobilitätszentrum weiter ausbauen)
- 7.4: Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Freiräume um das Bahnhofsgebäude

### 4. Coesfeld als Modellstadt Fußverkehrsstrategie

Im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ ist Coesfeld als eine von bislang zwölf Modellstädten aus zahlreichen Bewerbungen ausgewählt worden (siehe Berichtsvorlage 56/2019, Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 03.04.2019). Nach Durchführung eines Fußverkehrsworkshops und mehrerer Fußverkehrschecks liegt der Abschlussbericht mit Handlungsempfehlungen im Entwurf vor. Nach Abstimmung wird er dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Anschluss sind die beschlossenen Handlungsempfehlungen umzusetzen.

### 5. Dorffinnenentwicklungskonzept Lette (DIEK)

Das DIEK wurde am 08.11.2018 durch den Rat beschlossen. Auch das DIEK beschäftigt sich eingehend mit dem Handlungsfeld Verkehr und Mobilität und definiert hier Zielvorstellungen. Folgende Projekte haben einen Bezug zum Handlungsfeld Mobilität:

- 1.1 Umgestaltung des Alten Kirchplatzes
- 1.2 Gemeindeplatz Lette
- 1.3 Verkehrsberuhigung des Dorfzentrums

#### 4.1 Neubau Radwege in Lette

#### 4.2 Fahrradverleih – Ergänzung mit den e-Bikes

#### 5.1 Verkehrssicherheit und Ausbau Philosophenweg sowie andere Beispiele

#### 5.2 Optimierung der individuellen Mobilität im ländlichen Raum

Die Projekte 1.1 bis 1.3 werden derzeit konkret geplant. Das Projekt „Neubau Radwege“ hat einen direkten Bezug zum Radverkehrskonzept (siehe unten), die konkreten Projektideen wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes bewertet. Im Projekt 5.2 liegen Ergebnisse der Untersuchung der FH Münster "Mobilität für Lette" und daraus abgeleitete Empfehlungen für mögliche Mobilitätslösungen vor. Die Realisierbarkeit wird derzeit geprüft.

### 6. Radverkehrskonzept Kreis Coesfeld

Der Kreis Coesfeld erstellt bis Ende 2019 ein eigenes, kreisweites Radverkehrskonzept. Das Konzept soll die Radwege für den Alltagsradverkehr (also nicht die touristischen Wege) zwischen den Städten, Gemeinden und Ortsteilen des Kreises weiter verbessern. Auch die Verbindungen in die Kommunen der Nachbarkreise bzw. in die Stadt Münster werden berücksichtigt (siehe Berichtsvorlage 57/2019, Bezirksausschuss 02.04.2019, Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen 03.04.2019). Die wesentliche Aufgabe des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Coesfeld ist die Entwicklung eines interkommunalen und kreisweiten Radverkehrsnetzes. Wichtige Bausteine sind die Definition von Standards und die Maßnahmenentwicklung.

### 7. Reallabor Mobiles Münsterland

Das Reallabor „MOBILES MÜNSTERLAND“ <https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de/zvm/projektbuero-mobiles-muensterland.php> ist ein Kooperationsprojekt des Münsterland e.V. und des Zweckverbands SPNV Münsterland (ZVM) mit den Städten und Gemeinden im Münsterland. Das „mobile Münsterland“ wird fachlich begleitet und dokumentiert sowie vom NRW-Verkehrsministerium unterstützt. Es will eine neue, auf die konkreten Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtete Form der Mobilität entwickeln und umsetzen. Die folgenden Themenfelder werden im Reallabor „erprobt“:

- Individuelle Öffentliche Mobilitätsangebote auf der ersten und letzten Meile
- Autonomisiertes Fahren
- Einfache, digitale Nutzung der Mobilitätsangebote
- Innovative Mobilpunkte

### 8. Weitere Projekte, die sich in der konkreten Planung/Entwicklung befinden:

- Umsetzung Projekt „SAIL“ (Auszubildenden- und Facharbeitermobilität); wichtiger Baustein: Mobilstation Bahnhof Coesfeld (Projektpartner: Wirtschaftsförderung Kreis Coesfeld)
- Ladeinfrastruktur für Elektroautos weiter ausbauen (Projektpartner: Emergy)
- E-Car- und E-Pedelec-Sharing realisieren (Projektpartner: Emergy; stufenweise Umsetzung, erste Stufe: Pedelec-Sharing-Angebot am Bahnhof Coesfeld)

### Kosten/Förderung

Die Kosten für die Erstellung eines Masterplanes Mobilität als Klimaschutzteilkonzept beträgt nach einer ersten, sehr groben Schätzung 50.000 €. Das Klimaschutzteilkonzept ist im Rahmen der Kommunalrichtlinie förderfähig. Die Antragstellung ist ganzjährig möglich. Die Förderquote beträgt 65%.

**Anlagen:**

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Kartendarstellung „Maßnahmenübersicht“

Planskizzen Walkenbrückenstraße