

# Entwurf



**MOBILITÄT  
MITGESTALTEN -  
Coesfeld GEHT WEITER.**

# **MOBILITÄT in COESFELD**

## **Masterplan Mobilität A nach B || Coesfeld geht weiter**

### **Endbericht Teil I**

*Zusammenfassung  
Anlass, Methodik & Prozess  
Bestandsanalyse*

## Auftraggeberschaft

Stadt Coesfeld  
Markt 8  
48653 Coesfeld

## Auftragnehmerschaft

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

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

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

## Verantwortliche

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

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

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

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

## Inhalt Teil I

1.	Zusammenfassung .....	10
2.	Einleitung und Aufgabenstellung .....	21
2.1.	Anlass: mobilitätsbezogene Rahmenbedingungen im Wandel .....	21
2.2.	Ableitung des Bearbeitungsansatzes .....	23
3.	Beteiligungsprozess „Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter“ .....	24
3.1.	Konstituierende Lenkungsgruppensitzung .....	27
3.2.	Auftaktklausur der Stadtrats-Ausschüsse am 23.02.2022 .....	27
3.3.	Virtuelle Auftaktveranstaltung mit Pressekonferenz am 09.03.22 & Start Web-Präsenz .....	28
3.4.	Virtueller Workshop mit den Innenstadtakteur*innen am 16.03.2022 .....	28
3.5.	Zukunftsworkshop mit Bürger*innen am 30.03.2022 .....	29
3.6.	Zweite Sitzung Lenkungsgruppe am 05.04.2022 .....	30
3.7.	Marktplatz Mobilität am 14.05.2022 .....	31
3.8.	Gemeinsame Abendklausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 23.06.2022 .....	32
3.9.	Aktionswochen im öffentlichen Raum vom 13.08. bis 06.09.2022 .....	32
3.10.	Podiumsdiskussion am 19.08.2022 .....	34
3.11.	Jugendbeteiligung Kleinstadtkartell am 19.08.2022 im Jugendhaus Stellwerk .....	34
3.12.	Klausurtagung Ziele: Stadtrat und Lenkungsgruppe am 20.08.2022 .....	35
3.13.	Beteiligung Anliegende am 01.09.2022 .....	35
3.14.	Gemeinsame Klausurtagungen zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 29.10.2022 und am 14.01.2023 .....	36
3.15.	Informationsveranstaltung am 08.02.2023 .....	36
3.16.	Bürgerveranstaltung am 16.03.2023 .....	36
4.	Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung .....	37
5.	Methodik und Datenbasis .....	45
6.	Status-Quo des Verkehrssystems .....	46
6.1.	Der erste Eindruck .....	46
6.2.	Mobilität .....	47
6.3.	Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit .....	52
6.4.	Handlungsfeld Radverkehr .....	59
6.5.	Handlungsfeld ÖPNV und neue Mobilität .....	69
6.6.	Handlungsfeld fließender motorisierter Verkehr .....	78
6.7.	Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr .....	86
6.8.	Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität .....	104
7.	Literaturverzeichnis .....	113

## Tabellen

Tabelle 1 - Übersicht Big Points Bestandsanalyse, alle Handlungsfelder .....	17
Tabelle 2 - Übersicht ausgewerteter Planwerke im Rahmen der Bestandsanalyse .....	45
Tabelle 3 - Verkehrsmittelverfügbarkeit Kreis Coesfeld im Vergleich [8] .....	48
Tabelle 4 - Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Prozent [8] .....	49
Tabelle 5 – Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Prozent [8] .....	49
Tabelle 6 - ÖV-Verbindungen nach Münster, Rosendahl, Dülmen .....	70
Tabelle 7 - Buslinien mit Relevanz für das Stadtgebiet .....	73
Tabelle 8 - Modal-Split-Anteil des MIV [9] [19] .....	78

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Kfz-Bestand Coesfeld, Pkw-Bestand Deutschland .....	22
Abbildung 2 - Prozess Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter .....	26
Abbildung 3 - Visionsentwicklung: Auftaktklausur am 23.02.2022 .....	27
Abbildung 4 - Live-Stream Podiumsdiskussion: Auftakt am 09.03.2022 .....	28
Abbildung 5 - Projektwebsite a-b.coesfeld.de, Foto © SIMPLE GmbH .....	28
Abbildung 6 - Ergebnissammlung Miro Board: Virtueller Workshop Innenstadt 16.03.2022 .....	29
Abbildung 7 - Zukunftsworkshop 30.03.2022 © Stadt Coesfeld .....	29
Abbildung 8 - Kartierung verkehrlicher Problemstellen (rot), Lieblingssorte (gelb), Wohnort (blau) ....	29
Abbildung 9 - Risiken Mobilität: Zukunftsworkshop .....	30
Abbildung 10 - Visionen 2040 Mobilitätsbiographien: Zukunftsworkshop .....	30
Abbildung 11 - Platzhalter Designbeispiel © SIMPLE GmbH .....	30
Abbildung 12 - Platzhalter Gartenstraße © Stadt Coesfeld .....	30
Abbildung 14 - Projektideen für die Aktionswoche 15. - 20.08.2022 .....	31
Abbildung 13 - Nutzungsideen Platzhalter: 2. Sitzung Lenkungsgruppe 05.04.2022 .....	31
Abbildung 15 - Marktplatz Mobilität: Postkarten "Ich-geh-weiter"-Kampagne 14.05.2022 © SIMPLE GmbH .....	31
Abbildung 16 - Marktplatz Mobilität 14.05.2022 © SIMPLE GmbH .....	31
Abbildung 17 - Marktplatz Mobilität: Podiumsdiskussion 14.05.2022 © SIMPLE GmbH .....	31
Abbildung 18 - Marktplatz Mobilität: Mega Map zur Verkehrsmittelwahl 14.05.2022 © SIMPLE GmbH .....	31

Abbildung 19 - Abendklausur 22.06.2022 .....	32
Abbildung 20 - Aktionswoche Aufenthalts- und Verkaufsflächen Pfauengasse sowie Velotaxi am Stadtspark auf Zeit .....	33
Abbildung 21 - Podiumsdiskussion am 19.08.2022 und Zuhörerschaft.....	34
Abbildung 22 - Visionsentwicklung, Kleingruppenarbeit und Diskussionen in den Kleingruppen .....	35
Abbildung 23 - Klausurtagung Oktober 2022 .....	36
Abbildung 24 - Bürgerinformationsveranstaltung März 2023.....	36
Abbildung 25 - Anregungen Besuchende Marktplatz Mobilität 14.05.2022 .....	37
Abbildung 26 - Rahmenbedingungen Transformation Mobilität.....	38
Abbildung 27 - Stärken Mobilität in Coesfeld: Zukunftsworkshop 30.03.2022 .....	39
Abbildung 28 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022 .....	40
Abbildung 29 - Meinungsbilder Onlinebefragung: # 03 Zuversichtlichkeit Wandel der Mobilität, # 04 eigener Beitrag Mobilitätsverhalten, # 05 Umsteigehilfe.....	41
Abbildung 30 - Übersicht Passant*innen-Befragung.....	42
Abbildung 31 - Passant*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse .....	43
Abbildung 32 - Siedlungsgefüge der Stadt Coesfeld .....	46
Abbildung 33 - Modal-Split der Stadt Coesfeld [8] .....	47
Abbildung 34 - Aufkommensstarke Wegebeziehungen zur Stadt Coesfeld [8] .....	50
Abbildung 35 - Aufkommensstarke Wegebeziehung der Stadtbevölkerung Coesfeld [8] .....	50
Abbildung 36 - Verkehrsmittelwahl auf aufkommensstarken Wegebeziehungen über die Stadtgrenze [8] .....	51
Abbildung 37 - Neugestaltung des Wiemannweges entlang der Berkel.....	52
Abbildung 38 - Fußwegverbindungen in der Innenstadt .....	53
Abbildung 39 - Ritterstraße .....	54
Abbildung 40 - Kapuzinerstraße.....	54
Abbildung 41 - Rosenstraße .....	54
Abbildung 42 - Bernhard-von-Galen-Straße .....	54
Abbildung 43 - Modale Filter auf der Hengtestraße .....	55
Abbildung 44 - Verkehrsberuhigter Bereich im Feldweg.....	55
Abbildung 45 - Bauliche Mängel des Gehwegs auf der Hengtestraße .....	55
Abbildung 46 - Basteiwall .....	56
Abbildung 47 - Breitenverhältnisse auf dem Abschnitt Marienwall .....	57
Abbildung 48 - Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen bei gemeinsamer Führung von Zufußgehenden und Radfahrenden [12] .....	57
Abbildung 49 - Erreichbarkeitsradien des Zentralen Versorgungsbereichs für das Fahrrad und Elektroräder.....	59
Abbildung 50 - Derzeitiger Planungsstand des Radverkehrsnetzes Coesfeld .....	60

Abbildung 51 - Ausschnitt Veloroute Rekener Str.....	61
Abbildung 52 - Radverkehrsführungen auf den Hauptstraßen .....	62
Abbildung 53 - Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (zweistreifige Fahrbahn).....	63
Abbildung 54 - Belastungsbereiche entlang der Hauptstraßen nach ERA 2010.....	64
Abbildung 55 - Bruchstraße: Radverkehr wird im Mischverkehr geführt .....	65
Abbildung 56 - Rekener Straße: Radverkehr wird auf dem Randstreifen geführt .....	65
Abbildung 57 - Mängelanalyse der Radinfrastruktur.....	65
Abbildung 60 - Unzureichende Beschilderung, Osterwicker Straße .....	66
Abbildung 60 - Mangelhafte Radverkehrsführung, Daruper Straße .....	66
Abbildung 60 - Bauliche Mängel, Gaupel.....	66
Abbildung 61 - Fahrradabstellanlagen auf der Rosenstraße .....	66
Abbildung 62 - Lade-Vorrichtung für Elektrofahräder auf der Rosenstraße .....	66
Abbildung 63 - Fahrräder vor dem H&M Kupferstraße .....	67
Abbildung 64 - Fahrräder vor der Telekom Süringstraße .....	67
Abbildung 65 - Fahrradabstellanlagen Konzept Innenstadt (Planungsstand).....	67
Abbildung 66 - Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs.....	70
Abbildung 67 - Vergleich der Bushaltestellen nach regelmäßiger und einzelner Bedienung .....	72
Abbildung 68 - Netzabdeckung durch Bushaltestellen im Stadtgebiet .....	72
Abbildung 69 - Bushaltestellen mit 120-Minuten- oder engerem Takt.....	73
Abbildung 70 - Bushaltestellen: Negativbeispiele 'Bundeswehr-Depot', 'Weißes Kreuz' und Positivbeispiel 'Industriepark Nord' .....	74
Abbildung 71 - Übersicht Mobilitäts- und Gestaltungselemente Bahnhof-Vorplatz Coesfeld, Bearbeitung durch nts.....	76
Abbildung 72 - E-Rikscha-Service der Alexianer [35].....	76
Abbildung 73 - Klassifiziertes Straßennetz Coesfeld und direkte Umgebung .....	79
Abbildung 74 - Verkehrsbelastungen (Spitzenstunden) verschiedener Hauptstraßen .....	79
Abbildung 75 - ausgewiesene Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet .....	80
Abbildung 76 - Durchgangsverkehre Marienring/Basteiring auf Datenbasis des VEP .....	81
Abbildung 77 - Durchgangsverkehre Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße auf Datenbasis des VEP .....	81
Abbildung 78 - Ausschnitt Basteiring im Begegnungsfall Pkw/Fahrrad .....	81
Abbildung 79 - Durchgangsverkehre Teichweg/Wettmarstraße und Hengtestraße auf Datenbasis des VEP .....	82
Abbildung 80 - Durchgangsverkehre in Verbindung mit der Münsterstraße auf Datenbasis des VEP .....	82
Abbildung 81 - Ortsumgehung Lette ohne Relevanz für Gewerbegebiet .....	83

Abbildung 82 - Übersicht Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes .....	84
Abbildung 83 - Digitale Echtzeit-Anzeige des Parkleitsystems [36].....	86
Abbildung 84 - Parkraumstandorte in der Innenstadt und am Innenstadtrand .....	88
Abbildung 85 - Parkplatzanlage Pfauengasse (links) und Davidstraße (rechts).....	89
Abbildung 86 - Ruhender Verkehr auf der Kleine Viehstraße aus zwei Perspektiven .....	89
Abbildung 87 - Parkraumangebot gesamt nach Art der Bewirtschaftung .....	90
Abbildung 88 - Abgrenzung der Parkraumstandorte nach Lage in der Innenstadt und am Rand .....	91
Abbildung 89 - Parkraumangebot nach Art der Bewirtschaftung innerhalb der Innenstadt und am Innenstadtrand .....	91
Abbildung 90 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 05:00 - 06:00 Uhr .....	92
Abbildung 91 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr .....	93
Abbildung 92 - Auslastung innerhalb des Innenstadtrings Freitag 20.05.2022, 10:30 - 11.00 Uhr .....	93
Abbildung 93 - Auslastung außerhalb des Rings Donnerstag 19.05.2022, 10:30 - 11:00 Uhr (links) & Freitag 20.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr .....	94
Abbildung 94 - Auslastung der Parkraumkapazitäten anhand der Höchstwerte für Donnerstag 19.05.2022 in kartographischer Darstellung .....	96
Abbildung 95 - Parkraumauslastung im Innenstadtbereich in Prozent, unterteilt nach Art der Bewirtschaftung.....	97
Abbildung 96 - Parkraumauslastung in der direkten Innenstadt im Straßenraum / außerhalb des Straßenraums .....	98
Abbildung 97 - Wochenganglinie der Parkraumnachfrage im Rahmen des dynamischen Parkleitsystem (PLS).....	100
Abbildung 98 - Stellplätze mit E-Lade-Vorrichtung am Schulzentrum (links) und am Theater (rechts) .....	102
Abbildung 99 - Geplantes Parkhaus Münsterstraße [37] .....	102
Abbildung 100 - das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung.....	105
Abbildung 101 - Perspektive aus Sicht eines Radfahrenden auf der Kleine Viehstraße .....	109
Abbildung 102 - Blick in die Pfauengasse zwischen Parkplatz und Letter Straße .....	109
Abbildung 103 - "Hinterhof"-Charakter Rosenstraße .....	109
Abbildung 104 - Neugestaltung der Bereiche entlang der Berkel .....	110
Abbildung 105 - Blick auf die Letter Straße mit Bäumen und Außengastronomie .....	110
Abbildung 106 - Sitzgelegenheiten im Bereich der Bernhard-van-Galen-Straße .....	111
Abbildung 107 - Blick auf die neugestaltete Hinterstraße .....	111

## Abkürzungsverzeichnis

<b>A1</b>	(Bundes-)Autobahn 1
<b>Abb.</b>	Abbildung
<b>AGFS</b>	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
<b>B50</b>	Bundesstraße 50
<b>BauO NRW</b>	Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen
<b>BMVI</b>	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
<b>B-Plan</b>	Bebauungsplan
<b>Bzgl.</b>	bezüglich
<b>B+R</b>	Bike and Ride
<b>ca.</b>	circa
<b>CO<sub>2</sub></b>	Kohlenstoffdioxid
<b>DIEK</b>	Dorfinnenentwicklungskonzept
<b>ha</b>	Hektar
<b>HBS</b>	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
<b>InHK</b>	Integriertes Handlungskonzept
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug
<b>KiTa</b>	Kindertagesstätte
<b>km / km/h</b>	Kilometer / Kilometer pro Stunde
<b>KP</b>	Knotenpunkt
<b>K46</b>	Kreisstraße 46
<b>L50</b>	Landesstraße 50
<b>min</b>	Minuten
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>NVP</b>	Nahverkehrsplan
<b>NWL</b>	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<b>Pkw</b>	Personenkraftwagen
<b>PP</b>	Parkplatz
<b>P+R</b>	Park and Ride
<b>QSV</b>	Qualitätsstufe
<b>RE</b>	Regionalexpress
<b>RB</b>	Regionalbahn
<b>rd.</b>	rund

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

# 1. Zusammenfassung

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

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

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

In der Konzeptphase erarbeitete das Team der Fachplanung gemeinsam mit dem Stadtrat und der Lenkungsgruppe schließlich Ziele und Maßnahmen, die im weiteren Prozess zur Vorbereitung des Projektabschlusses zur weitere Diskussion der Öffentlichkeit rückgespiegelt werden.

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

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

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

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

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

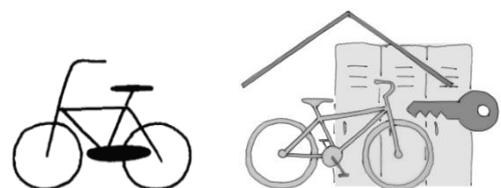


Bedingt durch das kompakte Siedlungsgefüge, eine Vielzahl von MIV-unabhängigen Wegen, den Innenstadt-Rundweg Wallanlage und eine ausgedehnte, verzweigte Fußgängerzone sind grundsätzlich gute Strukturen für Zuzußgehende vorhanden. Auch die insgesamt durchschnittliche, teilweise mangelhafte Qualität der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

Im Rahmen der Analyse wurden jedoch Lücken in der Netzkonzeption sowie stellenweise Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit ausgemacht. Hier sind insbesondere Bereiche der nordwestlichen und südlichen Innenstadt zu nennen, in denen straßenbegleitende Nebenanlagen vereinzelt nicht barrierefrei, in die Jahre gekommen, zu schmal dimensioniert oder nicht vorhanden sind. Weitere Optimierungsbedarfe, die der Verwaltung jedoch bereits bekannt sind, bestehen ebenso in den Wohngebieten wie bspw. dem Hengtegebiet.

Der Fußverkehr wird zudem auf wichtigen Routen durch Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln geschwächt. In der Fußgängerzone und auf der Wallanlage beeinträchtigt der Radverkehr das Zuzußgehen, in den Wohngebieten klagen Anwohnende über gefährdendes Verkehrsverhalten von Pkw-Fahrenden.

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



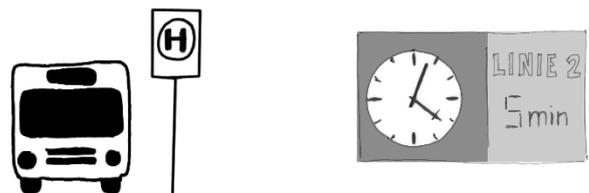
Die Bevölkerung in Coesfeld ist durchaus fahrrad-affin. Das zeigen der hohe **Radverkehrs**-Anteil am Modal-Split und die kreisweite Fahrradverfügbarkeit: 93 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad, 48 % ein Elektro-Fahrrad.

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

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

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

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



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

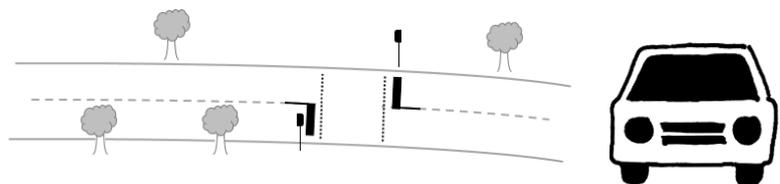
Dabei herrschen für den Regional- und Fernverkehr mit zwei querverlaufenden SPNV-Strecken und drei Schienenbahnhöfen grundsätzlich gute Voraussetzungen. Ergänzt wird das Angebot durch Regionalbusverbindungen. So können Ziele in Richtung Enschede, Münster, Essen und Dülmen/Dortmund erreicht werden. Lediglich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

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

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

Die Stadt Coesfeld ist sich der Herausforderungen im Tätigkeitsfeld ÖPNV bewusst und hat bereits Schritte unternommen, diese zu bewältigen. Dabei werden Konzepte der geteilten Mobilität und neue Mobilitätsformen verfolgt. Auf dem Gebiet On-Demand-Services ist ein kleineres Velotaxi integriert worden. Weitere Modelle des On-Demand-Bereichs wurden bereits diskutiert und mit Blick auf die Erarbeitung des Masterplan Mobilität zunächst hintenangestellt.

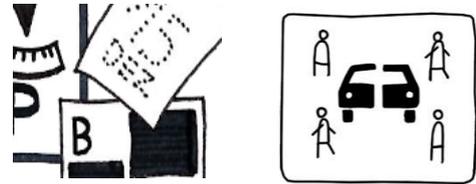
Insgesamt muss festgehalten werden, dass auch die bisher integrierten Sharing-Modelle im Bereich Pkw und Lastenräder die skizzierten Defizite des ÖPNV nicht auffangen können. Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Lösung wird als große Herausforderung für den Masterplan Mobilität verstanden.



Der Pkw **im fließenden Verkehr** hat in Coesfeld einen großen Stellenwert. Das wird sowohl aus den Daten der Mobilitätsuntersuchung als auch aus den Diskussionen und Rückmeldungen der partizipativen Verfahren deutlich. Das Hauptstraßennetz ist sternförmig aufgebaut und setzt sich aus radial einfallenden Hauptverkehrsachsen und einer  $\frac{3}{4}$ -Ringerschließung um den Innenstadtbereich zusammen. Die Belastungen bewegen sich aus fachlicher Sicht in einem verträglichen Rahmen, werden jedoch von der Bevölkerung vor allem innerhalb der Wohngebiete als zu stark empfunden. Obwohl viele Wohngebiete bereits verkehrlich beruhigt sind, klagen Anwohnende über erhebliche Fremdverkehrsanteile und außerdem über zu hohe Geschwindigkeiten. Durch die Bündelung der Ströme auf den Hauptstraßen wurde zudem eine starke Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr in diesen Bereichen festgestellt.

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

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



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

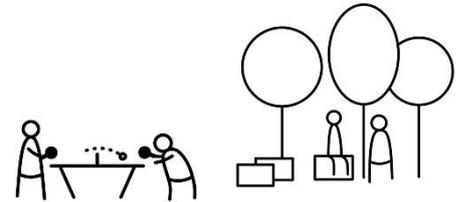
Im Rahmen der Analyse die Auslastung der derzeit verfügbaren Stellplatzkapazitäten an zwei exemplarischen Tagen erhoben. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass auch zu Spitzenzeiten ausreichend Kapazitätsreserven in Höhe von nahezu einem Drittel der verfügbaren Stellplätze vorhanden sind.

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

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

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

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



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

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

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

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

Kritisch betrachtet werden im Rahmen der Analyse die strukturellen Probleme der Straßenraumgestaltung im Bereich der nordwestlichen Innenstadt. In den Straßen Kapuzinerstraße, Hohe Lucht und

Neustraße sind sowohl die Aufteilung des Raums sowie die Bausubstanz defizitär. Weiterhin bestimmt an vielen Stellen der ruhende Verkehr das Gesamtbild und wirkt sich negativ auf die Bewertung dieser Räume aus. Beispiele sind die Kleine Viehstraße oder der Südring. Zudem finden sich Bereiche mit Optimierungsbedarf, in denen aufgrund von vielzähligen Mülltonnen (Rosenstraße) oder einer schlechten Beleuchtungssituation (Durchgang Pfauegasse zur Letter Straße) eine vernachlässigte Gestaltung dieser Räume suggeriert wird.

Die Stadt hat sich mit einigen Projekten auf den Weg gemacht, innerhalb der Innenstadt die Aufenthaltsqualität erheblich zu steigern. Dabei wurden Bereiche geschaffen, im Rahmen ihrer Gestaltung eine wesentliche Aufwertung der städtebaulichen und mobilitätsbezogenen Qualität darstellen. Hervorzuheben sind hier die Bereiche entlang der Berkel sowie die Straßenräume in direkter Nähe zum Stadtschloss. Die Bernhard-von-Galen-Straße sowie der angrenzende Kreisverkehr zur Münsterstraße hin sind mit traditionell gehaltener und trotzdem barrierefreier Pflasterung sowie mit weichen Separationen angelegt. Die umgesetzten Projekte sind für die Entwicklung der äußeren Gestalt der Innenstadt und für zukünftige Planungen mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, als leuchtende Beispiele zu verstehen.

Tabelle 1 - Übersicht Big Points Bestandsanalyse, alle Handlungsfelder

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

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

## ÖPNV

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

## Fließender Kfz-Verkehr

-  Als Mittelstadt im ländlichen Raum besitzt die Bevölkerung Coesfelds (naturgemäß) eine hohe Affinität zum Pkw.
-  Das Hauptstraßennetz ist radial aufgebaut. Um die Innenstadt verläuft eine  $\frac{3}{4}$ -Ringerschließung.
-  Es gibt nennenswerte Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes. Das ist insbesondere in der nordwestlichen Innenstadt, aber auch in Wohngebieten der Fall.
-  Viele Wohnquartiere sind bereits vollends verkehrsberuhigt, für den Rest gilt Tempo 30. Das Fahrverhalten entspricht jedoch nicht immer der Ausweisung.

## Ruhender Kfz-Verkehr

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

 Die Kapazitätsreserven des Parkraumangebots sind im untersuchten Zeitraum höher als die insgesamt vorhandenen, im Innenstadtbereich gelegenen Stellplätze im Straßenraum.

 Eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots ist gemessen an den Daten zur Auslastung nicht erforderlich. Neue Parkangebote sollten nur in Verbindung mit der Reduzierung von Parkflächen an anderer Stelle, bspw. im Straßenraum, realisiert werden.

### **Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität**

 Die Bearbeitung dieses Handlungsfeldes ist eng mit den anderen Tätigkeitsbereichen des Masterplan Mobilität verbunden.

 Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Faktoren bespielt werden und ist maßgeblich für die Attraktivität von urbanen Räumen und Innenstadtbereichen.

 Die hohen Flächenanteile des ruhenden Verkehrs prägen den Straßenraum in der Innenstadt und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität.

 Für weite Teile der Innenstadt bestehen Optimierungsbedarfe in der Gestaltung mit Bäumen und anderen natürlichen Grünelementen.

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

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

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

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

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

**ZF1** Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

**ZF2** Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.

**ZF3** Die Qualität des öffentlichen Raums soll gesteigert werden.

**ZF4** Die Attraktivität der Innenstadt soll gestärkt werden.

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

Aufbauend auf den definierten Zielen wurden **Maßnahmen** und ein **integriertes Handlungskonzept** definiert. Dabei wurden mit Blick auf die Vorgaben der Stadt Coesfeld keine umfangreichen dezidierten Maßnahmenkataloge entwickelt, die kleinteilige und punktuelle Optimierung vornehmen. Der Fokus lag im gesamten Prozess darauf, die Schlüsselthemen im Stadtgebiet zu bestimmen, zu behandeln und konzeptionelle Ansätze zu entwickeln. Für bestimmte Bereiche wurden auch punktuelle Maßnahmen empfohlen. Um zukunftsfähige Rahmenbedingungen für Coesfeld zu schaffen, ist es geboten, mit Hilfe der entwickelten Maßnahmen die Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu schaffen, verkehrsbedingte Emissionen einzusparen und Platz zu schaffen für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen dargelegt (siehe Kapitel 3, Teil II).

## Langfassung

## 2. Einleitung und Aufgabenstellung

Die Stadt Coesfeld hat gemeinsam mit dem Rat die Bewerbungsgemeinschaft USP Projekte GmbH / nts Ingenieurgesellschaft mbH / Simple GmbH im Juli 2021 im Rahmen einer Verhandlungsvergabe ohne Teilnahmewettbewerb für die Erstellung des **Masterplans Mobilität** ausgewählt und beauftragt. Coesfeld verfolgt mit dem zu erarbeitenden Masterplan das übergeordnete Ziel, eine Mobilität zu integrieren, die die Erreichung von Klimaschutzziele ermöglicht und sich gleichermaßen in eine attraktive, lebenswerte und nutzerfreundliche Stadtentwicklung einfügt. Dazu gilt es, den Verkehr bestmöglich auf emissionsarme und nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern und gleichzeitig Erreichbarkeitsgarantien von wichtigen Zielen und für alle Personenkreise zu gewährleisten.

Die vielfältigen Aufgabenstellungen, die aus dieser Zielsetzung resultieren, bedürfen eines zusammenfassenden Prozesses aus schlüssigen Beteiligungs- und Partizipationsverfahren, einem herausragenden Marketing- und Kommunikationskonzept sowie einer überzeugenden fachlichen Komponente im Bereich Mobilität und Verkehr. Nur so kann ein echter **Changeprozess** eingeleitet und ein Umdenken in der Bevölkerung erreicht werden, mit dem das Gelingen der Verkehrswende ermöglicht wird.

### 2.1. Anlass: mobilitätsbezogene Rahmenbedingungen im Wandel

Dem Umgang mit verkehrs- und mobilitätsbezogenen Fragestellungen wird in der öffentlichen Wahrnehmung zunehmend große Beachtung geschenkt. Die Gründe dafür sind gesellschaftliche Trends und Strömungen, die in Coesfeld ebenso wie in weiten Teilen Deutschlands Einzug erhalten haben. Die Mobilität befindet sich in einem stetigen und derzeit besonders rasanten Wandel. Negative Auswirkungen des anthropogenen Klimawandels auf das alltägliche Leben werden spürbar und schaffen so vielerorts ein stärkeres Bewusstsein für die Umwelt und deren wesentliche Einflussgröße ‚Verkehr‘. Im Jahr 2021 war der Verkehrssektor für 148 Mio. t Treibhausgase verantwortlich und trug damit rund 20 % zu den Treibhausgasemissionen Deutschlands bei

Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. t sinken – im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutet dies eine Reduzierung um rund 43 % (63 Mio. t) innerhalb von 9 Jahren [1]. Seit 1990 konnten die Emissionen nur um 15 Mio. t gesenkt werden. Bis zum Jahr 2045 muss Deutschland laut Klimaschutzgesetz treibhausgasneutral werden, was für den Verkehrssektor voraussichtlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Null bedeutet.

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

Gleichzeitig wird die Mobilität auch durch den Wohlstand geprägt, in dem wir leben. Der Pkw-Besitz ist auf einem nie höher gewesenen Level, das gilt für Coesfeld ebenso wie für die gesamte Bundesrepublik (siehe Abbildung 1). Der Bestand an Fahrzeugen erhöht sich weiterhin jährlich, mittlerweile steht jedem Haushalt mehr als ein Pkw zur Verfügung (1,1 Pkw). Die Pro-Kopf-Ausstattung ist in Folge kleiner werdender Haushalte ebenfalls gestiegen [2]. Diese Zahlen belegen nachweislich, dass nach wie vor **das Auto die Mobilität dominiert** – insbesondere in ländlichen Räumen.

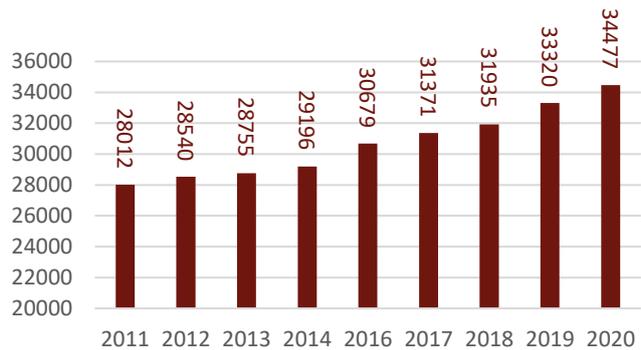


Abbildung 1 - Kfz-Bestand Coesfeld, Pkw-Bestand Deutschland

Die Entscheidung über die Art des Verkehrsmittels der Menschen fällt zumeist morgens an der Haustür. In Deutschland starten oder enden über 80 % aller Wege am Wohnstandort [3]. Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten sind demnach effiziente Strukturen, die vielfältige und emissionsarme Verkehrsmöglichkeiten bereits in den Wohngebieten und darüber hinaus an wichtigen Standorten des alltäglichen Lebens ermöglichen. Hierbei kommt dem **Umweltverbund**, der sich aus den Verkehrsmitteln der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und dem ÖPNV zusammensetzt, eine entscheidende Bedeutung zu. Zudem drängen im Zuge der Digitalisierung **neue Formen individueller Mobilität** vor allem in die Städte. Darunter fallen beispielsweise kollaborative Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel Car-, Ride- und Bike-Sharing. Zudem ist auch der Stellenwert der E-Mobilität für die Zukunftsfähigkeit städtischer Verkehrsinfrastruktur von wachsender Relevanz. Langfristig werden **innovative Technologien** wie die künstliche Intelligenz die Mobilität weiter verändern.

Weitere gesellschaftliche Entwicklungen derzeit haben Auswirkungen auf die Mobilität und den Verkehr. Die steigenden Immobilienpreise vielerorts bedingen, dass bestimmte soziale Gruppen wie beispielsweise junge Familien Probleme haben, angemessenen und bezahlbaren Wohnraum innerhalb der Städte zu finden. ‚Der Traum vom Eigenheim‘ ist nur noch für einen geringen Teil der Bevölkerung realisierbar. Insbesondere im Umfeld größerer Städte und Oberzentren offenbaren sich daher zuletzt wieder Tendenzen einer verstärkten **Suburbanisierung** [4]. Die Pandemie hat diesen Trend zuletzt weiter gefördert. Kleinere Gemeinden und Mittelstädte wie Coesfeld profitieren aufgrund geringeren Immobilienpreisniveaus von diesen Wanderungsbewegungen. Gleichwohl müssen sie auch mit den wachsenden Herausforderungen umgehen, da die Bedeutung der Oberzentren nicht in gleichem Maß

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

## 2.2. Ableitung des Bearbeitungsansatzes

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

Der integrierte Bearbeitungsansatz des Masterplans ist ein wichtiger Baustein für die Analyse der verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Gegebenheiten. Hierunter ist gleichermaßen die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung (modale Integration), die Miteinbeziehung verschiedener beteiligter Personen und bestehender Planwerke (sektorale Integration) sowie unterschiedlicher Planungsebenen (vertikale Integration) zu verstehen [5]. Im Sinne integrierter Verkehrsplanung nimmt die Bestandsanalyse eine räumlich und hierarchisch übergeordnete Betrachtung der Strukturen vor, die verschiedene Perspektiven einnimmt und berücksichtigt. Im Zuge dessen werden neben der fachlichen Position in den folgenden Ausführungen auch Ergebnisse auf Basis der Partizipations- und Beteiligungsformate wiedergegeben.

