

Masterplan Mobilität: a-b Coesfeld geht weiter

Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Masterplans Mobilität

Öffentliche Informationsveranstaltung am 16.03.2023 in der Bürgerhalle

Beteiligung der Öffentlichkeit vom 17.03.2023 bis zum 14.04.2023

Inhalt

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die unmittelbar konkreten, im Entwurf des Masterplans empfohlenen Maßnahmen zugeordnet werden können.....	3
Maßnahme A1: Beschluss einer Stellplatzsatzung.....	3
Maßnahme A2: Entwicklung eines Mobilitätsmanagements.....	4
Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten.....	8
Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen	17
Maßnahme B3.1: Förderung des Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage	22
Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings.....	22
Maßnahme B4: Planung und Bau des Radverkehrsnetzes	31
Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen.....	41
Maßnahme B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen.....	44
Maßnahme B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes.....	45
Maßnahme C1: Optimierung des Regionalverkehrs	47
Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System.....	58
Maßnahme C3: Mobilstationen	65

Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen.....	73
Maßnahme D2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit	80
Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt	80
Maßnahme E 2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet	124
Maßnahme E 3: Vision „Digitale Brücken“	144
Maßnahme F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz.....	145
Maßnahme F2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	149
Maßnahme F3: Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools	152
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Handlungskonzept/zum Zeitplan.....	153
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Kostensituation/zur Förderung	155
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit: Sonstige Anregungen	162
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess	175
Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen/Zuordnung innerhalb der Abwägungstabellen.....	221

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die unmittelbar konkreten, im Entwurf des Masterplans empfohlenen Maßnahmen zugeordnet werden können				
Anregung	Inhalt der Anregung		Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Maßnahme A1: Beschluss einer Stellplatzsatzung				
14	14.10	Diese Punkte wurde ja schon vorab diskutiert und haben bei der Fragerunde während des Vorstellungstermin die erste Hälfte dominiert. Es war vor Vorherein klar: Die Konservativen werden E1 hasen. Und das ist die eigentliche Bestätigung, dass die Maßnahme völlig richtig und überfällig ist. Dieses Ziel muss auf jeden Fall verfolgt werden. Dabei möchte ich eine Anmerkung in dem Konzept hervorheben, da sie wichtig und richtig ist: Eine Erweiterung des Parkraumangebots ist nicht zwingend erforderlich und führt nur zu mehr Verkehr.	Von der Formulierung her ist diese Anregung eher der Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zuzuordnen. Da in der Anregung selber ausdrücklich auch die Maßnahme A1 erwähnt wird, wird sie auch an dieser Stelle aufgeführt. Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme A1	Siehe Beschlussvorschlag 1.1
32	32.28	Der Zusammenhang lässt sich auch auf die Verkehrsmittelwahl erweitern. Steht keine gute Radinfrastruktur und kein hochwertiges ÖPNV-Angebot an einem Ort zur Verfügung, werden die Wege von und nach dort wahrscheinlich mit dem MIV zurück gelegt. Die Stadt Coesfeld sollte daher bei Neubauten – im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten – qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen vorschreiben. Auch sollten wesentliche Neubauten nur noch dort zugelassen werden, wo eine annehmbare ÖPNV-Anbindung bereits besteht oder verbindlich eingerichtet und aufrecht erhalten wird. Dabei sind Ausnahmetatbestände für Erweiterungen von Betrieben zu berücksichtigen. Das kann die Stadt über Bebauungspläne steuern.	Die Festschreibung von notwendigen Qualitäten von Fahrradabstellanlagen sowie eine mögliche Reduzierung des Stellplatzschlüssel bei einer guten Anbindung an den ÖPNV sind ureigenste Bausteine einer kommunalen Stellplatzsatzung. Die Abwägung der Anregung erfolgt daher in Teilen über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme A1. Wenn man sich die Musterstellplatzsatzung NRW anschaut, sieht man aber, dass die Anforderungen an eine ÖPNV-Verbindung, die zu einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels führen kann, sehr hoch sind (gute ÖPNV-Lagegunst z.B. 15-Minuten-Takt, sehr gute ÖPNV-Lagegunst 7,5-Minuten-Takt). Daraus kann man aber	Siehe Beschlussvorschlag 1.1 Beschlussvorschlag 1.2: Der Anregung, Neubauten nur noch dort zuzulassen, wo eine annehmbare ÖPNV-Anbindung bereits besteht oder verbindlich eingerichtet und aufrechterhalten wird, wird nicht gefolgt.

			auch schlussfolgern, dass die Nähe zu einer ÖPNV-Haltstelle in Coesfeld zunächst nicht unmittelbar Auswirkungen auf den Pkw-Besitz und das Mobilitätsverhalten haben muss, weil das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum die hohen Anforderungen nicht erfüllen kann. Somit wäre die Zulassung von Neubauten nur noch an Stellen im Stadtgebiet mit einer annehmbaren ÖPNV-Anbindung eine unverhältnismäßige Einschränkung der Siedlungsentwicklung.	
Maßnahme A2: Entwicklung eines Mobilitätsmanagements				
28	28.4	Warum benötigt die Stadtverwaltung, das Abwasserwerk und der Bauhof normale PKW? Alle Termine, Ortsbesichtigungen etc. lassen sich in gleicher Weise mit dem (Lasten-) Rad erledigen. Vorschlag: Abschaffung von Dienstautos bei der Stadtverwaltung/Bauhof/Wasserwerk	<p>Die Verwaltung hat in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen in Bezug auf eine Umstellung der Dienstwagenflotte in Richtung Nachhaltigkeit geprüft und auch umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Pool der für die Gesamtverwaltung vorgesehenen Dienstwagen wird sukzessive auf E-Mobilität umgestellt. Anfang 2024 laufen die Verträge für die beiden noch verbliebenen „Benziner“ (2 x Opel Astra) aus. Sie werden durch E-Autos ersetzt, die über die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Coesfeld bezogen werden. Aktuell sind drei E-Autos im Einsatz. • Der FB 30 wird Anfang 2024 seinen derzeitigen „Benziner“ durch ein E-Auto ersetzen. • Für die Kolleginnen und Kollegen der Verwaltung stehen seit Februar 2022 sechs E-Bikes und seit Oktober 2022 	<p>Beschlussvorschlag 2.3:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu prüfen, ob die Anzahl der städtischen Dienstwagen grundsätzlich weiter reduziert werden kann, weitere Kraftfahrzeuge durch Lastenräder ersetzt werden können oder der Anteil von Kraftfahrzeugen, die mit einem nachhaltigen Antrieb ausgestattet sind, weiter erhöht werden kann.</p>

			<p>ein E-Lastenrad zur Verfügung. Aktuell wurden sie mehr als 1.000-mal gebucht.</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Beschaffung von acht E-Lastenrädern für die Schulhausmeister läuft derzeit. Vier E-Lastenräder (Bakfiets) sind schon im Einsatz, die Beauftragung von vier weiteren E-Lastenrädern (ISY-Cargo) ist erfolgt.• Baubetriebshof: der Baumkontrolleur kann seit März 2023 für seine täglichen Inspektionsfahrten auf ein E-Mobil zurückgreifen. Es ist angestrebt für die Streckenkontrollen im nächsten Jahr ein weiteres E-Fahrzeug zu erwerben. Mittelfristig wird von den zwei vorhandenen konventionellen Geländewagen (Dienstwagen Verwaltung) mindestens ein Fahrzeug durch ein E-Mobil ausgetauscht. Weitere Umstellungen scheitern vor allem an den technischen Anforderungen. Die bisherigen auf dem Markt zur Verfügung gestellten Pritschenwagen verfügen im Moment nur über eine begrenzte Speicherkapazität. Für die Zwecke des Baubetriebshofes reicht das Speichervolumen bei weiten nicht aus. Auch können aufgrund der alten Infrastruktur auf dem Baubetriebshof nur maximal drei Wallboxen installiert werden. <p>Ferner gibt es auch eine Reihe von Argumenten für die Nutzung von Dienstwagen im Allgemeinen, als da wären:</p>	
--	--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • in Bereichen wie Allgemeiner sozialer Dienst (ASD) oder Ordnungsamt müssen Mitarbeitende z. T. sehr kurzfristig und auch außerhalb der Dienstzeiten wegkommen • außerdem werden dort auch längere Strecken gefahren, ggfs. mit Personenmitnahme • durch den FB 70 wird auch unbefestigtes Gebiet, außerhalb des reinen Stadtgebiets, angefahren • Bauhof: spezielle Fahrzeuganforderungen in Bezug auf Größe, Ladefläche und technischer Ausstattung etc. – Fahrzeuge werden auch im Winterdienst, bei Unwetterlagen oder bei Veranstaltungen wie Pfingstwoche, Kirmes etc. benötigt • außerdem wird damit Bauschutt, Zement, Straßenschilder und vieles mehr transportiert (etwas schwierig mit Lastenrädern) 	
32	32.2	<p>Wie in meiner Stellungnahme zu den Abschnitten 6.5 und 7 ausgeführt, ist das betriebliche Mobilitätsmanagement entscheidend für die Erreichung der Ziele des Masterplans (insbesondere übergeordnete Ziele II und III). Somit erscheint es nicht ausreichend, dass lediglich ein*e kommunale Mobilitätsmanager*in Online- und Printmaterial zum betrieblichen Mobilitätsmanagement erstellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die Stadt Coesfeld die Betriebe beim Mobilitätsmanagement aktiv unterstützt.</p>	<p>Auszug aus dem Maßnahmensteckbrief, der verdeutlicht, dass der/die MobilitätsmanagerIn unter anderem die Aufgabe hat, ein betriebliches Mobilitätsmanagement auch und insbesondere bei den Coesfelder Unternehmen anzustoßen:</p> <p><i>„Als direkte Ansprechperson fördert die Mobilitätsmanager*in den Austausch zwischen externen Stellen (Unternehmen, Verbände, Bevölkerung) und der Verkehrsplanung.</i></p>	<p>Beschlussvorschlag 2.2:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs zur Berücksichtigung der Anregung 32.2. Weitere Stellenanteile zur Bearbeitung dieser Maßnahme werden über den städtischen Haushalt nicht bereitgestellt. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.</p>

			<p>...</p> <p><i>Die jeweilige Person soll gleichermaßen als Initiatorin proaktiv auftreten sowie als Vermittelnde in koordinierender Funktion, um die Vernetzung innerhalb der Stadt zu stärken und alle Interessentragenden am Prozess zu beteiligen. So können Projekte zielorientierter und mit einer höheren Akzeptanz durchgeführt werden.</i></p> <p>...</p> <p><i>Neben der Umsetzung städtischer Planungen soll auch die enge Zusammenarbeit mit den in Coesfeld ansässigen Unternehmen in den Fokus genommen werden. Über Informations-, Kommunikations- und Marketingmaßnahmen trägt die Mobilitätsmanager*in dazu bei, die betriebliche Mobilität langfristig nachhaltig zu gestalten.“</i></p> <p>Eine darüber hinaus gehende aktive Unterstützung der Unternehmen bei der Erarbeitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegt aus Sicht der Verwaltung nicht in der Verantwortung der Stadt. Hierfür wären die über den Haushalt bereitgestellten Personalressourcen auch nicht ausreichend. Die Entwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgt in der Regel durch die Unternehmen, häufig unter Inanspruchnahme externer Beratungsfirmen.</p>	
--	--	--	---	--

Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten		
14	14.4	<p>Die Situation an den Knotenpunkten Gerichtsringsring/Borkener Straße und Gerichtsringsring/Kupferstraße für Radfahrer und Fußgänger ist ein echtes Problem. Die Ampelzeiten sind unwürdig für alle, die nicht in einem Auto sitzen. Die Wartezeiten für die Menschen, die sich der Umwelt und den Autoemissionen aussetzen müssen und zudem noch eigene Muskelkraft für das Fortbewegen aufwenden müssen, sind nicht zumutbar. Dazu kommt noch, dass die Ampelphasen häufig zu kurz sind, um einen solchen Knotenpunkt diagonal zu überqueren, sofern man sich an die StVO hält. Ich gebe zu: Als Radfahrer und Fußgänger ignoriere ich, sofern die Situation es zulässt, regelmäßig die roten Ampeln an diese Stelle.</p> <p>Einige der Ampeln wären an dieser Stelle nicht einmal notwendig. Schon jetzt ist die Fußgänger- und Radfahrerampel für die Querung der Süringstraße gegenüber der Borkener Straße am Gerichtsringsring und die Querung der Kupferstraße am Gerichtsringsring nur für eine Richtung relevant, weil es sich jeweils um Einbahnstraßen handelt. Würde man diese Straße für den Autoverkehr komplett sperren, wäre unter Umständen keine Ampel notwendig. Denn ohne PKW braucht es nicht mal Ampeln: https://www.youtube.com/watch?v=jgacSmLBSIQ</p> <p>(Ja, ein YouTube-Link. Das Video ist aber nur eine Minute lang, von einem englischsprachigen Kanal, der sich mit Mobilität und Stadtplanung beschäftigt und hier ein Beispiel aus den Niederlanden anbringt.)</p>
		<p>Die hier genannten Defizite für die Nahmobilität an den Knotenpunkten des inneren Rings wurden im Rahmen der Bestandsanalyse zum Masterplan identifiziert. Diesem Teil der Eingabe wird demnach grundsätzlich zugestimmt. Betroffen sind nahezu alle Knotenpunkte im direkten Umfeld zur Altstadt sowie die Knoten mit der Bundesstraße B 474.</p> <p>Die Ableitung von Maßnahmen ist jedoch immer im Gesamtzusammenhang zum Knotenpunkt und zum verkehrswegeseitigen Umfeld zu betrachten. Die Notwendigkeit von Lichtsignalzeichen für den Fuß- und Radverkehr muss individuell je Knotenpunkt eruiert werden, wenn eine Überplanung des Knotenpunkts anvisiert wird. Dieses Vorgehen wird in der entsprechenden Maßnahme so aufgezeigt. Hier sollen grundsätzlich, entsprechend dem neuen FGSV-Regelwerk E-Klima aus dem Jahre 2022, die Verkehrsqualitäten für die Nahmobilität verbessert werden. Das führt zu kürzeren Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und dem ÖPNV.</p> <p>Die Besonderheit in der Ampelsteuerung an diesen beiden Knotenpunkten ist das Rundum-Grün für Fußgänger und Radfahrer. Dies wurde bereits vor Jahrzehnten aus Gründen der Verkehrssicherheit eingeführt. Zuvor war es an diesen Knotenpunkten immer wieder zu Unfällen</p>
		<p>Siehe Beschlussvorschlag 3.1</p> <p>Beschlussvorschlag 3.3:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger zu prüfen, ob die beiden Knotenpunkte Gerichtsringsring/Borkener Straße und Gerichtsringsring/Kupferstraße vorab bereits durch eine veränderte Ampelsteuerung nahmobilitätsfreundlicher gestaltet werden können.</p>

			<p>gekommen. (insbesondere aufgrund von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern mit abbiegenden Kfz). Der Komfort für Radfahrer, die den Knoten häufig diagonal queren, kann bei einer solchen Ampelschaltung als gut bewertet werden. Problematisch ist die Regelung für Fußgänger, die zwei komplette Umläufe benötigen, wenn sie den Knoten über zwei Furten queren wollen.</p> <p>Bei Wegnahme des Rundum-Grüns ist zu befürchten, dass die Unfallzahlen wieder nach oben gehen. Daher kann der Komfort für Fußgänger nur durch einen Komplettumbau, wie er im Maßnahmensteckbrief skizziert ist, gesteigert werden.</p> <p>Der Auftrag, die beiden Knotenpunkte Gerichtsring/Borkener Straße und Gerichtsring/Kupferstraße gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld als Straßenbaulastträger auf Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf eine nahmobilitätsfreundliche Gestaltung zu prüfen, ist im Maßnahmensteckbrief enthalten. Die Abwägung zu diesem Teil der Anregung erfolgt daher über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B1.</p> <p>Die Ampeln laufen grundsätzlich mit einem Festzeitprogramm. Weitere zeitliche Zugeständnisse für den Fuß- und Radverkehr würden zu Lasten der Leistungsfähigkeit der Ampeln für den Kfz-Verkehr führen. Hier kann aber grundsätzlich mit dem Straßenbaulastträger diskutiert</p>	
--	--	--	--	--

			<p>werden, ob die beiden Ampeln zukünftig verkehrsabhängig gesteuert werden könnten. Der Rückstaus durch die nahe liegenden Bahnübergänge auf der Reke-ner und Borkener Straße sind dabei im-mer zu berücksichtigen.</p>	
			<p>Eine Sperrung von Kupferstraße und Sü- ringstraße für den Autoverkehr ist solange nicht umsetzbar, sofern die vorhandenen Parkräume, die über die beiden Straßen erschlossen werden (Kupferpassage, Da- vidstraße, Pfauengasse), nicht verzichtbar werden.</p> <p>Ein grundsätzlicher Verzicht auf die Am- peln ist daher aufgrund der aktuellen Ver- kehrsbelastung aktuell ebenfalls nicht rea- listisch.</p>	<p>Beschlussvorschlag 3.5: Der Anregung, einzelne Stra- ßenarme in den Knotenpunk- ten Gerichtsring/Borkener Straße und Gerichtsring/Kup- ferstraße für den Autover- kehr zu sperren oder auf ein- zelne Ampeln zu verzichten, wird nicht gefolgt.</p>
14	14.5	<p>Die Gestaltung von Kreuzungsbereichen sollte sich ebenfalls besser an den Niederlanden orientieren. Also echte geschützte Kreuzungen anstatt "Rad- schutzstreifen".</p>	<p>Die Überplanung eines Knotenpunkts er- folgt individuell je Knoten und unter dem Einbezug verschiedener Stakeholder. Im Zuge des Prozesses werden in der Regel mehrere Planvarianten erstellt und unter- einander abgewogen. Dabei können so- wohl Kreuzungen mit Aufstellbereichen, geschützte Kreuzungen oder Kreisver- kehre die schlussendliche Vorzugsvari- ante darstellen. Die Maßnahme B1 aus dem Masterplan Mobilität zeigt diesbe- züglich lediglich Planungsprinzipien zur Orientierung auf.</p>	<p>Beschlussvorschlag 3.6: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B1 zur Berücksichtigung der Anregung 14.5. Der Anre- gung, nur das Beispiel der geschützten Kreuzung im Steckbrief aufzunehmen, wird nicht gefolgt.</p>

			<p>Der Bau von geschützten Kreuzungen ist auch aus Sicht der Begutachtung aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Nahmobilität grundsätzlich erstrebenswert. Für die Umsetzbarkeit sind jedoch immer auch Faktoren wie der bauliche und der kostentechnische Aufwand, sonstige Ansprüche an den Straßenraum durch bspw. Versorger sowie die insgesamt verfügbaren Flächen ausschlaggebend. Daher kann nicht jeder Knotenpunkt prinzipiell nach dem Vorbild der geschützten Kreuzung umgebaut werden.</p>	
17	17.2	<p>Die Ampelschaltungen in Coesfeld diskriminieren Fußgänger und Radfahrer, die Bevorzugung des Autoverkehrs ist nicht mehr zeitgemäß. Zumal, wie am Samstag in der AZ zu lesen war, der Fahrradverkehr in der Stadt bei der Anzahl der Wege mit dem Autoverkehr gleichgezogen hat; prozentual sind genauso viele Radfahrer (39%) wie Autofahrer (39%) unterwegs.</p> <p>Die Stadt Coesfeld hat die Erstellung eines Masterplans Mobilität in Auftrag gegeben. Mit dem zu erstellenden Masterplan verfolgt Coesfeld das sehr zu begrüßende übergeordnete Ziel, eine Mobilität zu integrieren, die die Erreichung der Klimaschutzziele ermöglicht und sich gleichzeitig in eine attraktive, lebenswerte und bürgerfreundliche Stadtentwicklung einfügt. Dazu soll der Verkehr möglichst auf emissionsarme und nachhaltige Verkehrsmittel verlagert und gleichzeitig die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für alle Personengruppen sichergestellt werden. In den bisherigen Zwischenergebnissen ist jedoch der nachfolgend beschriebene Aspekt der</p>	<p>Die Verkehrsqualität der Nahmobilität an Knotenpunkten ist entsprechend der neuen Richtlinie E-Klima künftig zu verbessern. Ein grundsätzlicher Verzicht auf Anforderungsampeln für den Fuß- und Radverkehr – das gesamte Stadtgebiet betreffend - ist jedoch nicht zielführend. Es ist dabei je nach Einsatzbereich der jeweiligen Signalzeichenanlage zu unterscheiden.</p> <p>Bei der Berücksichtigung des vorgebrachten Anliegens sind die jeweiligen individuellen räumlichen Gegebenheiten und die Bedingungen des Verkehrssystems (bestehend aus den monomodalen Netzhierarchien) zu beachten. Im Masterplan wurde das bereits bestehende Kfz-Vorbehaltensnetz modifiziert. Auf den hier enthaltenen Routen wird der Kfz-Verkehr aus Gründen der Gewährleistung von Erreichbarkeiten priorisiert geführt. Für davon</p>	<p>Beschlussvorschlag 3.7:</p> <p>Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B1 zur Berücksichtigung der Anregung 17.2. Der Anregung, einen grundsätzlichen Verzicht auf Anforderungsampeln für die Nahmobilität festzuschreiben, wird nicht gefolgt. Eine Überprüfung der Verkehrsqualitäten für die Nahmobilität an Kreuzungen und Knoten ist beabsichtigt und wird langfristig sukzessive erfolgen. Dabei soll gewährleistet sein, dass an Knotenpunkten auf Anforderung für die Nahmobilität verzichtet wird und Freigabezeiten immer gemeinsame mit der jeweiligen Fahrtrichtung</p>

	<p>Diskriminierung von Fußgängern und Radfahrern durch die Lichtsignalanlagen in Coesfeld, soweit ich das beurteilen kann, nicht berücksichtigt!</p> <p>Wir sind beide begeisterte Radfahrer, verzichten weitgehend auf das Auto und nutzen das Fahrrad so oft wie möglich. Ich (Bernd Thies) fahre jeden Werktag bei jedem Wetter mit dem Fahrrad (kein E-Bike) von Holtwick nach Coesfeld zur Arbeit und passiere dabei einige Ampelkreuzungen, an denen ich als Radfahrer stark benachteiligt werde. Folgende Kreuzungen auf meinem Arbeitsweg möchte ich in der von mir gefahrenen Reihenfolge ansprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundesstraße 474 - Holtwicker Straße/Konrad-Adenauer-Ring - Reifen Löb • Holtwicker Straße/ Wetmarstraße - Arbeitsamt/Schulzentrum • Holtwicker/Str. Osterwicker Straße/ Friedrich-Ebert-Straße/Große Viehstraße • Friedrich-Ebert-Straße/Billerbecker Straße <p><i>Anmerkung der Verwaltung: die Stellungnahme beinhaltet eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der jeweiligen Situation an den aufgeführten Kreuzungen. Diese können der Originalstellungnahme entnommen werden.</i></p> <p>Da ich fast alle Wege mit dem Fahrrad zurücklege, kenne ich fast alle Ampelkreuzungen in Coesfeld und stelle größtenteils die oben beschriebene Benachteiligung von Radfahrern und Fußgängern fest. Die geschilderten Erfahrungen und Beschwerden werden mir von vielen Bekannten und radfahrenden Leidensgenossen an Ampelanlagen in gleicher Weise geschildert. Die Überprüfung aller</p>	<p>betroffenen Fußgängerschutzanlagen werden je nach Bedarf weiterhin Anforderungsampeln empfohlen, um den Bedarf an Querungsvorgängen mit der flüssigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs vereinbaren zu können.</p> <p>An Knotenpunkten hingegen sollten die Freigabezeiten für den Fuß- und den Radverkehr mit der Freigabezeit des Kfz-Verkehrs in derselben Richtung parallelgeschaltet und auf Anforderungsampeln verzichtet werden. Diesbezüglich wird die Anregung unterstützt. Der Inhalt ist jedoch bereits im Maßnahmensteckbrief B1 aufgenommen, indem festgehalten wird, dass <i>„die Lichtsignalprogramme dahingehend anzupassen [sind], dass die Freigabezeit für Zufußgehende nicht nur noch auf Anforderung erfolgt, sondern mit der Freigabezeit für den Kfz-Verkehr in gleicher Richtung parallelgeschaltet wird. Das kann bereits kurzfristig erfolgen. Ebenso sollte eine längere Freigabezeit für den Fußverkehr erwirkt werden, sodass das Queren komfortabler und der zeitliche Stress reduziert wird.“</i></p> <p>Auf wichtigen Routen des Radverkehrs (siehe Radverkehrsnetz), die zur Bündelung der Radverkehrsströme anvisiert sind, stellt die Überprüfung der Ampelschaltungen hingegen ein wichtiges Merkmal zur Radverkehrsförderung dar. In der überwiegenden Mehrzahl der Routen fallen die Kreuzung von übergeordneten</p>	<p>des Kfz-Verkehrs parallelgeschaltet sind. Dies ist jedoch bereits im Maßnahmensteckbrief B1 festgehalten, sodass eine Änderung nicht erforderlich wird.</p>
--	--	---	--

	<p>Ampelschaltungen und der Verzicht auf Anforderungsampeln für Radfahrer und Fußgänger ist aus vielen Gründen wichtig:</p> <p>Um das Radfahren sicherer und komfortabler zu machen, müssen die Ampelschaltungen für Radfahrer und Fußgänger verbessert und Anforderungsampeln vermieden werden. Dies kann dazu beitragen, dass mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, wodurch der CO₂-Ausstoß reduziert und die Straßen entlastet werden. Darüber hinaus kann Radfahren zu einer Verbesserung der Gesundheit und zu Kosteneinsparungen beitragen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass Radfahrer und Fußgänger nicht länger warten müssen als Autofahrer. Bettelampeln haben erhebliche Nachteile für Radfahrer und Fußgänger. Den Radfahrenden wird die Möglichkeit genommen, flüssig zu fahren. Sie müssen oft anhalten, wo der Autoverkehr weiterfahren kann. Dies kann auch dazu führen, dass Radfahrer eine für sie ungünstige Ampel umfahren und auf die Autofahrbahn ausweichen, um mit den Autos bei Grün zu fahren, oder sogar bei Rot für Radfahrer und Fußgänger fahren, was die Unfallgefahr erhöht. Es ist wichtig, Verkehrssysteme so zu gestalten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für Radfahrer und Fußgänger, sicher und praktikabel sind.</p> <p>Wir freuen uns über den von der Stadt Coesfeld initiierten Masterplan Mobilität, bitten aber schon jetzt im Interesse aller Radfahrerinnen und Radfahrer, alle Ampelschaltungen zu überprüfen und auf Anforderungsampeln für Radfahrer und Fußgänger zu verzichten.</p>	<p>Straßen jedoch bereits mit den benannten Knotenpunkten zusammen, die im Rahmen der Maßnahme B1 sukzessive überprüft und u.U. neu überplant werden sollen. Neuplanungen sind dann entsprechend dem Stand der Technik, der durch die E-Klima aktualisiert wird, anzustellen. Hier ist aufgeführt, dass die Herstellung angemessener Verkehrsqualitäten für die Nahmobilität an Knotenpunkten prioritär zu verfolgen ist und dabei auch zu Lasten der Qualitäten für den Kfz-Verkehr gehen darf. Dies gilt als Prämisse für die Überplanung von Knotenpunkten und die Anpassung von Festzeitenprogrammen der Lichtsignalschaltung. Daher wird davon ausgegangen, dass das vorgebrachte Anliegen soweit erforderlich durch die Maßnahme abgegolten ist.</p>	
--	--	--	--

32	32.3	<p>Bei diesen Maßnahmen sind die Auswirkungen auf den Busverkehr zu prüfen. Viele der Buslinien in Coesfeld haben an beiden Linienendpunkten und teils an weiteren Haltestellen auf dem Linienweg Anschlüsse zu anderen Linien. Teilweise kann eine auch nur geringe Fahrzeitverlängerung dazu führen, dass Anschlüsse nicht mehr (zuverlässig) erreicht werden. Aufgrund des geringen Taktes bedeutet dies dann sehr lange Wartezeiten, welche die Attraktivität des ÖPNV deutlich verringern. Dies würde eine stärkere Nutzung des ÖPNV behindern. Daher sind bei diesen Maßnahmen die Auswirkungen auf den Busverkehr genau zu prüfen.</p>	<p>Die Anregung ist inhaltlich korrekt. Bei einer Anpassung von Lichtsignalprogrammen entstehen prinzipiell Auswirkungen auf die Fahrzeiten des Busverkehrs. Die Auswirkungen werden im Rahmen der Begutachtung als marginal betrachtet. Das zeigen Erfahrungen der Praxis und ist bei den zu erwartenden Verkehrsstärken naheliegend. Daher sind Fahrzeitenveränderungen in der Regel nicht zu erwarten.</p> <p>Im Rahmen der Lichtsignalprogramme werden zudem in der Regel bereits im Bestand sogenannte ÖPNV-Beschleunigungen hinterlegt. Per Funk fordern Busse die Grünzeit im Vorfeld des Knotenpunktes an und erhalten die Freigabezeit in Fahrtrichtung bereits früher als im regulären Lichtsignalzeitenablauf. Bei der Modifizierung dieser Programme zu Gunsten der Nahmobilität kann die ÖPNV-Beschleunigung mit einer höheren Priorität innerhalb des Programms weiter berücksichtigt werden, sodass die Veränderung nicht zwingend zu Lasten der ÖPNV-Fahrzeiten gehen muss.</p> <p>Die Notwendigkeit der Busbeschleunigung an relevanten Querungsstellen, wo Fahrzeitenveränderungen möglich sind, sollte in den Maßnahmensteckbrief mit aufgenommen werden. An größeren Knoten sind diese falls nicht vorhanden zu etablieren. Selbiges gilt im Fall von künftigen Sperrungen oder sonstigen</p>	<p>Beschlussvorschlag 3.2:</p> <p>Die Maßnahmensteckbriefe B1 und C1 sind dahingehend zu ergänzen, dass die Einhaltung von Fahrzeitenplänen des ÖPNV als wichtige Prämisse bei der Neuplanung von Knoten oder sonstigen relevanten Vorplanungen gewährleistet bleiben soll. Hier können - falls nicht vorhanden - Busbeschleunigungen vorgesehen werden, bei denen eine Anforderung des sich nähernden Busses durch Funk an die LSA oder die Sperrpoller gesendet wird und er somit seine Weiterfahrt (früher) erhält.</p>
----	------	---	---	--

			Beeinträchtigungen des ÖPNV. Die Einhaltung der Fahrzeitenpläne soll so gewährleistet bleiben.	
39	39.2	Die Maßnahme ist grundsätzlich richtig, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu erhöhen. Bei der Umsetzung ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere an den Knotenpunkten mit der B 474 nicht zu einer deutlichen Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Verkehre auf der „Ringstraße“ kommen darf.	<p>Bisher war es so, dass der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ein hoher Stellenwert beigemessen wurde, während Fuß- und Radverkehr bei dieser Frage häufig außen vor blieben. Dies galt umso mehr, je höher die betroffenen Straßen klassifiziert waren. Spätestens mit Einführung der E-Klima, die den aktuellen Stand der Technik abbildet und damit bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigen ist, sieht dies deutlich anders aus. Die E-Klima macht in Bezug auf die Leistungsuntersuchungen ganz klare Vorgaben, die einen klaren Paradigmenwechsel bedeuten.</p> <p>Auszug aus der E-Klima:</p> <p><i>Abweichend von der allgemein üblichen Zielvorgabe von QSV D im Kfz-Verkehr können anspruchsvollere Zielvorgaben im Umweltverbund dessen Attraktivitätssteigerung und somit der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs bewirken. Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Dies gilt sowohl für Anlagen des jeweiligen Verkehrsmittels als auch für Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlage. Dazu ist die</i></p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 3.4:</p> <p>Die Aussagen der E-Klima in Bezug auf die anzustrebenden Qualitätsstufen werden ausdrücklich bestätigt. Sie bilden die Grundlage für zukünftige Untersuchungen der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten.</p>

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

			<p><i>z. B. bei Zufahrten in Innenstädte oder bei der Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens.</i></p> <p>Damit ist klar, dass die Qualitätsstufe für den Umweltverbund eine höhere Bedeutung besitzt als die Qualitätsstufe des Kfz-Verkehrs. Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden. Eine QSV von E oder F kann im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs vorübergehend in Kauf genommen werden, wenn mittelfristig ein Rückgang der KfzNachfrage und damit der Bemessungsverkehrsstärken z. B. aufgrund geplanter Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, Rad- und Fußverkehr erwartet werden kann. Und genau das ist der Ansatz des Masterplanes Mobilität, der auf eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund bewirken will.</p>	
Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen				
24	24.3	Das Konzept mit den Punkten, an denen Fahrräder oder Autos zu finden sind, die geteilt werden, ist klasse. Die Priorisierung von Menschen gegenüber Autos - viele Zebrastreifen - finde ich richtig gut!	Die Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2	Siehe Beschlussvorschlag 4.1
30	30.5	Die sehr sinnvollen Fußgängerquerungen (Maßnahme B2) sollten an einigen kritischen Punkten (Borkener Straße Höhe Loburger Straße; Holtwicker	Die Abwägung der Anregungen erfolgt zum einen über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“.	Beschlussvorschlag 4.1: Der Maßnahmensteckbrief ist dahingehend zu ändern, dass die Maßnahme mit

		<p>Straße Abzweig zum Bahnhof Schulzentrum) ebenfalls möglichst kurzfristig umgesetzt werden.</p>	<p>Der Maßnahmensteckbrief sieht im Umsetzungshorizont einen kurzfristigen Startpunkt und einen mittelfristigen (3 bis 5 Jahre) Zeitrahmen vor. Eine schnellere Umsetzung ist alleine aufgrund der oft komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen, der notwendigen Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern und der Kreispolizeibehörde und der Abhängigkeit von Fördermitteln nicht möglich.</p> <p>Der Entwurf des Handlungskonzeptes sieht einen Maßnahmenbeginn für 2028 vor. Die Verwaltung schließt sich aber der Meinung des Einwenders an und schlägt vor, mit der Maßnahme direkt nach Beschluss des Masterplanes zu beginnen. Der Entwurf des Handlungskonzeptes wurde dahingehend angepasst.</p>	<p>einer hohen Priorität versehen wird. Ansonsten wird der Maßnahmensteckbrief ohne weitere Änderungen bestätigt.</p> <p>Beschlussvorschlag 20.1: Das Handlungskonzept ist gegenüber dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf dahingehend zu ändern, dass der Beginn der Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“ vorgezogen wird auf das 2. Halbjahr 2023.</p>
32	32.4a	<p><i>Die Einflüsse auf den Rad- und Busverkehr sind bei der Planung von Einzelmaßnahmen zu berücksichtigen. Bezüglich des Einflusses auf den Busverkehr gilt die Argumentation analog zu den Maßnahmen B1 und B3.2.</i></p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: Argumentation analog zu den Maßnahmen B1 und B3.2: siehe Anregung 32.3 unter den beiden Maßnahmen</i></p>	<p>Grundsätzlich wird die Einrichtung von FGÜ aus Gründen der Fußverkehrsförderung verfolgt. Dabei wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Zufußgehende innerhalb des Verkehrssystems ein besonders hohes Schutzbedürfnis haben. Zwangsläufig geht mit der Förderung der einen Verkehrsart eine Abschwächung der Bedingungen für andere Verkehrsarten einher. Daher ist jeder geplante FGÜ hinreichend abzuwägen und die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten zu prüfen. Bezüglich des Radverkehrs werden die Auswirkungen vermutlich unbedeutend sein. Durch eine vorausschauende, geringfügige Veränderung der</p>	<p>Beschlussvorschlag 4.2: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B2 zur Berücksichtigung der Anregung 32.4. Die Auswirkungen von FGÜ auf den ÖPNV und den Radverkehr werden als allenfalls marginal eingeschätzt.</p>