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

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

### 3. Beteiligungsprozess „Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter“

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

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

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

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

In vielfältigsten Formaten bestand die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Neben allgemeinen, für alle Interessierten offenen Bürgerworkshops (Zukunftsworkshop) mit co-kreativem Charakter fanden mit ausgewählten Zielgruppen gezielte Workshops statt, so z.B. mit Innenstadtakteuren oder auch mit Jugendlichen.

Im Rahmen eines Aktionstages im Mai (Marktplatz Mobilität) und einer dreiwöchigen Aktionszeit im August bestanden vielfältigste Möglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger, sich einzubringen, Bedürfnisse und Wünsche zu notieren, zu kommentieren. In Podiumsdiskussionen, Passant\*innenbefragungen und nahezu täglichen Gesprächsangeboten im öffentlichen Raum wurde die Gesellschaft aktiviert

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

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

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

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

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

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

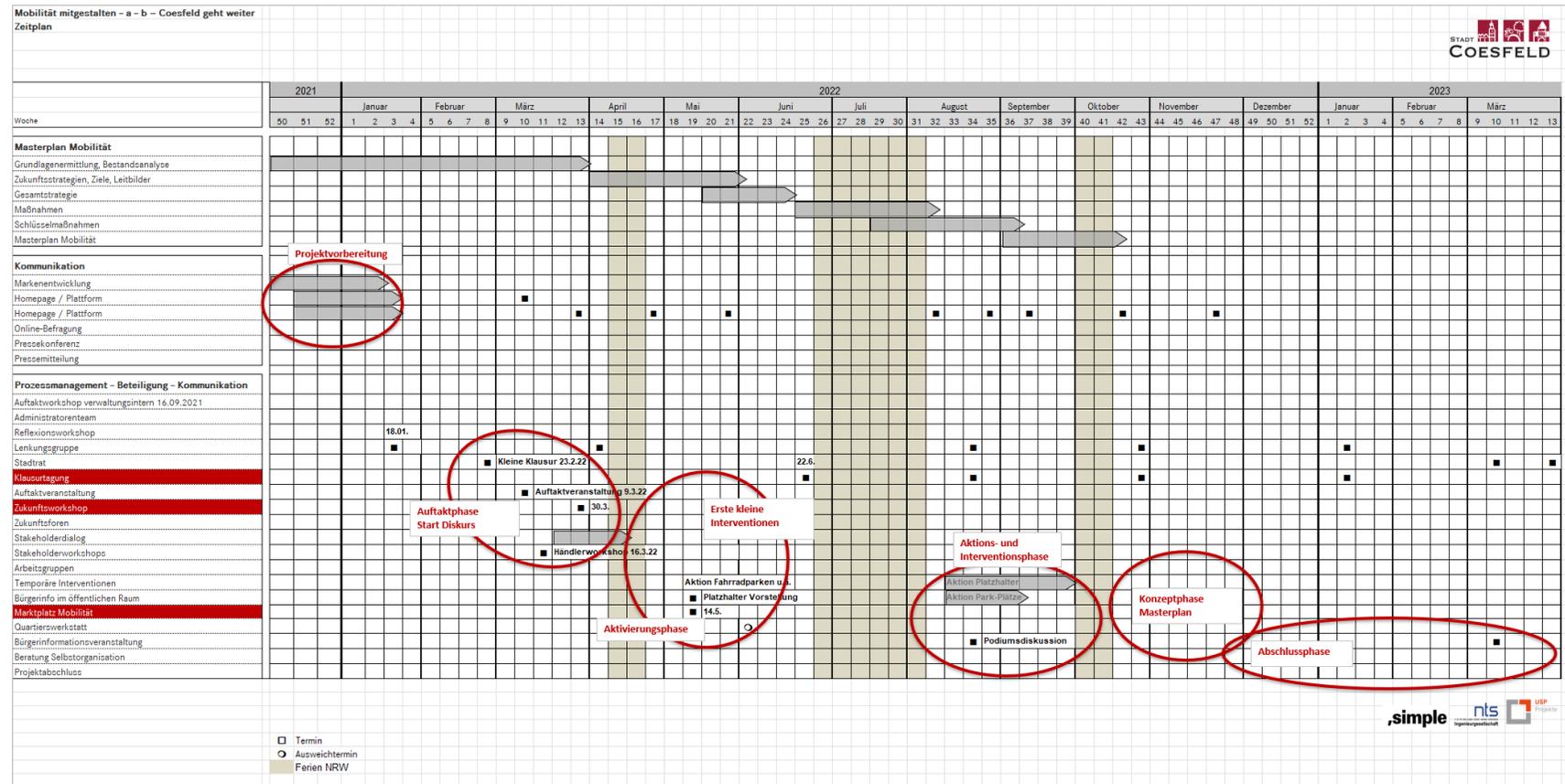


Abbildung 2 - Prozess Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter

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

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

Vorbereitend auf den Projektabschluss stehen noch die folgenden Informationsveranstaltungen bevor.

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

## 3.1. Konstituierende Lenkungsgruppensitzung

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

## 3.2. Auftaktklausur der Stadtrats-Ausschüsse am 23.02.2022

Der Stadtrat wurde von Beginn an prozessbegleitend in informellen Sitzungen und Klausurtagungen in den Change-Prozess eingebunden.

Die Auftaktklausur mit den Mitgliedern der Ratsausschüsse diente der gemeinsamen Erarbeitung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Status Quo der Mobilität in Coesfeld und der Einordnung der Relevanz des Masterplans für



Abbildung 3 - Visionsentwicklung: Auftaktklausur am 23.02.2022

die Mobilitätssituation von Coesfeld. Erste Visionen einer Mobilitätsszukunft für Coesfeld wurden entwickelt.

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

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

#### Kommunikation

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

Neben dem medienwirksamen Beginn der Kommunikation und Interaktion startete mit der öffentlichen Auftaktveranstaltung der Diskurs über die Projektwebseite [a-b.coesfeld.de](http://a-b.coesfeld.de), die darüber hinaus Informationen zu Projekt und Prozess bereitstellte.

Eine Pressekonferenz zur exklusiven Information im Ratssaal, coronabedingt ohne öffentliches Publikum, fand vorab statt.



Abbildung 4 - Live-Stream Podiumsdiskussion: Auftakt am 09.03.2022



Abbildung 5 - Projektwebseite [a-b.coesfeld.de](http://a-b.coesfeld.de), Foto © SIMPLE GmbH

### 3.4. Virtueller Workshop mit den Innenstadtakteur\*innen am 16.03.2022

Die Innenstadt als Lebens- und Handelsmittelpunkt stellt einen relevanten Schlüsselort des gesamtstädtischen Mobilitätsgeschehen dar. Unterschiedliche Akteur\*innen der Innenstadt wurden eingeladen, sich als Schlüsselakteure in den Prozess einzubringen.





Abbildung 9 - Risiken Mobilität: Zukunftsworkshop

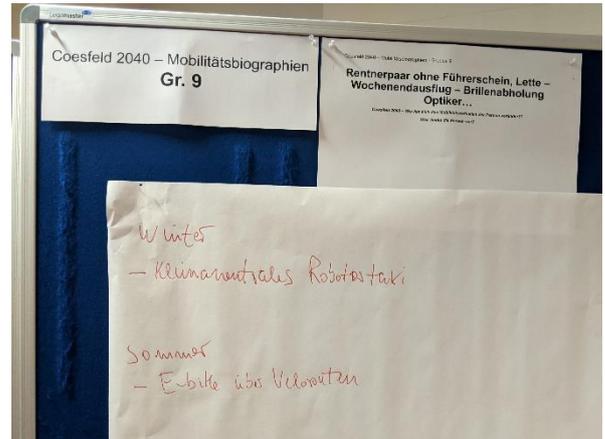


Abbildung 10 - Visionen 2040 Mobilitätsbiographien: Zukunftsworkshop

## 3.6. Zweite Sitzung Lenkungsgruppe am 05.04.2022

Die zweite Sitzung der Lenkungsgruppe befasste sich zum Auftakt der Aktivierungsphase mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme.

Der „Platzhalter“ als öffentlichkeitswirksames Element wurde vorgestellt, der den Diskurs zur Transformation als Intervention im öffentlichen Raum anregen sollte. Ideen zur Nutzung der Platzhalter und Aktivierung der Bürger\*innen in der Aktionswoche im August wurden entwickelt.

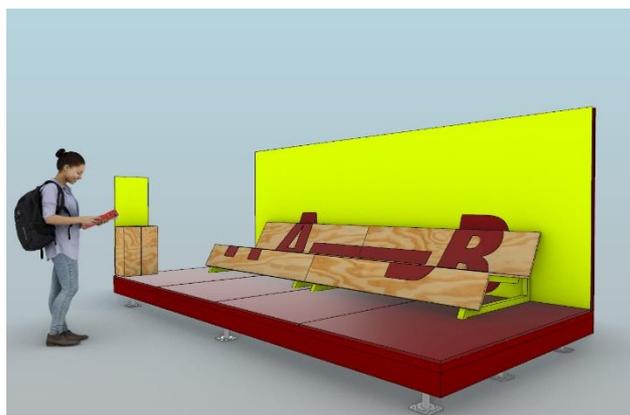


Abbildung 11 - Platzhalter Designbeispiel © SIMPLE GmbH



Abbildung 12 - Platzhalter Gartenstraße © Stadt Coesfeld



Abbildung 13 - Nutzungsideen Platzhalter: 2. Sitzung Lenkungsgruppe 05.04.2022

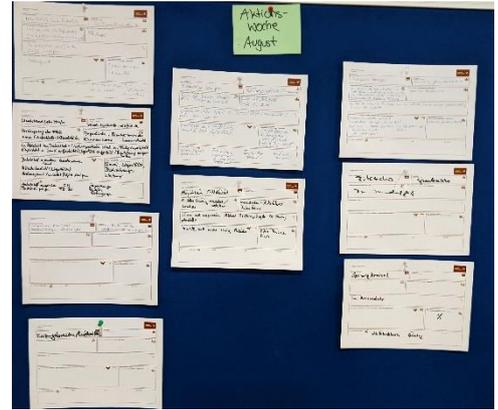


Abbildung 14 - Projektideen für die Aktionswoche 15. - 20.08.2022

## 3.7. Marktplatz Mobilität am 14.05.2022



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



Abbildung 16 - Marktplatz Mobilität 14.05.2022 © SIMPLE GmbH



Abbildung 17 - Marktplatz Mobilität: Podiumsdiskussion 14.05.2022 © SIMPLE GmbH



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

Die öffentliche Open-Air-Veranstaltung bot der gesamten Stadtgesellschaft eine niederschwellige Möglichkeit sich in den interaktiven und partizipativen Prozess zum Masterplan Mobilität einzubringen. Auf dem Marktplatz wurde zum Thema Transformation Mobilität ein interaktives Bühnenprogramm mit Podiumsdiskussionen und Storytelling angeboten.

Parallel standen Bürger\*innen verschiedene Themen-Pavillons zur Verfügung, um Verbesserungsvorschläge und Potentiale für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Coesfeld festzuhalten.

Der „Platzhalter“ wurde als Prototyp vorgestellt. Duplikate konnten erworben und im öffentlichen Raum eingesetzt und bespielt werden. Die Besuchenden konnten im Ideenzelt Vorschläge zu Einsatzorten und Nutzungen machen.

Die „ich geh weiter“ Kampagne aktivierte Bürger\*innen sich über den eigenen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität Gedanken zu machen.

### 3.8. Gemeinsame Abendklausur von Stadtrat und Lenkungsgruppe am 23.06.2022

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

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



Abbildung 19 - Abendklausur 22.06.2022

### 3.9. Aktionswochen im öffentlichen Raum vom 13.08. bis 06.09.2022

In der Coesfelder Innenstadt erweckten temporäre Aktionen und teils provokante Interventionen im öffentlichen Raum im Zeitraum vom 13. August bis 6. September 2022 bewusst die Aufmerksamkeit der Stadtgesellschaft und luden ein, Mobilität neu zu denken, kontrovers zu diskutieren oder aktiv mitzugestalten. Im Rahmen des Beteiligungsprojektes wurden in den Aktionswochen im Sommer ausgewählte innenstadtnahe Straßen und Parkplätze zeitweise für den Kfz-Verkehr gesperrt und umgestaltet, um eine Umnutzung der Verkehrsflächen als Aufenthalts-, Ruhe- und Aktionsräume zu erproben. Unterstützt wurde die von der Stadtverwaltung organisierte und umgesetzte vorübergehende Belegung und Nutzung der gewonnenen Flächen von Engagement unterschiedlicher Coesfelder Akteure aus Zivilgesellschaft, Gastronomie sowie Coesfelder Unternehmen. Die Aktion in der Letter Straße lief vom 13. – 20. August (eine Woche). In dieser Zeit war die Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für ein freundliches Bild haben rot-gelbe Wimpelketten gesorgt. Die beiden Anlieger „Pizzeria Taormina“ und „Bäckerei Mey“ haben in diesem Zeitraum Außengastronomie betrieben. (Allerdings hat die Pizzeria ihre Bestuhlung in den letzten Tagen nicht mehr rausgestellt, da trotz Sperrung PKW durch die Straße gefahren sind.) Teile des Parkplatzes an der Pfauengasse wurden zwischen dem 13. August

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

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



Abbildung 20 - Aktionswoche Aufenthalts- und Verkaufsfächen Pfaugasse sowie Velotaxi am Stadtspark auf Zeit

### 3.10. Podiumsdiskussion am 19.08.2022

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

Die im Prozess aktiv beteiligte Agierenden stellten als Projektpat\*innen ihre Projektergebnisse und -erfahrungen sowie die öffentlichen Reaktionen auf ihre Initiativen vor.



Abbildung 21 - Podiumsdiskussion am 19.08.2022 und Zuhörerschaft

### 3.11. Jugendbeteiligung Kleinstadtkartell am 19.08.2022 im Jugendhaus Stellwerk

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

#### Ergebnisse des Mobilitätskartells:

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

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

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

### 3.12. Klausurtagung Ziele: Stadtrat und Lenkungsgruppe am 20.08.2022

Auf der gemeinsamen Klausurtagung wurden dem Stadtrat und der Lenkungsgruppe von den Erkenntnissen aus der Bürgerbeteiligung und Erfahrungen aus der Aktionswoche berichtet sowie die wichtigsten Kernerkenntnisse aus der Bestandsanalyse vorgestellt.

Auf Basis der Erkenntnisse wurden in einem gemeinsamen Visionsworkshop ein übergeordnetes Leitbild und erste Ziele und Leitlinien zu den wichtigsten Handlungsfeldern der Mobilität entwickelt.



Abbildung 22 - Visionsentwicklung, Kleingruppenarbeit und Diskussionen in den Kleingruppen

### 3.13. Beteiligung Anliegende am 01.09.2022

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

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

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

Die Ergebnisse der Klausurtagungen zur Zielentwicklung sind Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu entnehmen.



Abbildung 23 - Klausurtagung Oktober 2022

### 3.15. Informationsveranstaltung am 08.02.2023

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

### 3.16. Bürgerveranstaltung am 16.03.2023

Zum Abschluss der Konzeptphase fand am 16.03.2023 eine Bürgerveranstaltung in der Bürgerhalle Coesfeld statt, an der etwa 300 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Das Mobilitätskonzept der Stadt Coesfeld sowie der Beteiligungsprozess wurde von der nts Ingenieurgesellschaft mbH und USP Projekte GmbH ausführlich vorgestellt. Die Vorstellung der Maßnahmen erfolgte anhand von fiktiven Mobilitätsbibliographien, die im Jahr 2040 am Verkehr in Coesfeld teilnehmen. Anschließend wurden Rückfragen und Stellungnahmen aus dem Plenum von der Bürgermeisterin sowie Vertretenden der Verwaltung und der Fachbüros beantwortet.



Abbildung 24 - Bürgerinformationsveranstaltung März 2023

## 4. Wesentliche Ergebnisse der Beteiligung

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

### Status Quo

Coesfeld zeichnet sich als Stadt der kurzen Wege mit Aufenthaltsqualität in Berkelgebiet und Innenstadt aus, in der viel mit dem Rad gefahren wird. In den Beteiligungsveranstaltungen wurden auch die bestehenden innerstädtischen ÖV-Linien und Bahnhöfe, insbesondere mit einer ersten Mobilitätsstation als gute Ansätze benannt. Allerdings wird das ÖV-Angebot kaum genutzt, auch aufgrund der mangelnden ÖV-Qualität (Takt). Die hohe Kfz-Fixierung wurde als Schwäche genannt, die sich auch auf das Verkehrsaufkommen, Flächengerechtigkeit und die Attraktivität der Fußwege negativ auswirkt. Das Angebot an Parkraum wird kontrovers betrachtet. In Hinblick auf die Mobilitätsanbindung und Erreichbarkeit aus dem Umland kommt Coesfeld als Einpendlerstadt und der Innenstadt als attraktivem Geschäftsstandort eine große Bedeutung zu, um die Konkurrenzfähigkeit zu anderen Einkaufsstädten in der Region zu halten. Dies steht dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit gegenüber. Im Beteiligungsprozess wurden hierzu unterschiedlichen Sichtweisen und Bedürfnisse diskutiert. Die Bedürfnisse von Stadt- und Umlandbewohnenden wollen berücksichtigt werden.

Chancen werden in ÖPNV-Bedarfsverkehren (On-Demand), Anreize für die Änderung des Mobilitätsverhaltens und der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs gesehen. Hemmnisse für die Entwicklung stellen neben fehlendem Bewusstsein und Gewohnheit, zu großen Entfernungen und fehlende Alternativen dar, welche die Erreichbarkeit aus dem ländlichen Raum einschränken.

### Wesentliche Handlungsfelder

Aus allen Beteiligungsveranstaltungen wurden die folgenden Handlungsfelder am stärksten thematisiert.

#### Modal Split/Verkehrsverhalten

- hoher Kfz-Anteil insb. sehr hoher Einpendler Anteil - Kfz alternativlos
- Geringer Fußgängeranteil
- Kaum ÖPNV-Anteil

#### fehlende Flächengerechtigkeit/ hoher Kfz-Anteil im öffentlichen Raum

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



Abbildung 25 - Anregungen Besuchende Marktplatz Mobilität 14.05.2022

- Unsichere Schulwege

### Unzureichende ÖV-Qualität

- innerstädtisch und Anbindung Umland, SPNV-Randzeiten

### Hauptstraßennetz insbesondere Innenstadt West

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

### Fuß – und Radwegenetz

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

### Schwerpunktthema:

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

## Motivation zur Veränderung

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

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

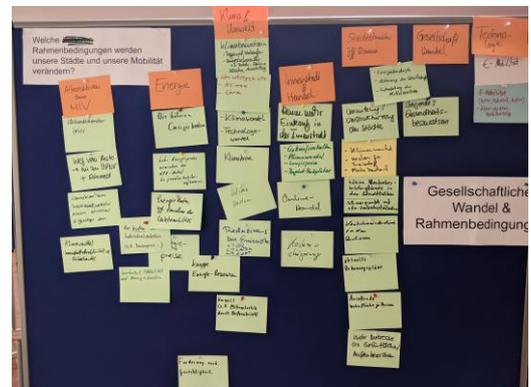


Abbildung 26 - Rahmenbedingungen Transformation Mobilität

## Potentiale zur persönlichen Veränderung

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

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

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

## Gute Ansätze

Die Stärken im Mobilitätssystem in Coesfeld werden wie folgt gesehen:

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



Abbildung 27 - Stärken Mobilität in Coesfeld: Zukunftsworkshop 30.03.2022

## Chancen

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

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

## Hemmnisse

Die größten Hemmnisse werden im Mobilitätsverhalten gesehen:

- Gewohnheit
- Bequemlichkeit
- Denken

## Visionen

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

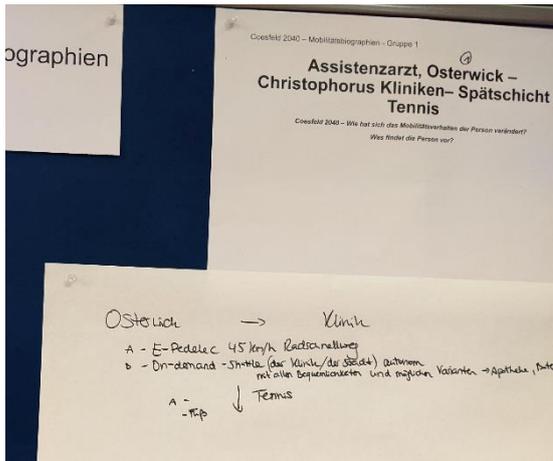


Abbildung 28 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022

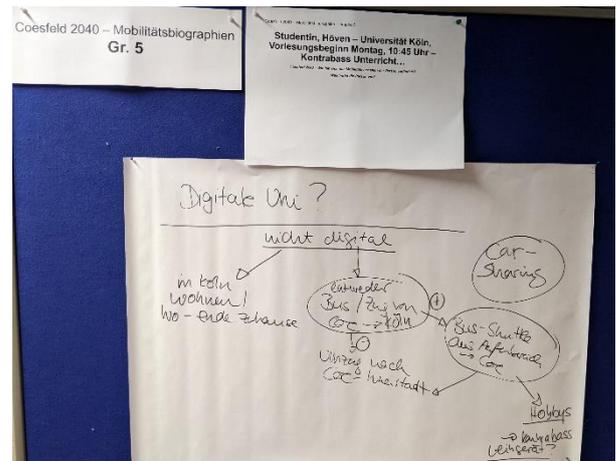


Abbildung 28 - Visionen Mobilitätsbiographien Coesfeld 2040: Zukunftsworkshop 30.03.2022

## Projekte

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



© USP/Prints/simple 22.06.2022 24

Abbildung 29 - Projektideen Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter

## Ergebnisse Online – Diskurs

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

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

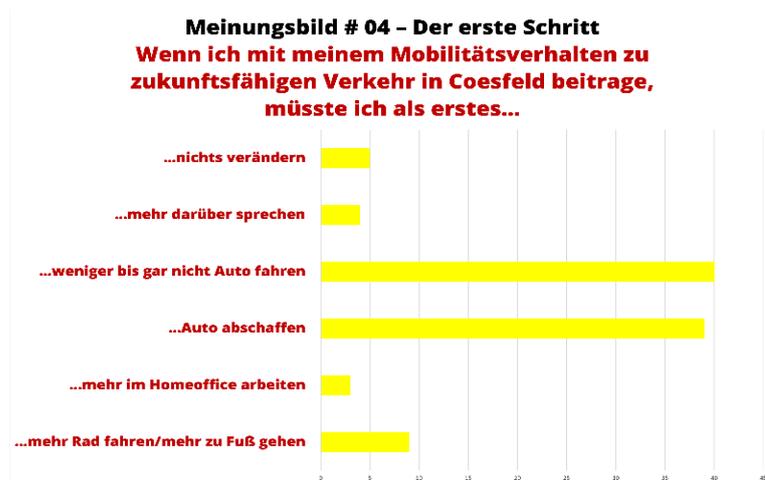
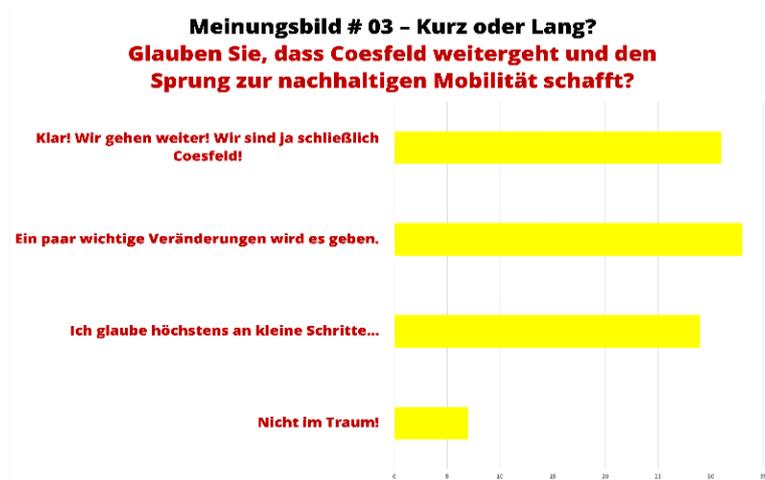


Abbildung 29 - Meinungsbilder Onlinebefragung: # 03 Zuversichtlichkeit Wandel der Mobilität, # 04 eigener Beitrag Mobilitätsverhalten, # 05 Umsteigehilfe

## Ergebnisse aus Passant\*innen-Befragung im Rahmen der Aktionswoche

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

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

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

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

### Eckpunkte der Passant\*innenbefragung Coesfeld Innenstadt

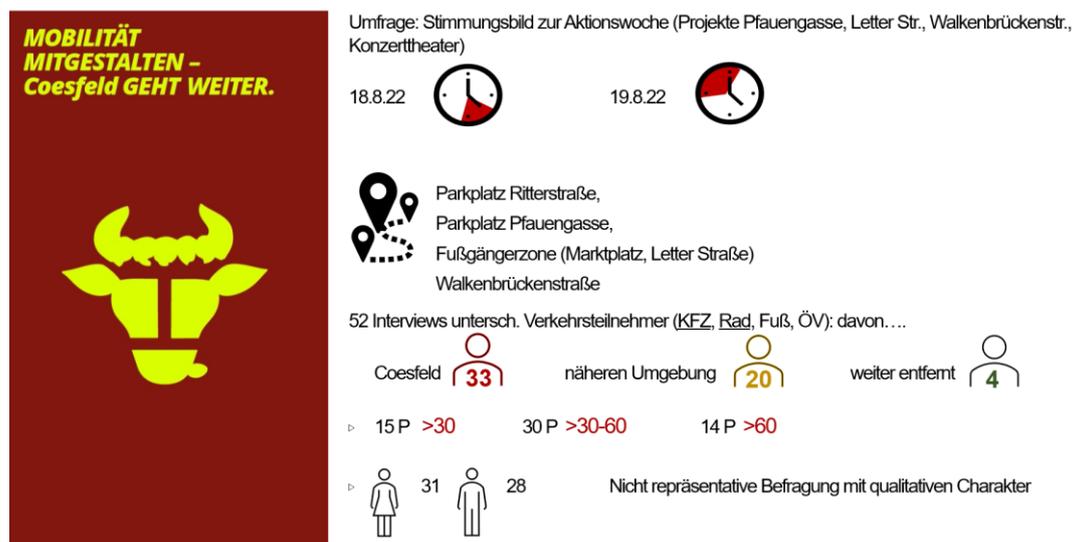


Abbildung 30 - Übersicht Passant\*innen-Befragung

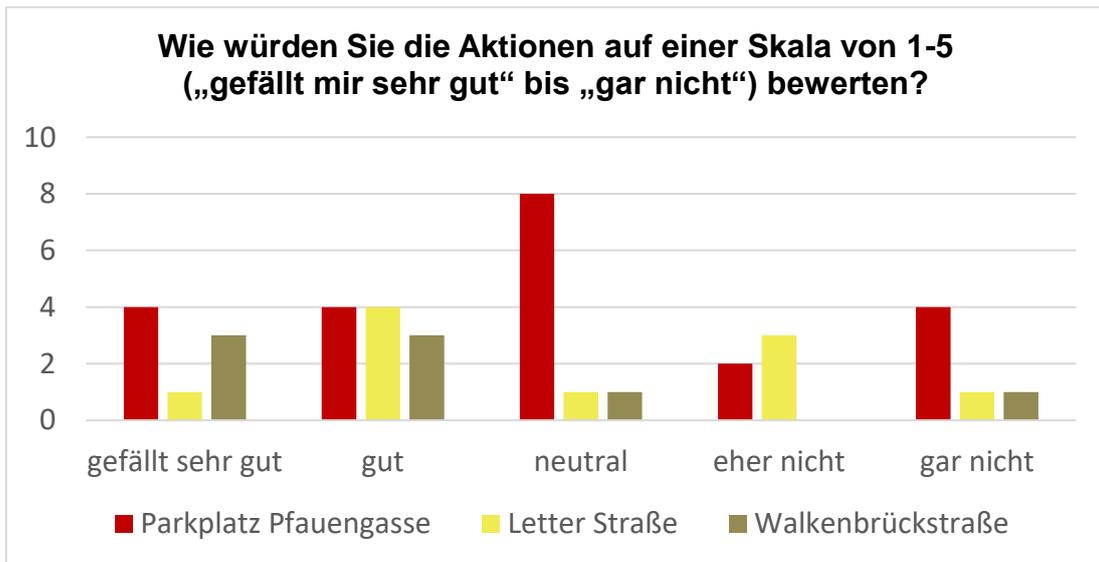


Abbildung 31 - Passant\*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse

### Ergebnisse: Stimmungsbild Aktionen

Parkplatz Pfauegasse/ Fußgängerzone Letter Str./ Radverbindung Walkenbrückenstraße

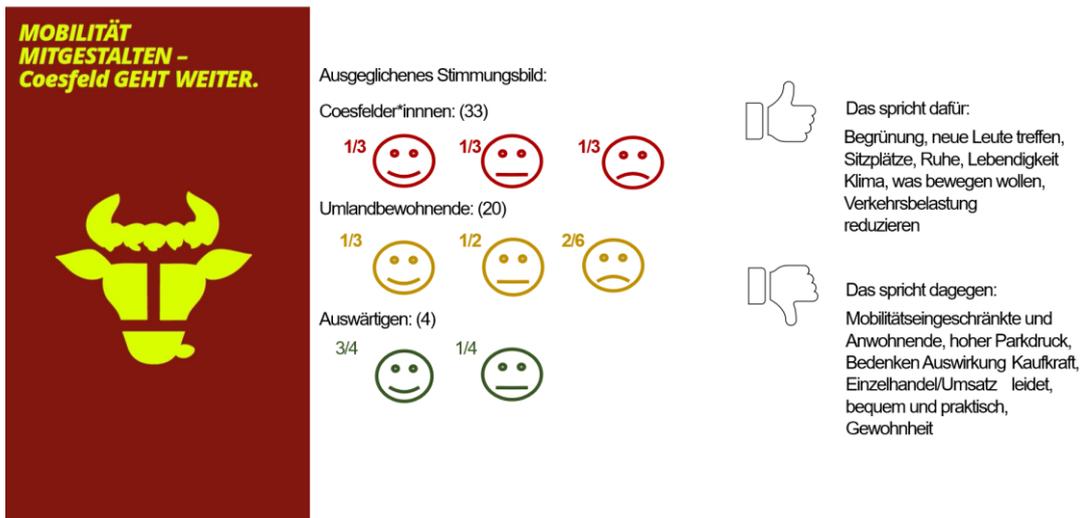


Abbildung 33 - Passant\*innen-Befragung - Zusammenfassung Kernergebnisse

### Ergebnisse der co-kreativen Zielentwicklung

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

der intentionalen Zielrichtung für den Masterplan auf. Dies ging so weit, dass in Teilen auch die vorgegebenen Zielstellungen aus der Leistungsbeschreibung und sogar die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Gänze in Abrede gestellt wurde.

Die erarbeiteten Ziele sind Kapitel 1, Teil II dieses Berichts zu entnehmen. Abgebildet ist die gemeinsam erarbeitete Übersicht sowie das Ergebnis der Leitbildentwicklung.

## Leitgedanke

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

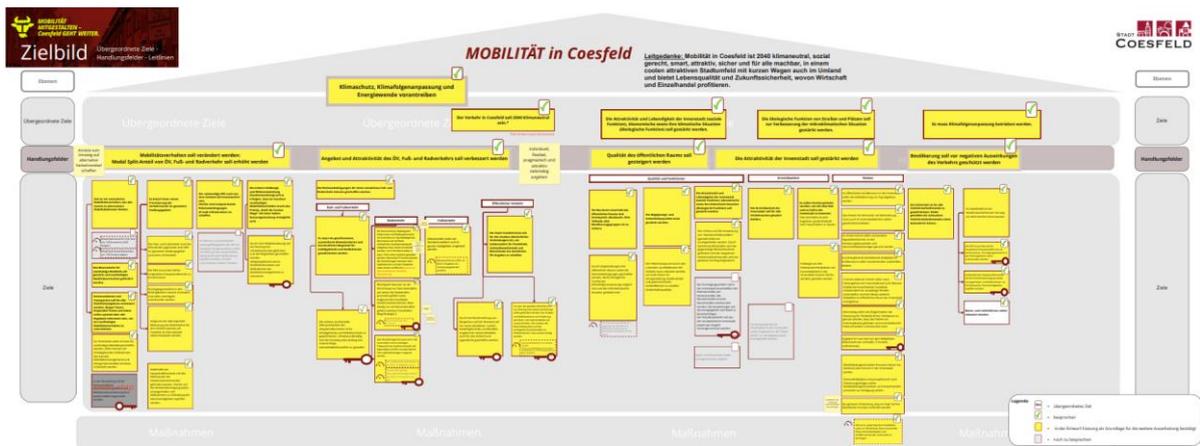


Abbildung 34 – Zielbild Übersicht

## 5. Methodik und Datenbasis

Die Bestandsanalyse für den Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld fußt auf einem dualen Aufbau, dessen Bearbeitungsstränge parallel zueinander und mit gegenseitigen Rückkopplungen verliefen. So wurden einerseits qualitative Feldforschung betrieben, die die Gegebenheiten vor Ort über Beobachtungen und systematische Erfassungen ermittelt. Neben mehreren Ortsbegehungen und –befahrungen wurde außerdem eine Stellplatzerhebung im Bereich der Innenstadt und dem Innenstadtrand durchgeführt.

Zudem wurde eine Sekundärdatenanalyse betrieben, die sich in einem ersten Schritt mit einer Vielzahl von der Stadt Coesfeld bereitgestellten Daten, Planunterlagen, Informationen, Konzepten, Gutachten und Entwürfen auseinandergesetzt hat. Hintergrund dessen ist insbesondere der integrierte Bearbeitungsansatz, welcher seitens der Stadt Coesfeld als Prämisse der Bestandsanalyse vorgegeben wurde. Ergänzend wurde eine eigene Desk-Research durchgeführt, um einen möglichst umfangreichen Gesamteindruck der bestehenden verkehrlichen und mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen zu gewinnen. Der Tabelle 2 sind die zentralen Quellen, die im Rahmen der Analyse genutzt und ausgewertet wurden, zu entnehmen.