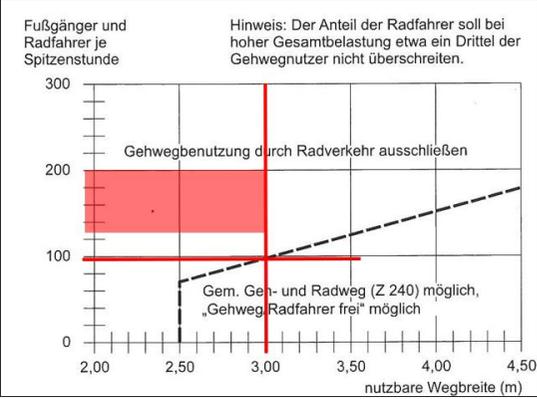
			Fahrgeschwindigkeit oder umsichtiges, kleinräumiges Ausweichen sind Haltevorgänge an FGÜ für Radfahrende einfach vermeidbar. Bezüglich des Busverkehrs ist anzuführen, dass einzelne FGÜ lediglich zu einem kurzzeitigen Haltvorgang führen werden, da der voraussichtliche Querungsbedarf nur in absoluten Ausnahmefällen anderes erwarten lässt. Dort, wo regelmäßig eine große Beanspruchung der Querungsmöglichkeit zu erwarten ist (wie bspw. an Schulen), schreiben Richtlinien höherwertige Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerschutzanlagen vor.	
39	39.3	Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.	Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2	Siehe Beschlussvorschlag 4.1
42	42.4	Künstliche Verkehrshindernisse Osterwicker Straße Auf der Osterwicker Straße wurden 3 künstliche Straßenverengungen mit der Hilfe von fest eingebauten Barken geschaffen. Ich meine es fehlt hier auch das Straßenverkehrsschild 120 bzw. 121 nach § 6 Satz 1 StVO verengte Fahrbahn. Die Straßenverengungen sollen wohl die Straßenquerung an dieser Stelle sicherer machen, bringen aber nur Beulen an den Autos, siehe Schiefstand der Warnbarken. Wenn Sicherheit für die Querung, dann bitte mit Zebrastreifen und den daraus resultierenden Rechten.	Die Osterwicker Straße wird im Maßnahmensteckbrief ausdrücklich als Anwendungsfall benannt. Eine Ergänzung des Steckbriefes ist daher grundsätzlich nicht erforderlich. Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“. Im weiteren Verfahren nach dem Beschluss des Masterplans wird die Machbarkeit von Fußgängerüberwegen in den angesprochenen Straßen und auch darüber hinaus geprüft. Die Anbringung des Verkehrszeichens 120 „Verengte Fahrbahn“ wird durch den Fachbereich FB 30 geprüft.	Siehe Beschlussvorschlag 4.1 Beschlussvorschlag 4.3: Die Verwaltung wird ausdrücklich beauftragt, die Osterwicker Straße in die Prüfung, wo im Stadtgebiet Fußgängerüberwege realisiert werden können, mit einzubeziehen. Beschlussvorschlag 4.5: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anbringung des Verkehrszeichens 120 „Verengte Fahrbahn“ im Bereich

				der Einengungen in der Osterwicker Straße zu prüfen.
42	42.8	<p>Hengtestraße</p> <p>Da ich im Hengtequartier (Hengteweg 21) wohne möchte ich das Beispiel der Hengtestraße ausführen.</p> <p>Durch den beidseitigen Bestand mit Bäumen und die vielen parkenden Autos ist der Verkehrsraum nur bedingt einsehbar und der Verkehrsfluss wird dauernd unterbrochen um dem Gegenverkehr Vorrang zu gewähren. Die eingebauten Verengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind eher Verkehrshindernisse/Gefahrenpunkte. An den aufstoßenden Straßen sind gekennzeichnete Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zu schaffen, um das queren der Straße zu vereinfachen. Es gibt gesetzliche Regelung zum Verhalten an Zebrastreifen, Bußgeld/Strafanzeige. Der Verkehrsfluss muss bei verringerter Geschwindigkeit (z.B 20 km/h) erhöht werden. Bremsen, Halten, Anfahren sorgt dafür, dass die Anwohner mit Bremsabrieb, Reifenabrieb und Abgase mehr belastet werden. Bremsabrieb und Reifenabrieb bleiben den Anliegern auch bei völliger E-Mobilisierung erhalten.</p>	<p>Die konkreten Maßnahmen für das Hengtegebiet sollen zeitnah mit den Bewohnern aus diesem Gebiet und Vertretern der Stadt Coesfeld (siehe Maßnahme E2 Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet erarbeitet werden. Einige Punkte hierzu wurden auch schon im Rahmen des Fußverkehrschecks für das Hengtegebiet angesprochen. Die Anregungen, wie hier des Bewohners von Hengteweg 21, können in den Austausch miteinfließen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 4.4:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet auch die Anordnung von Fußgängerüberwegen in der Hengtestraße zu prüfen.</p>
42	42.9	<p>Borkener Straße, Maßnahme B2</p> <p>Zur sicheren Querung der Borkener Straße sind Querungshilfen erstellt worden. Bei geschlossenen Schranken der Eisenbahnstrecken COE->MS und COE->Enschede gibt es einen starken Rückstau Richtung Innenstadt und Stadtauswärts. Wartende Fahrzeuge versperren die Querungshilfen, da Querungshilfen nicht über die StVO geschützt sind.</p>	<p>Die Borkener Straße wird im Maßnahmensteckbrief ausdrücklich als Anwendungsfall benannt. Eine Ergänzung des Steckbriefes ist daher nicht erforderlich.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 4.1</p>

		Gekennzeichnete Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) würden die Querungshilfen auch rechtssicher vom stauenden Autoverkehr freistellen.		
48	48.6	zu Seiten 115, UV 4, und 151 ff: Bei diesen Anmerkungen zu dem sog. Zebrastreifen wird von den Verfassern die VwV-StVO zu § 26 ignoriert. Die Straßenverkehrsbehörde und die Kreispolizei beachteten zumindest in der Vergangenheit diese Vorgaben.	Der Begriff „Zebrastreifen sollen als Standard etabliert...werden“ lässt viel Interpretationsspielraum zu. Letztendlich muss es darum gehen, die Zebrastreifen nicht mit dem Gießkannenprinzip einzusetzen, sondern an ausgewählten Stellen, an denen sie auch eine Verbesserung darstellen (wie z. B. aktuell neuerdings an der Wiesenstraße). Neue rechtliche Vorgaben, beispielsweise durch die Beschlüsse in der Verkehrsingenieurbesprechung, die Rechtscharakter darstellen, aber auch durch Außerkraftsetzen der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), erweitern die Möglichkeiten Zebrastreifen einzusetzen. Insofern ist es nicht korrekt, dass die VwV-StVO zu § 26 StVO hier ignoriert werden.	Beschlussvorschlag 4.6: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) weiterhin angewendet werden müssen. Gleichzeitig sollen aber die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Fußgängerüberwegen unter Einhaltung der VwV-StVO ausgenutzt werden.
50		In der letzten Nachbarschaftsversammlung am 22.03 2023 wurde angeregt, im Bereich der Osterwicker Straße zwei Zebrastreifen anzuordnen. Die Anzahl der Schüler, die gerade zu Schulzeiten die Straße überqueren müssen ist sehr hoch, während auch der Straße zu diesen Zeiten stark frequentiert wird. Unsere Empfehlung ist ein Zebrastreifen in Höhe der Ruine und einer in Höhe des Brinker Baches. Hier sind an beiden Stellen bereits Fahrbahnverengungen vorhanden.	Die Osterwicker Straße wird im Maßnahmensteckbrief ausdrücklich als Anwendungsfall benannt. Eine Ergänzung des Steckbriefes ist daher grundsätzlich nicht erforderlich. Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“. Im weiteren Verfahren nach dem Beschluss des Masterplans wird die Machbarkeit von Fußgängerüberwegen in den angesprochenen Straßen und auch darüber hinaus	Siehe Beschlussvorschlag 4.1 Beschlussvorschlag 4.2: Die Verwaltung wird ausdrücklich beauftragt, die Osterwicker Straße in die Prüfung, wo im Stadtgebiet Fußgängerüberwege realisiert werden können, mit einzubeziehen.

			geprüft. Eine Besonderheit nimmt hier die Querung in Höhe der Straße Zur Schanze ein. Für diese Straße ist neben dem Rad- und Fußverkehr auch der Kfz-Verkehr für Anlieger freigegeben. Es ist daher zunächst zu prüfen, ob ein Fußgängerüberweg in Verlängerung einer solchen „Anliegerstraße“ rechtlich überhaupt zulässig ist.	
Maßnahme B3.1: Förderung des Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings				
12	12.2	<p>Zum Beispiel sind uns seit Jahrzehnten Fahrräder in der Promenade ganz selbstverständlich. Will man die Fahrräder aus der Promenade fernhalten und in den dann autofreien Innenstadtring verlegen, erscheint dies vielleicht vielen Bürgern als Unfug, vielleicht auch mir; vielleicht aber auch nicht. Dabei war der Innenstadtring bis ins 20. Jahrhundert natürlich autofrei; weil es bis dahin eben kaum Autos gab. Als die Promenade im 19. Jahrhundert angelegt wurde, gab es noch keine Fahrräder. Zur selben Zeit bedienten sich viele Bürger offenbar bei den Resten der Stadtmauer für ihre privaten Zwecke (Steine waren wertvoll!). Was um 1800/50 praktiziert und amtlicherseits offenbar irgendwie toleriert wurde, war um 1600 und vorher ganz undenkbar und im Übrigen strafbar.</p> <p>(Am Südring müsste man wegen des Krankenhauses bei einer Verlegung der Radverkehrs im Übrigen sicher noch einmal neu denken.)</p>	<p>Zu den Anregungen 12, 14 24, 27, 30, 31, 32:</p> <p>Die beiden Maßnahmen B3.1 und B3.2 sind zunächst als alternative Lösungen zu sehen. Gegebenenfalls können die in der Maßnahme B3.1 genannten „weichen“ Maßnahmen auch ergänzend zur Maßnahme B3.2 eingesetzt werden, da der Rad- und in Teilen auch der Kfz-Verkehr auch in dieser Alternative weiterhin zugelassen bleibt. Die Verwaltung bevorzugt eindeutig die alternative B3.2 mit der Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und der Schaffung eines parallelen Fahrradrings. Im Juni 2022 wurde die Radverkehrsbelastung auf dem Südring untersucht. In der Spitzenstunde sind dort an einem Werktag zwischen 125 und knapp 200 Radfahrer unterwegs. Der Südring hat eine Breite von 3 m. Nach dem Bild 15 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wäre eine gemeinsame</p>	Siehe Beschlussvorschlag 5.1
14	14.3	Ich wohne direkt an der Promenade und würde die gemeinsame Nutzung der Promenade von Fußgängern und Radfahrern nicht wirklich als Problem		

		sehen, zumindest nicht aktuell. Wenn noch mehr Menschen laufen oder das Rad nehmen, kann sich das eventuell ändern. Deswegen finde ich die Maßnahmen B3.2 und B5 trotzdem eine super Idee. Als Anwohner des Südrings bin ich positiv gespannt, wie sich die Straße als Teil des Fahrradrings verändert.	Führung von Fußgängern und Radfahrern dann verträglich möglich, wenn insgesamt bis zu 100 Fußgänger und Radfahrer unterwegs wären. Auf dem Südring liegt alleine die Zahl der Radfahrer deutlich höher. Damit ist klar, dass eine gemeinsame Führung auf dem Coesfelder Ring nicht verträglich sein kann. Verschärft wird diese Einschätzung noch durch einen weiteren Hinweis der ERA: „Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.“ Der Anteil der Radfahrer liegt in Coesfeld deutlich höher, die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern geht daher vor allem zu Lasten der Fußgänger. Dies wurde auch bereits im Fußverkehrscheck von 2019 festgestellt.
24	24.2	Mir macht z.B. viel Freude, dass ich über den Wall gehen werde, ohne dass Fahrradfahrer mit Highspeed an mir vorbei düsen. Die Trennung FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen finde ich wichtig.	In den vorliegenden Unfalldaten gibt es einen verzeichneten Unfall zwischen Zu- fußgehenden und Radfahrenden. Die Dunkelziffer wird hier jedoch bedeutend höher eingeschätzt, da Unfälle und auch Konflikte (Bei-Nahe-Unfälle) zwischen diesen Verkehrsarten oft nicht polizeilich erfasst werden. Zudem ist die Anzahl an Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden deutlich höher.
27	27.1	Die Promenade nur noch für Fußgänger, halte ich für FALSCH. Noch letzten Sommer bei der Diskussion auf dem Parkplatz Pfauengasse, hat der Chefplaner aus Münster davon "geschwärmt" wie toll die Promenade in Münster von Fußgänger UND Radfahrer genutzt wird. Ich habe ihn drauf hingewiesen, dass wir das in Coesfeld auch haben! Und jetzt wird DAS imgeplant ? Blödsinn !	Die Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2
30	30.3	Insbesondere die Trennung von verschiedenen Verkehrsteilnehmern ist extrem sinnvoll, um Unfälle und anderweitige Konflikte zu vermeiden, bevor sie entstehen können. Hierbei sticht insbesondere die Idee des Innenstadt Fahrradrings und weiterer Fahrradstraßen, gerade auch im Bereich der nordwestlichen Innenstadt heraus (Maßnahmen B3.2 und B5).	
31	31.4	Auch die Fahrradstraße scheint mir etwas unlogisch: Die Fahrräder sollen durch eine Verkehrsberuhigung von der Promenade „verbannt“ werden, werden jedoch dann mit Autos auf Straßen gelassen. Im Entwurf wird davon gesprochen, dass die Sicherheit erhöht werden soll. Mir ist bis heute nicht	

		<p>ein Fall bekannt, an dem es zu einem Unfall eines Radfahrers mit einem Fußgänger auf der Promenade kam. Zudem: Ist es nicht genau das Schöne daran, mit dem Fahrrad über die Promenade zu fahren und dann auf die Stadt Coesfeld blicken zu können?</p>	 <p>Bild 19 der ERA</p>	
32	32.4b	<p>Es sollte die Maßnahme B3.2 umgesetzt werden, die Maßnahme B3.1 wird damit obsolet, denn nur die Maßnahme B3.2 kann den Fuß -und Radverkehr in einem Maße fördern, wie es die Ziele UV1 und UV2 fordern. Das ist erforderlich, um das übergeordnete Ziel II zu erreichen.</p>	<p>In der Vergangenheit gab es sowohl seitens der Verwaltung als auch der Bürgerschaft immer wieder Überlegung, die Verkehrsführung im Gerichtsring und in den zuführenden Straßen des Vorbehaltsnetzes (Borkener und Rekener Straße) zu ändern. Diese Überlegungen wurden entweder unabhängig von der Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt oder aber auch direkt im Zusammenhang mit dieser Verkehrsführung (als Teil einer Lösung) getätigt.</p> <p>Die übergebenen Unterlagen enthalten einen Plan mit Vorschlägen zu einer geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt.</p> <p>Dieser Plan könnte analog zur Anregung 2 in den nachgeschalteten Abstimmungsprozess gegeben werden. Die Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsringes mit</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.5 (Alternative 1):</p> <p>Die Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt sind in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsringes in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich sind im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung</p>

			<p>Auswirkungen auf die Verkehrsführung in der westlichen und der nordwestlichen Innenstadt sind schwieriger zu bewerten. Sie könnten Teil einer Lösung für die nordwestliche Innenstadt sein. Dann müssten sie im Rahmen des weiteren Abstimmungsprozesses gemeinsam mit weiteren denkbaren Varianten für diesen Bereich geprüft und bewertet werden. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung wäre zur Prüfung ein Verkehrsmodell mit Belastungen für den gesamten Bereich erforderlich. Hierfür sind umfassende Verkehrszählungen und Auswertungen erforderlich. Die Prüfung würde mehrere Monate dauern.</p> <p>Alternativ könnte die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt zunächst losgelöst von der Frage einer Umgestaltung des Gerichtsrings gemeinsam mit den Anliegern diskutiert und einer Lösung zugeführt werden. Dies hätte den Vorteil eines deutlich kleineren Zeitrahmens. Die Frage der Umgestaltung des Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich könnte dann im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ betrachtet werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen werden zwei alternative Beschlussvorschläge formuliert.</p>	<p>von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.</p> <p>Beschlussvorschlag 16.5 (Alternative 2):</p> <p>Der Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ist zusammen mit den Plänen zur Umgestaltung des Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die erforderliche umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist durch die Verwaltung zu beauftragen.</p>
--	--	--	--	---

20	<p>1. Ausgangspunkt ...</p> <p>2. Konsequenz für den Masterplan Mobilität Das Konzept "Die Promenade ist Fußgängern vorbehalten. Für Radler wird parallel ein Radring geschaffen" ist daher eine gute und begrüßenswerte Lösung. Auch das bei der Veranstaltung am 16.3.2023 am Beispiel Münsterstraße erläuterte Vorhaben, in Tempo 30 Zonen Radfahrer zusammen mit Autofahrern die Straße nutzen zu lassen, ist sinnvoll. Letzteres wurde ja bereits in der Laurentiusstraße mit geringem Aufwand und daher minimalen Kosten verwirklicht. Nach meinem Dafürhalten ist es überall dort, wo der Durchgangsverkehr auf das Vorbehaltensnetz (Umgehungsstraßen) verlagert wird, möglich, den gesamten Bürgersteig den Fußgängern zu überlassen.</p> <p>3. Neuralgischer Punkt: Gerichtsring ...</p> <p>4. Lösungsvorschlag Eine effektive Maßnahme wäre es, den Gerichtsring zur Einbahnstraße zu machen. Die östliche, auf der Seite der Innenstadt verlaufende Fahrspur könnte Teil des Fahrradrings werden und damit sicherstellen, dass auch im Bereich des Gerichtsrings Radfahrer genauso effektiv und sicher fahren können wie auf den anderen Ringen. Dies wäre durch einfache Absperrungen wie bei den in anderen Gemeinden realisierten Pop-up-Radwegen möglich. Die im Gerichtsring verkehrenden Linienbusse, zum Beispiel die Richtung Bocholt und Vreden, R51 und</p>	<p>Die Abwägung der Anregung „Punkt 2“ erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2</p> <p>Zur Anregung 4:</p> <p>Der Gerichtsring stellt einen Sonderfall innerhalb der Ringstraße dar. Er ist als Kreisstraße klassifiziert und übernimmt daher eine wichtige Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Das bisherige, in skizzenform vorliegende Konzept sieht vor, die Radwegeverbindung über den östlich der eigentlichen Kreisstraße liegenden Weg zu führen. Der auf der Westseite liegende Gerichtswall würde dann als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.</p> <p>In der Vergangenheit gab es sowohl seitens der Verwaltung als auch der Bürgerschaft immer wieder Überlegung, die Verkehrsführung im Gerichtsring und in den zuführenden Straßen des Vorbehaltensnetzes (Borkener und Rekener Straße) zu ändern. Diese Überlegungen wurden entweder unabhängig von der Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt oder aber auch direkt im Zusammenhang mit dieser Verkehrsführung (als Teil einer Lösung) getätigt.</p> <p>Um den Vorschlag einer Einbahnstraßenregelung prüfen zu können, ist aufgrund der Komplexität der Fragestellung ein Verkehrsmodell mit Belastungen für den gesamten Bereich erforderlich. Hierfür</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 5.1</p> <p>Beschlussvorschlag 5.2 (Alternative 1): Die Fahrradringstraße wird zunächst ohne wesentliche Änderungen in der Verkehrsführung auf dem Gerichtsring realisiert. Die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung für den Gerichtsring sind im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.</p> <p>Beschlussvorschlag 5.2 (Alternative 2): Eine Einbahnstraßenregelung für den Gerichtsring ist im Zusammenhang mit den Planungen für die Fahrradringstraße zu prüfen. Die erforderliche umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist durch die Verwaltung zu beauftragen.</p>
----	--	---	--

		<p>R 61, könnten zumindest in einer Richtung über der Friedhofsallee, die Rekener Straße und den Konrad-Adenauer-Ring zur Borkener Straße geführt werden. Dies würde es auch ermöglichen, die Haltestelle "Gerichtsring" in die Nähe des zu bauenden Parkhauses zwischen den Bahngleisen zu verlegen. Die Busreisenden könnten wie die Autofahrer von den Angeboten für die letzte Meile in diesem Bereich profitieren.</p> <p>Sollte die derzeitige Verkehrsführung im Bereich Kupferstraße/ Davidstraße/ Süringstraße unverändert bleiben, könnte der dann geringe lokale Autoverkehr, vielleicht einschließlich der Linienbusse, diesen Weg vom Kupfertor zum Süringtor nutzen. Die Fahrspur in nördlicher Richtung im Gerichtsring wäre damit absolut entbehrlich.</p> <p>Ich bitte, diese Überlegungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: Die Stellungnahme enthält zu den oben genannten Punkten teilweise noch weitere Erläuterungen. Diese können der Originalstellungnahme entnommen werden.</i></p>	<p>sind umfassende Verkehrszählungen und Auswertungen erforderlich. Die Prüfung würde mehrere Monate dauern.</p> <p>Alternativ könnte die Fahrradringstraße ohne wesentliche Änderungen in der Verkehrsführung auf dem Gerichtsring realisiert werden. Dies hätte den Vorteil eines deutlich kleineren Zeitrahmens. Die Frage der Umgestaltung des Gerichtsringes in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich könnte dann im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ betrachtet werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen werden zwei alternative Beschlussvorschläge formuliert.</p> <p>Siehe hierzu auch Stellungnahme und Beschlussvorschlag (16.5) zur Anregung 27.3)</p>	
32	32.3	<p>Bei diesen Maßnahmen sind die Auswirkungen auf den Busverkehr zu prüfen. Viele der Buslinien in Coesfeld haben an beiden Linienendpunkten und teils an weiteren Haltestellen auf dem Linienweg Anschlüsse zu anderen Linien. Teilweise kann eine auch nur geringe Fahrzeitverlängerung dazu führen, dass Anschlüsse nicht mehr (zuverlässig) erreicht werden. Aufgrund des geringen Taktes bedeutet dies dann sehr lange Wartezeiten, welche die Attraktivität des ÖPNV deutlich verringern. Dies würde eine stärkere Nutzung des ÖPNV behindern. Daher</p>	<p>Grundsätzlich führt eine Vorfahrt der Fahrrad-Ringstraße natürlich zu Fahrzeitverlusten auch des ÖPNV. Aufgrund der zu prognostizierenden Belastungszahlen auf der Fahrrad-Ringstraße ist aber davon auszugehen, dass die Fahrzeitverluste eher marginal sind und deutlich unter den bereits heute vorliegenden Fahrzeitverlusten z.B. durch signalisierte Knotenpunkte liegen. Daher spricht diese Anregung zunächst nicht gegen die Realisierung der</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 5.1</p> <p>Beschlussvorschlag 5.3</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Belange des ÖPNV in das weitere Verfahren einzubringen und zu berücksichtigen.</p>