Die Bestandsanalyse wurde über den Verlauf des Prozesses ein erstes Mal im Zuge des Zwischenberichts im August 2022 dokumentiert und veröffentlicht. Über den Fortgang der Erarbeitung wurden dort niedergeschriebene Ergebnisse weiterentwickelt und fließen im vorliegenden Dokument zusammen.

**Tabelle 2 - Übersicht ausgewerteter Planwerke im Rahmen der Bestandsanalyse**

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

## 6. Status-Quo des Verkehrssystems

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

### 6.1. Der erste Eindruck

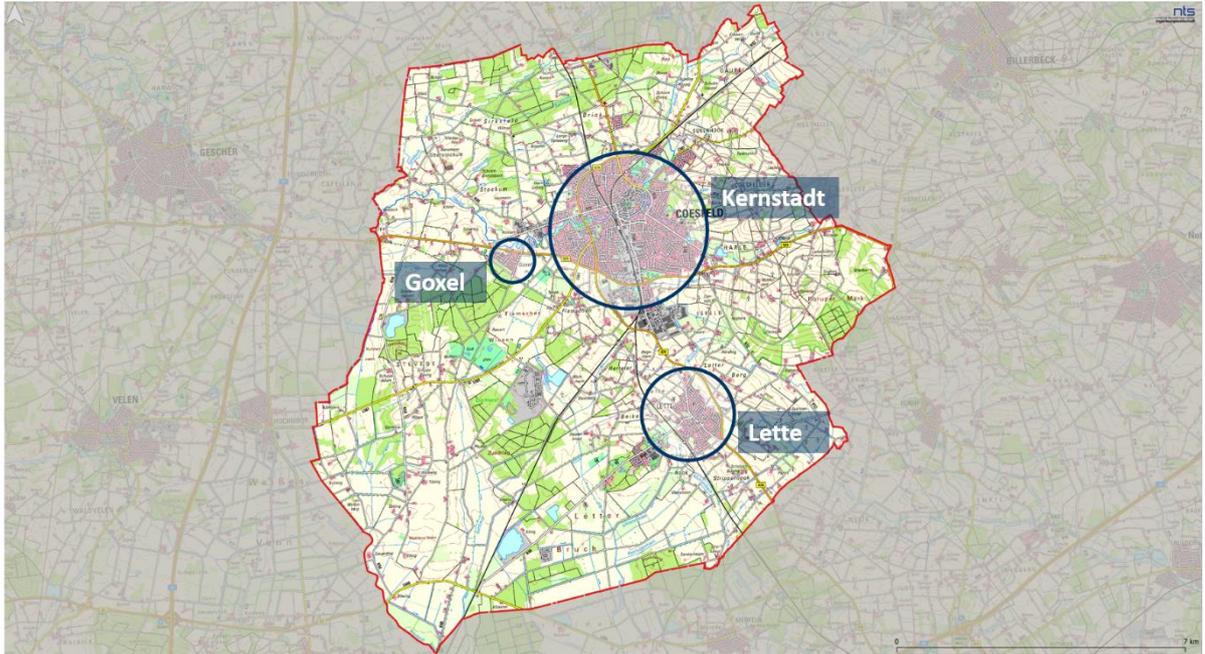


Abbildung 32 - Siedlungsgefüge der Stadt Coesfeld

Mit rund 36.100 gemeldeten Personen gehört Coesfeld zur Kategorie der kleinen Mittelstädte [7]. Im westlichen Münsterland gelegen zeichnet das Stadtgebiet sich durch eine flache Topographie aus. Das Siedlungsgefüge konzentriert sich vorrangig auf drei Stellen: die Kernstadt, den Ortsteil Lette und den Ortsteil Goxel (siehe Abbildung 32). Hinzu kommt eine Vielzahl von Bauernschaften wie Gaupel, Stockum oder Brink. Insgesamt weist die Stadt mit einer Fläche von 14.136 ha eine starke landwirtschaftliche Prägung auf (63,8 % Landwirtschaftsfläche) [7]. Coesfeld ist von der gesamtgesellschaftlichen demografischen Entwicklung nicht verschont geblieben und verzeichnet eine alternde Bevölkerung. Insgesamt stagniert die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der letzten 15 Jahre auf konstantem Level.

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

## 6.2. Mobilität

Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten, der Verkehrsmittelnutzung und –verfügbarkeit in Coesfeld wurde zuletzt während des laufenden Prozesses des Masterplan durch die Planersocietät im Jahr 2022 durchgeführt [8]. Dabei beziehen sich die Ergebnisse auf die Mobilität der Coesfelder Bevölkerung. Zuvor gab es bestehende Daten von 2016, ebenfalls von der Planersocietät, für den gesamten Kreis Coesfeld [9]. Die wichtigsten Ergebnisse hierzu werden im Folgenden wiedergegeben.

Die Verteilung zeigt zunächst einen auf den ersten Blick hohen MIV-Anteil im Modal-Split (siehe Abbildung 33). Dieser hat sich jedoch im Vergleich zu 2016 merklich reduziert und mit Blick auf die längere Vergangenheit insgesamt kontinuierlich abgenommen. Zudem entspricht die Höhe des Anteils für eine Mittelstadt des ländlichen Raums einem eher geringen Niveau. Zu beachten ist jedoch, dass das Verkehrsgeschehen in Coesfeld auch wesentlich durch Einpendelnde bestimmt wird. **Daten hierzu können den kreisweiten Erhebung entnommen werden (siehe Abbildung 34 & Abbildung 35).**

Auf den zweiten Blick fällt zudem auf, dass auch ein wesentlicher Anteil an Wegen mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Mit 39 % liegt Coesfeld diesbezüglich in einer Größenordnung, die den bundesweiten Durchschnitt der Kategorie ‚Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum‘ von lediglich 9 % [10] weit übertrifft. Mit Blick auf die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung von 2016 hat sich zudem ein Zuwachs von 7 Prozentpunkten ergeben. Das ist ebenfalls bemerkenswert **und zeigt, dass der Radverkehr in den letzten Jahren mit dem MIV gleichgezogen ist.** Mit Blick auf die kreisweite Erhebung spielt der ÖPNV hinsichtlich überörtlichen Beziehungen und hier insbesondere im Ausbildungsverkehr eine wichtige Rolle. Da in Coesfeld jedoch verschiedenste Bildungsangebote vorhanden sind, hat dieser Sektor im Mobilitätsverhalten der Coesfelder Bevölkerung keine allzu große Bedeutung. Dies wird durch den nahezu unbedeutenden ÖPNV-Anteil von 3 % unterstrichen. Auch auf dem Gebiet des Fußverkehrs bestehen dem Anteil am Modal Split zufolge noch Optimierungsbedarfe, wenngleich er im Vergleich zu 2016 von 9 auf 12 % gestiegen ist. Insgesamt überwiegt jedoch der Eindruck, dass der Umweltverbund selbst ohne den ÖPNV in Prozentpunkten und somit in Bedeutung gegenüber dem MIV überwiegt.

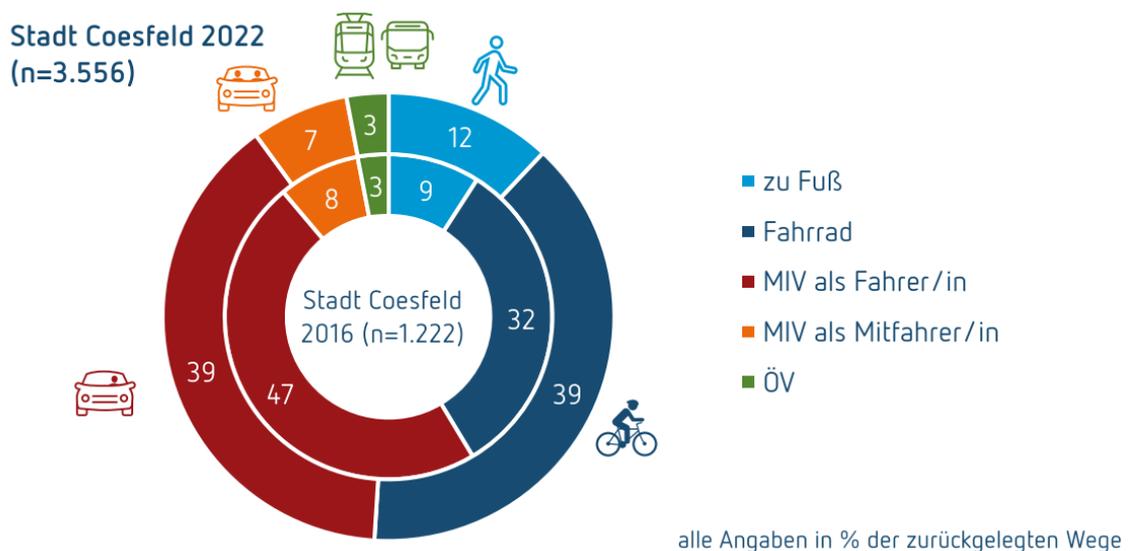


Abbildung 33 - Modal-Split der Stadt Coesfeld [8]

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

**Tabelle 3 - Verkehrsmittelverfügbarkeit Kreis Coesfeld im Vergleich [8]**

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

Die Fahrradverfügbarkeit von 93 % untermauert die hohe Bedeutung des Radverkehrs in Coesfeld, welche bereits durch den Modal-Split offenbar wird. Es ist bewiesen, dass sich im Zuge der Pandemie und auch nach den Corona-Lockerungen die Fahrrad-Nutzung bundesweit deutlich erhöht hat [11]. Beachtlich ist auch die Verfügbarkeit Elektro-Fahrräder (Pedelec, S-Pedelec und E-Bike). Nahezu jeder zweite Haushalt in Coesfeld besitzt ein Elektro-Fahrrad. Auch in den Gemeinden der Region befindet sich die Elektro-Fahrrad-Verfügbarkeit auf vergleichsweise hohem Niveau.

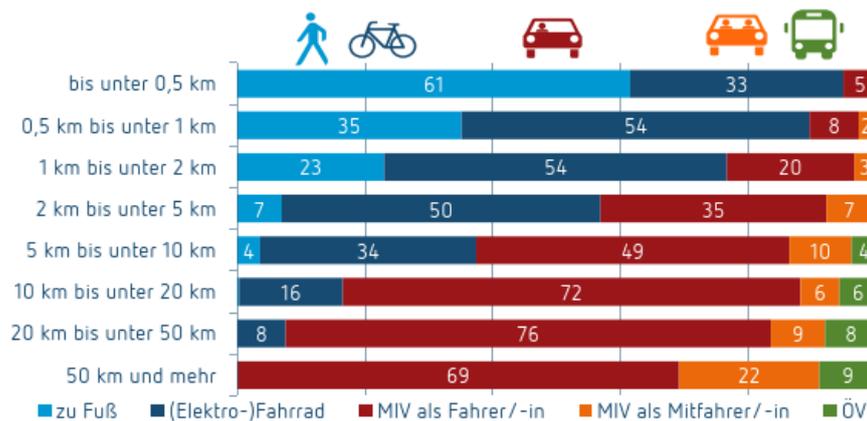
Der relativ geringe Anteil an ÖPNV-Zeitkarten unterstreicht hingegen die geringe Bedeutung des ÖPNV, welche sich auch im niedrigen Modal-Split-Anteil wiederfindet. Hier liegt die Stadt Coesfeld noch hinter der Stadt Dülmen, welche unter anderem durch den Rheinlandexpress erschlossen wird, und dem gesamten Kreis Coesfeld.

Durchschnittlich legt die Bevölkerung Coesfelds täglich Wege in einer Länge von 11,4 km zurück. Schließt man die Wege über 100 km aus, reduziert sich die Länge auf 9,4 km. Für eine kleine Mittelstadt entspricht dies einer Distanz im unteren Segment. Mehr als ein Drittel der Wege sind kürzer als 2 km und demnach gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen. Zudem wurde ermittelt, dass die durchschnittlichen Wege in den zentralen Stadtteilen ca. 2 km kürzer sind als im Stadtteil Lette (durchschnittlich 12,5 km pro Werktag).

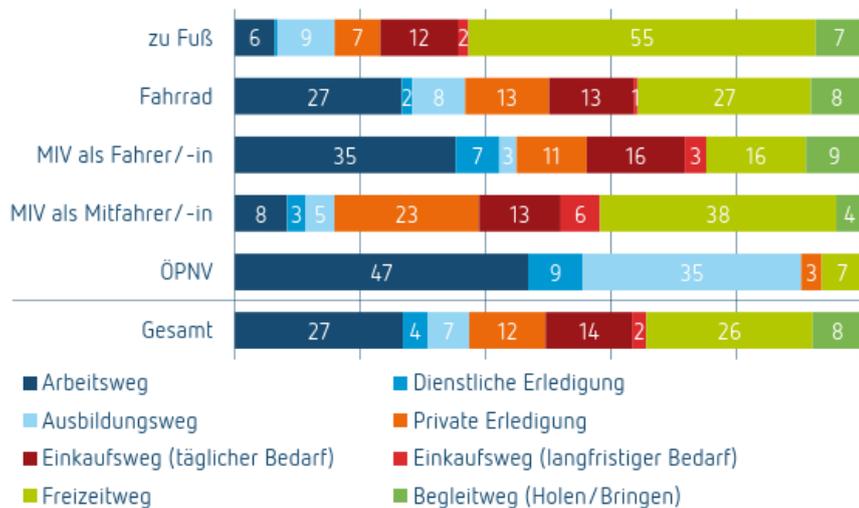
Aus Tabelle 4 geht hervor, dass mindestens die Hälfte der Bevölkerung auf Wegen bis 5 km die Verkehrsmittel der Nahmobilität nutzt. Das ist unter anderem für die Erreichbarkeit der Coesfelder Innenstadt durch die eigenen Einwohnenden relevant. Auf längeren Strecken dominiert der MIV. Die Pkw-Besetzungsquote ist den hier erhobenen Werten nach insgesamt gering. Erst ab einer Strecke von 50 km steigt die Mitfahrerquote merklich.

Dieser Trend verdeutlicht sich mit Blick auf die entsprechende Verkehrsmittelwahl nach Wegzwecken (siehe Tabelle 5). Die Verkehrsmittel der Nahmobilität besitzen insbesondere auf Freizeitwegen eine gehobene Bedeutung. Für Einkäufe und Erledigungen halten sich die MIV-Nutzung und der Radverkehr ungefähr die Waage. Der Pkw dominiert hingegen auf Arbeitswegen und bei privaten Erledigungen. Öffentliche Verkehrsmittel werden vor allem für Ausbildungswege benutzt.

**Tabelle 4 - Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen in Prozent [8]**



**Tabelle 5 – Wegezwecke nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Prozent [8]**



Für das Umland besitzt Coesfeld als Mittelzentrum aufgrund vieler Arbeitsplätze und als Einkaufs-, Verwaltungs- und Versorgungsstandort ausgeprägte Bedeutung. Mehrere Großarbeitgeber (u.a. Westfleisch, Ernstings Family, Behördendas Krankenhaus) tragen dazu bei, dass Coesfeld tägliches Ziel vieler Pendelnder ist. Im Rahmen der Mobilitätsbefragung von 2022, die kreisweit durchgeführt wurde, können näherungsweise auch die aufkommensstarken Wegebeziehungen zwischen Coesfeld und dem Umland bestimmt werden. Abbildung 34 verdeutlicht, dass Coesfeld insbesondere aus Dül-

men (12.000 Wege pro Tag) angefahren wird. Knapp dahinter liegen die Nachbargemeinden Rosendahl (9.000), Billerbeck (7.000) und Nottuln (6.000). Umgekehrt bestehen auch Interdependenzen aus dem Coesfelder Stadtgebiet ins Umland (siehe Abbildung 35). Hier sind die Wege der Coesfelder Stadtbevölkerung auf der Verbindung in Richtung Dülmen (3.700 Wege pro Tag) ebenfalls zahlreich. Sie werden in der Anzahl nur von den Wegen pro Tag übertroffen, die nach Münster (5.100) gemacht werden. Weitere wichtige Ziele für die Coesfelder Bevölkerung sind Billerbeck (2.700) und Rosendahl (1.600).

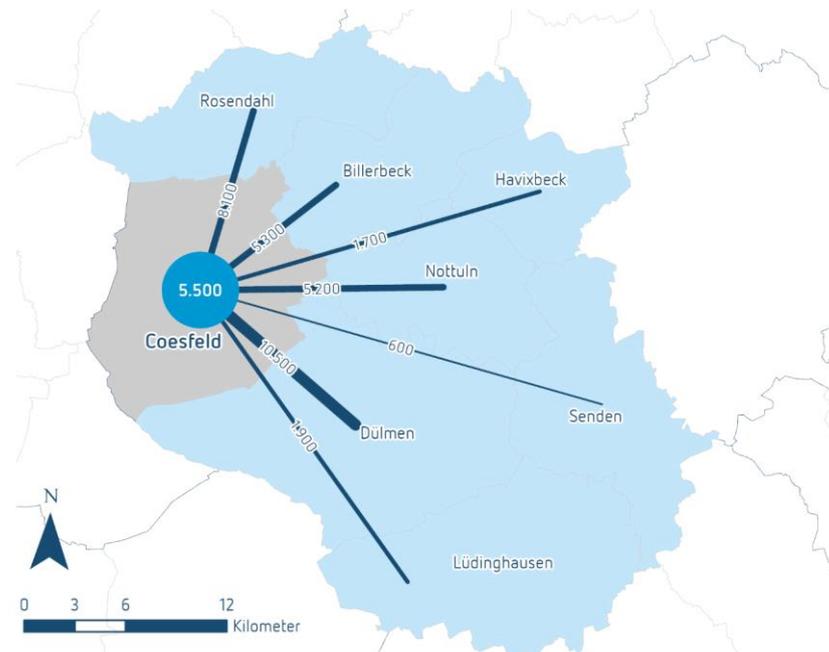


Abbildung 34 - Aufkommensstarke Wegebeziehungen zur Stadt Coesfeld [8]

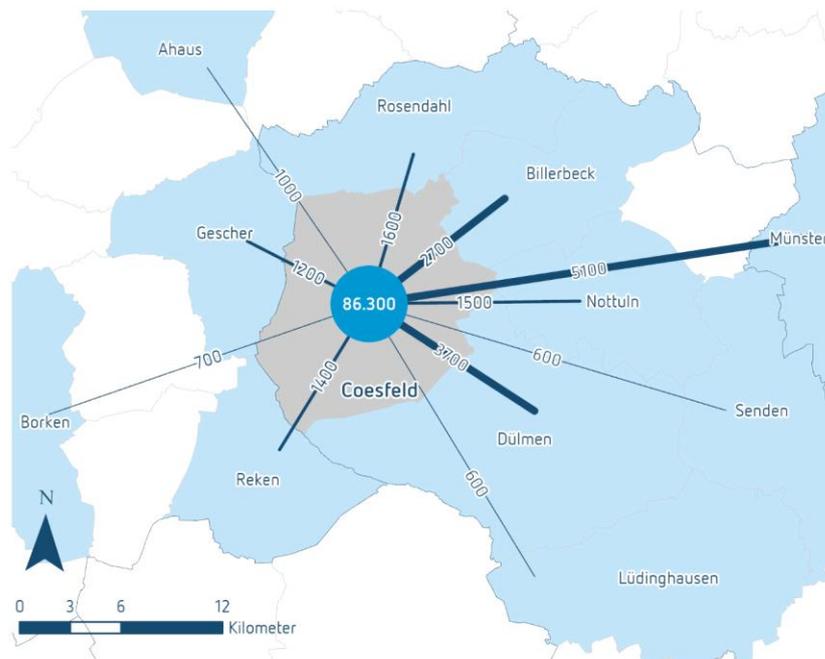


Abbildung 35 - Aufkommensstarke Wegebeziehung der Stadtbevölkerung Coesfeld [8]

Der Modal Split zeigt dabei, dass für die aufkommensstarken Wegebeziehungen über die Stadtgrenze das Kfz die dominierende Verkehrsart ist. Die MIV-Modalsplit-Anteile bewegen sich zwischen rund 55 und 70 Prozent. Während auf den Wegen nach Münster die Verbindung per Zug noch zu rund einem Fünftel der zurückgelegten Wege in Anspruch genommen wird, besitzt der ÖPNV für andere Wegebeziehungen ins Umland nahezu keine Bedeutung. Für die Wege in oder von direkt angrenzenden Gemeinden wie Dülmen und Billerbeck wird regelmäßig das Fahrrad genutzt.

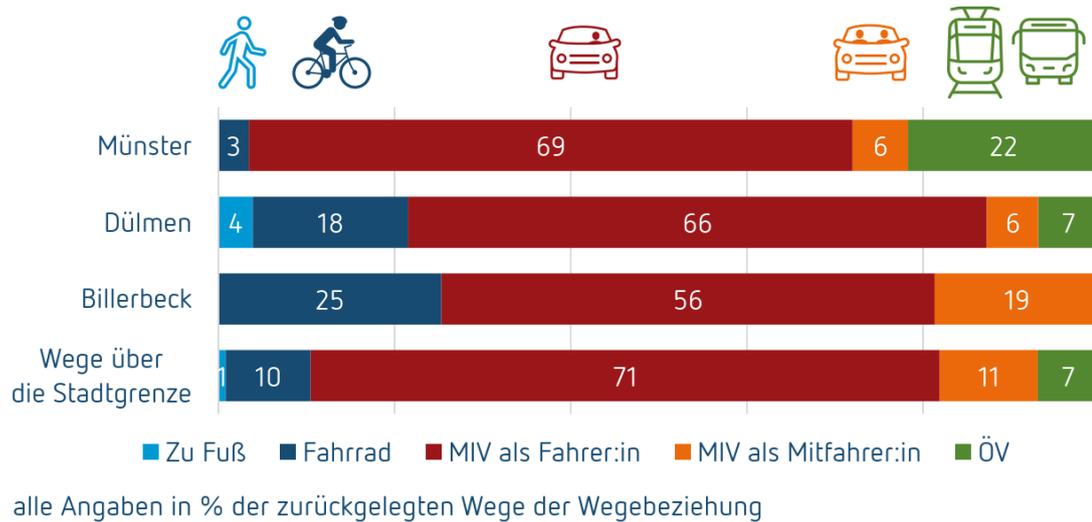


Abbildung 36 - Verkehrsmittelwahl auf aufkommensstarken Wegebeziehungen über die Stadtgrenze [8]

### 6.3. Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

#### Räumliche Struktur

Coesfeld verfügt über ein **kompaktes Siedlungsgefüge**, sodass Wege innerhalb der Stadt kurzgehalten werden können. Gemessen an der durchschnittlichen Wegelänge des Fußverkehrs von 1,7 km [9] ist das Innenstadtzentrum mit dem gedachten Mittelpunkt Marktplatz von allen Wohngebieten im Bereich der Kernstadt aus gut zu erreichen. Diese räumlichen Strukturen ermöglichen Planungen entsprechend dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ wie die städtebauliche Nachverdichtung und der Ausbau der Multifunktionalität.

Innerhalb der Wohngebiete führen einige Routen bspw. entlang von Bahntrassen in Richtung Innenstadtzentrum. Bedeutend

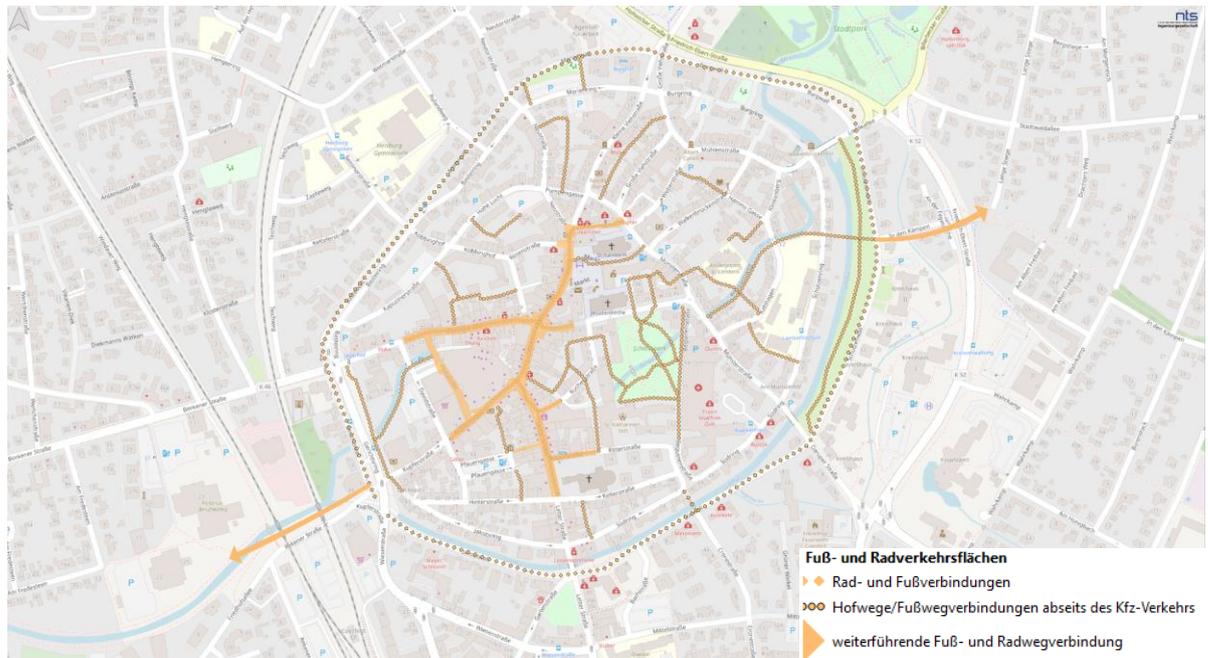


Abbildung 37 - Neugestaltung des Wiemannweges entlang der Berkel

für den Fußverkehr ist die **Wallring-Anlage als Rundweg** um die Innenstadt. Innerhalb des Wallrings besitzen die Verkehrsmittel der Nahmobilität Priorität gegenüber dem mobilisierten Verkehr. Das bedeutet gemäß VEP, dass der motorisierte Verkehr sich den Ansprüchen von unter anderem Zufußgehenden unterzuordnen hat. Im Zentrum ist zudem eine Vielzahl an MIV-unabhängigen Fußwegen im Stadtzentrum vorhanden. Mit der Promenade Wiemannweg wurde zudem ein Fußweg mit beispielhaftem Charakter geschaffen, der für mehr Fußverkehrsfreundlichkeit sorgt. Das Teilprojekt der Gesamtkonzeption UrbaneBerkel stellt nicht nur eine barrierefreie und komfortable Fußwegverbindung dar, sondern entfaltet gleichermaßen Aufenthaltsqualität und lädt zum Verweilen ein (siehe Abbildung 37).

Des Weiteren sind neben den Fußwegen im Schlosspark und der ausgedehnten und verzweigten Fußgängerzone die vielen Hofwege zu nennen, die für eine dichte Vernetzung innerhalb der Innenstadt sorgen (siehe Abbildung 38).

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



**Abbildung 38 - Fußwegverbindungen in der Innenstadt**

## Fußwegeinfrastruktur

Obwohl die räumlichen Strukturen grundsätzlich als fußverkehrsfriendly klassifizierbar sind, liegt der Fußverkehrsanteil am Modal Split mit 12 % eher im unteren Segment (vgl. Kap. 6.2). Im bundesweiten Vergleich ist der Wert deutlich niedriger als der Mittelwert der vergleichbaren Städte in ländlichen Regionen von 20 % [10]. Hierbei liegt jedoch nahe, dass der geringe Fußverkehrsanteil auch aufgrund der hohen Fahrradaffinität der Bevölkerung Coesfelds zustande kommt. Viele kurze Wege, die andernorts zu Fuß absolviert werden, fallen mutmaßlich an den Radverkehr. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass der Anteil für Verkehrsmittel der Nahmobilität in einem überdurchschnittlichen Bereich liegt.



Abbildung 39 - Ritterstraße



Abbildung 40 - Kapuzinerstraße

Mit Blick auf das Netz aus Fußwegen in Abbildung 38 und die zur Verfügung stehenden Planwerke wurde in der Analyse deutlich, dass es an einer übergeordneten Netzhierarchie für den Fußverkehr mangelt. Zwar ist eine Vielzahl an qualitativ hochwertigen Fußwegen vorhanden, es wurden jedoch ebenso Lücken im Fußverkehrsnetz offenbar. Diese sind insbesondere in der dicht bebauten und höher frequentierten Innenstadt relevant. Es wurden neuralgische Stellen identifiziert, die potenzielle Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr darstellen. In der nordwestlichen Innenstadt fehlen unter anderem



Abbildung 41 - Rosenstraße



Abbildung 42 - Bernhard-von-Galen-Straße

auf der Kapuzinerstraße trotz der Nutzung als Schulweg ausreichend dimensionierte Nebenanlagen (siehe Abbildung 40). Dort passt die gelebte Verkehrsnutzung nicht zum Ausbaustandard. Ähnliches wurde für Bereiche der südlichen Innenstadt festgestellt. Zu wenig Platz für Zufußgehende oder sogar Hindernisse, die das Verlassen des Gehwegs erforderlich machen, finden sich in der Rosenstraße und der Ritterstraße (siehe Abbildung 39 und Abbildung 41). Die Treppen an der Bernhard-van-Galen-Straße im Rücken des Rathauses stellen eine Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen dar (siehe Abbildung 42). Der hier angebrachte Aufzug ist privat und dient nur der Anlieferung der Post. Für Rollstuhlfahrende besteht keine frei zugängliche Nutzung. Die Situation ist im Rahmen des Berkelprojektes mit dem Ausbau der Bernhard-van-Galen-Straße eingehend geprüft worden, auch unter dem Aspekt Denkmalschutz. Es wurde entschieden, dass der Umweg rund um die Kirche zumutbar ist. Als Mangel der Barrierefreiheit kann darüber hinaus die Kopfsteinpflasterung der Fußgängerzone gesehen werden. Die Befahrung mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen ist dort stellenweise unkomfortabel.

Innerhalb der Wohngebiete profitieren Zufußgehende an vielen Stellen bereits von verkehrsberuhigten Bereichen (siehe Kapitel 6.6). Das Hengtegebiet zeichnet sich bspw. durch seine enge räumliche Nähe zur Innenstadt, überwiegende Wohnnutzung mit Einfamilienhaustypologien und mehrere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (KiTa, Grundschule, Gymnasium) aus. Hier herrschen grundsätzlich gute Bedingungen für Zufußgehende mit straßenbegleitenden Gehwegen, MIV-unabhängige Fußwegen, geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und vereinzelt modalen Filtern zur weiteren Verkehrsberuhigung (siehe Abbildung 43). Laut Angaben der Anwohnenden halten sich einige Nutzende jedoch nicht an die ausgewiesene Verkehrsführung. Dies fortführend beschreiben die Ausführungen der Fußverkehrschecks zum Hengtegebiet im nordwestlichen Siedlungsbereich, dass dort zwar viele verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, diese jedoch nur in den selten entsprechend der Verkehrsführung baulich umgestaltet wurden (siehe Abbildung 44). Ohne die bauliche Umgestaltung folgt aus der Verkehrsberuhigung nicht immer tatsächlich eine Begünstigung des Fußverkehrs.



Abbildung 43 - Modale Filter auf der Hengtestraße



Abbildung 44 - Verkehrsberuhigter Bereich im Feldweg



Abbildung 45 - Bauliche Mängel des Gehwegs auf der Hengtestraße

Auch deshalb berichten Anwohnende von Konflikten zwischen Zufußgehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden. Ursächlich hierfür sind Bring- und Holverkehre, die durch die sozialen Einrichtungen hervorgerufen werden, Durchgangsverkehre innerhalb des Gebiets (siehe Kap. 6.6) und eine wichtige, quer verlaufende Radwegachse auf der Hengtestraße. Zudem sind an einigen Stellen bauliche Mängel der straßenbegleitenden Fußwege festzuhalten, die so auch bereits im Rahmen des Fußverkehrschecks als Defizite der Barrierefreiheit identifiziert wurden (siehe Abbildung 45).

## Verkehrsraum Wallanlage

Die Wallringanlage stellt eine überwiegende Promenade dar (siehe Abbildung 46), die in Gänze das Innenstadtzentrum im Bereich der früheren Befestigungsanlage umgibt. Östlich und südlich der Innenstadt verläuft sie parallel zur Umflut durch einen stadtnahen Grünraum. An ihr lässt sich die historische Grundstruktur Coesfelds hervorragend ablesen. Gleichzeitig besitzt sie als überwiegender Fuß- und Radweg auch große verkehrliche Bedeutung. Als Rundwegverbindung nimmt sie insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden viele Radfahrende auf, die so die Innenstadt umfahren können. Besonders Schulkinder nutzen die Verbindung zu diesen Zeiten auf ihrem Schulweg. Zudem besitzt der Wall in den Bereichen Jakobiwall, Südwall, Schützenwall, Burgwall und Basteiwall auch eine Erschließungsfunktion für Anliegende. Daher kann er an diesen Stellen auch durch Kfz befahren werden.