		sind bei diesen Maßnahmen die Auswirkungen auf den Busverkehr genau zu prüfen.	Maßnahme. Die Belange des ÖPNV sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2 und über einen zusätzlichen Beschluss zur Berücksichtigung der Belange des ÖPNV.	
39	39.4	B 3.1: Förderung des Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.	Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu den Anregungen 12, 14 24, 27, 30, 31, 32: Das ggf. Parkplätze auf den Fahrradstraßen wegfallen, ist nicht von der Hand zu weisen. Der Maßnahmensteckbrief B5: „Einrichtung von Fahrradstraßen“ enthält hierzu einen Standard, der zulässige Fahrbahneinengungen durch parkende Fahrzeuge definiert. Ob darüber hinaus Stellplätze wegfallen müssen, hängt auch von der Radverkehrsbelastung auf der Fahrradstraße ab.	Siehe Beschlussvorschlag 5.1
39	39.5	B 3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage & Schaffung eines parallelen Fahrradrings Hier sehen wir ggf. einen Widerspruch zu B 3.1 – entweder das Konzept unterstützt eine Förderung des Miteinanders oder eine Trennung von Radfahrern und Fußgängern auf der Wallanlage. Fahrradstraße auf den Ringstraßen (Schützenring....) können insbesondere für Anwohner problematisch werden, weil i.d.R. Parkplätze wegfallen. Sollen diese zu weiter entfernten Parkhäusern oder Sammelparkplätzen „verlagert“ werden? Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraßen an Kreuzungspunkten kann zu Problemen der Verkehrssicherheit führen. Ein entsprechender Verkehrsversuch an der Promenade in Münster im Jahr 2021 wurde nach kurzer Zeit abgebrochen, da es trotz aufwendiger Beschilderung, farblicher Markierung und baulichen Veränderungen vermehrt zu Unfällen und gefährlichen Situationen kam.	Das dies verträglich von statten geht, wird durch die im Maßnahmensteckbrief E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ Systematik sichergestellt. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen, sodass es nur weitergeht, wenn eine Verlagerung der Stellplätze, dort wo ein Wegfall erforderlich ist, erfolgt, wenn es eine Alternative gibt. Diese muss für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden attraktiv sein, die fußläufige Entfernung	

		<p>Wir teilen die im Konzeptentwurf geschilderte Auffassung, dass eine Durchgängigkeit des Fahrrad-rings nur schwer umsetzbar ist, insbesondere im Bereich von Krankenhaus, Gerichtsring oder Große Viehstraße.</p> <p>Aus Sicht der Unternehmen kann die Maßnahme zu Herausforderungen führen, wenn straßenbegleitender Parkraum (insbesondere für Anwohner) auf vermeintliche freie Kapazitäten auf Sammelparkflächen oder Parkhäuser verlagert wird. Dies würde weniger Kapazitäten für Kunden und Besucher bedeuten.</p> <p>Es könnten sich Probleme bei der Anlieferung von Waren oder der Erledigung von Dienstleistungen (Handwerker, Monteure) ergeben, da diese oftmals mit größeren Fahrzeugen (Kastenwagen mit Anhänger oder kleine LKWs) erfolgen muss.</p> <p>Grundsätzlich setzen wir voraus, dass die Innenstadt weiterhin uneingeschränkt für den Wirtschaftsverkehr (Belieferung, Entsorgung etc.) erreichbar bleibt.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir die Schaffung eines parallelen Fahrrad-rings ab.</p>	<p>muss realistisch anwendbar sein. Hier denken wir auch an entstehende Bauprojekte mit Tiefgaragen o.ä., wo auch weitere Stellplätze zur Verlagerung mitgedacht werden könnten.</p> <p>Dabei ist die Thematik des Lieferverkehrs natürlich zu berücksichtigen und insgesamt zu gewährleisten, dass die Innenstadt weiterhin uneingeschränkt für den Wirtschaftsverkehr (Belieferung, Entsorgung etc.) erreichbar bleibt. Genau das sieht das Gesamtkonzept vor.</p> <p>Eine Bevorrechtigung der Fahrradstraßen erfolgt durch die Prüfung und Begleitung der Verkehrsbehörde. Ein Vergleich zwischen Münster und Coesfeld ist an dieser Stelle unzulässig. An den östlichen Promenadenabschnitten in MS liegt die Belastung im Radverkehr bei ca. 20.000-25.000 Radfahrenden/24h. Für Coesfeld haben wir das Potential des Wallrings bei einer optimalen Gestaltung mit 5.000 Rad/24h abgeschätzt. Aufgrund der deutlich geringeren Belastung ergeben sich mehr Gestaltungsmöglichkeiten, die kein erhöhtes Unfallgeschehen erwarten lassen. Der benannte Verkehrsversuch am Neubrücktort/Kanalstraße ist eher medial gescheitert. Die tatsächlichen Unfälle am Neubrücktort hatten nichts mit der Vorfahrtsregelung zu tun. Auf der anderen Seite: Die meisten Unfälle und Probleme gibt es in Münster zurzeit an der</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Kreuzung Aegidiistraße/Promenade. Dieser Knotenpunkt ist seit Jahren in der Unfallhäufung. Zurzeit ist die Vorfahrtsregelung so, dass der Kfz-Verkehr der Aegidiistraße Vorfahrt hat, was aber aufgrund der Unfalllage definitiv nicht so bleiben kann.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt an dieser Stelle über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2</p>	
48	48.10	<p>zu Seiten 154 ff, Maßnahmen B 3.1 und B 3.2: Ich rege an, die Maßnahme B 3.1 umzusetzen. Ein mögliches Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Wallanlagen wird schlicht überschätzt. Die Coesfelder Bürger schaffen es auch ohne zusätzliche Hinweisschilder und Piktogramme, ein rücksichtsvolles Miteinander von Fuß- und Radverkehr auf den Wallanlagen umzusetzen.</p> <p>Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Schaffung eines parallelen Fahrradrings abzulehnen.</p>	<p>Siehe Erläuterungen der Verwaltung zu den Anregungen 12, 14 24, 27, 30, 31, 32 in diesem Kapitel.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2</p>	Siehe Beschlussvorschlag 5.1
51	51.3	<p>Fahrradverkehr weiterhin auf der Promenade</p> <p>Ich bewege mich täglich mit verschiedenen Verkehrsmitteln oder zu Fuß über die Promenade. Teilweise bin ich dort ganz alleine unterwegs. Ich bin gegen eine Trennung von Fuß- und Radverkehr.</p>		
57	57.2	<p>Die bisher vorgenommene Auswahl der Schlüsselprojekte scheint mir vor dem Hintergrund der seit Jahren bekannten Probleme der Mobilität in Coesfeld nur schwer nachvollziehbar und lässt nicht erkennen, wo die Schwerpunkte des Konzeptes</p>	<p>Der Maßnahmensteckbrief sieht die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches für die Wallanlage im gesamten Verlauf vor. Damit bleibt ein Befahren der Wallanlage auch für Radfahrer weiterhin</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 5.1</p> <p>Beschlussvorschlag 20.2:</p>

		tatsächlich liegen. Es erschließt sich nicht, aus welchem Grunde der Errichtung eines parallelen Fahrradrings zur Promenade im Bereich der Ringstraßen eine so herausgehobene Priorität zugewiesen wurde. Handelt es sich doch bei der Promenade um den einzigen Verkehrsraum in Coesfeld, indem der motorisierte Verkehr im täglichen Leben bereits heute zu Gunsten der Fußgänger- und Radfahrer weit zurückgedrängt ist. Damit will ich mich nicht gegen die Umwandlung der Ringstraßen zu Fahrradstraßen aussprechen, glaube aber, dass die Nutzung der Promenaden auch langfristig den Radfahrern offen stehen sollte, da die Promenade aufgrund ihrer Gestaltung prädestiniert ist, die Stadt in einem städtebaulich ansprechenden Ambiente mit dem Rad zu umrunden und zu erleben.	möglich. Allerdings müssen sich diese an die in einem verkehrsberuhigenden Bereich einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit halten. Eine Erweiterung des Steckbriefes aufgrund der Anregung ist nicht erforderlich. Die Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2 und über einen Beschluss zum Handlungskonzept.	Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B3.2 bestätigt.
Maßnahme B4: Planung und Bau des Radverkehrsnetzes				
4	4.3	Für mich als Letteraner ist die Anbindung an Coesfeld extrem wichtig, so dass ich mich über die Priorität für die Velostraße nach Lette sehr freue. Der Radweg muss zwingend verbreitert und ausgeleuchtet werden. Meine Tochter wird ab 2025 die weiterführende Schule in Coesfeld besuchen und kann dann ja vielleicht schon sicherer mit dem Rad fahren :-)	Für die Radwegeverbindung nach Lette wird im Masterplan Mobilität eine hohe Priorität und ein kurzfristiger Startzeitpunkt definiert. Demnach wird die Anregung bereits durch den aktuellen Entwurf des Masterplans aufgegriffen. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B4 und über einen Beschluss zum Handlungskonzept.	Siehe Beschlussvorschläge 6.1 Beschlussvorschlag 20.3: Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B.4 und hier insbesondere in Bezug auf die Radwegeverbindung nach Lette bestätigt.
14	14.6	Also echte geschützte Kreuzungen anstatt "Radschutzstreifen". Denn diese "Radschutzstreifen" sind nicht mehr als Striche oder rote Farbe auf der Straße und kein Autofahrer hält sich daran. In Belgien heißen diese Streifen "Murder strip" – zu Recht. Das ist keine sichere Radinfrastruktur.	Angesprochen werden hier Radverkehrsführungen, die auf der Fahrbahn durch Markierungen gekennzeichnet werden. Zu unterscheiden ist zwischen Schutzstreifen	Beschlussvorschlag 6.2: Bei Planung und Bau des Radverkehrsnetzes können Schutzstreifen und Radfahrstreifen auch weiterhin

		<p>Deswegen gilt diese Kritik für jede Form von Radweg, auch außerhalb von Kreuzungen.</p>	<p><i>Der Schutzstreifen ist ein durch gestrichelte Markierung (VZ 340) hervorgehobener Seitenbereich der Fahrbahn, der bevorzugt den Radfahrern vorbehalten sein soll, aber auch von Kfz-Verkehr im Begegnungsverkehr befahren werden darf; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen.</i></p> <p>und Radfahrstreifen</p> <p><i>Der Radfahrstreifen ist ein durch einen Breitstrich abgetrennter Sonderfahrstreifen. Er ist für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden.</i></p> <p>In beiden Fällen handelt es sich um vollwertige Radverkehrsführungen, die innerhalb bestimmter Einsatzgrenzen eingesetzt werden können und sollen. Die Einsatzgrenzen werden in den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen definiert. Dort werden auch Standards z.B. in Bezug auf die Breiten und die Abstandsflächen zu parkenden Fahrzeugen festgelegt. Die Einsatzgrenzen werden durch verschiedene Kriterien wie z.B. die Kfz-Stärke, die Kfz-Geschwindigkeit, die Schwerverkehrsstärke oder das Parken bestimmt. Insbesondere der Schutzstreifen ist in Coesfeld an vielen Straßen zu finden und hat sich dort bewährt. Beispiele sind die Billerbecker Straße, die Daruper Straße oder die Coesfelder Straße. Kritischer ist die Situation</p>	<p>geprüft und innerhalb ihrer Einsatzgrenzen und unter Einhaltung der vorgegebenen Standards als Führungsform eingesetzt werden. Dabei sind die einschlägigen Regelwerke (z.B. Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) zu beachten.</p>
--	--	--	---	---

			<p>auf dem inneren Ring (insbesondere Bahnhofstraße) zu sehen, da hier aufgrund des engen Straßenraumes nur Mindestbreiten realisiert werden konnten. Werden die Einsatzgrenzen eingehalten, stellen beide Führungsformen sichere Lösungen für den Radverkehr dar.</p> <p>Die belgische Definition des Wortes "Murderstrip"</p> <p><i>Defined as a painted bicycle lane on a dangerous street next to fast-moving cars.</i></p> <p>implementiert bereits, dass die Einsatzgrenzen in Bezug auf die Geschwindigkeit und die Standards in Bezug auf die Breite nicht eingehalten werden.</p>	
23	23.2	<p>Zum Radwegenetz möchte ich folgende Anregung machen:</p> <p>Die Bahnübergänge Rekener Str. / Friedhofsallee und Am Wasserturm liegen etwa 2 KM auseinander. Insbesondere für Radfahrer und Fußgänger ergibt sich unter Umständen ein so großer Umweg, dass einige Bürger lieber auf ein Auto umsteigen.</p> <p>Sieht man sich den Radwegeplan des Masterplans genauer an, fällt auf, dass eine Verbindung zwischen der Radhaupttroute Am Tüskenbach und Grimpingstraße fehlt. Diese Lücke könnte man über den Bahnweg und dann weiter über eine neu zu bauende Rad- und Fußgängerbrücke über den Bahnkörper zur Hansestraße Höhe Kreisverkehr Dülmener Straße schließen.</p>	<p>Bereits der Verkehrsentwicklungsplan von 2005 hat die fehlende Quermöglichkeit über die Bahngleise an dieser Stelle als Mangel identifiziert. In der Folge wurde eine Brücke für den Rad- und Fußverkehr an dieser Stelle in den Maßnahmenplan des Verkehrsentwicklungsplanes aufgenommen. Aufgrund des enormen finanziellen Aufwandes wurde die Maßnahme bisher nicht weiterverfolgt. Zwischenzeitlich wurde aus der Bürgerschaft ein Antrag auf Bau dieser Brücke gestellt. Die Entscheidung hierüber wurde mit Hinweis auf den Masterplan Mobilität zunächst verschoben.</p> <p>Die Grundsätzliche Sinnhaftigkeit einer Querung über die Bahngleise zur</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.3:</p> <p>Der Bau einer Brücke über die Bahngleise in Höhe der Grimpingstraße wird aufgrund des enormen finanziellen Aufwandes zunächst nicht weiterverfolgt.</p>

		Hierdurch würde sich die Sicherheit für Schüler der Real-, Haupt und Sonder-Schulen aus dem Bereich Laurentius erhöhen, da sie das Industriegebiet Am Wasserturm meiden können. Auch würde das Wohngebiet Laurentius besser an die Einkaufszentren Hansestraße und Dülmener Straße für Fußgänger und Radfahrer angebunden, was eine Stärkung der dortigen Geschäfte nach sich ziehen würde.	besseren Verbindung der Ortsteile steht außer Frage. Die Verwaltung schlägt aber vor, den Bau einer solchen Brücke aufgrund des enormen finanziellen Aufwandes zunächst nicht weiter zu verfolgen.	
26	26.3	Radwege an der Daruper Straße und an der Bahnhofstraße sind lebensgefährlich. Wie soll da der Autofahrer 1,5 m Abstand halten.	<p>Ein Überholen von Radfahrenden auf dem Schutzstreifen mit einem Sicherheitsabstand von 1,50m ist auch dort möglich und gemäß § 5 Abs. 4 StVO auch geboten. Ist dieses z. B. aufgrund des Gegenverkehrs nicht möglich, so hat der Kfz-Fahrer hinter dem Radfahrer zu verbleiben und kann den Überholvorgang erst dann fortsetzen, wenn die Verkehrssituation dieses wieder ermöglicht. Gleiches gilt z. B. auch an Querungshilfen bzw. Mittelinseln. Da an diesen Engstellen der Überholabstand zwischen Auto und Fahrrad nicht eingehalten werden kann, endet der Schutzstreifen vor der Engstelle und wird dahinter wieder fortgesetzt.</p> <p>In der Bahnhofstraße konnten die Schutzstreifen nur mit Mindestbreiten sowohl für die Schutzstreifen als auch für die dazwischen liegende Fahrgasse realisiert werden. Mehr gibt der verfügbare Straßenraum nicht her. Ein Potenzial zur Verbesserung der Situation gibt es nicht. Die Situation in der Daruper Straße sieht alleine in Bezug auf die Breite deutlich besser</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.4:</p> <p>Die Führung der Radfahrer auf der Daruper Straße und der Bahnhofstraße wird als Führungsform für den Radverkehr zunächst bestätigt, da aufgrund des beschränkten Verkehrsraumes weitergehende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Bezug auf den Radverkehr nur sehr schwer oder gar nicht zu realisieren sind. Im Falle der Daruper Straße ist die Sachlage im Rahmen der Planungen zur Veloroute Richtung Nottuln erneut zu bewerten.</p>

			aus. Für andere Formen der Radverkehrs-führung wie z.B. Radfahrstreifen o-der baulich angelegte Radwege reicht der Platz in beiden Straßen nicht aus.	
27	27.2	Gleichzeitig werden Spielgeräte am Fuß/Radweg Friedrich Ebert Straße geplant (siehe Skizze im Mob.konzept) mit Schriftzüge "gemeinsam Rück-sicht nehmen" ... wer plant sowas ? Spielgeräte an Verkehrswege sind gefährlich !	Die hier angesprochene Visualisierung ist nicht mit dem Charakter eines bautechni-schen Vorentwurfs gleichzusetzen, ent-sprechende Inhalte müssen nicht zwin-gend so umgesetzt werden. Die Skizze ist eher grundsätzlicher Natur und ver-deutlicht verschiedene Gestaltungsele-mente, die sowohl eine Förderung der Nahmobilität, als auch eine Stärkung der Aufenthaltsqualität verfolgen. Der Schrift-zug „Gemeinsam mit Rücksicht“ trägt der Art der Verkehrsregelung (gemeinsamer Geh- und Radweg) Rechnung und soll zur Förderung des Miteinanders von Radfah-renden und Zufußgehenden gedacht bei-tragen. Ebenso kann dies jedoch auch auf spielende Kinder bezogen sein, welche entweder die möglicherweise integrierten Spielelemente auf der angrenzenden Grünfläche nutzen, oder sich darüber hin-aus im öffentlichen Raum aufhalten kön-nen. Eine Gefährdung der Verkehrssi-cherheit wird hier mit Blick auf die Netzbe-deutung im Radverkehrsnetz nicht gese-hen. Optional würde ein gestalterischer Vorentwurf zur Berücksichtigung der vor-gebrachten Belange auch eine bauliche Trennung zwischen Verkehrsfläche und Grünfläche (bspw. niedriger Palisaden-zaun) vorsehen können.	Beschlussvorschlag 6.5: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 27.2 (Spielgeräte an Verkehrswegen)..

32	32.5	<p>Die Beschilderung richtet sich nicht an Personen mit Ortskenntnis. Das Konzept der Velorouten wird münsterlandweit verfolgt. Die Beschilderung sollte aus diesen beiden Gründen keinesfalls in Coesfeld anders aussehen als in anderen Orten. Ziel muss es sein, die Beschilderung über einen möglichst großen geografischen Bereich einheitlich zu gestalten. Der Idealzustand wäre das, was für den Autoverkehr längst selbstverständlich ist: Eine deutschlandweit einheitliche Systematik. Da auch die wenigsten Personen eine bestimmte Velo- Radhaupt- oder Radnebenroute fahren möchten, sondern die meisten Menschen bestimmte Ziele erreichen wollen, sollte die Beschilderung auch die konkreten Ziele in den Vordergrund stellen. Die Bezeichnung der Routen kann ergänzend erfolgen.</p>	<p>Die Beschilderung von Radrouten mit grenzübergreifender Bedeutung im Design des Wegweisungssystems NRW (durch die FGSV im Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr erarbeitet) ist obligatorisch. Hier ist richtigerweise anzumerken, dass die einheitliche Gestaltung für ortsfremde Personen buchstäblich wegweisend ist. Die Beschilderung im Design des „Coesfelder Wegs“ soll ergänzend umgesetzt werden und vor allem zwei Ziele verfolgen. Zum einen kann die Markierung unabhängig von den im Merkblatt definierten, räumlichen Anwendungshinweisen und somit häufiger sowie weniger aufwändig vorgenommen werden. Zum anderen wird somit die Verdeutlichung der Netzfunktion im Radverkehrsnetz angestrebt. Die Signalwirkung der Symbole richtet sich sowohl an den Kfz-Verkehr als auch den Radfahrenden selbst. Beiden soll die erhebene Bedeutung des Radverkehrs auf dem jeweiligen Streckenabschnitt bewusstgemacht werden. Die Anregung sollte dahingehend aufgegriffen werden, dass versucht wird, gemeinsam mit dem Kreis und den kreisangehörigen Gemeinden ein einheitliches System zu entwickeln.</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.6: Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit dem Kreis und den kreisangehörigen Gemeinden mit dem Ziel zu führen, ein einheitliches Markierungssystem für Velorouten zu entwickeln.</p>
39	39.6	<p>Die Maßnahme enthält unter anderem die Idee des Umbaus der Rekener Straße. Welche Abschnitte der Rekener Straße gemeint sind und ob auch die Friedhofsallee hierunter fällt, ist aus unserer Sicht unklar. Einen möglichen Umbau der Rekener</p>	<p>Grundsätzlich haben sich die Verkehrsbelastungen im motorisierten Verkehr in Coesfeld nicht so entwickelt, wie im Verkehrsentwicklungsplan 2006 prognostiziert wurde. An den Stellen, wo wir</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.7: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der</p>

		<p>Straße von der B 525 und der Friedhofsallee bis zur Kupferstraße inkl. Bevorrechtigung der Radfahrer sehen wir als problematisch an, weil die Straße stark mit Pkw-Verkehren frequentiert ist, die den direkten Weg in Richtung Innenstadt zu den Parkflächen Pfauengasse und Davidstraße oder dem Parkhaus Kupferpassage nehmen.</p> <p>Ein Umbau des gesamten Abschnittes von der B 525 bis zur Kupferstraße stünde aus unserer Sicht zudem den Planungen der Stadt für ein Parkhaus an der Rekener Straße entgegen. Mit dem Berkelradweg steht zudem ein vorhandener Verkehrsweg für Rad- und Fußverkehr bereits zur Verfügung. Dieser müsste gegebenenfalls ausgebaut und attraktiver gestaltet werden.</p>	<p>Kontrollzählungen im Zugriff haben, liegen die Belastungen in der Regel deutlich niedriger. Auch der Radverkehrsanteil hat sich erfreulich entwickelt, er liegt bei guten 39% mit steigender Tendenz. Es ist also davon auszugehen, dass der Radverkehr für die Entwicklung der Innenstadt bereits heute eine große Bedeutung hat und in Zukunft immer wichtiger wird. Die Straßenraumgestaltung der Rekener Straße entspricht nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen. Die Gehwege sind zu schmal und nicht barrierefrei. Auch die Radwege sind zu schmal. Gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 müssten die Radwege eine Breite von 2,0 m zzgl. 0,5 m Sicherheitstreifen. Im Gesamtquerschnitt fehlen ca. 6 m, um die aufgezeigten Probleme zu lösen. Wegen der vergleichsweise geringen Kfz-Belastung sind die Radwege nicht benutzungspflichtig. Das im Konzept aufgezeigte Beispiel aus den Niederlanden/Castricum zeigt, wie es auch in Coesfeld funktionieren kann. Die Radfahrer schwimmen in der Fahrbahn und sind jederzeit im Sichtfeld. Es ergeben sich Reserven im Querschnitt für Liefern und Laden, Parken/Fahrradparken, Grün usw. Wegen der geringeren Reisegeschwindigkeit verliert der Motorisierte Verkehr in diesem kurzen Abschnitt nur wenige Sekunden Reisezeit, der Parkplatz an der Rekener Straße bleibt uneingeschränkt erreichbar.</p>	<p>Anregung 39.6 (Umgestaltung Rekener Straße). Die Prüfung einer Umgestaltung der Rekener Straße nach niederländischem Vorbild wird ausdrücklich als Maßnahme des Masterplanes Mobilität bestätigt.</p>
--	--	--	--	--