Abbildung 46 - Basteiwall

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

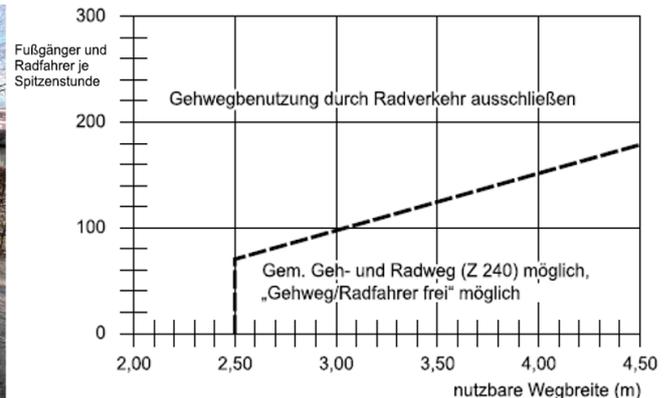
Die Wallanlage weist gleichermaßen Stärken und Schwächen für den Fußverkehr auf. Zunächst fungiert sie aufgrund ihrer zentralen Lage, hochgewachsenen Bepflanzung und dem parallelen Verlauf zu Grünräumen und zum Fluss Umflut als viel genutzte Spazierroute. Gleichzeitig wird sie durch Besuchende und Kundschaft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

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

Aktuelle Belastungszahlen zur Frequentierung durch Radfahrende auf den Streckenabschnitten Südwall in Richtung Münsterstraße wurden im Juni des Jahres 2022 erhoben. Die höchstbelastete Spitzenstunde (Mittwoch 16.06. zw. 11:00 und 12:00 Uhr) weist 192 Radfahrende pro Stunde aus. Mit Blick auf die bestehenden Breiten (siehe Abbildung 47) und die zusätzliche, mutmaßliche Frequentierung durch Zufußgehende scheint eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs gemäß den geltenden Richtlinien [12] nicht regelkonform (siehe Abbildung 48). Auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich scheint aus verkehrstechnischer Sicht aufgrund der Bedeutung für den Radverkehr nicht praktikabel.



**Abbildung 47 - Breitenverhältnisse auf dem Abschnitt Marienwall**



**Abbildung 48 - Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen bei gemeinsamer Führung von Zufußgehenden und Radfahrenden [12]**

## Radverkehr in der Fußgängerzone

Die Fußgängerzone in Coesfeld (vgl. Abbildung 38) ist in Teilen für den Radverkehr freigegeben. Aus diesem Umstand ergeben sich mögliche Problemstellungen. Zunächst stellt die abschnittsweise erteilte Freigabe keine einheitliche Lösung dar. Hierunter leidet die Begreifbarkeit für die Radfahrenden. Die Nutzung der Innenstadt mit dem Fahrrad ist nicht uneingeschränkt intuitiv möglich. Insbesondere ortsfremde Personen müssen genau auf die jeweilige straßenverkehrsrechtliche Ausweisung Rücksicht nehmen. Zudem verleitet die abschnittsweise erteilte Freigabe zur widerrechtlichen Nutzung der nicht für den Radverkehr freigegebenen Abschnitte der Fußgängerzone mit dem Fahrrad.

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

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

## Trennende Wirkung durch Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkte

Die Altstadt ist aus drei der vier Himmelsrichtungen von einer wichtigen Hauptstraße (Gerichtsring, Wiesenstraße, Friedrich-Ebert-Straße) umgeben. Von diesen geht für den Fußverkehr, wie auch für Radfahrende, eine große Barrierewirkung aus. Eine Querung ist hier in der Regel nur an den vorhandenen großen Knotenpunkten möglich. Ausnahme bildet ein Brückenbauwerk über die Friedrich-Ebert-Straße zwischen In den Kämpen und An der Fegetasche.

Die Knoten sind in der Regel mit Mittelinseln für jeden Kreuzungsarm ausgestattet. Aufgrund der Vielzahl an Inseln, einigen Abbiegespuren und schwierig zu schaltenden Licht-Signal-Programmen ist das Queren in einem Zug an vielen Stellen nicht uneingeschränkt möglich. Für Zufußgehende entstehen erhebliche Wartezeiten. Frühere, dichter geschaltete Signal-Programme mussten aufgrund eines auffälligen Unfallgeschehens am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße/ Loddeallee/ Billerbecker Straße ersetzt werden, sodass hier die Wartezeiten besonders lang und die Trennwirkung besonders groß ist.

### Big Points Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

## 6.4. Handlungsfeld Radverkehr

Als Gemeinde des Münsterlandes mit einer flachen Topographie und einer fahrradaffinen Bevölkerung (Modal-Split-Anteil 39 %) besitzt der Radverkehr in Coesfeld grundsätzlich eine herausragende Bedeutung. Mehr als 87 % der Haushalte im Kreis besitzen mindestens ein Fahrrad. In den letzten Jahren hat der Radverkehr bundesweit einen generellen Aufschwung erlebt. Dabei ist das Fahrrad die zweite Säule der Nahmobilität. Demnach gelten die räumlichen Bedingungen Coesfelds für den Fußverkehr (siehe Kapitel 0) gleichermaßen auch für den Radverkehr.

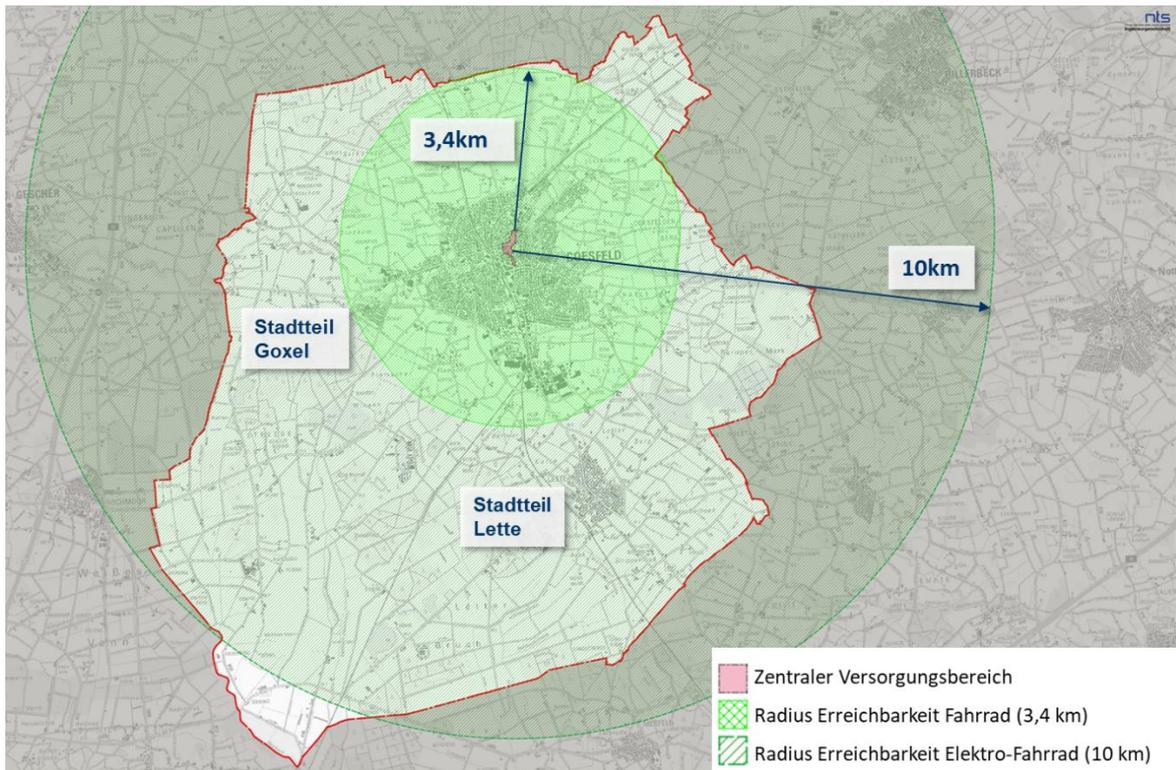


Abbildung 49 - Erreichbarkeitsradien des Zentralen Versorgungsbereichs für das Fahrrad und Elektroräder

Mit dem Rad können kürzere Wege innerhalb des Stadtgebiets schnell, unkompliziert und emissionsarm zurückgelegt werden. Das kompakte Siedlungsgefüge in Coesfeld begünstigt diese Qualität. Abbildung 49 visualisiert das Gebiet, das innerhalb eines Erreichbarkeitsradius von 3,4 km (entspricht in etwa 10 bis 15 Minuten) um den zentralen Versorgungsbereich (Fußgängerzone und die angrenzenden Querstraßen) liegt. Die Entfernung entspricht der durchschnittlichen Länge von Fahrradwegen im Kreis Coesfeld (siehe Kapitel 6.2). Der zentrale Versorgungsbereich ist innerhalb des Siedlungsraums von nahezu jedem Punkt aus gut mit dem Rad zu erreichen. Lediglich der Ortsteil Lette liegt nicht innerhalb dieses Erreichbarkeitsradius, ist mit ca. 20 Minuten Fahrtzeit jedoch auch noch gut erreichbar.

Um auch die Erreichbarkeit mit dem Elektro-Fahrrad zu untersuchen, wurde der Radius in einem zweiten Schritt auf 10 km erweitert. In diesem Fall liegt nahezu das gesamte Stadtgebiet innerhalb des Erreichbarkeitsradius.

Coesfeld ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS). Die städtische Radverkehrsplanung schaut dabei auf eine vergleichsweise lange Historie zurück. Bereits seit den 1980er-Jahren werden Radwegekonzepte veröffentlicht und fortgeschrieben. Im Verkehrsentwicklungsplan wird dem Radverkehr wie auch dem Fußverkehr über die Oberziele insbesondere im Bereich der Innenstadt besonderer Stellenwert eingeräumt. Darüber hinaus wird auch die Sicherstellung des Stellplatzangebots für Radfahrende formuliert.

Radfahrende wurden zuletzt wieder häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt als in den Jahren zuvor. Die Unfallstatistik der Polizei weist auf 74 Unfälle in Coesfeld mit Beteiligung von Radfahrenden in 2022 im Vergleich zu 60 Verunfallten in 2019.

## Radverkehrsnetz

Für die gesamtstädtische Radverkehrsplanung wurde ein hierarchisches Radroutennetz aufgestellt (siehe Abbildung 50). Die dort **anvisierte Netzkonzeption** kann teilweise auf Bestandsanlagen zurückgreifen, befindet sich ansonsten zum Großteil noch in der Frühphase der Umsetzung.

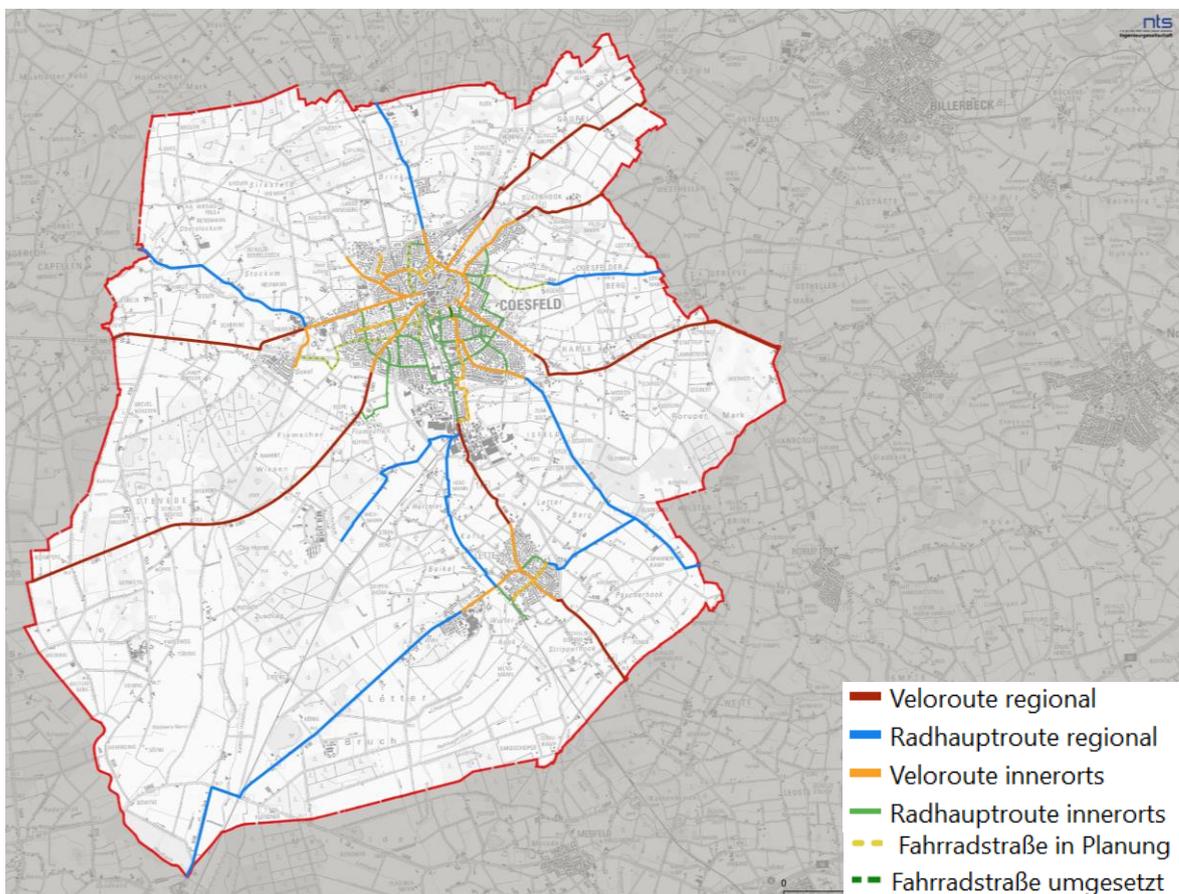


Abbildung 50 - Derzeitiger Planungsstand des Radverkehrsnetzes Coesfeld

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

im Wesentlichen auf der Planung zum Radverkehrsnetz des Kreis Coesfeld. Die regionalen Velorouten wurden übernommen und von der Stadtgrenze aus in Richtung des Innenstadtzentrums weitergeführt. Der Kreis hat für den Ausbau der Velorouten die folgenden Planungsvorgaben [13] entwickelt:

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

Die Netzkonzeption stellt im Allgemeinen eine gute Grundlage zur Weiterbearbeitung und Entwicklung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung dar. Die Velo- und Radhaupttrouten laufen sternförmig vom Innenstadtzentrum aus in verschiedene Richtungen.

Die Fokussierung **der Velorouten auf die klassifizierten Haupteinfallstraßen** wird im Rahmen dieser Analyse kritisch betrachtet. Einerseits wird so ein radial geordnetes Routensystem mit direkten Verbindungen ins Innenstadtzentrum geschaffen. Andererseits verlieren die zu befahrenden Radwege durch die parallele Führung zum Vorbehaltsnetz und zu Hauptstraßen an Komfort und Qualität aufgrund der endlichen Querschnittsbreiten und Knotenpunkte.

Abbildung 51 zeigt einen Ausschnitt der Nebenanlage auf der Rekener Straße in Richtung stadtauswärts. Der Streckenabschnitt zwischen B535 und B474 ist seit 2022 von einer Landes- zu einer Kreisstraße umgewidmet. Ferner ist hier eine Veloroute in Richtung Velen/Borken vorgesehen. Die bestehenden Breiten versinnbildlichen voraussichtliche Probleme bei der **Umsetzung der Veloroutenstandards**. Die Nebenanlage ist im derzeitigen Querschnitt für ein komfortables Befahren durch Radfahrende nicht ausreichend dimensioniert, sofern der Parkstreifen inklusive Baumscheiben bestehen bleiben soll. Ein Fällen der Bäume, die im gesamten Verlauf dieses Streckenabschnitts beidseitig die Fahrbahn flankieren, ist aus ökologischen Gründen ebenfalls nicht ratsam. Die darüber hinaus bestehende Planvariante, Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen, ist mit der Verkehrsnutzung der derzeitigen Landesstraße mutmaßlich nicht uneingeschränkt vereinbar.



Abbildung 51 - Ausschnitt Veloroute Rekener Str.

Ähnliche Gegebenheiten sind ebenso auf den Veloroutenabschnitten Borkener Straße (Veloroute in Richtung Gescher) oder Osterwicker Straße (Veloroute in Richtung Rosendahl) festzustellen. Daher ist davon auszugehen, dass aufgrund der bestehenden Belastungen durch den Kfz-Verkehr und den einzuhaltenen Regelbreiten von Fahrbahn und Nebenanlage das derzeitige Konzept der Velorouten in der gewünschten **Qualität nicht flächendeckend umsetzbar** ist.

Zudem fiel auf, dass die Velorouten für die Befahrenden vor Ort nicht immer eindeutig erkennbar/ablesbar sind. Für eine fortschreitende Überarbeitung des bisherigen Konzepts spricht außerdem, dass im Bereich der Straßen Am Roten Baum und Panningweg Velorouten durch verkehrsberuhigte Bereiche (gekennzeichnet durch Vz. 325) geplant sind. Da die Radfahrenden hier nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, ergibt sich ein Widerspruch zur Nutzbarkeit von Radvorrangrouten.

## Radverkehrsinfrastruktur

Aufgrund hoher Verkehrsfrequenzen mit Schwerlastverkehrsanteil ist an Hauptstraßen eine geschützte Radverkehrsführung erstrebenswert. Auf den größeren Haupteinfallstraßen, von denen der Großteil mittelfristig zu Velorouten entwickelt werden soll, werden Radfahrende getrennt vom MIV geführt (siehe Abbildung 52). Das gilt sowohl für innerörtliche Lagen, als auch für die meisten Streckenabschnitte im Außenbereich. Dort sind viele Straßen mit einem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg versehen.

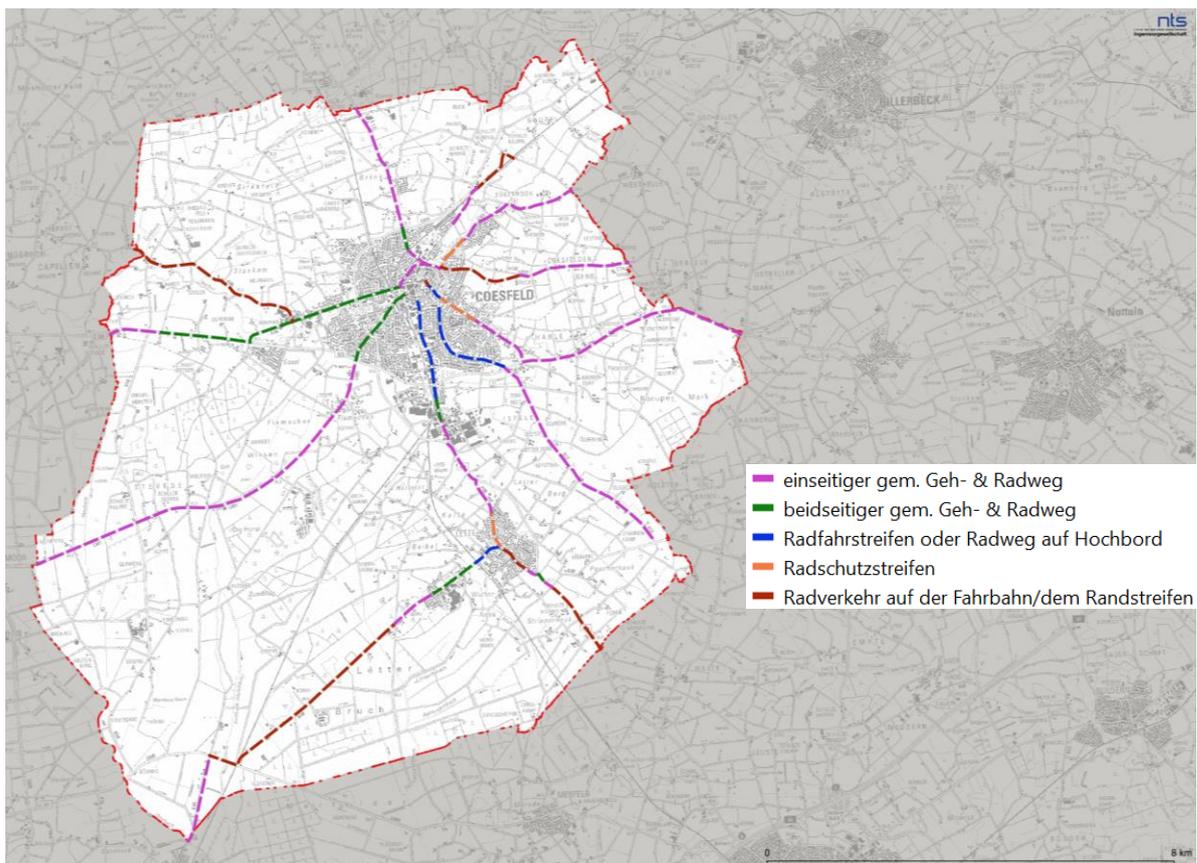
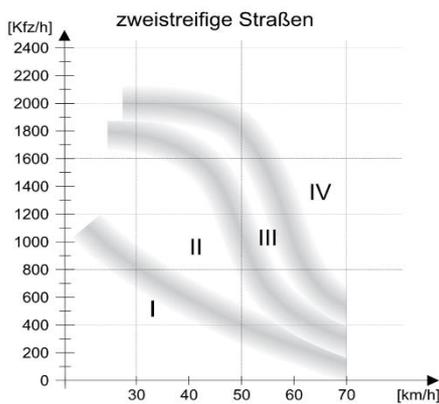


Abbildung 52 - Radverkehrsführungen auf den Hauptstraßen



Belastungsbereich I:  
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn

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

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

Abbildung 53 - Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (zweistreifige Fahrbahn)

Im Allgemeinen wird in weiten Teilen des Stadtgebiets die Bedeutung des Radverkehrs anhand der Aufteilung des Straßenraums deutlich. Für eine fachliche Prüfung der vorhandenen Radwegeinfrastruktur wurden für die Strecken, zu denen ausreichende Verkehrsbelastungsdaten vorlagen, **Belastungsbereiche nach ERA 2010** ermittelt. Demzufolge hängt die Eignung bestimmter Führungsformen im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab [12]. Zur Ermittlung dient das Diagramm in Abbildung 53. Hierbei ist zu beachten, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien sind, da jede Ermittlung eine Einzelfallbetrachtung darstellt und von Faktoren wie unter anderem Schwerlastverkehrsanteil sowie Steigung/Gefälle abhängt. Außerdem konnte die Ermittlung nur für die Teile des Stadtgebiets durchgeführt werden, für die dieser Untersuchung ausreichende und aktuelle Verkehrsbelastungsdaten vorlagen.

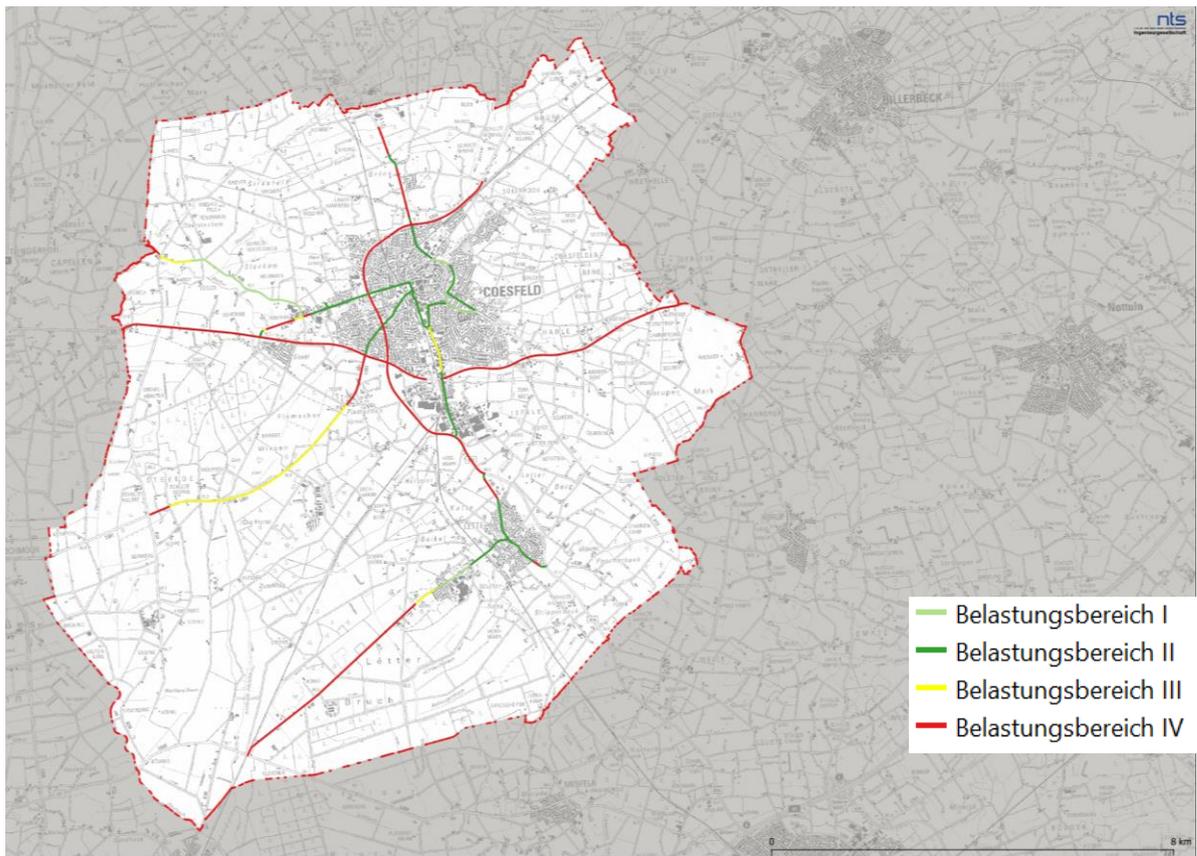


Abbildung 54 - Belastungsbereiche entlang der Hauptstraßen nach ERA 2010

Dies zugrunde gelegt ergeben sich für weite Teile des Coesfelder Stadtgebiets die Belastungsbereiche I und II (siehe Abbildung 54). Innerorts bilden von den untersuchten Abschnitten lediglich die Borkener Straße zwischen Stockum und B525 (Belastungsbereich III / IV) sowie die Dülmener Straße zwischen B525 und Grimping Straße (Belastungsbereich III) Ausnahmen. Daraus folgt, dass für den Großteil der innerörtlichen Straßen eine **angemessene Art der Radverkehrsführung** vorliegt.

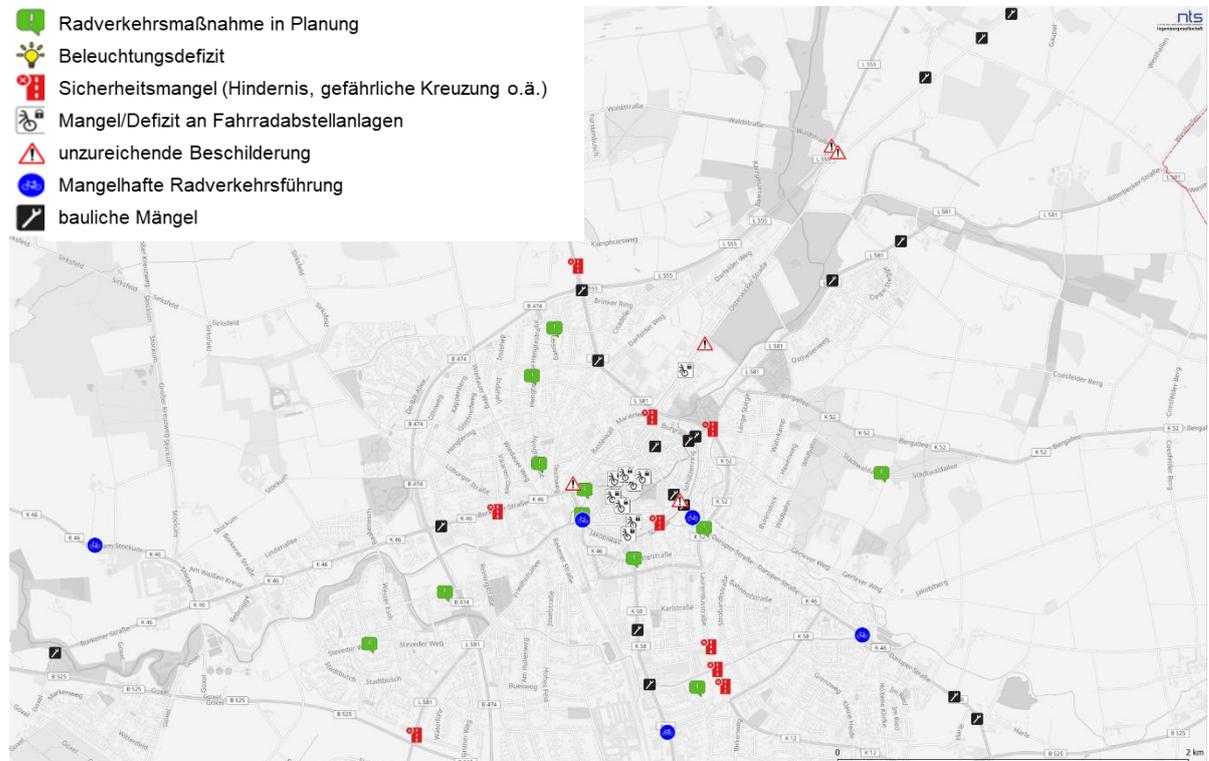
Außerorts wurden zu Beginn der Analyse die Rekener Straße in Richtung stadtauswärts hinter dem Industriepark Flamschen (Belastungsbereich IV) und die Bruchstraße südwestlich von Lette (Belastungsbereich IV) als Problemstellen identifiziert. Bereits während der Erarbeitung des Masterplans wurde der Abschnitt an der Rekener Straße mit einem Radweg bis zum Anschluss an den Kreisverkehr in Hochmoor ausgebaut. Die hier zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h führt nach obiger Ermittlung naturgemäß immer zu Belastungsbereich IV. Allerdings fehlt bis dato auf beiden Strecken eine adäquate Radverkehrsführung (siehe Abbildung 56 und Abbildung 55). Es ist zu beachten, dass



**Abbildung 56 - Rekener Straße: Radverkehr wird auf dem Randstreifen geführt**



**Abbildung 55 - Bruchstraße: Radverkehr wird im Mischverkehr geführt**



**Abbildung 57 - Mängelanalyse der Radinfrastruktur**



Abbildung 60 - Unzureichende Beschilderung, Osterwicker Straße



Abbildung 60 - Mangelhafte Radverkehrsführung, Daruper Straße



Abbildung 60 - Bauliche Mängel, Gaupel

der Streckenabschnitt auf der L581/Rekener Straße derzeit ausgebaut wird. Hier entsteht ab Juni 2022 ein durchgehender, gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur Stadtgrenze.

Für eine vertiefende Betrachtung der Radverkehrsanlagen wurde das Untersuchungsgebiet mit dem Fahrrad abgefahren und mittels einer Videokamera dokumentiert. Dies ermöglichte eine nachträgliche Analyse, in der die Bestandssituation ermittelt und Mängel bzw. Auffälligkeiten kartiert. Es muss festgehalten werden, dass die Radverkehrsinfrastruktur in Coesfeld im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe insgesamt von **überdurchschnittlicher Qualität** ist. Wenngleich im Zuge der Befahrungen eine Vielzahl an Mängeln erfasst wurden (siehe Abbildung 60), ist die Radführung adäquat und der bauliche Zustand dieser Radführung in Coesfeld auf einem ordentlichen Niveau.

Die festgestellten Auffälligkeiten wurden in sieben Kategorien eingeordnet. Diese sind der Abbildung 57 bzw. auch dem Anhang zu entnehmen. Besonders in Bereich von Knotenpunkten um die Innenstadt herum fielen Schwachstellen auf. Hier müssen Radfahrende die Straßen mit hohem Kfz-Anteil ungesichert queren. Darüber hinaus wurden überwiegend punktuelle Mängel festgehalten. Problembereiche mit mehreren, größeren Defiziten wurden nicht festgestellt.

## Fahrradabstellanlagen



Abbildung 61 - Fahrradabstellanlagen auf der Rosenstraße



Abbildung 62 - Lade-Vorrichtung für Elektrofahrräder auf der Rosenstraße

Für Radfahrende ist es ebenso wichtig, ihr Fahrrad sicher verlassen zu können, wie es aktiv zu nutzen. Daher wurde im Rahmen der Bestandsanalyse auch die Gegebenheiten hinsichtlich Fahrradabstellanlagen untersucht. Im Allgemeinen wird diesbezüglich die Quantität an Abstellanlagen in der Stadt Coesfeld als positiv bewertet, wenngleich auf einen weiteren Ausbau nicht verzichtet werden sollte. Die Stadtverwaltung hat diese Notwendigkeit bereits frühzeitig erkannt und im Verkehrsentwicklungsplan die Sicherstellung des Stellplatzangebotes für Fahrräder festgeschrieben. Auch daher ist die Möglichkeit, das Fahrrad angemessen abzustellen, in der Innenstadt Coesfelds fast flächendeckend gegeben. Den Radfahrenden kommen sowohl Standorte zentraler Abstellanlagen zu gute als auch immer wieder kleinflächigere Abstellmöglichkeiten. Der Großteil der Abstellanlagen ist innerhalb der letzten Jahre erneuert worden und auf entspricht dem Stand der Technik (siehe Abbildung 61). Es gibt ebenso stellenweise die Möglichkeit, Elektrofahrräder aufzuladen (siehe Abbildung 62).



Abbildung 63 - Fahrräder vor dem H&M Kupferstraße



Abbildung 64 - Fahrräder vor der Telekom Süringstraße

Die Stadt Coesfeld hat Zonen definiert, in denen der ruhende Radverkehr konzentriert werden soll. Steuernde Wirkung sollen die Abstellanlagen entfalten. Das hierzu entwickelte Konzept (siehe Abbildung 65) sieht Standorte von überdachten Quartiersanlagen vor. Diese decken ein Einzugsgebiet von 100 m ab und sollen vorrangig Kundschaft, Besuchende und Beschäftigten dienen, die sich für längere Zeit in der Innenstadt aufhalten. Nichtsdestotrotz fiel im Zuge der Begehungen auf, dass ein Angebot zum Abstellen des Fahrrads nicht die gewünschte Steuerungswirkung entfaltet. Da die Fußgängerzone in weiten Teilen für den Radverkehr freigegeben ist, nutzen viele Radfahrende die Möglichkeit, ihr Rad je nach Bedarf direkt vor dem jeweiligen Ziel abzustellen (siehe Abbildung 63 und Abbildung 64).

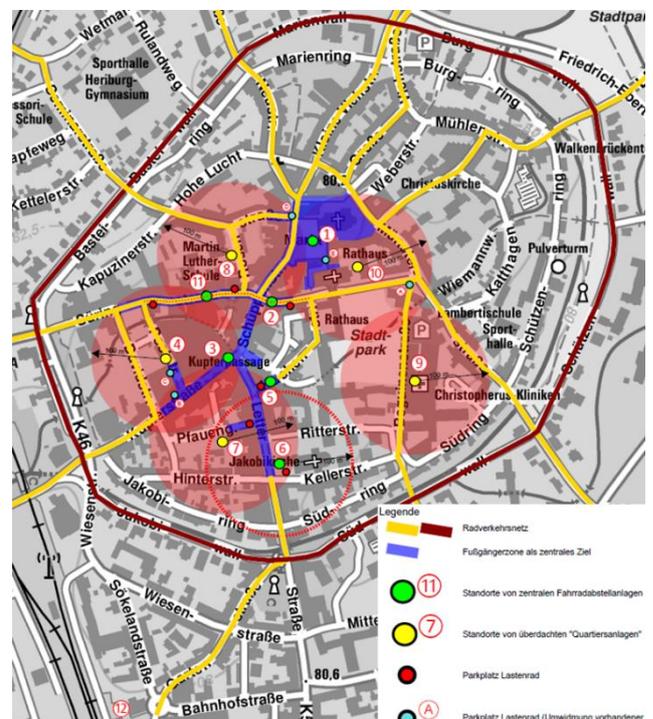


Abbildung 65 - Fahrradabstellanlagen Konzept Innenstadt (Planungsstand)

## Big Points Handlungsfeld Radverkehr



Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs und die Fahrrad-Verfügbarkeit in Coesfeld sind auf einem hohen Niveau.



Es ist eine grundsätzlich gute Radinfrastruktur vorhanden, die stellenweise in die Jahre gekommen ist.



Die Planungen zum Radverkehrsnetz stellen eine gute Grundlage zur Weiterbearbeitung dar.



Nicht alle Velorouten sind in der gewünschten Qualität umsetzbar.



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

## 6.5. Handlungsfeld ÖPNV und neue Mobilität

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

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

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

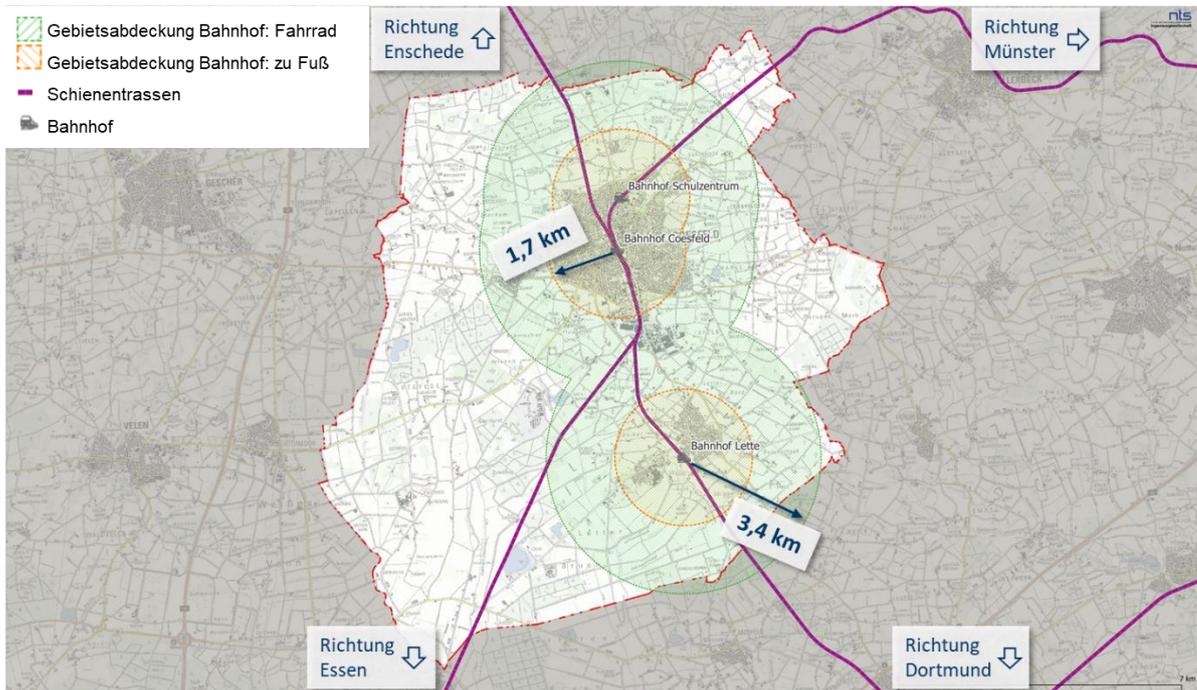
Große Bedeutung für ein nachhaltiges und den umweltpolitischen Zielstellungen angepasstes Verkehrsverhalten wird in Wissenschaft und Praxis der Inter- bzw. der Multimodalität beigemessen. Hierbei geht es um ein Mobilitätsverhalten, das mehrere Verkehrsarten miteinbezieht und sich bei der Verkehrsmittelwahl insbesondere auf die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen fokussiert. Multimodales Mobilitätsverhalten beschreibt die grundsätzliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, Intermodalität die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg [14]. Die städtische Planung kann durch gezielte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ein solches Verhalten induzieren, indem sie über die Bereitstellung von Angeboten die Rahmbedingungen schafft. Das gilt für die Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung von Mobilstationen innerhalb von Quartieren oder die Bereitstellung von Free-floating-Sharing-Systemen im gesamten Stadtgebiet. Ebenso werden jedoch auch Vermarktung, Information und Preissysteme als Betätigungsfelder gesehen, mit denen inter- und multimodales Verkehrsverhalten gefördert werden kann.

### Überörtliche Anbindung

Mit den Stationen Schulzentrum, Coesfeld Westf. und Lette (Coesf.) sind **drei aktive Schienenbahnhöfe** vorhanden. Mit Hilfe der mittleren Wegelängen des Fuß- und Radverkehrs (siehe Kapitel 6.2) wurde die Abdeckung des Stadtgebiets durch die bestehenden Anbindungspunkte geprüft. Wie Abbildung 66 verdeutlicht, kann aus dem gesamten Siedlungsbereich heraus mindestens ein Bahnhof mit dem Fahrrad erreicht werden (gilt nicht für die Bauernschaften). Für die meisten Bebauungszusammenhänge besteht darüber hinaus auch eine fußläufige Erreichbarkeit der Anbindungspunkte.

Über die „Baumberge-Bahn“ besteht eine direkte Verbindung zum Oberzentrum und Pendlerziel Münster. Nördlich werden die Ziele Gronau/Enschede angebunden. Das Ruhrgebiet kann in umgekehrter Richtung über Verbindungen nach Dülmen/Dortmund und Dorsten/Essen erreicht werden. Lediglich das westliche Umland ist nicht ausreichend erschlossen.

Dies zusammengefasst besitzt Coesfeld im Hinblick auf andere Gemeinden vergleichbarer Größe insgesamt **ordentliche Ausgangsbedingungen für den Schienenverkehr**.



**Abbildung 66 - Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs**

In der Region wird derzeit das **Projekt „S-Bahn Münsterland“** durch Politik und Verwaltung vorangetrieben [15]. Im Rahmen dessen ist der Kreis Coesfeld durch den zu untersuchenden Streckenabschnitt Münster - Coesfeld sowie die daran anschließende Verbindung Enschede - Dortmund involviert. Für die Stadt verspricht dies eine erhöhte Taktung (Halb-Stunden-Takt) und somit eine verbesserte Anbindung ans Umland und insbesondere in Richtung Münster. Diesbezüglich ist im Rahmen der Analyse jedoch kritisch zu betrachten, dass der Zeitplan für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen **nicht im Einflussbereich der Stadt Coesfeld** liegt. Durch die Verteilung der Zuständigkeiten, die langwierigen Prozesse und nachfrageorientierte Handlungsprinzipien sind nennenswerte Verbesserungen durch dieses Projekt nur mit langfristiger Perspektive zu erwarten.

Die Qualität des ÖPNV in Coesfeld wurde zuletzt im April 2019 durch den 3. Nahverkehrsplan des Kreises analysiert. Die Analyse zum Masterplan Mobilität greift auf die Daten dieser Betrachtung zurück. Hierfür sprach neben dem großen Umfang der kreisweiten Untersuchung auch ihre Aktualität. Da der Verkehr in der Zeit zwischen 2019 und 2022 außerdem wesentlich durch die Corona-Pandemie beeinflusst wurde, schien eine eigenständige Untersuchung in ähnlichem Umfang nicht sinnvoll. Es wurden insbesondere die Verbindungen nach Rosendahl, Dülmen und Münster betrachtet. Das sind gemäß dem Pendleratlas [16] Orte mit **wichtigen** Pendlerbeziehungen zu Coesfeld (siehe **auch** Kapitel 6.1). Die folgende Tabelle 6 gibt eine Übersicht über die grundsätzlichen Verbindungsbeziehungen.

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

	<i>bestimmende Linie</i>	<i>Taktung</i>	<i>Fahrtzeit</i>
<b>Ziel Münster</b>			
	RB63	1 x pro 60 min	ca. 45 min

		(2x in Stoßzeiten) *	
	R62 / R63 **	1 x pro 60 min <b>Streichung</b>	ca. 75 min
<b>Ziel Rosendahl</b>			
	RB51	1 x pro 60 min nach Rosendahl-Holtwick **	ca. 5 min
	Linie 587	<b>unregelmäßig</b> Rosendahl Darfeld	ca. 15 min
	<b>R81</b>	<b>1 x pro 60 min</b> <b>Rosendahl Darfeld</b>	<b>ca. 20 min</b>
<b>Ziel Dülmen</b>			
	RB51	1 x pro 60 min	ca. 15 min
	Linie 580	Ca. 10 x pro Tag	ca. 45 min
<b>Ziel Gescher</b>			
	<b>R51</b>	<b>ca. 1 x pro 60 min</b>	<b>Ca. 15 min</b>
	<b>R61</b>	<b>ca. 1 x pro 60 min</b>	<b>ca. 15 min</b>

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

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

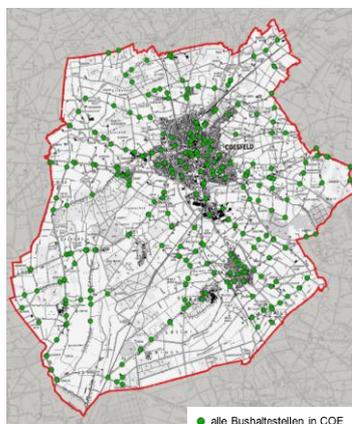
Der Nahverkehrsplan stellt unter anderem einzelne **Defizite in der Bedienqualität** auf den Strecken Dülmen – Coesfeld und Coesfeld – Münster fest. Betrachtet wurden dort im Wesentlichen die bestehenden Zugverbindungen. Den Ergebnissen dieser Analyse folgend sind die Busverbindungen nicht nennenswert attraktiver. Auf der Strecke Coesfeld – Münster sieht der Nahverkehrsplan keinen zwingenden Handlungsbedarf. Hier beziehen sich die Mängel insbesondere auf die werktäglichen, hoch frequentierten Spitzenstunden zwischen 08:00 – 09:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr. Morgens ist die Bedienung vorrangig in Richtung Coesfeld defizitär, nachmittags in beide Richtungen. **Seit Veröffentlichung des Nahverkehrsplans wurde die Zugverbindung in den Stoßzeiten nachverdichtet, sodass nun unter anderem zwischen 14 Uhr und 16 Uhr zwei Züge pro Stunde in Richtung Münster verkehren. Auch morgens verkehrt ein Zug mehr. Die Qualität dieser Verbindung hat sich demnach**

**mittlerweile deutlich verbessert.** Für Einpendelnde ist demnach die **Attraktivität der Verbindung angemessen.**

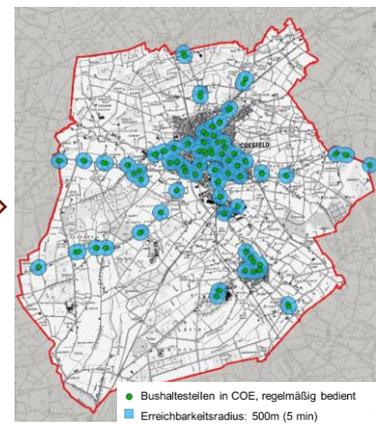
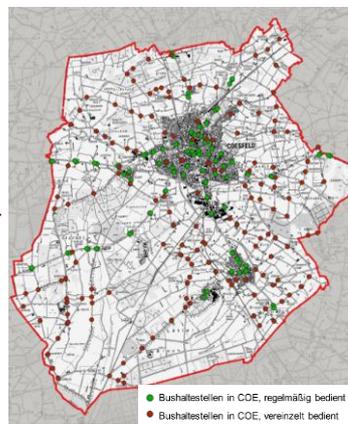
Größere Defizite bestehen auf der Verbindung zwischen Dülmen und Coesfeld. Werktags ist die Bedienqualität in beide Richtungen sowohl zwischen 06:00 – 09:00 Uhr als auch zwischen 13:00 – 18:00 Uhr nicht in ausreichendem Maß gegeben. **Coesfeld ist bspw. erst ab 06:53 Uhr aus Dülmen erreichbar. Mit Blick auf die große Anzahl an Pendelnden aus Dülmen nach Coesfeld sowie mögliche Schichtarbeitszeiten mit frühen Startzeitpunkten bspw. im Krankenhaus wird dies als mangelhaft bewertet.** Hier wurden bereits ein **Handlungsbedarf** sowie das große Potenzial, die Anbindung ins Ruhrgebiet zu verbessern, festgestellt. Beide Strecken sind jedoch eingleisig. Für die Verbesserung der Taktung stellt sich dies als große Herausforderung dar.

Für den Masterplan Mobilität wurde zudem in einem **fiktiven Pendlerbeispiel** ermittelt, welche Unterschiede sich auf Pendlerwegen zwischen den Verkehrsarten ÖPNV und MIV ergeben. Untersuchungsgegenstand ist die Strecke zwischen einem angenommenen Wohnstandort im Kreuzviertel in Münster und dem Hauptstandort Ernstings Family in Coesfeld Lette. Zeitraum sind die klassischen Einpendelzeiten (Abfahrt um ca. 07:00 Uhr). Personen, die hier vollständig auf eigene Pkw verzichten und lediglich öffentliche Verkehrsmittel nutzen, benötigen in etwa 80 Minuten für diesen Weg. Im Vergleich dazu ist derselbe Weg mit dem Pkw je nach Verkehrslage in 45 – 60 Minuten zu bewältigen. Unter Berücksichtigung möglicher Bahnverspätungen, der Anzahl an erforderlichen Umstiegen und der zu dieser Zeit **erwartbaren** Auslastungen der Züge verspricht der eigene Pkw somit nicht nur eine wesentliche Zeitersparnis, sondern auch den größeren Komfort. Gemessen an diesen Annahmen besteht für Pendelnde faktisch im **ÖPNV keine echte Alternative** zum Pkw, auch wenn derzeitige Marktentwicklungen der Spritpreise als Faktor für den ÖPNV und gegen den Pkw gewertet werden können.

## Lokale ÖPNV-Bedienung und Netzabdeckung



**Abbildung 67 - Vergleich der Bushaltestellen nach regelmäßiger und einzelner Bedienung**



**Abbildung 68 - Netzabdeckung durch Bushaltestellen im Stadtgebiet**

Auf den Befahrungen für die Bestandsanalyse entstand zunächst der subjektive Eindruck, dass innerhalb des Stadtgebiets eine Vielzahl an Haltestellen, sowohl im Innen- wie auch im Außenbereich, vorhanden ist (siehe Abbildung 67). Die Netzabdeckung durch die Haltepunkte sollte demnach in ausreichendem Maß gegeben sein. Die Betrachtung schließt jedoch auch die Haltestellen mit ein, die nahezu ausschließlich durch das Schulbussystem, das heißt in der Regel nur zwei bis drei Mal pro Tag, bedient werden. Die reduzierte Darstellung in Abbildung 67 (rechts) zeigt, dass der **Außenbereich lediglich entlang weniger Hauptstraßen über den ÖV erschlossen wird.** Das sind im Norden und

im Süden die B474, im Osten und im Westen die B525 sowie in Richtung Südwesten die L581 Rekener Straße.

Maßgeblich für die Gebietsabdeckung einer Bushaltestelle ist eine Entfernung, die in fußläufiger Erreichbarkeit liegt. Diese wurde im Rahmen dieser Analyse mit 500 m großzügig gewählt. Bei einer Schrittgeschwindigkeit von 5-7 km/h entspricht das zwischen 4 und 8 Gehminuten. Anhand der Erreichbarkeitsradien aus Abbildung 68 zeigt sich, dass neben den Außenbereichen auch **Teile dies Siedlungsbereichs nicht an eine Haltestelle angeschlossen** sind. Dies stützt die Untersuchungen des Nahverkehrsplans, der Erschließungsdefizite für das Gewerbegebiet Süd an der Dülmener Straße, das Hengtegebiet, den Industriepark Nord.Westfalen und Randbereiche für Lette identifiziert. Ein kleinerer Erreichbarkeitsradius von bspw. 300 m, wie er unter anderem im 3. NVP vorgegeben wird, hätte zur Folge, dass weitere Teile des Stadtgebiets nicht an eine Haltestelle angeschlossen sind. Zusammengefasst ist die **Netzabdeckung** des Stadtgebiets insgesamt nicht flächendeckend.

Tabelle 7 - Buslinien mit Relevanz für das Stadtgebiet

Linie	Strecke	Taktung	Linie	Strecke	Taktung
B51	Coesfeld – Lette	alle 120 min	R62	Coesfeld – Nottuln *	alle 60 min
B52	Coesfeld – Goxel	alle 120 min	R81	Coesfeld – Burgsteinfurt	alle 60 min
R51	Coesfeld – Bocholt	alle 60 min	580	Coesfeld – Dülmen	ohne festen Takt
R61	Coesfeld – Vreden	alle 60 min	582	Coesfeld - Legden	ohne festen Takt

\* fährt als Linie R63 weiter in Richtung Münster

Das lokale ÖPNV-Angebot setzt sich aus verschiedenen Buslinien zusammen und kann dem Liniennetzplan des Zweckverbands Mobilität Münsterland entnommen werden [17]. Zentraler Umsteigepunkt ist der Bahnhof Coesfeld. Das dortige Linienangebot setzt sich im Wesentlichen aus vier Regiobuslinien, die Coesfeld mit Gemeinden des Umlandes verbinden, zwei Bürgerbuslinien und zwei sonstigen Buslinien zusammen (siehe Tabelle 7). Hinzu kommen zwei Nachtbusse. **Die Linienverkehre werden durch WestfalenBus und Veelker geleistet. Dieses Angebot wird als nicht ausreichend bewertet und sollte grundlegend neu gedacht werden. Weiter sind verschiedene Buslinien vorhanden, die auf Belange des Schülerverkehrs abzielen. Diese spielen im Rahmen der Analyse keine Rolle. Werden alle haltenden Buslinien an einer Haltestelle kumuliert, ergibt sich die Frequenz der Bedienung pro Haltestelle (siehe Abbildung 69).** Wenngleich die Anzahl der Buslinien in Relation zum Stadtgebiet grundsätzlich ausreichend ist, werden nur wenige Bushaltestellen häufiger als alle 60 Minuten bedient. Das ist lediglich im Zent-

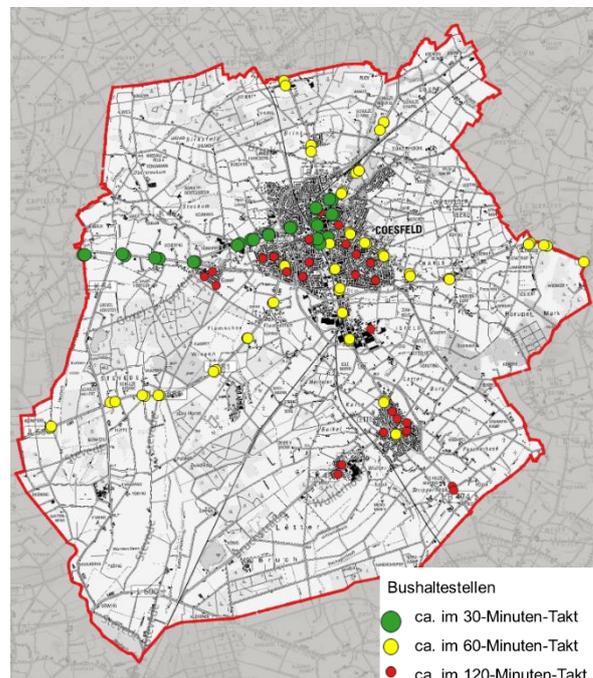


Abbildung 69 - Bushaltestellen mit 120-Minuten- oder engerem Takt

rumbereich und auf den Routen in Richtung Westen der Fall, **sofern alle regelmäßigen und unregelmäßig verkehrenden Buslinien miteingeschlossen werden**. Der Takt kommt zustande, da mehrere Buslinien an den gleichen Haltestellen verkehren. Mit Blick auf die Annahme, dass der ÖPNV als Alternativ zum eigenen Pkw fungieren sollte, sind aus fachlicher Sicht sowohl 60- als auch 30-Minuten-Takte **kein attraktives Angebot**. Dies zusammengefasst stellt die **Taktung der Buslinien das Hauptproblem** im Rahmen des ÖPNV-Angebots in Coesfeld dar.

Die Integration eines stadtweiten Bussystems stand in der letzten Dekade vermehrt zu politischen Disposition. Hierzu wurde im Jahr 2010 eine Machbarkeitsuntersuchung seitens der Regionalverkehr Münsterland GmbH durchgeführt. Die Variantenuntersuchung schätzte die ungedeckten Kosten zu diesem Zeitpunkt auf ca. 441.000 € pro Jahr. In Folge dessen wurden diese Überlegung zunächst nicht weiterfolgt. Im Rahmen des Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept 2018 wurde die Durchführung einer erneuten Machbarkeitsuntersuchung vorgeschlagen. Hierbei soll unter anderem auch die potenzielle Erweiterung des Bürgerbusses berücksichtigt werden.

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

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

Zudem wurden die Haltepunkte stichprobenartig auf eine attraktive **Ausstattung und die Standards der Barrierefreiheit** hin untersucht. Diesbezüglich fiel auf, dass an vielen Stellen noch **Optimierungsbedarf** besteht. Viele Haltepunkte verfügen nicht über Sitzgelegenheiten oder Wartehallen. Auch die Integration von taktilen Leitsystemen ist eher die Ausnahme. Wesentlich häufiger, aber nicht flächendeckend verfügen Haltepunkte bereits über Hochborde für den nahezu stufenlosen Zustieg. Abbildung 70 zeigt neben den beiden weniger positiven Beispielen ‚Bundeswehrdepot‘ (Bruchstraße) und ‚Weißes Kreuz‘ (Borkener Straße), wie Haltestellen künftig ausgestattet sein sollten. Am Haltepunkt ‚Industriepark Nord‘ sind neben den erforderlichen Ausstattungsmerkmalen Wartehalle, Sitzgelegenheit, Hochbord und taktilen Leitsystem auch Fahrradabstellanlagen vorhanden, von denen ein Teil abschließbar ist.



Abbildung 70 - Bushaltestellen: Negativbeispiele 'Bundeswehr-Depot', 'Weißes Kreuz' und Positivbeispiel 'Industriepark Nord'

## Neue Mobilität: Geteilte Mobilität und Inter-/Multimodalität

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

Das nachgewiesene Potenzial, den Verkehr zu reduzieren, indem der Besetzungsgrad von Pkw erhöht wird, besitzen Mitfahrerparkplätze. An solchen meist zentral oder in direkter Nähe zu wichtigen Verkehrsachsen gelegenen Standorten treffen sich Reisende und bilden Fahrgemeinschaften. Vorteil aus Sicht der Nutzenden ist neben umweltbezogenen Aspekten vor allem die Reduzierung der Fahrtkosten. Der Coesfelder Bevölkerung steht an der Autobahnauffahrt A31 / B525 sowie an der Auffahrt A43 / B474 ein **Mitfahrerparkplatz** zur Verfügung. Seit 2022 wurde gemeinsam mit dem Kreis für Arbeitswege die Mitfahrplattform Pendla eingeführt. Diese bietet einen guten Anknüpfungspunkt, solche Treffpunkte für Fahrgemeinschaften weiter zu bewerben und den Nutzenden nahe zu bringen.

Car-Sharing war bis zuletzt ein eher urbanes Phänomen [10]. Nach und nach erobert diese neue Form von Mobilität jedoch auch den ländlichen Raum. Mit Beginn 2023 werden in knapp 50 % der Gemeinden in Deutschland mit 20.000 bis unter 50.000 Einwohnenden bereits Car-Sharing-Angebote bereitgestellt [18]. Inwiefern die Bevölkerung in kleinen Mittelstädten und im ländlichen Räumen dazu bereit ist, bei einem guten Angebot von Sharing-Modellen auf den eigenen Pkw zu verzichten, kann derzeit trotzdem nicht verlässlich eingeschätzt werden. In Coesfeld werden mit Ford und Wuddi GmbH zwei gewerbliche **Car-Sharing-Angebote** betrieben. Konkret können an drei Stationen mit jeweils einem Stellplatz Pkw gemietet werden (Bahnhof, Agentur für Arbeit und Beresa an der Dülmener Straße). Bei über 36.000 Einwohnenden stellt dieses Angebot im derzeitigen Umfang noch keine bedarfsgerechte Alternative zum eigenen Pkw dar. Insgesamt ist Car-Sharing in Coesfeld **eine Option**, deren Nachfrage erst ermittelt werden muss, die aber trotzdem erstrebenswert ist.

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

Der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes Coesfeld (Westf.) wurde zudem genutzt, um verschiedene Elemente einer Mobilstation zu integrieren. Die vorhandenen Parkplätze ermöglichen bspw. den Umstieg vom Pkw zum Bus- und Schienenverkehr. Weitere multimodale Elemente sind angedacht (siehe Abbildung 71). Insgesamt besitzt die **Konzeption des neu gestalteten Bahnhofs** aus fachlicher Sicht

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

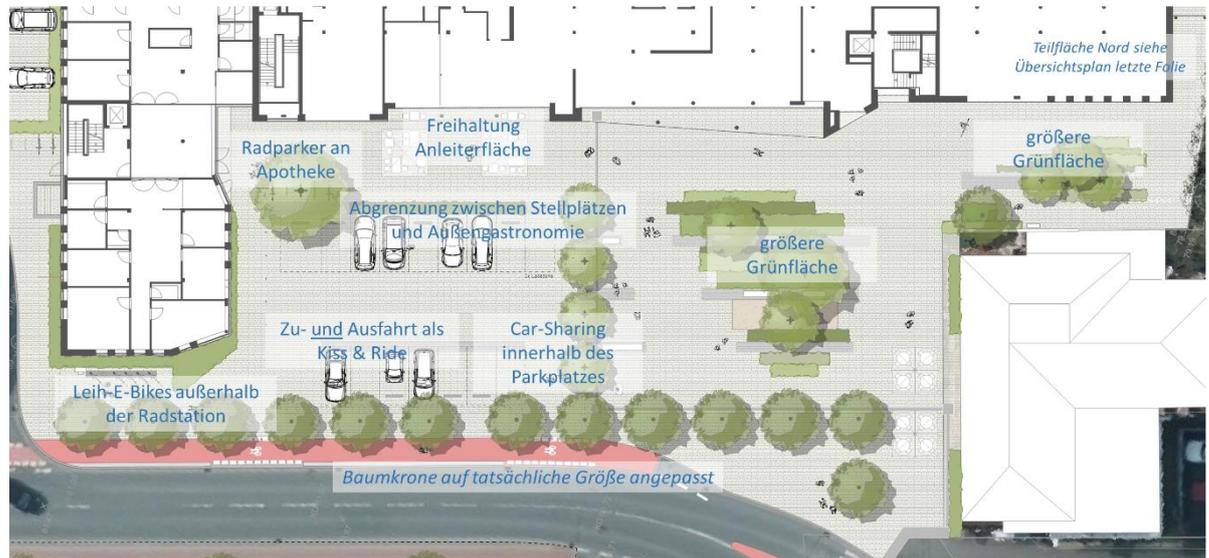


Abbildung 71 - Übersicht Mobilitäts- und Gestaltungselemente Bahnhof-Vorplatz Coesfeld, Bearbeitung durch nts

Als weiteres Angebot auf dem Gebiet des ÖV betreiben die Alexianer in Coesfeld seit Mai 2022 ein Velotaxi (siehe Abbildung 72). Der Rikscha-Service kann an den Markttagen (Dienstag und Freitag) zwischen 11:00 und 16:00 Uhr zwischen der Jakobi-Kirche und dem Marktplatz wahrgenommen werden. An den restlichen Wochentagen kann auf diesen Service zwischen 08:00 und 17:00 Uhr für Strecken im gesamten Stadtgebiet zurückgegriffen werden.



Abbildung 72 - E-Rikscha-Service der Alexianer [35]

In Coesfeld gibt es die Möglichkeit Fahrräder zu mieten. Eine konsequente Vernetzung zum ÖPNV fehlt jedoch noch.

## Big Points Handlungsfeld ÖPNV und Inter-/Multimodalität

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

## 6.6. Handlungsfeld fließender motorisierter Verkehr

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

Tabelle 8 - Modal-Split-Anteil des MIV [9] [19]

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

Bezogen auf das Kreisgebiet sind ein Viertel aller Wege Arbeitswege, die von oder zur Arbeitsstätte verlaufen. Hier dominiert das Auto mit einem Anteil von 66 %. Wie Kapitel 6.2 aufzeigt, spielen **Pendlerverflechtungen** für die Stadt Coesfeld eine große Rolle. Vor der Pandemie pendelten ca. 14.000 Menschen täglich ein und ca. 10.000 Menschen aus. Das entspricht rund zwei Drittel der gesamten Bevölkerung.

Vor allem der Anteil der einpendelnden Bevölkerung nimmt großen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Coesfeld. Wie dargelegt nutzt ein wesentlicher Teil dieser Menschen hierzu den Pkw. Die ein- und auspendelnden Verkehre stellen dementsprechend einen wesentlichen Bestandteil der Netzbeachtung dar.

### Straßennetz

Im Hinblick auf den (über-)regionalen MIV ist Coesfeld durch die westlich des Stadtgebiets verlaufende A31 in Richtung Dorsten bzw. Emden und die südlich verlaufende A43 in Richtung Münster bzw. Recklinghausen angebunden. Beide Autobahnen liegen außerhalb des Stadtgebiets. Sie werden über die B525 in Ost-West-Richtung und die B474 in Nord-Süd-Richtung erreicht. Die Bundesstraßen sind als Umgehungsachsen für die Kernstadt zu sehen. Zudem verlaufen die L581 im Südwesten und Nordosten und die L555 im Norden des Stadtgebiets. In Ergänzung der zusätzlichen Kreisstraßen ergibt sich ein **sternförmiges Netz aus Hauptstraßen**, die radial auf die Kernstadt und das Innenstadtzentrum zulaufen.

Der Innenstadtbereich wird von einem **zu drei Vierteln geschlossenen Ring** umgeben (Gerichtsring, Wiesenstraße, Bahnhofstraße, Alte Münsterstraße, Friedrich-Ebert-Straße). Aus der Perspektive des MIV wird dieser fehlende Lückenschluss des Rings in Teilen der Politik sowie der Bevölkerung kritisch beurteilt. Er ist deshalb in den vergangenen Jahrzehnten ein regelmäßig wiederkehrender Bestandteil politischer Diskussionen gewesen.

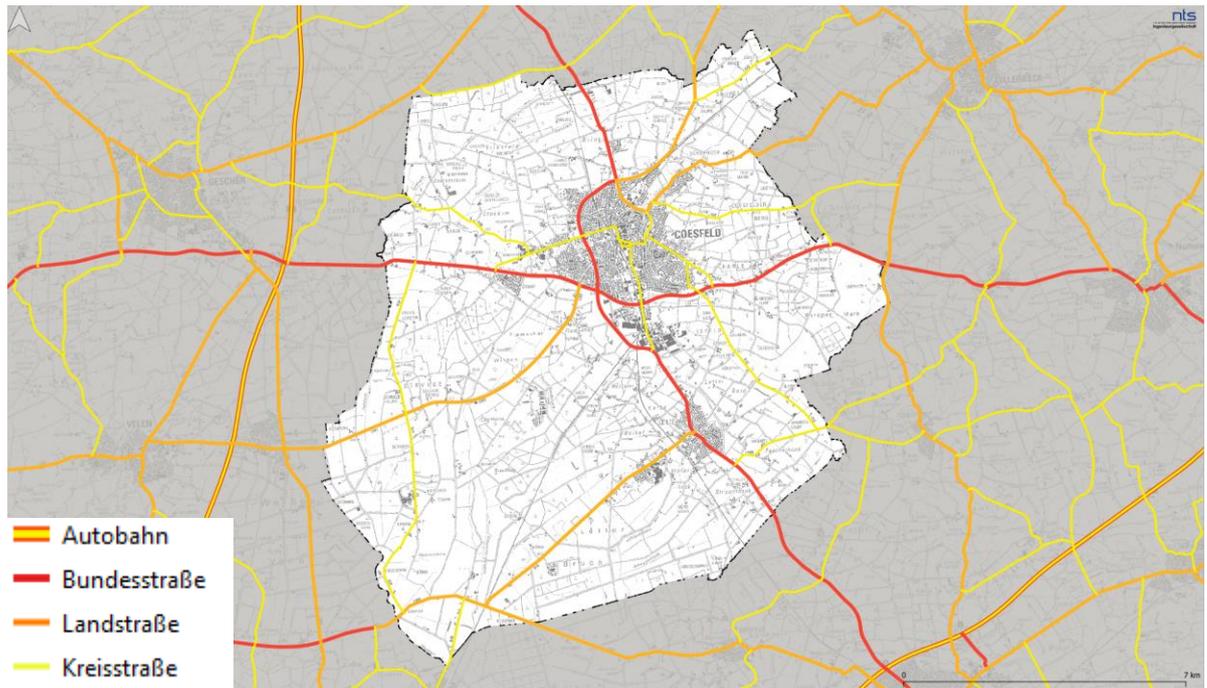


Abbildung 73 - Klassifiziertes Straßennetz Coesfeld und direkte Umgebung

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

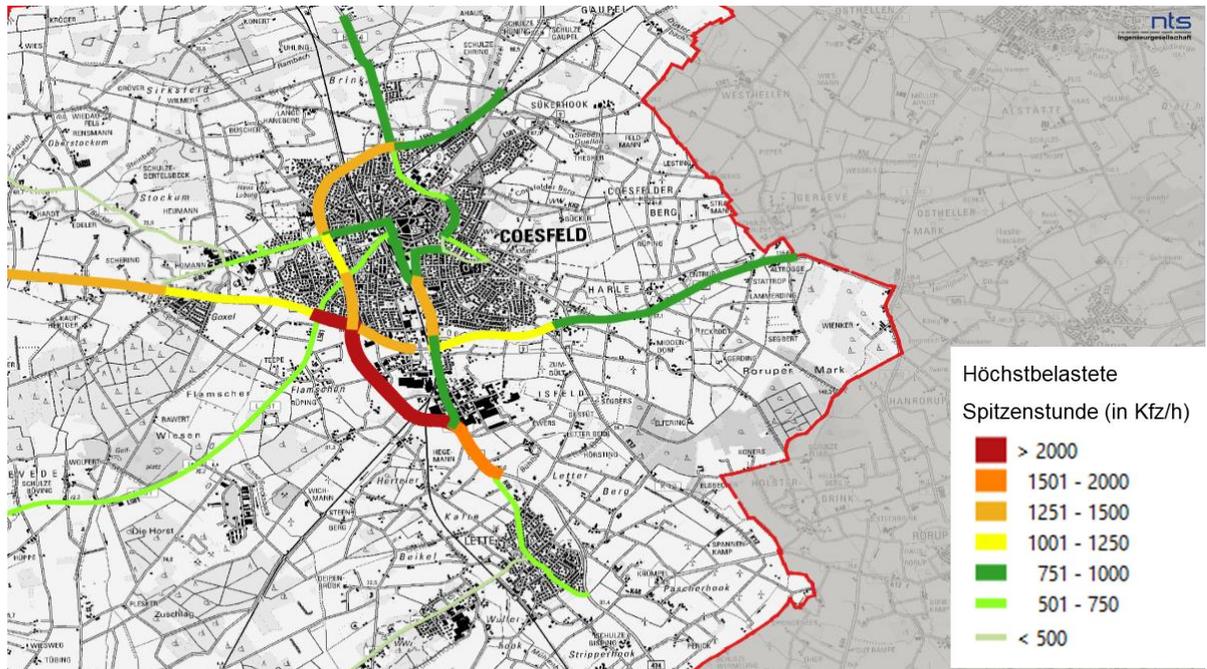


Abbildung 74 - Verkehrsbelastungen (Spitzenstunden) verschiedener Hauptstraßen

durch die nts Ingenieurgesellschaft erfasst oder seitens der Stadt zur Verfügung gestellt [20] [21] wurden. Die ermittelten Belastungen werden in Abbildung 74 visualisiert.

Die Bundesstraßen sind entsprechend ihres Charakters als Umgehungsstraßen des Kernstadtgebiets in diesen Bereichen stärker frequentiert. Hier wurden südlich des Siedlungszusammenhangs die größten Belastungen ermittelt. Der Knotenpunkt B525/B474 gilt als besonders stark belastet. Sanierungsarbeiten im Zeitraum der Bearbeitung führten hier zeitweise zu weiteren Einschränkungen des Verkehrsablaufs [22]. Kritisch ist der Verkehrsablauf des Weiteren an den Knotenpunkten Borkener Straße/Gerichtsring und Gerichtsring/Dülmener Straße (QSV E nach HBS2015) [23] [24]. Für die restlichen Verkehrsachsen gilt, dass die Belastungen insgesamt in einem gewöhnlichen Rahmen liegen.

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

Abseits der Hauptverkehrsstraßen gelten in der Regel entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies ist lediglich im südlich der Kernstadt gelegenen Gewerbegebiet nicht der Fall. Hier wird aufgrund der vorwiegenden Gebäudenutzung und des bedeutenden Schwerlastanteil Tempo 50 gefahren. Viele Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung sind bereits verkehrlich noch weiter beruhigt. Auf den in Abbildung 75 grün gekennzeichneten Wegen ist für den MIV lediglich Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Auf das gesamte Stadtgebiet gesehen entspricht dies in der Quantität bereits einem ordentlichen Anteil. Berücksichtigt werden muss, dass hier bereits Rückmeldungen aus den Wohngebieten auf eine Missachtung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit hinweisen (siehe Kapitel 0).

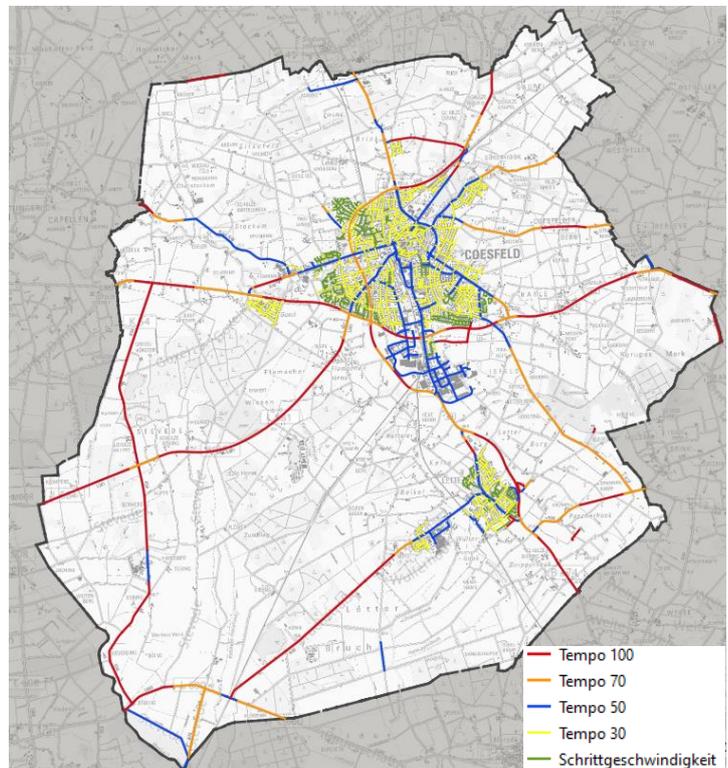


Abbildung 75 - ausgewiesene Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet

### Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes: Nordwestliche Innenstadt

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

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

Bereits zum Zeitpunkt des VEP lag die Belastung dort auf einem hohen Niveau. Auf dem Marienring/Basteiring wurde eine Gesamtbelastung von 7.800 Kfz/24h ermittelt (siehe Abbildung 76). Der Durchgangsverkehr entspricht einem Anteil von 37 %. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung zwischen Große Viehstraße und Köbbinghof kann hier lediglich in Richtung Gerichtsring/Borkener Straße gefahren werden.

In umgekehrter Richtung wurde bei einer bestehenden Belastung von 6.000 Kfz/24h auf der Route Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße ein **Anteil von 33 %** ermittelt (siehe Abbildung 77). Mit Blick auf die gesamtstädtischen und bundesweiten Entwicklungen im Segment des MIV (Verkehrswachstum, Pkw-Verfügbarkeit) muss davon ausgegangen werden, dass sich die Anteile seitdem nicht reduziert haben. Die Rückmeldungen aus Politik und Bevölkerung stützen diese Annahme.

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



Abbildung 76 - Durchgangsverkehre Marienring/Basteiring auf Datenbasis des VEP



Abbildung 77 - Durchgangsverkehre Kapuzinerstraße/Hohe Lucht/Große Viehstraße auf Datenbasis des VEP



Abbildung 78 - Ausschnitt Basteiring im Begegnungsfall Pkw/Fahrrad

die angrenzenden Bewohnenden und deren Besucher\*innen ausgewiesen. In diesen Bereichen können selbst für Radfahrende im Begegnungsfall Gefährdungen entstehen (siehe Abbildung 78). In den höher frequentierten Stunden sind somit auch Rückstaus aufgrund der Parkstände möglich.

Auch im nordwestlich angrenzenden **Hengtegebiet** werden Einflüsse der  $\frac{3}{4}$ -Ringerschließung deutlich. Hier werden insbesondere die Straßen Teichweg, Wetmarstraße und die quer in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hengtestraße als durchgehende Route zwischen den klassifizierten Straßen des Vorbehaltsnetzes genutzt. Am Knoten Wetmarstraße/Holtwicker Straße (L581) wurde ein **Anteil von 30 % Durchgangsverkehr** ermittelt (gesamt 3.300 Kfz/24h). Aufgrund der in diesem Bereich gelegenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur hat ein hoher Durchgangsverkehrsanteil hier besonderes Gefährdungspotenzial.

Den Daten aus Abbildung 79 zufolge ist der Durchgangsverkehr auf der Hengtestraße wesentlich geringer (250 von gesamt 3.700 Kfz/24h). Hier bestehen Gefährdungen insbesondere aufgrund der starken Frequentierung durch Radfahrende, für die die Hengtestraße eine wichtige Sammelfunktion der umliegenden Wohngebiete übernimmt.

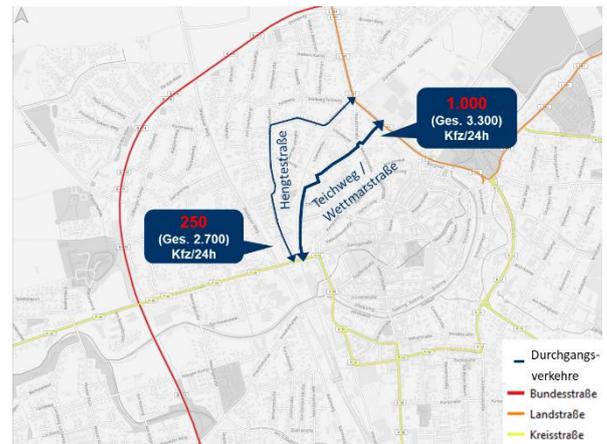


Abbildung 79 - Durchgangsverkehre Teichweg/Wetmarstraße und Hengtestraße auf Datenbasis des VEP



Abbildung 80 - Durchgangsverkehre in Verbindung mit der Münsterstraße auf Datenbasis des VEP

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

## Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes: Sonstige Bereiche

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

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

Unabhängig von fundierten Daten werden darüber hinaus auch weitere Durchgangsverkehre in Wohngebieten von Anwohnenden angemerkt. Diese beziehen sich unter anderem auf Bereiche südlich der Innenstadt. Solche Rückmeldungen wurden besonders häufig in Bezug auf die Reiningstraße, den Lübbesmeierweg, die Laurentiusstraße und den Kalbsbecker Weg an die Stadt herangetragen (siehe Übersicht Abbildung 82).

Der Siedlungsbereich des Ortsteils Lette kann in östlicher Richtung über die B474 umfahren werden. Dieser nimmt erstmal einen Großteil des Verkehres auf. Die Lage dieser Ortsumgehung erweist sich dennoch in Anbetracht der historisch gewachsenen Struktur Lettes als problematisch. Die Problematik war bereits in der Variantenuntersuchung bekannt und wurde bei der Abwägung der Belange berücksichtigt. Im Westen des Stadtteilzentrums liegt das Gewerbegebiet Letter Bruch mit dem Großarbeitgeber Ernstigs Familiy. Dieses hat sich in den letzten zwei Dekaden enorm entwickelt. Damit einher geht auch ein Anstieg an Schwerlast- und Lieferverkehren, welche zum Erreichen des Gebiets nicht die Ortsumfahrung nutzen können. Diese Gemengelage hat zur Folge, dass die **Schwerlastanteile innerhalb des Stadtteils** deutlich ansteigen. Derzeit befinden sie sich noch auf einem erträglichen Niveau. Die Daten hierzu wurden im Rahmen eines gesonderten Verkehrsgutachten für Bereiche des Gewerbegebiets gesammelt [25]. Gemäß der Verflechtungsprognose des BMVI [26] ist für den Kreis Coesfeld im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr von bis zu 20 % zu rechnen. Hieraus kann ein fortschreitender Anstieg des Schwerlastverkehr-Anteils innerhalb des Ortskern Lette abgeleitet werden.

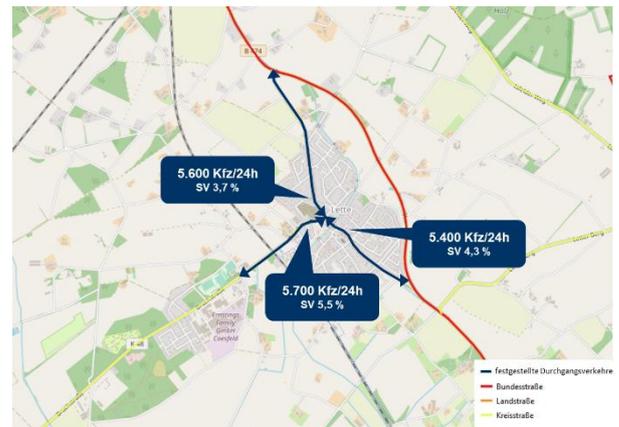


Abbildung 81 - Ortsumgehung Lette ohne Relevanz für Gewerbegebiet

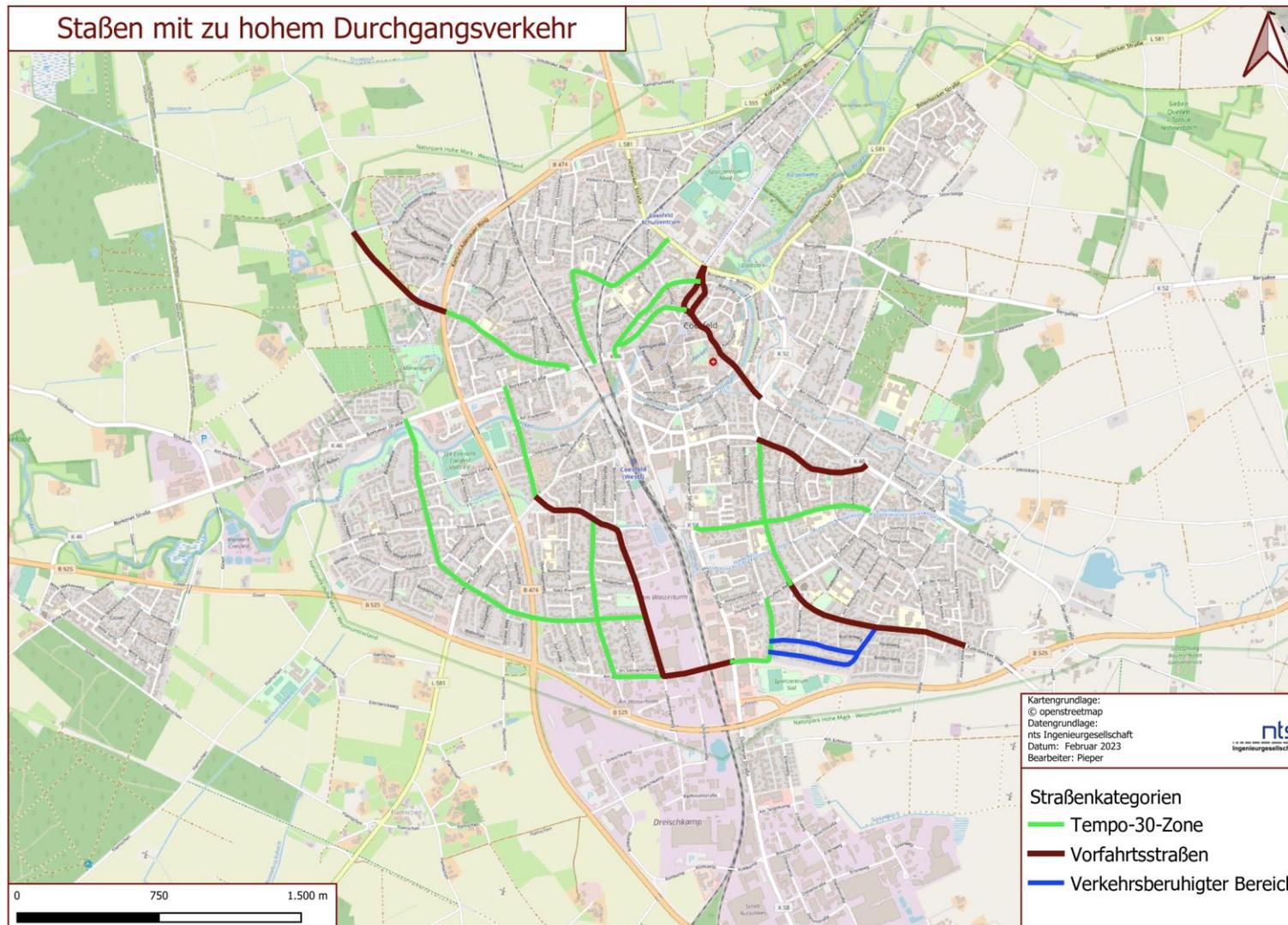


Abbildung 82 - Übersicht Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes

## Big Points Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr



Als Mittelstadt im ländlichen Raum besitzt die Bevölkerung Coesfelds (naturgemäß) eine hohe Affinität zum Pkw.



Das Hauptstraßennetz ist radial aufgebaut. Um die Innenstadt verläuft eine  $\frac{3}{4}$ -Ringerschließung.



Es gibt nennenswerte Durchgangsverkehre außerhalb des Vorbehaltsnetzes. Das ist insbesondere in der nordwestlichen Innenstadt, aber auch in Wohngebieten der Fall.



Viele Wohnquartiere sind bereits vollends verkehrsberuhigt, für den Rest gilt Tempo 30. Das Fahrverhalten entspricht jedoch nicht immer der Ausweisung.

## 6.7. Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr

Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird für das Gelingen der Verkehrswende große Bedeutung beigemessen [27]. Zudem kommt dem (inner-)städtischen Parkraumangebot große Bedeutung für die Attraktivität von Einkaufs- und Arbeitsstandorten zu. Das gilt in Coesfeld wie auch grundsätzlich.

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

### Bisherige Grundsätze der Planung

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



Abbildung 83 - Digitale Echtzeit-Anzeige des Parkleitsystems [36]

Die Unterziele des VEP sowie die Maßnahmenempfehlungen aus dem Parkraumkonzept sind zum jetzigen Zeitpunkt im Allgemeinen umgesetzt bzw. erreicht. Das Parkleitsystem (siehe Abbildung 83) mit den wichtigsten Parkplatzstandorten steuert die Parksuchverkehre gemäß Rückmeldungen aus der Verwaltung sowie aus der Bevölkerung derzeit nur bedingt, da im Straßenraum und auf Sammelparkplätzen noch viele Stellplätze zur Verfügung stehen. Außerdem ist innerhalb des Innenstadtrings auf Parkplätzen und im Straßenraum eine Höchstparkdauer von drei Stunden festgesetzt. Lediglich in Parkhäusern/Tiefgaragen gibt es keine maximale Parkdauer.

Für Anwohner\*innen der Innenstadt werden seitens der Stadt **Bewohnerparkausweise** für den Straßenraum und die angrenzenden kleineren Parkplätze ausgestellt. Gleichwohl werden Ausnahmen in den Parkhäusern Krankenhaus und Marktgarage genehmigt, um insbesondere für **Beschäftigte des Krankenhauses und der Stadtverwaltung** ein Stellplatzangebot zu schaffen. Im Parkhaus Krankenhaus sind mehr Dauerparktickets ausgestellt, als Stellplätze insgesamt vorhanden sind. Aufgrund des

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

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

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

## Derzeitiges Parkraumangebot (Innenstadt) und Auslastung

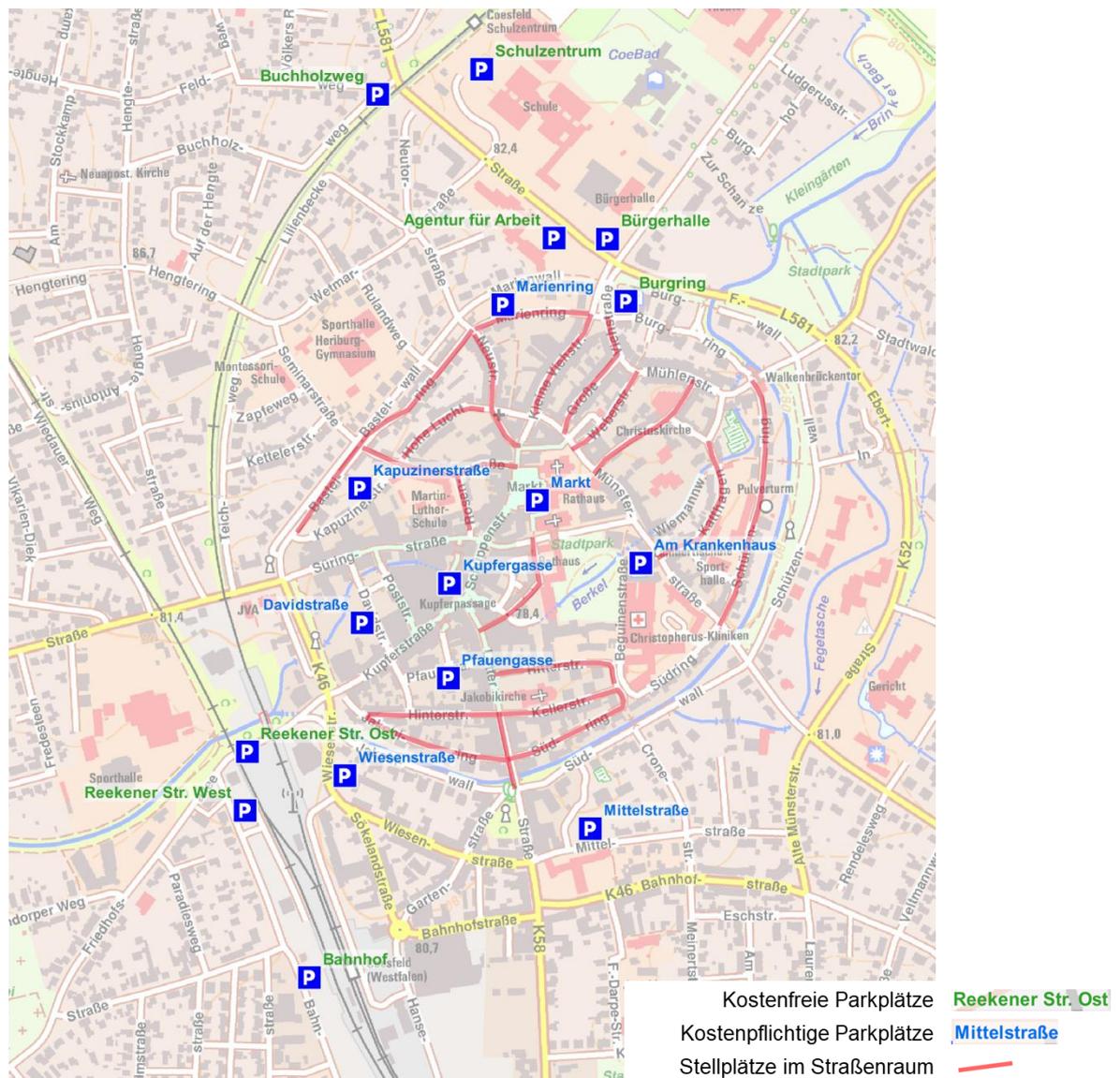


Abbildung 84 - Parkraumstandorte in der Innenstadt und am Innenstadtrand

Abbildung 84 visualisiert die verfügbaren Parkraumstandorte in der Innenstadt und den umgebenden Bereichen. Das Innenstadtgebiet verfügt über die Tiefgaragen Markt und Kupferpassage, das Parkhaus Am Krankenhaus, die Parkplätze Marienring, Burgring, Kapuzinerstraße (fällt nach Stand der Planung mittel- bis langfristig weg), Davidstraße, Pfaugasse, Wiesenstraße und Mittelstraße. Von den genannten Standorten sind lediglich die Parkplätze Kapuzinerstraße, Burgring und Wiesenstraße nicht Bestandteil des Parkleitsystems. Zusätzlich wird an vielen Stellen der Innenstadt auch im öffentlichen Straßenraum geparkt. Kritisch betrachtet wird der Kostenunterschied zwischen Parken im Straßenraum und auf oberirdischen Sammelparkplätzen (0,80 €) und in den Parkhäusern/Tiefgaragen (1,20€). Dieses Delta begünstigt die Entstehung von Parksuchverkehren.

Außerhalb des Innenstadtrings sind größere Bahnhofsparkanlagen, die sowohl nutzungsgebunden für Bahnreisende als auch für Besucher- und Kundenverkehre vorgesehen sind. Diese Parkplätze Buchholzweg, Schulzentrum, Agentur für Arbeit, Bürgerhalle, Rekener Straße Ost, Rekener Straße West und Bahnhof sind jeweils kostenfrei.

Nicht berücksichtigt wurden in dieser Untersuchung die Parkflächen im Südosten der Innenstadt, welche überwiegend für die Beschäftigten und Kundschaft der dortigen Behörden (Kreisverwaltung, Gericht, Finanzamt, Straßen NRW) vorgesehen sind.



Abbildung 85 - Parkplatzanlage Pfauengasse (links) und Davidstraße (rechts)

Die Vielzahl an Parkplatzstandorten vermittelt Besuchenden der Innenstadt den subjektiven Eindruck, die Parkraumkapazitäten seien überdimensioniert. Tatsächlich **prägt** der ruhende Verkehr an vielen Stellen das **Stadtbild**. Das gilt neben den Parkplätzen (siehe Abbildung 85) insbesondere für die Straßen, in denen geparkt wird. Hervorzuheben sind hier beispielsweise die Kleine Viehstraße, die Große Viehstraße, die Weberstraße oder die Neustraße. Die visuelle Prägung beeinträchtigt die Attraktivität des Stadtbildes und die Aufenthaltsqualität. Für den Masterplan Mobilität folgen hieraus maßgebliche Wechselbeziehungen zwischen diesem Handlungsfeld und dem der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität (siehe Kapitel 6.8).



Abbildung 86 - Ruhender Verkehr auf der Kleine Viehstraße aus zwei Perspektiven

Für die Zielentwicklung im Hinblick auf den ruhenden Verkehr sind Erkenntnisse über die Auslastung der bestehenden Kapazität unverzichtbar. Daher wurde im Rahmen der Bestandsanalyse die **Auslastung der innenstadtrelevanten Parkraumstandorte erhoben**. Die Erfassung fand am Donnerstag, den 19.05., und Freitag, den 20.05.2022, im Zeitraum zwischen 10:00 Uhr und 11:30 Uhr im halbstündlichen Intervall statt. Die Tage wurden gewählt, um sowohl einen gewöhnlichen Werktag als auch den Tag, an dem der Wochenmarkt stattfindet, abzudecken. Zugleich wurde sich hier an das Vorgehen im Rahmen des Parkraumkonzepts angeglichen<sup>1</sup>. Am Donnerstag, den 19.05. wurde die Auslastung zusätzlich zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr erhoben, um Ergebnisse hinsichtlich der Parknutzung durch Bewohnende mit einem entsprechenden Parkausweis zu sammeln.

Gegenstand der Zählung waren alle öffentlich betriebenen Parkplätze sowie die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum aus Abbildung 84. Für die privat betriebenen Parkhäuser/Parkplätze konnten die Daten über das digitale Parkleitsystem miterhoben und durch die betreibende Firma bereitgestellt werden.

Für die Auswertung der Parkraumauslastung werden die Ergebnisse im Folgenden anhand von Diagrammen visualisiert. Dabei wurde je nach Ergebnis immer derjenige Zeitpunkt innerhalb des Untersuchungszeitraums gewählt, zu dem die jeweils höchste Auslastung gegeben war.

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

Die planerische Perspektive legt ein besonderes Augenmerk auf die Bewirtschaftung von Stellplätzen, da Art und Umfang der Bewirtschaftung als wichtige Instrumente zur Steuerung des ruhenden Verkehrs gesehen werden. Die Erhebung hat gezeigt, dass insgesamt die **Hälfte aller berücksichtigten Stellplätze kostenpflichtig** ist (siehe Abbildung 87).

Auffällig ist außerdem der hohe Anteil an kostenlosen Stellplätzen (rd. 35 %). Ursächlich hierfür ist die Unterteilung des Parkraumangebots je nach Lagebeziehung zur Innenstadt. Außerhalb des Innenstadtrings am Innenstadtrand ist kostenfreies Parken auf nahezu allen Parkflächen möglich (siehe

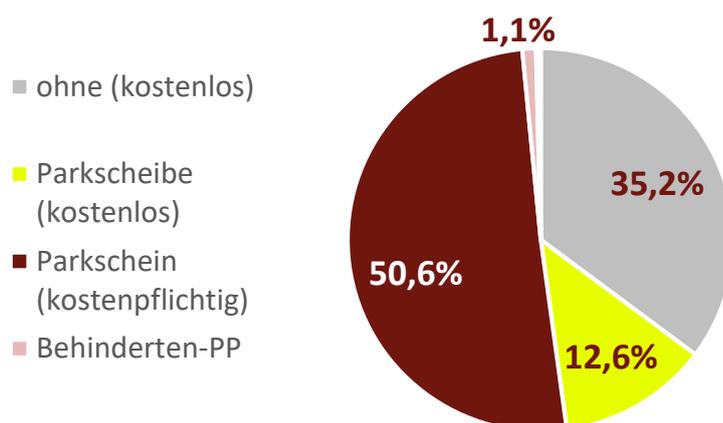
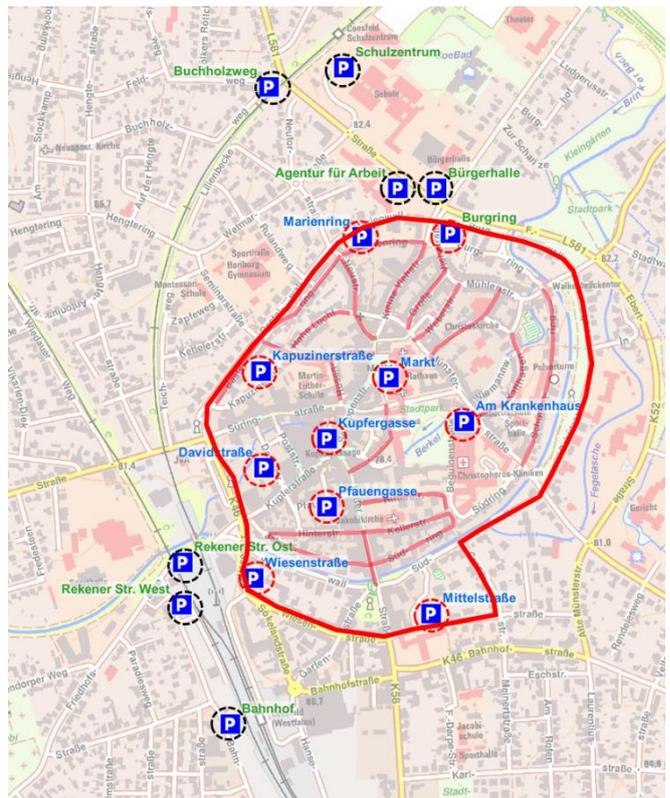


Abbildung 87 - Parkraumangebot gesamt nach Art der Bewirtschaftung

<sup>1</sup> Gemäß dem Covid-19 Mobility Project [33], welches Änderungen im Mobilitätsverhalten zwischen prä- und postpandemischen Zeitpunkten vergleicht, ist zum Zeitpunkt der Erhebung nicht von wesentlichen Einflüssen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten auszugehen. Eine Verzerrung der Ergebnisse durch die Pandemie kann somit ausgeschlossen werden.

Abbildung 88). An keiner Stelle ist das Parken kostenpflichtig. Entsprechend der anvisierten Konzentration von Langzeitparkenden auf diese Bereiche stellen auch Parkzeitregelungen (Parkscheibe) den Ausnahmefall dar. Innerhalb der Innenstadt sind nahezu alle Parkraumstandorte bewirtschaftet. Diese Aufteilung macht die umgesetzte Zielkonzeption der bestehenden Planwerke (VEP und Parkraumkonzept) deutlich (siehe Abbildung 89).



- ⊘ (direktes) Innenstadtgebiet, inkl. des Straßenraums
- ⊘ Innenstadtrand exkl. des Straßenraums

Abbildung 88 - Abgrenzung der Parkraumstandorte nach Lage in der Innenstadt und am Rand

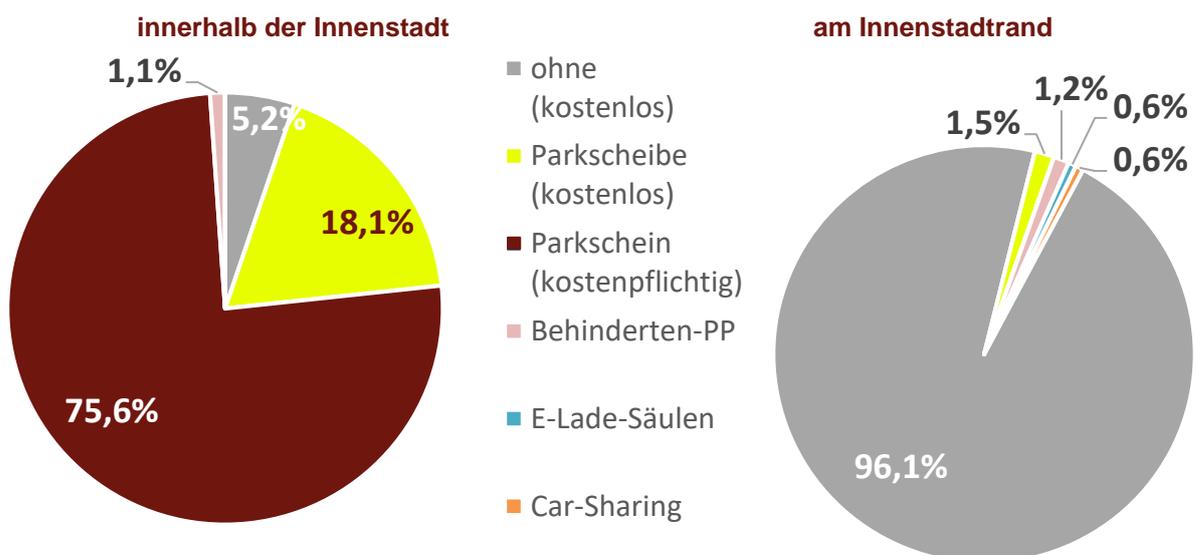


Abbildung 89 - Parkraumangebot nach Art der Bewirtschaftung innerhalb der Innenstadt und am Innenstadtrand

Über die Bewirtschaftung der **innerstädtischen Parkflächen** wird versucht, in diesen Bereichen **längeres Parken zu verhindern**. Die überwiegende Anzahl der Stellplätze (75,6 %) innerhalb der Innenstadt wird dem Parkraumkonzept entsprechend über eine Parkscheinregelung kostenpflichtig bewirtschaftet. Dieser Anteil entspricht 1.022 Stellplätzen. Hinzu werden weitere 18,1 % der innerhalb des Rings gelegenen Stellplätze über eine Parkscheibenregelung bewirtschaftet.

Kritisch gesehen wird im Rahmen der Betrachtung, dass **5,2 % der Stellplätze im Innenstadtbereich gänzlich unbewirtschaftet** sind. Die Empfehlung des Parkraumkonzepts, die Bewirtschaftungszone auf die gesamte Innenstadt auszuweiten, ist demnach zum derzeitigen Stand nicht vollständig erreicht.

Der Anteil an Behindertenstellplätzen befindet sich mit 15 Stellplätzen in der Innenstadt sowie 8 Stellplätzen am Innenstadtrand im prozentualen Rahmen der gesetzlichen Norm (1 % der Gesamtanzahl) [28]. Darüber hinaus ist in beiden Bereichen der Anteil von Behindertenstellplätzen, Car-Sharing-Stellflächen und Stellplätzen mit E-Ladesäulen nahezu unbeträchtlich<sup>2</sup>.

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

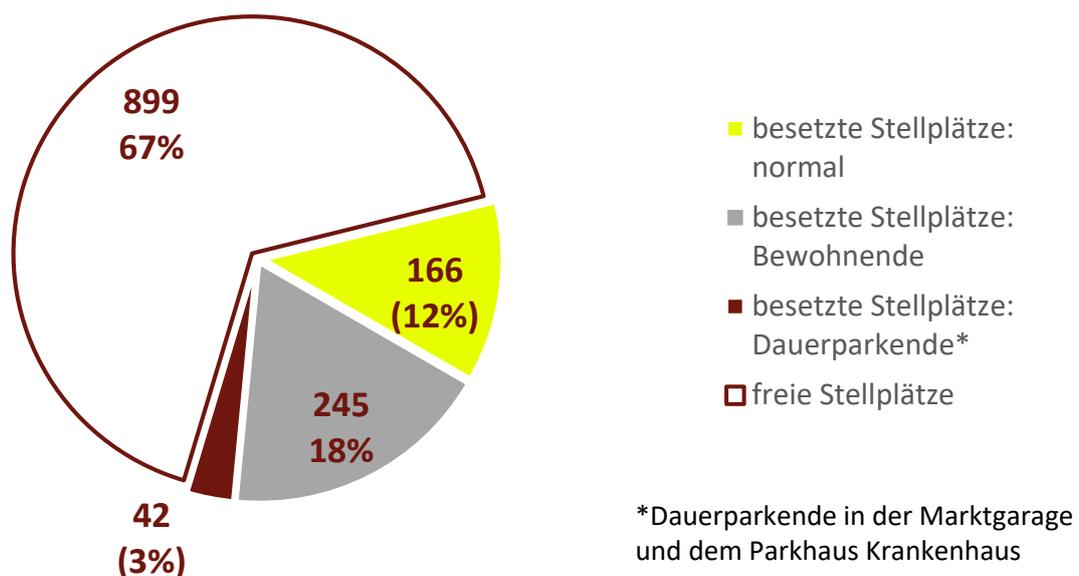


Abbildung 90 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 05:00 - 06:00 Uhr

Zu Nachtzeiten werden rund 33 % der Parkraumkapazitäten innerhalb der Innenstadt genutzt (siehe Abbildung 90). 18 % der Stellplätze wurden durch Pkw besetzt, die mit einem Bewohnerparkausweis ausgestattet waren. Der Anteil an Dauerparkenden in den Parkhäusern ist zu dieser Zeit mit 3 % sehr gering. Der Anteil an freien Stellplätzen mit mehr als zwei Dritteln der gesamten Kapazität macht deutlich, dass **nachts mehr als genug Kapazitäten** vorhanden sind.

<sup>2</sup> Innerhalb des Innenstadtrings wurden Ladesäulen nicht erfasst, da der Großteil der hier verfügbaren Vorrichtungen innerhalb der Tiefgaragen und Parkhäuser vorhanden ist. Hierzu wurden keine Daten seitens der Betreiber bereitgestellt, so dass eine Betrachtung der E-Lade-Säulen nicht sinnvoll ist.

Naturgemäß größer ist die Belegung der Stellplätze zu Tageszeiten. Abbildung 91 visualisiert, dass sich am Donnerstag zwischen 10:00 Uhr und 10:30 Uhr mehr als zwei Drittel der Kapazitäten in Benutzung befanden. Gleichzeitig ist mit 396 Stellplätzen noch eine hinreichende Kapazitätsreserve vorhanden. Auffällig ist der Anteil an 298 Langzeitparkenden (Dauerparkende und Bewohnende), der höher liegt als zur Nachtzeit. Ursächlich hierfür ist vermutlich die Belegung der Stellplätze durch die Beschäftigten. Für diese Parkhäuser liegen vertragliche Zusicherungen beispielsweise für das Krankenhaus, Grundstückseigentümer der Innenstadt und die Stadtverwaltung vor.

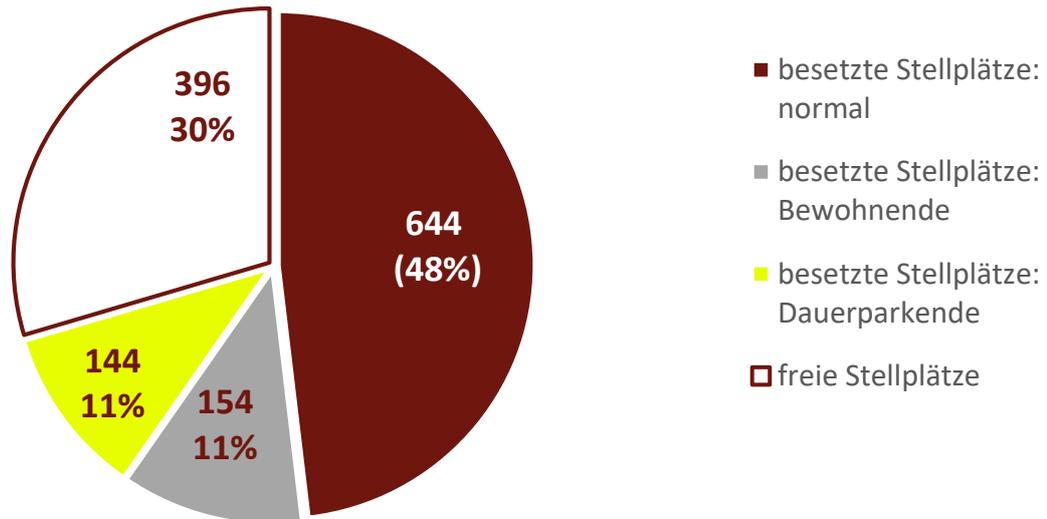


Abbildung 91 - Auslastung innerhalb der Innenstadt Donnerstag 19.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr

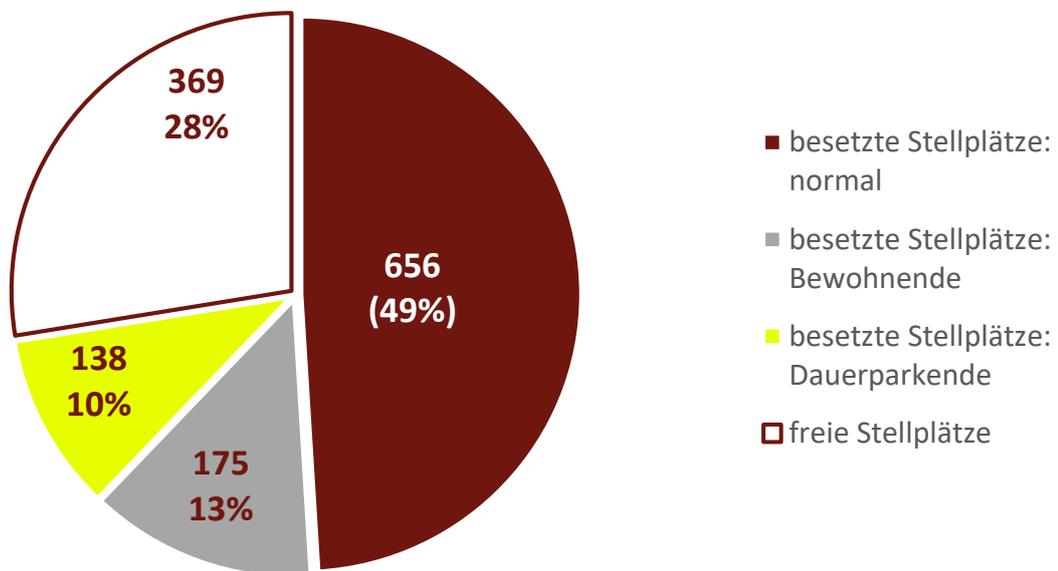


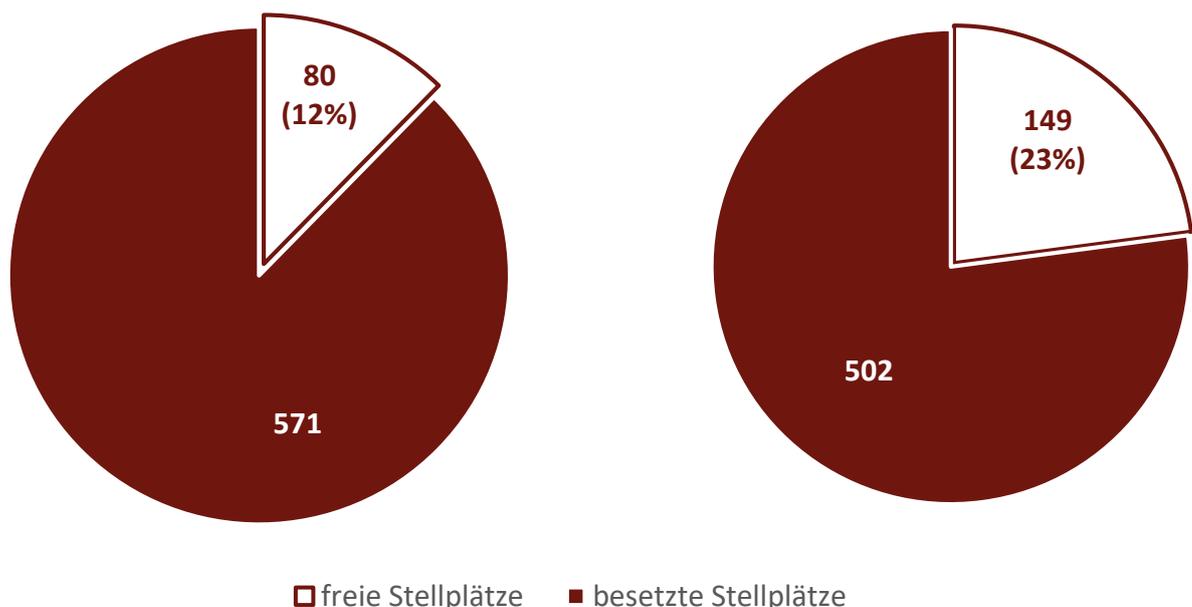
Abbildung 92 - Auslastung innerhalb des Innenstadtrings Freitag 20.05.2022, 10:30 - 11.00 Uhr

Um die potenziell höchste Auslastung erheben zu können, wurde neben dem Donnerstag auch am Markttag Freitag erhoben (siehe Abbildung 92). Die Aufteilung der besetzten Stellplätze in Bewohnende und Dauerparkende unterscheidet sich vom Freitag zum Donnerstag nur in geringem Maß. Der um 2 % geringere Anteil an freien Stellplätzen am Freitag kann bei ähnlichen Witterungsverhältnissen unter Umständen auf den Wochenmarkt zurückgeführt werden.

Zusammenfassend ist zu resümieren, dass sowohl an normalen Werktagen als auch am höher frequentierten Markttag mit 30 % bzw. 28 % **ausreichend Stellplatzkapazitäten** zur Verfügung stehen. Insgesamt werden zwischen Donnerstag und Freitag keine großen Unterschiede in der Stellplatzauslastung deutlich.

Die Auslastung der Stellplatzkapazitäten am Innenstadtrand wird durch Abbildung 93 visualisiert. Die verbleibenden Reserven sind hier geringer als im Innenstadtbereich. Dies wird besonders deutlich mit Blick auf die im Rahmen der Erhebung untersuchte, wesentlich geringere Anzahl an Stellplätzen (667) im Vergleich zur Anzahl innerhalb des Innenstadtrings (1352).

Zudem stehen viele der hier untersuchten Parkflächen in enger räumlicher Nähe zu den Bahnhöfen Coesfeld (Westf.) und Coesfeld Schulzentrum. Ein Anteil der Stellplätze entfällt dementsprechend auf P+R. Aufgrund der deutlich niedrigeren Anzahl an Stellplätzen und der Nutzung durch Pendelnde, die auf den ÖPNV umsteigen, eignen sich diese Flächen nur bedingt zur Entlastung der Innenstadt.



**Abbildung 93 - Auslastung außerhalb des Rings Donnerstag 19.05.2022, 10:30 - 11:00 Uhr (links) & Freitag 20.05.2022, 10:00 - 10:30 Uhr**

Anhand der Auslastungsdaten wurde bereichsweise ermittelt, wie sich die Parkraumnachfrage auf das Angebot im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand verteilt. Hierzu wurden anhand der Höchstwerte über den Auslastungszeitraum (Do. 10:30 – 11:00 Uhr) die untersuchten Abschnitte Kategorien zugeordnet, die in Abbildung 94 gezeigt werden. Von voller Auslastung ohne nennenswerte Kapazitätsreserven wird im Rahmen dieser Betrachtung gesprochen, wenn der Auslastungswert über den betrachteten Untersuchungszeitraum 90 % oder größer war. Bei dieser Auslastung entsteht bereits Parksuchverkehr und bei den Suchenden entsteht Stress und das Gefühl, dass kein Stellplatz frei ist.

Die farbliche Visualisierung in Abbildung 94 verdeutlicht auf den ersten Blick, dass dies insbesondere im nördlichen Bereich der Innenstadt sowie den direkt angrenzenden Parkplatzanlagen am Stadtrand der Fall ist. Dort sind sowohl die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum als auch die größeren Sammelparkplätze nahezu vollständig ausgelastet.

Im Segment unterhalb 90 % Auslastung und oberhalb 75 % bewegen sich unter anderem die beiden großen Parkgaragen am Markt und Am Krankenhaus. Diese stellen mit 150 Stellplätzen (Markt) und 183 Stellplätzen (Krankenhaus) mit die größten Parkbereiche in Coesfeld dar. Die hohe Auslastung ist vorrangig auf die hohe Anzahl an ausgestellten Dauerparktickets zurückzuführen. Laut Auskunft der betreibenden Firma Emergy [29] beträgt das Verhältnis zwischen Dauerparktickets und Stellplätzen in der Marktgarage ca. 80 %. Im Parkdeck Krankenhaus sind darüber hinaus mehr Dauerparktickets ausgestellt, als Stellplätze vorhanden sind. Aufgrund des 3-Schicht-Systems stehen hier trotzdem jederzeit auch Stellplätze für Besucher- und Kundenverkehre zur Verfügung.

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

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

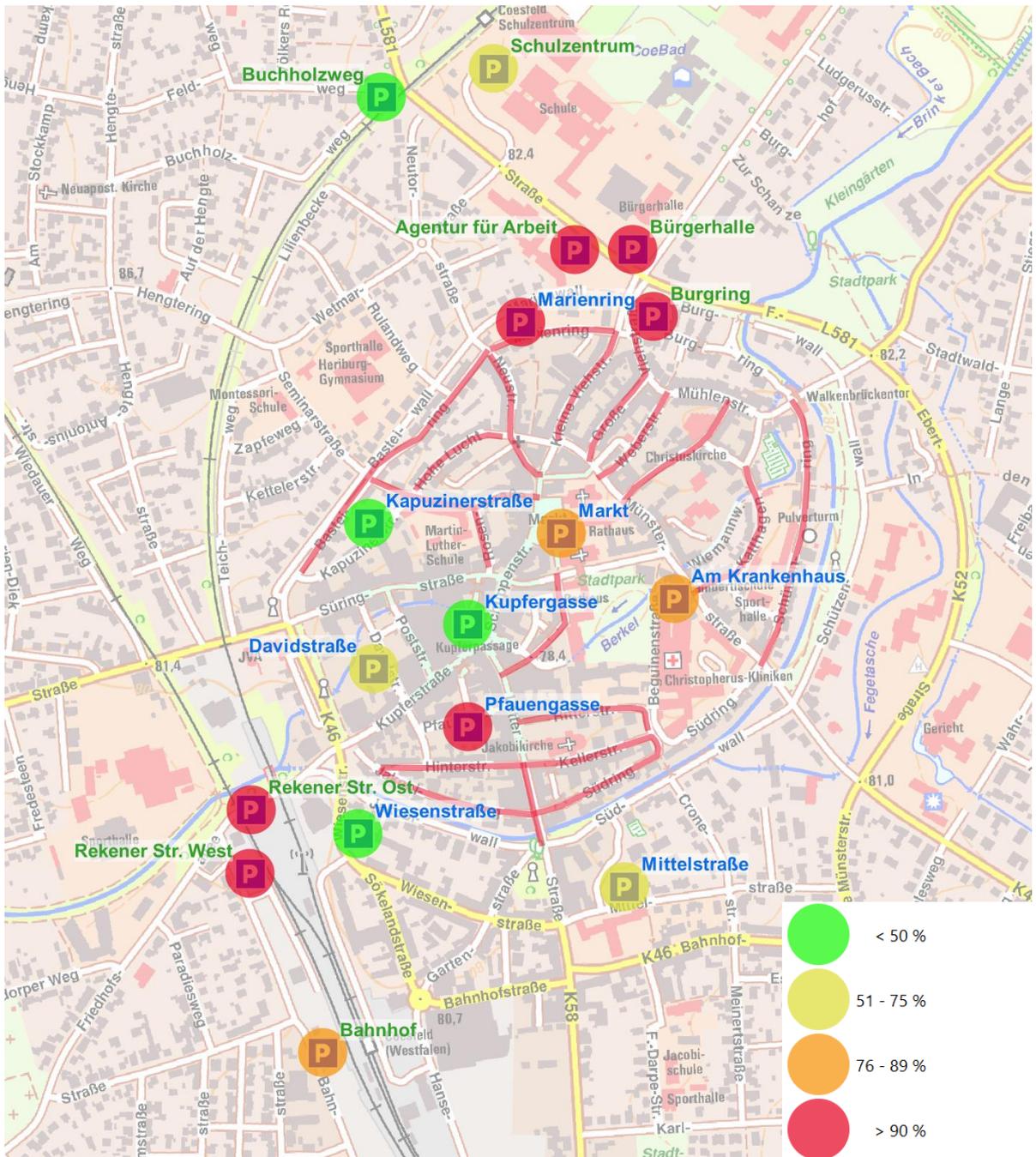


Abbildung 94 - Auslastung der Parkraumkapazitäten anhand der Höchstwerte für Donnerstag 19.05.2022 in kartographischer Darstellung

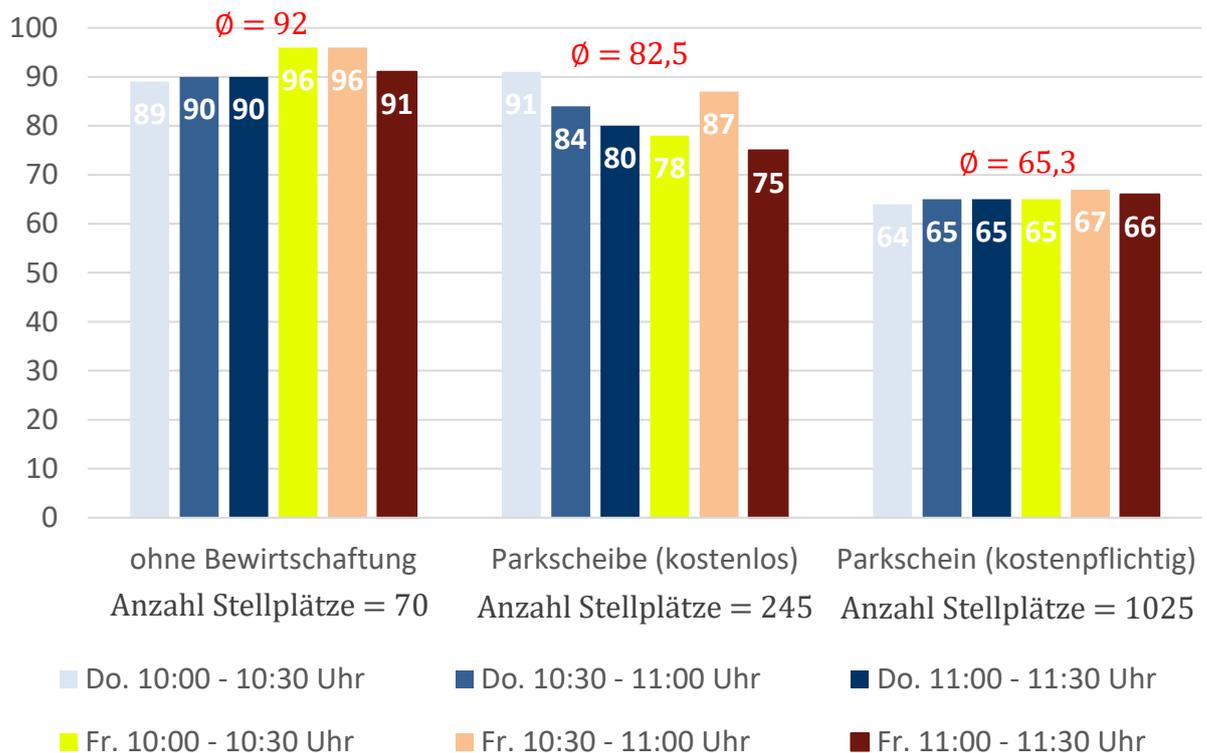


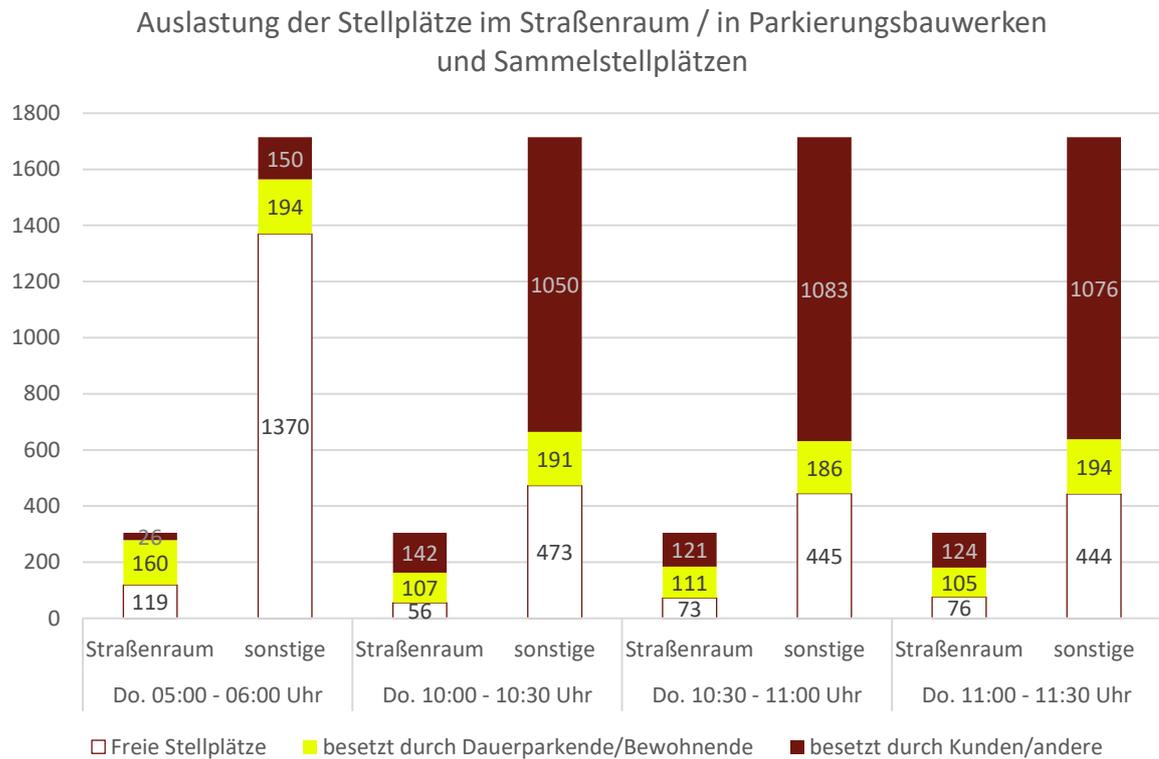
Abbildung 95 - Parkraumauslastung im Innenstadtbereich in Prozent, unterteilt nach Art der Bewirtschaftung

Abbildung 95 skizziert hier klare Unterschiede in der Nutzung von kostenlosen und kostenpflichtigen Stellplätzen. Während die wenigen kostenfreien Stellplätze mit einem Durchschnitt von 92% über den gesamten Erhebungszeitraum nahezu vollständig ausgelastet waren, liegen die Werte der bewirtschafteten Stellplätze in einem niedrigeren Segment. Die Flächen mit einer Parkzeitregelung waren im Durchschnitt zu 82,5 % in Benutzung. Mit rund 65 % ist die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplätze, die innerhalb des Innenstadtrings mit insgesamt 1025 Stellplätzen den Hauptanteil aller Parkflächen ausmachen, am geringsten.

Des Weiteren wurde mit Blick auf eine mögliche Reduzierung von Parkständen das Verhältnis zwischen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie sonstigen Stellplätzen in Parkbauten und auf Parkplätzen betrachtet.

Zu Nachzeiten und in den frühen Morgenstunden wurden erwartungsgemäß mehr als die Hälfte aller On-Street-Stellplätze im Innenstadtbereich durch Bewohnende genutzt (siehe Abbildung 96). Der Großteil der verbleibenden Stellplätze bleibt ungenutzt. Auch tagsüber waren wesentliche Anteile durch Pkw mit Bewohnerparkausweis besetzt. Der Anteil am Tag entsprach ca. einem Drittel aller verfügbaren 305 On-Street-Stellplätze.

Hieraus folgt, dass viele Bewohnende der Innenstadt nicht nur nachts ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum abstellen, sondern auch tagsüber. Die resultierende Belastung wird durch die zusätzliche Nutzung von Besuchenden und Kundschaft am Tag weiter erhöht.



**Abbildung 96 - Parkraumauslastung in der direkten Innenstadt im Straßenraum / außerhalb des Straßenraums**

Abbildung 96 verdeutlicht darüber hinaus den Anteil an Kapazitätsreserven auf sonstigen Stellplatzflächen. Es wird festgehalten, dass zu jedem Zeitpunkt der Erhebung **rein quantitativ** mehr Kapazitätsreserven auf sonstigen Stellplatzflächen vorhanden waren, als On-Street-Stellplätze zum selben Zeitpunkt besetzt wurden. Die Kapazitätsreserven waren ebenso immer größer als die Anzahl an insgesamt verfügbaren Stellplätzen im Straßenraum.

Die automatisierte Erfassung der Parkraumauslastung durch das digitale Parkleitsystem über einen flächendeckenden Zeitraum ermöglicht die Ermittlung einer Ganglinie für die Parkraumnachfrage. Auch aus praktischen Gründen bot sich daher die Erfassung der Auslastung über einen Zeitraum einer Kalenderwoche an. Im Rahmen dessen wurde die Auslastung für die Parkplatzstandorte Davidstraße, Kupferpassage, Marienring, Mittelstraße, Pfauengasse, Parkhaus Krankenhaus und Tiefgarage Markt stündlich digital erfasst. Die Ergebnisse werden durch Abbildung 97 visualisiert. Hierin sind sowohl die Ganglinien jedes einzelnen Parkplatzstandortes als auch die Auslastung aller Parkraumstandorte im Parkleitsystem kumuliert dargestellt. Anhand der Überlagerung kann die Parkraumnachfrage bezogen auf das gesamte Innenstadtgebiet abgelesen werden.

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

An allen Werktagen fällt daraufhin die Auslastung bis zum Mittag hin leicht ab. Zwischen den Mittagsstunden (ca. 13:00 Uhr) und dem Ende des Arbeitstages (zwischen ca. 16:00) schwankt die Auslastung im Bereich zwischen 300 bis 400 belegten Stellplätzen. In den Abend- und Nachzeiten wird jederzeit ein Basisniveau von etwas über 100 belegten Stellplätzen gehalten.

Zudem wird aus Abbildung 97 ersichtlich, dass die Auslastung am Samstag deutlich geringer bleibt als unter der Woche. Mutmaßlich ist hier insbesondere die Nutzung durch beschäftigte Dauerparkende geringer. Dafür spricht, dass auch die Parkstandorte Marktgarage und Parkhaus Krankenhaus, in denen viele Dauerparktickets ausgestellt werden, an diesem Tag wesentlich geringere Auslastungszahlen als unter der Woche aufweisen. Am Sonntag befindet sich die Parkraumnachfrage auf einem sehr geringen Niveau.

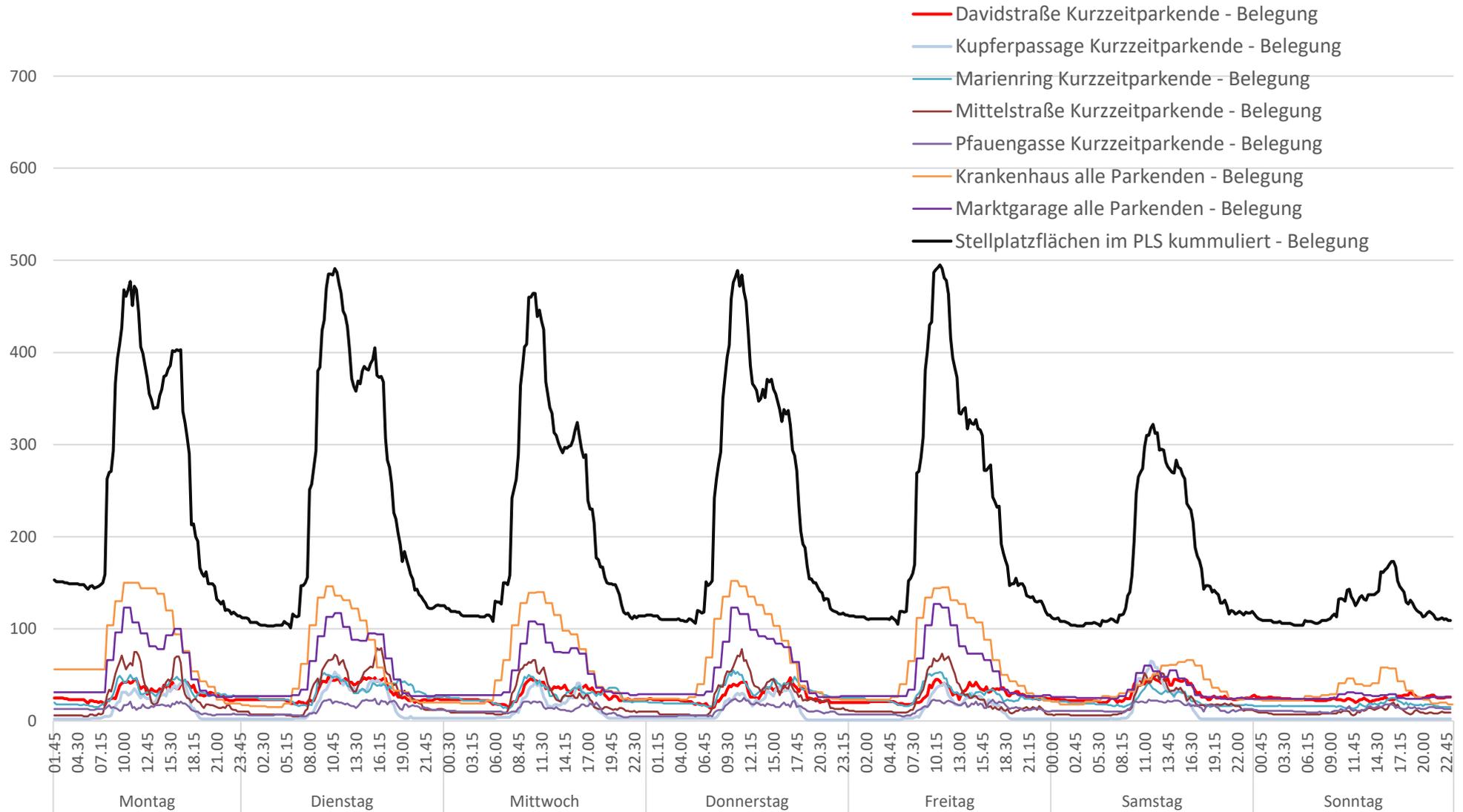


Abbildung 97 - Wochenganglinie der Parkraumnachfrage im Rahmen des dynamischen Parkleitsystem (PLS)

Die Ergebnisse der Stellplatzerhebung vom 19. und 20.05.2022 zusammengefasst, hat sich insgesamt gezeigt, dass die Parkraumkapazitäten im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand im Allgemeinen den Bedarf an Parkraum abdecken. Das gilt sowohl für einen normalen Werktag, als auch für den mutmaßlich am stärksten frequentierten Tag Freitag, an dem der Wochenmarkt stattfindet. Innerhalb des Rings sind in der Woche runde 2/3 der Stellplätze nachts und tagsüber rund 1/3 der Stellplätze nicht genutzt. Dies wird als ausreichende Parkraumreserve angesehen. Dabei sind die unbewirtschafteten Stellplätze stark ausgelastet, was mutmaßlich gleichermaßen an der geringen Anzahl und der kostenfreien Nutzung liegt. Kostenpflichtige Stellplätze sind hingegen erwartungsgemäß am wenigsten ausgelastet.

Es wird zudem festgehalten, dass im Vergleich zu den großflächigen Parkplätzen am Innenstadtrand nahezu doppelt so viele Stellplätze im Innenstadtbereich vorhanden sind. Vor dem Hintergrund der bereits erläuterten Zielkonzeption aus dem VEP und dem Parkraumkonzept stützt dieses Ergebnis nicht zwingend die anvisierte Angebotsverteilung am Innenstadtrand.

Die Ergebnisse der Auslastung von On-Street-Stellplätzen (in Relation zu sonstigen Parkbereichen) zeigen, dass viele Bewohnenden sowohl nachts als auch tagsüber diese Art des Parkens nutzen. Insgesamt ist die Auslastung dieser Stellplätze durch Nicht-Bewohnende jedoch zu jedem Zeitpunkt auf einem Niveau, das durch die verfügbaren Reserven auf sonstigen Parkflächen **rein rechnerisch, das heißt losgelöst von sonstigen Anforderungen einer Verlagerung und abseits der Berücksichtigung von fußläufigen Erreichbarkeiten,** kompensiert werden könnte.

### Zwischenfazit zur Erhebung der Parkraumauslastung

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

Als wesentlicher Erfolgsfaktor für das Gelingen der Mobilitätswende wird auch die Energiewende im Verkehr verstanden [2]. Aus planerischer Sicht gilt es, die Voraussetzungen für den Umstieg von Verbrennermotoren auf alternative, emissionsarme Antriebe zu schaffen. Das betrifft vordergründig die Integration von Stellplätzen mit E-Lade-Vorrichtung im öffentlichen Raum.

In Coesfeld wurden 24 Standorte erfasst, an denen die Bevölkerung einen elektrischen Pkw aufladen kann. Davon befinden sich 11 dieser Standorte auf öffentlichen Parkplätzen. In der Regel sind zwei Stellplätze je Ladestation vorhanden (siehe Abbildung 98).



Abbildung 98 - Stellplätze mit E-Lade-Vorrichtung am Schulzentrum (links) und am Theater (rechts)

## Parkraumerweiterungen

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



Abbildung 99 - Geplantes Parkhaus Münsterstraße [37]

finden Abstimmungen mit den umliegenden Behörden sowie den Christophorus-Kliniken statt, eine Nutzung durch Mitarbeitende des Krankenhauses im Umfang von ca. 50 STP kann als möglich angenommen werden. Für die Innenstadt und das dortige Parkraumangebot hätte es Relevanz, wenn Beschäftigte der Christophorus Kliniken das Parkhaus nutzen würden. Die bereits vorhandenen Planungen stehen in Abhängigkeit dazu, ob eine Erweiterung der Kapazitäten notwendig ist. Dies soll im Rahmen der Maßnahmen des Masterplans geprüft werden.

Wesentlich bedeutsamer für die Parkraumkapazitäten in der Innenstadt sind die möglichen Erweiterungen Münsterstraße. Zudem wird in zentraler Lage an der Münsterstraße ein Ersatzbau des baulich mangelhaften Krankenhausparkhauses angestrebt. Der Bestandsbau wird abgerissen und auf dem gegenüberliegenden Grundstück neu errichtet. Damit wird nach derzeitigem Planungsstand das Stellplatzangebot von 180 auf 185 bis 390 Stellplätze ausgeweitet [30].

Auf Basis des B-Plans Nr. 8a soll außerdem als mittelfristiger Ersatz u.a. für die wegfallenden Parkplätze Kapuzinerstraße und Hohe Lucht sowie weitere städtebauliche Maßnahmen ein Parkhaus auf dem Grundstück an der Mittelstraße entstehen, das derzeit bereits als ebenerdige Parkfläche genutzt wird. Dies entspricht einer Erweiterung von 76 auf 212 Stellplätze [nach Angaben der Stadt Coesfeld].

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

### Big Points Handlungsfeld Kfz-Verkehr (ruhend)

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

## 6.8. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

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

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

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

### Das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung

Straßen und andere Verkehrsflächen nehmen als Teil des öffentlichen Raumes unterschiedliche Funktionen in unseren Städten ein. Bei der Herleitung der Funktionen wird sich im Rahmen dieser Analyse an wissenschaftliche Betrachtungen angelehnt, die den Straßenraum aus einer ideell planerischen Perspektive betrachten [31]. Die hier angegebene Auswahl an Straßenfunktionen ist nicht abschließend<sup>3</sup>. Die wohl offensichtlichste Funktion ist die **verkehrstechnische Erschließungs- und/oder Verbindungsfunktion**. Als Teil des Verkehrswegenetzes besitzen Straßen die Hauptanforderung, die Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit möglichst geringem Zeitaufwand sicherzustellen. Grundsätzlich gilt diese Anforderung für alle Verkehrsarten gleichermaßen. Sie wird jedoch in der Mehrzahl der Fälle überwiegend auf den MIV bezogen.

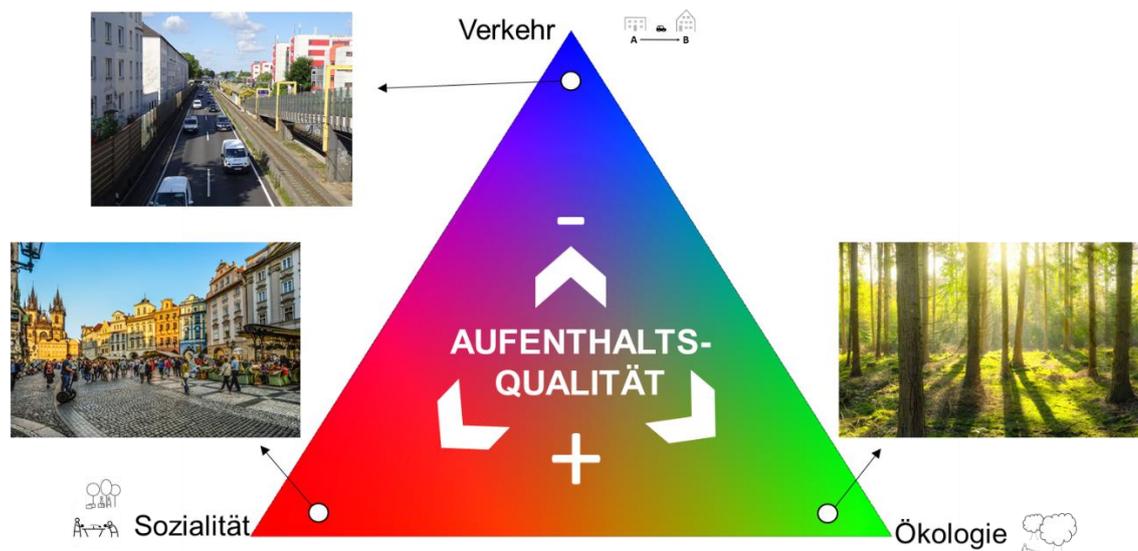
Die **soziale oder auch soziokulturelle Funktion** des öffentlichen Straßenraums wird insbesondere durch die Begegnungs- und Aufenthaltsqualität bestimmt. Demnach sind Straßen kulturelle Aktionsräume, in denen umfangreiche Kommunikations- und Aneignungsprozesse stattfinden. Sie können als Orte zur Erholung, als Treffpunkte oder als Bildungs- und Lernräume verstanden werden. Insofern spielt

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

die soziale Funktion eine zentrale Rolle darin, wie eine Straße durch die Nutzenden erlebt und bewertet wird.

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

Aus den aufgeführten Funktionen ergeben sich unterschiedliche **Ansprüche und Anforderungen an die Gestaltung** öffentlicher Straßenräume. Je nach Zweck, Dimensionierung, Lage und angrenzenden Nutzungen der jeweiligen Straße überwiegen Funktionen gegenüber anderen. Es gilt, die aufgeführten Funktionen bei der Gestaltung in Einklang zu bringen. Die Anforderungen stehen dabei aufgrund komplexer Wechselbeziehungen untereinander in einem Spannungsverhältnis. Daher müssen Funktionen oft gegen einander abgewogen und unterschiedlich gewichtet werden. Abbildung 100 skizziert dieses **funktionale Spannungsfeld** der Straßenraumgestaltung.



**Abbildung 100 - das funktionale Spannungsfeld der Straßenraumgestaltung**

Abbildung 100 zeigt die extremen Ausprägungen der jeweiligen Funktionen auf. Das Level an Aufenthaltsqualität, was gerade in dicht besiedelten und zentralen Bereichen als wichtiges Messkriterium für gelungene Straßenraumgestaltungen gesehen wird, wird dabei auf unterschiedliche Art und Weise beeinflusst.

Auf **Hauptverkehrsachsen**, die der Sammlung und dem Transport von großen Verkehrsströmen dienen, dominiert die verkehrliche Funktion. Hier drängen die verkehrstechnischen Aspekte die anderen Funktionen in den Hintergrund. Vordergründiges Ziel zur Gestaltung ist demnach die Bewältigung des

Verkehrsaufkommens, die Gewährleistung des schnellen Durchquerens oder die Erschließung von angrenzenden Grundstücken. Soziale und ökologische Elemente werden dem untergeordnet. Auch auf **Flächen, in denen der ruhende Verkehr dominiert**, treten diese Funktionen zurück. Der Platzbedarf von parkenden Pkw führt zu hohen Versiegelungsgraden, weniger Flächenverfügbarkeit für schatten spendende und CO<sup>2</sup>-bindende Bäume, schlechterer Retention und geringeren Verweilmöglichkeiten. Die verkehrstechnische Funktion ist demnach ein Hemmnis für das Level an Aufenthaltsqualität einer Straße.

Straßen, in denen die Sozialität ähnlich hoch gewichtet wird wie die verkehrliche Funktion, sind beispielsweise offene **Stadtplätze, Wohnstraßen** in belebten Szenevierteln oder auch **Fußgängerzonen**. Diese Räume werden als Inbegriff des öffentlichen Zusammenlebens verstanden. Sie dienen mindestens in gleichem Maß dem Aufenthalt, dem Verweilen und dem sozialen Beisammensein wie dem Erschließen dieses Raums. Dabei bietet die Reduzierung des Flächenanspruchs von ruhendem und fließendem Verkehr Flächenpotenziale für beispielsweise Stadtmobiliar, gastronomische Aufstellflächen und ästhetische Grüngestaltung.

Die ökologische Funktion besitzt in der Straßenraumgestaltung naturgemäß die geringste Berücksichtigung der hier aufgeführten Aspekte. Beim Bau einer Straße wird durch die Versiegelung des Bodens und die Verdrängung von Flora und Fauna grundsätzlich in das jeweilige Ökosystem eingegriffen. Straßen, in denen die ökologische Funktion gegenüber der verkehrlichen und sozialen Komponente überwiegt, gibt es demnach nicht. Hier können allenfalls unbefestigte Wander- und Waldwege genannt werden. Trotzdem sind **ökologische Aspekte auch in verdichteten Bereichen** mitzudenken und deren Gewichtung auf einem verträglichen Level zu wahren. Das gilt sowohl aus Gründen des Klimaschutzes als auch zur Förderung der ästhetischen Vielfalt und der Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

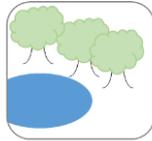
## Aufenthaltsqualität – begriffliche Definition

Trotz seiner zuletzt nahezu inflationären Benutzung im Rahmen städtebaulicher Planungen und informeller Planungskonzepte kennt weder Wissenschaft noch Praxis eine einheitliche Definition für den Begriff Aufenthaltsqualität. Es gibt jedoch eine Vielzahl an wissenschaftlichen Publikationen, die sich dem Begriff über Konzepte und wesentliche Faktoren zu nähern. Für die Berücksichtigung im Masterplan Mobilität wird für das Konzept Aufenthalt die folgende Definition nach Riege [32] vorgeschlagen:

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

Kurzum bedeutet dies, dass Räume mit hoher Aufenthaltsqualität **Orte** darstellen, **an denen Menschen gerne sind**. Ein qualitativ hochwertiger Aufenthalt definiert sich dem folgend über verschiedene Faktoren, die das Verweilen in Räumen begünstigen, die Neugierde wecken, zum Beobachten anregen und zur Nutzung einladen.

Die **Spannweite an Faktoren** ist ebenso nicht abschließend definiert. Jedoch gelten einige Kriterien, die im Folgenden umrissen werden, als nachweisliche Hebel zur Steuerung der Aufenthaltsqualität.



Freiraum- und  
Grüngestaltung

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



Gestalterische  
Vielfalt und Ästhetik

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



Nutzungsvielfalt  
und -potenziale

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



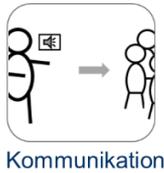
Sicherheit

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



Belichtung und  
Beschattung

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



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

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

## Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität in Coesfeld

Der Straßenraum der Coesfelder Innenstadt und die gestalterischen Rahmenbedingungen werden maßgeblich durch die städtebauliche Struktur mitbestimmt. Die Innenstadt ist geprägt durch einen historisch gewachsenen, nach wie vor ablesbaren **mittelalterlichen Stadtgrundriss** mit einer **kompakten Baustruktur**. Die erhaltenen Elemente Walkenbrückentor, Stadtschloss, Lambertikirche und evangelische Kirche (ehem. Jesuitenkirche) werden ergänzt durch neuere Gebäude in verschiedenen Bautypologien und Gebäudehöhen. Dieser Grundriss führt dazu, dass der überwiegende Teil der Straßenräume durch die Blockrandbebauung eng eingefasst wird. Es gibt jedoch Aufbrüche dieser Struktur in Form von Grünanlagen, Stadtplätzen und Parkflächen. So ergibt sich ein vielfältiges, in den meisten Teilen ästhetisches Gesamtbild.

Naturgemäß unterscheidet sich die Art der Straßenraumgestaltung in der Coesfelder Innenstadt je nach Zweck, verkehrsrechtlicher Ausweisung und den angrenzenden Gebäudenutzungen. Hierbei **prägen vielfältige Nutzungen** den Raum, da die Innenstadt in verschiedenen Bereichen unterschiedlich stark durch Einzelhandel und Dienstleistung oder durch Wohnen geprägt wird.

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

Auf Basis des Maßnahmen- und Handlungskonzepts hat die Stadt Coesfeld in den letzten Jahren bereits einiges getan, um die Optik des Straßenbildes innerhalb der Innenstadt zu verbessern. Aufgrund der jedoch teilweise in die Jahre gekommenen Straßenausubstanz und dem räumlich differenzierten Handlungsbedarf in der Innenstadt ergibt sich eine Gemengelage aus Bereichen mit Optimierungsbedarf und bereits baulich aufgewerteten Arealen.

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

Zudem sind einige der Straßen und MIV-unabhängigen Wege nur **unzureichend gestaltet** und wirken vernachlässigt. Teilweise können sie aufgrund der dicht angrenzenden Bebauung und insgesamt geringen Querschnittsbreiten zu Angsträumen werden (siehe Abbildung 102). Stehen an diesen Orten auch Mülltonnen und fehlt eine hinreichende Pflege an Gebäuden und in den Gärten- bzw. den Vorgärtenbereichen, vermittelt sich ein „Hinterhof“-Charakter in direkter Nähe zur Fußgängerzone (siehe Abbildung 103).

Andere Bereiche fallen im Rahmen der Analyse positiv auf. Inmitten der Innenstadt ist der Stadtpark gelegen, der an das Stadtschloss und die Bernhard-van-Galen-Straße angrenzt. Letztere ist trotz ihrer Erschließungsfunktion für unter anderem die Marktgarage in weicher Separation angelegt und



Abbildung 101 - Perspektive aus Sicht eines Radfahrenden auf der Kleine Viehstraße



Abbildung 102 - Blick in die Pfauengasse zwischen Parkplatz und Letter Straße



Abbildung 103 - "Hinterhof"-Charakter Rosenstraße

mit modernem Pflaster ausgestattet. Diese Art der Pflasterung bewahrt den traditionellen Charakter des Bereichs.

Östlich der Innenstadt befinden sich zudem Grünflächen, die gemeinsam mit der Umflut ein grünes Band um den Südosten der Innenstadt bilden und als Rückzugsräume genutzt werden können. Zusätzlich wurden in einer Planungswerkstatt mit vier Büros ansprechende Aufenthaltsflächen entlang der quer verlaufenden Berkel geplant und anschließend auf Basis einer Ausschreibung nach VgV vergeben und umgestaltet (siehe Abbildung 104). Diese erweitern die Verweilmöglichkeiten in der Innenstadt und abseits der durch den Einzelhandel geprägten Bereiche.

Innerhalb der Fußgängerzonen finden sich einige gastronomische Angebote mit bestuhlten Außenflächen wie beispielsweise am Markt oder auf der Letter Straße (siehe Abbildung 105). In unregelmäßigen Abständen sind Sitzgelegenheiten aufgestellt. Sporadisch wird die versiegelte Fläche innerhalb der Fußgängerzone durch Bäume aufgebrochen. Insgesamt bestehen bis auf wenige Ausnahmen jedoch hohe Versiegelungsgrade und somit Defizite in der Grüngestaltung der Fußgängerzone sowie auch des Stadtplatzes.

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



**Abbildung 104 - Neugestaltung der Bereiche entlang der Berkel**



**Abbildung 105 - Blick auf die Letter Straße mit Bäumen und Außengastronomie**

Wesentliche Probleme bei der Umgestaltung der Straßenräume bestehen für die Verwaltung in den Ansprüchen, die die Anwohnenden an den Raum vor ihrem Grundstück stellen. Ein Beispiel hierfür ist die zuletzt neu gestaltete Hinterstraße im Süden der Innenstadt (siehe Abbildung 107). Grundsätzlich entspricht die Art der Gestaltung den Maßstäben dieser Analyse. So wurden ansprechende Materialien verwendet und auf weiche Separationen geachtet. Stellplätze sind nicht herkömmlich durch weiße Linien markiert, sondern separieren sich über eine hellere Pflasterung. Jedoch bedingt die Anzahl der Stellplätze, welche aufgrund von Einwendungen der Anwohnenden nicht reduziert werden konnte, auch die fehlende Gestaltung mit Grünelementen und Stadtmobiliar.



**Abbildung 106 - Sitzgelegenheiten im Bereich der Bernhard-van-Galen-Straße**

Kritisch wird aus Sicht dieser Analyse das Fehlen einheitlicher Gestaltungsgrundsätze gesehen. So ist derzeit kein Leitfaden oder Planwerk vorhanden, das einzelne Maßnahmen in einen übergeordneten, gestalterischen Rahmen setzt. Auch die Gestaltungssatzung für die Innenstadt bezieht sich lediglich auf die Bebauung der Grundstücke.



**Abbildung 107 - Blick auf die neugestaltete Hinterstraße**

Die 2022 veröffentlichte Innenstadtstrategie, die im Rahmen eines Landesentwicklungsprogramm förderfähig war, wurde durch die Stadt und das Büro Stadt + Handel erarbeitet. Die Vorgaben der Innenstadtstrategie als stadtplanerisches, städtebauliches Gesamtkonzept zur Straßenraumgestaltung vor dem Hintergrund der sozialen und ökologischen Funktion einer Straße sowie deren gewachsener Bedeutung in der öffentlichen Betrachtung sind künftig zwingend zu berücksichtigen.

## Big Points Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität



Die Bearbeitung dieses Handlungsfeldes ist eng mit den anderen Tätigkeitsbereichen des Masterplan Mobilität verbunden.



Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Faktoren bespielt werden und ist maßgeblich für die Attraktivität von urbanen Räumen und Innenstadtbereichen.



Die hohen Flächenanteile des ruhenden Verkehrs prägen den Straßenraum in der Innenstadt und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität.



Für weite Teile der Innenstadt bestehen Optimierungsbedarfe in der Gestaltung mit Bäumen und anderen natürlichen Grünelementen.

## 7. Literaturverzeichnis

- [1] Umweltbundesamt, „Klimaschutz im Verkehr,“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle>, 2022.
- [2] Agora Verkehrswende, „Baustellen der Mobilitätswende: Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet.,“ [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Mobilitaet\\_in\\_Deutschland/Agora-Verkehrswende\\_Baustellen-der-Mobilitaetswende.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Mobilitaet_in_Deutschland/Agora-Verkehrswende_Baustellen-der-Mobilitaetswende.pdf), 2020.
- [3] VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft,“ [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/), 2019.
- [4] DifU, „Das Umland der Städte. Chancen zur Entlastung überforderter Wohnungsmärkte. Plausibilitäten - Determinanten - Restriktionen,“ <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/581353/1/St%c3%a4deumland-Endbericht.pdf>, 2021.  
C. Gertz und C. Holz-Rau, „Ziele, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Verkehrsplanung: Planungsverständnis des Arbeitskreises,“ In: Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Jana; Hülz, Martina (Hg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Forschungsberichte der ARL, Bd. 14., Hannover, 2020.
- [5] Fasterminds GmbH, „Pendleratlas Coesfeld,“ <https://www.pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/kreis-coesfeld/stadt-coesfeld/>, 2022.
- [6] IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt,“ <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05558012.pdf>, 2022.
- [7] Planersocietät, „Mobilitätsbefragung 2022 - Endbericht,“ Coesfeld, 2022.
- [8] Planersocietät, „Kreis Coesfeld: Mobilitätsuntersuchung 2016. Abschlussbericht.,“ 2016.
- [9] BMVI, „Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen, Struktur, Trends,“ [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport\\_DS.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf), 2019.
- [10] BMVI, „Corona-Befragung des Fahrrad-Monitors 2020,“ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2020.html>, 2021.
- [11] FGSV, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe "Straßenentwurf", 2010.
- [12] Kreis Coesfeld, „Velorouten im Kreis Coesfeld. Hier haben Radfahrer Vorrang!,“ <https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/velorouten-im-kreis-coesfeld.html>, o.J..
- [13] C. Louen, „Mobilitätsmanagement,“ In: Vallée, Dirk; Engel, Barbara; Vogt, Walter (Hg.): Stadtverkehrsplanung Band 1: Grundlagen, Ziele, Perspektiven. Springer Verlag, Berlin, Heidelberg, 2021.
- [14] KCITF, „Projekt S-Bahn Münsterland. Angebotszielkonzeption.,“ Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan NRW, <https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=41928&type=do&>, 2019.
- [15] Fasterminds GmbH, „Pendlerdistanzen und Pendlerverflechtungen,“ Datenbasis nach Bundesinstitut für Bau-, Stad-t und Raumforschung, <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html>, 2019.
- [16] ZVM, „Liniennetzplan Kreis Coesfeld COE,“ Zweckverband Mobilität Münsterland, [https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de-wAssets/docs/fahrplaene/liniennetzplaene/bus-und-bahn/2020-11-02-\\_Coesfeld-Karte-T002688137.PDF](https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de-wAssets/docs/fahrplaene/liniennetzplaene/bus-und-bahn/2020-11-02-_Coesfeld-Karte-T002688137.PDF), 2020.

- [18] Bundesverband Car-Sharing, „Aktuelle Zahlen und Fakten zum Car-Sharing in Deutschland,“ <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland>, 2023.
- [19] Planersocietät, „Stadt Coesfeld Mobilitätsbefragung 2022. Endbericht,“ 2022.
- [20] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsuntersuchung Innenstadttring,“ 2012.
- [21] Bundesanstalt für Straßenwesen, „Verkehrszählung über automatische Dauerzählstellen auf Bundesstraßen,“ 2021.
- [22] IT.NRW, „B474: Vollsperrung für Sanierungsarbeiten in Coesfeld,“ Landesbetrieb für Informationstechnik NRW, <https://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/meldung/b474-in-coesfeld-vollsperrung-fuer-sanierungsarbeiten.html>, 2022.
- [23] Brilon Bondzio Weiser mbH, „Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Verkehrsabläufe im Zuge des Innenstadttrings in Coesfeld,“ 2013.
- [24] FGSV, „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015.
- [25] P. Würfel, „Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 158 "Gewerbegebiet westlich Freizeitanlagen und südlich Mühle Krampe",“ nts Ingenieurgesellschaft mbH, 2020.
- [26] M. Schubert, „Verfälschungsprognose 2030 - Schlussbericht,“ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014.
- [27] K. Frey, A. Bruger, K. Dziekan, C. Bunde und B. Lünenbürger, „Verkehrswende für alle. So erreichen wir eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität,“ Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, 2020.
- [28] Deutsches Institut für Normung e.V., „DIN 18040-3 Barrierefreie PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum,“ 2018.
- [29] Emergy Stadtwerke Coesfeld, „Parksituation in Coesfeld - Übersicht,“ 2022.
- [30] Stadt Coesfeld, „Öffentliche Beschlussvorlage 068/2021,“ <https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105402&type=do>, 2021.
- [31] F. Stroh, C. Heydkamp und A. Wendnagel-Beck, „Die Zukunft des Straßenraums im Quartier - an der Schnittstelle von Technologieinnovation, Mobilität und Ressourceneffizienz,“ 2020.
- [32] M. Riege und H. Schubert, „Sozialraumanalyse. Grundlagen - Methoden - Praxis,“ 2012, 3. neu bearbeitete Auflage.
- [33] Covid-19 Mobility Project, „Mobilität und Covid-19,“ Robert-Koch-Institut; Bundesministerium für Gesundheit, <https://www.covid-19-mobility.org/>, 2022.
- [34] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete,“ 2011.
- [35] Radio Kiepenkerl Coesfeld, „Coesfeld: Start für E-Rikscha,“ <https://www.radiokiepenkerl.de/artikel/coesfeld-start-fuer-e-rikscha-1318392.html>, 2022.
- [36] U. Deusch, „Digitaler Wegweiser führt zu freien Parkplätzen. In: Allgemeine Zeitung. Billerbecker Anzeiger - Gescher Zeitung,“ <https://www.azonline.de/lokales/coesfeld/digitaler-wegweiser-fuehrt-zu-freien-parkplatzen-796924>, 2020.
- [37] WoltersPartner Architekten und Stadtplaner GmbH, „Städtebaulicher Rahmenplan "Münsterstraße", Stadt Coesfeld,“ <https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=105485&type=do>, 2021.
- [38] Landesbetrieb für Informationstechnik Nordrhein-Westfalen, „Pendlerrechnung der Länder 2021,“ <https://www.it.nrw/48-millionen-menschen-pendelten-nrw-2021-zur-arbeit-eine-andere-gemeinde-109420>, 2022.
- [39] Umweltbundesamt, „Car-Sharing,“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, 2022.

- [40] C. Gertz und C. Holz-Rau, „Ziele, Strategien und Massnahmen einer integrierten Verkehrsplanung: Planungsverständnis des Arbeitskreises,“ Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels., Hannover, 2020.
- [41] Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, „Empfehlungen der Arbeitsgruppe "Nachhaltige Mobilität" an den Beirat der Landesregierung für nachhaltige Entwicklung,“ [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/170331\\_AG\\_Nachhaltige\\_Mobilitaet\\_Empfehlung\\_Beirat\\_\\_Nachhaltige\\_Entwicklung\\_Verkehrsvermeidung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/170331_AG_Nachhaltige_Mobilitaet_Empfehlung_Beirat__Nachhaltige_Entwicklung_Verkehrsvermeidung.pdf), 2017.
- [42] VCD, „Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen,“ [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden\\_Wohnen\\_leitet\\_Mobilitaet\\_2019.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf), 2019.
- [43] Landesregierung Nordrhein-Westfalen, „Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421). Zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1086).“, Düsseldorf, 2018.
- [44] Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022,“ 2022.
- [45] Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW, „Kommunale Stellplatzsatzung. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW,“ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/stadt-und-dorfentwicklung/kommunale-stellplatzsatzung>, 2019.
- [46] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung,“ FGSV Verlag, Köln, 2008.
- [47] FGSV, „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten,“ Köln, 2021.
- [48] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *E-Klima. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklungen von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele*, Köln: FGSV, 2022.
- [49] FGSV, „Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards & Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei Planung, Entwurf und Betrieb von Verkehrsangeboten und -anlagen,“ 2022.
- [50] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen,“ 2006.
- [51] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, „1.000 Zebrastrifen für Baden-Württemberg,“ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/1000-zebrastrifen-fuer-baden-wuerttemberg-1>, 2019.
- [52] Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW, „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in NRW,“ 2002.
- [53] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen,“ 2001.
- [54] Planersocietät, „Mobilitätsbefragung 2022. Stadt Coesfeld,“ Stadt Coesfeld, Coesfeld, 2022.
- [55] Brilon Bondzi Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, „Verkehrsentwicklungsplan Stadt Coesfeld,“ Bochum, 2005.
- [56] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, „Leitfaden Fahrradabstellanlagen,“ Wiesbaden, 2020.
- [57] IT.NRW, „Kommunalprofil Coesfeld, Stadt,“ <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05558012.pdf>, 2022.

- [58] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - MiD: Ergebnisbericht,“ 2017.
- [59] mobil.nrw, „Vernetzt mobil dank Mobilstationen,“ 2023. [Online]. Available: <https://www.mobil.nrw/mobilove/vernetzt-mobil-dank-mobilstationen.html>. [Zugriff am 08 Februar 2023].
- [60] Spiekermann Ingenieure GmbH, „Abschlusspräsentation zum Gutachten: NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen,“ 2022.
- [61] Zukunftsnetz Mobilität NRW, „Mobilität vernetzen. Mobilstationen in NRW,“ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf>, 2021.
- [62] Nahverkehr Rheinland (NVR), „Rahmenverträge für Mobilstationselemente - Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in NRW,“ [Online]. Available: <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr/rahmenvertraege-fuer-mobilstationselemente>. [Zugriff am 08 Februar 2023].
- [63] FGSV, „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),“ 2011.
- [64] MULNV, „Umwelt.NRW. #ländliche Räume. Zwei Erfolgsmodell für den ländlichen Raum in NRW,“ [https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/leader\\_vital\\_nrw.pdf](https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/leader_vital_nrw.pdf), 2020.
- [65] Kreis Coesfeld: Straßenbauamt, „Bau einer Entlastungsstraße K 12 AN1 Isfelder Weg in Coesfeld,“ 2015.
- [66] Stadt Freiburg im Breisgau, „Verkehrsberuhigte Bereiche (Freiburger Modell),“ 2023. [Online]. Available: <https://www.freiburg.de/pb/231709.html>. [Zugriff am 09 Februar 2023].
- [67] FGSV, „Empfehlungen für Fußgängeranlagen,“ 2002.
- [68] Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., „Auswirkungen der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen,“ <https://www.udv.de/resource/blob/78672/5cb6ae426f59f37c256575c805124856/34-auswirkungen-der-gestaltung-von-verkehrsberuhigten-bereichen-auf-das-unfallgeschehen-data.pdf>, 2015.
- [69] FGSV, „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen,“ Köln, 2019.
- [70] F. Rudolph, T. Koska und C. Schneider, „Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035,“ Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie gGmbH, 2017.
- [71] Kreis Coesfeld; Zweckverband Mobilität, „Das kommit-Shuttle,“ <https://www.muensterland.com/muensterland-kommit/mobilitaetsangebot/kommit-shuttle/>, o.J..
- [72] D.-I. D. Bosserhoff, „Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC,“ 2019.
- [73] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Verkehrsverflechtungsprognose 2030*, 2014.
- [74] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen*, Köln: FGSV-Verlag, 2015.
- [75] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*, Köln: FGSV-Verlag, 2006.
- [76] Datenlizenz Deutschland, „tim-online.nrw - Version 2.0,“ 2019. [Online]. Available: [www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0). [Zugriff am 28 November 2019].
- [77] Landesbetrieb für Informationen und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), „Landesdatenbank NRW,“ 2019.
- [78] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*, Köln, FGSV-Verlag, 2010.
- [79] Zukunftsnetz Mobilität NRW, „Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW,“ 2017.

- 
- [80] VBW Bauen und Wohnen GmbH, „Flüßesiedlung: Jetzt mit E-Mobilitätsstation,“ 2020. [Online]. Available: <https://www.vbw-bochum.de/artikel/fluessesiedlung-jetzt-mit-e-mobilitaetsstation>.
- [81] Stadt Hamm, „Stellplatzsatzung der Stadt Hamm,“ Hamm.
- [82] Stadt Hamm, „Netzauswirkungen durch Tempo 30 - Mail vom 17.09.2021,“ 2021.
- [83] Stadt Hamm, „Verkehrsbericht 2018,“ 2018.
- [84] Stadt Hamm, „Berechnung Analyse 2021, Mail vom 25.03.2021,“ 2021.
- [85] nts Ingenieurgesellschaft mbH, „Schalltechnisches Gutachten - Umnutzung des Bergwerks Heinrich Robert zum CreativRevier Hamm,“ Münster, 2022.
- [86] Brilon Bondzio Weiser, „Machbarkeitsstudie zum geplanten KV-Terminal im ehemaligen RBF Hamm,“ Bochum, 2021.
- [87] Straßen.NRW, „B63n: Neubau der Ortsumgehung Hamm,“ 2021. [Online]. Available: <https://www.strassen.nrw.de/de/b63n-neubau-der-ortsumgehung-hamm.html>. [Zugriff am 28.06.2022].