40	40.1	<p>Ich befürworte ein Konzept zu mehr ausgebauten Radwegen, wie eben den Vorschlag, den Berkelweg auszubauen. Es ist nicht sinnvoll Zufahrtsstraßen zu Parkhäusern zu Radstraßen zu erklären, vermehrte Unfälle wären somit vorprogrammiert.</p>	<p>Die Fahrradstraßen enden in der Regel am Rand der Innenstadt Innerhalb der Innenstadt sind dann die Gemeinschaftsstraßen das Mittel der Wahl. Man muss annehmen, dass sich die Anregung auf die Rekeener Straße bezieht. Diese soll im Vorbehaltsnetz bleiben, ist gleichzeitig als Veloroute eine bedeutende Radwegeverbindung. Um die für eine Veloroute geforderten Standards zu erreichen, müsste die Straße auf der gesamten Länge und im gesamten Querschnitt verändert werden. Dies würde einen enormen finanziellen Aufwand mit sich bringen. Die Verwaltung versucht seit einigen Jahren, hier eine Lösung zu finden, die vielleicht von deutschen Standards abweicht, aber trotzdem eine sichere Verkehrssituation für alle Verkehrsarten schafft. Nach einer Exkursion in die Niederlande wurde auf einer Planerwerkstatt gemeinsam mit Planern aus unterschiedlichsten Fachbereichen eine Lösung nach niederländischem Vorbild entwickelt. Dieses wird in den Niederlanden auf Straßen mit einer Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz/Tag eingesetzt. Inzwischen wurde dies in die deutschen Planungsleitfäden für Fahrradstraßen übernommen. Allerdings liegt die maximale Verkehrsbelastung für Fahrradstraßen in diesen Planungsleitfäden deutlich unter 10.000 Kfz/Tag. Die Verwaltung hält die Übertragung des niederländischen Vorbildes auf die Rekeener Straße</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.8: Die Umgestaltung der Rekeener Straße bleibt wesentlicher Bestandteil des Maßnahmensteckbriefes B4. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Beschluss des Masterplanes die rechtlichen und fachlichen Möglichkeiten zur Umgestaltung der Rekeener Straße in der beschriebenen Form zu prüfen und die Fördermöglichkeiten zu eruieren.</p>
----	------	--	---	---

			dennoch für denkbar. Die Rekener Straße bliebe im Vorbehaltsnetz. Sie würde nicht als Fahrradstraße ausgewiesen, weil dies für Straßen im Vorbehaltsnetz nicht möglich ist. Durch die Straßenraumgestaltung würde ein sicheres Nebeneinander von Radfahrern und Kfz-Verkehr gewährleistet. Hilfreich wäre sicher eine Temporeduzierung auf 30 km/h im betroffenen Streckenabschnitt. Im Bereich des Altenheimes und des Kindergartens gilt auf der Rekener Straße aber bereits heute Tempo 30.	
46	46.5	Die Coesfelder brauchen sie von der Zweckmäßigkeit und den Vorteilen das Fahrrad zu benutzen nicht überzeugen. Das wird bereits in einem hohen Maße schon gemacht und das muss unbedingt gefördert und weiter ausgebaut werden. Da brauchen wir uns nicht einmal hinter Münster verstecken. Ein guter Anfang wäre hier, das vorhandenen Radwege oder Straßen, die von Radfahrenden genutzt werden, in einem sicheren und halbwegs komfortabel zu befahrenden Zustand zu versetzen. Das alleine ist schon eine Mammutaufgabe, denn diese Wege sind vielfach in einem schlechten bis erbärmlichen Zustand. Für die Nutzung des Fahrrades ist sicherlich noch Steigerungspotential vorhanden, es ist aber auch begrenzt und es ist auch nicht für jeden und auch nicht zu jeder Zeit nutzbar. Widrige Wetterumstände, größere Einkäufe oder andere Ereignisse machen dann wieder die Nutzung eines individuellen Fahrzeugs notwendig, wofür dann unbedingt zentrumsnahe Parkkapazitäten vorhanden sein müssen.	Das Konzept verfolgt das hier vorgeschlagene Vorgehen, die Radinfrastruktur sicher und komfortabel auszubauen. Die Priorisierung erfolgt dabei anhand der Netzfunktion und der jeweiligen Bedeutung für den Radverkehr. Hierbei ist die folgende Maßgabe aus dem Steckbrief der Maßnahme B4 zu beachten: <i>„[...] Aufgrund der räumlichen Bedingungen entlang der Routen ist es jedoch nur durch umfangreiche Baumaßnahmen und unter hohen Kostenaufwand möglich, die Velorouten-Standards zu erreichen. Daher und aufgrund wirtschaftlicher Zwänge ist eine zeitnahe Umsetzung der Veloroute nicht wahrscheinlich. Weitere Herausforderungen liegen in Zweckbindungen durch Fördermaßnahmen sowie in der Straßenbaulast. Sind bspw. Landesstraßen betroffen, liegt die Straßenbaulast sowie die Planungshoheit beim</i>	Beschlussvorschlag 6.9: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 46.5. Das im Maßnahmensteckbrief beschriebene Vorgehen mit einer Konzentration auf die Veloroute in Richtung Lette und auf die Fahrradstraßen entlang von Radhaupttrouten wird bestätigt.

			<p><i>Landesbaubetrieb Straßen.NRW, der mit- unter andere Interessen verfolgt als die jeweiligen Städte. Um auch zeitnah bereits Maßnahmen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und umsetzen zu können, liegt die Priorität eher auf dem ‚Coesfelder Weg‘. Dieser sieht die Priorisierung des Radverkehrs auf u.a. Sammelstraßen innerhalb der Quartiere vor. Das betrifft überwiegend Radhaupt- routen und soll in Form von Fahrradstra- ßen umgesetzt werden.“</i></p>	
57	57.3	<p>Um die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den ver- schiedenen Wohnquartieren zu verbessern, schlägt das Mobilitätskonzept ein System aus Fahrradstra- ßen und Velorouten vor, die bis in die Innenstadt führen. Als Velorouten sind dabei die Borkener Straße, die Rekener Straße, die Crone Straße, die Billerbecker Straße, Osterwicker Straße und Daru- per Straße definiert, bis auf die Holtwicker Straße also im Wesentlichen die Straßen, die auch die Hauptlast des in die Innenstadt einströmenden mo- torisierten Verkehrs aufnehmen. Abseits von techni- schen Regelwerken und Fragen der Zuständigkeit (Straßenbaulast), die im Masterplan Mobilität be- schrieben sind, hätte ich mir hier weitere Vor- schläge erhofft, wie die Situation des Radfahrers konkret verbessert werden kann und insbesondere an den Knotenpunkten eine weitere Qualitätsstei- gerung und Verbesserung der Sicherheit für den Rad- verkehr erfolgen kann. Allein die Klassifizierung der verschiedenen Straßenzüge im Sinne des Radver- kehrs verbessert noch nicht die Situation. Hier würde es sich anbieten, ebenfalls zunächst eine räumliche Konkretisierung für die verschiedenen</p>	<p>Entsprechend seines Charakters als stra- tegisches Planungsinstrument und dem zeitlichen Horizont setzt der Masterplan den Fokus zunächst auf eine Mängeliden- tifizierung und die Ermittlung von Berei- chen zur weiteren Bearbeitung. Die ange- regte räumliche Konkretisierung erfolgt unter anderem durch das geplante Netz im Rahmen des Masterplans. Die entwi- ckelte Netzbetrachtung ist die Grundlage für jede weitere Maßnahme. Vergleiche hierzu auch das Kapitel 9.2 des Berichts zum Masterplan.</p> <p>Da eine Planung für einzelne Straßenzü- ge jedoch als Detailplanung umgesetzt werden muss und somit einen eigenständigen Prozess darstellt, zeigt der Masterplan darüber hinaus vor allem konzeptio- nelle Ansätze auf. Das sind die Definition von Qualitätsstandards, angemessenen Führungsformen (vgl. Kapitel 9.2), der nahmobilitätsfreundlichen Planung der</p>	<p>Beschlussvorschlag 6.10: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 57.3. Die in der Anregung geforderten Maß- nahmen sind im Gesamtkon- zept bereits enthalten.</p>

		<p>betroffenen Straßenzüge zu erarbeiten, um die Potenziale für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs insbesondere im Nahbereich der Innenstadt zu nutzen. Hierbei sollten vorzugsweise die Kreuzungspunkte der Rekener und Borkener Straße mit Bahn und Gerichtsring sowie die Kreuzungspunkte von Friedrich-Ebert-Straße mit Osterwicker, Billerbecker und Daruper Straße näher beleuchtet werden. Selbst wenn dies nur zu veränderten Ampelschaltungen mit einem Vorrang oder wenigstens einer stärkeren Gewichtung für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer führen würde, wäre hier schon viel gewonnen. Jedenfalls sollten diese Fragen in dem öffentlichen Diskussionsprozess berücksichtigt werden, auch wenn die Stadt in Teilen dort nicht der Träger der Straßenbaulast ist.</p>	<p>größeren Knotenpunkte (Maßnahme B1) sowie noch weiter räumlich konkretisierte Vorschläge zu Fahrradstraßen (Maßnahme B5). Zusätzlich werden kleinere Maßnahmen von ebenfalls konzeptioneller Natur empfohlen (u.a. Rotfärbung Radverkehrsfurten) (Maßnahme B4). Die Maßnahme B1 befasst sich ausdrücklich mit der nahmobilitätsfreundlichen Gestaltung der Knotenpunkte. Im weiteren Verfahren sind für jeden einzelnen Knotenpunkt Detailplanungen zu erarbeiten.</p>	
<p>Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen</p>				
27	27.4	<p>In einem Gespräch am 08.05.2023 wurden vom Einwender unter anderem Pläne mit Vorschlägen zum Fahrradstraßennetz vorgelegt</p>	<p>Das im Masterplan Mobilität definierte Fahrradstraßennetz konzentriert zunächst schwerpunktmäßig auf Verbindungen aus den Ortsteilen in Richtung Innenstadt. Diese sollten aufgrund ihrer überragenden Bedeutung zunächst realisiert werden. Darüber hinaus kann anschließend eine Erweiterung des Fahrradstraßennetzes sinnvoll sein. Die Verwaltung schlägt vor, die eingereichten Pläne dann in das erneute Abstimmungsverfahren einzubringen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 7.2: Das im Masterplan Mobilität definierte Fahrradstraßennetz wird bestätigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die mit der Anregung 27.4 eingereichten Pläne in ein späteres Abstimmungsverfahren zur Erweiterung des Fahrradstraßennetzes einzubringen und zu bewerten.</p>
32	32.6	<p>Parkplätze auf der Fahrbahn von Fahrradstraßen sollten wirklich die Ausnahme darstellen, denn sie schränken den Fahrkomfort ein. Es ist jeweils erforderlich sich umzudrehen, um zu schauen, ob nicht</p>	<p>Grundsätzlich stimmt die Verwaltung dieser Aussage zu. Allerdings lässt eine strikte Herausnahme des ruhenden Verkehrs aus den Fahrradstraßen auch</p>	<p>Beschlussvorschlag 7.3: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B5 „Einrichtung von</p>

		<p>doch noch ein Auto knapp überholt. Wenn man zu zweit fährt, schränkt das auch die Kommunikation ein.</p>	<p>befürchten, dass die Realisierung der Fahrradstraßen dann auf einen starken Widerstand in der Bevölkerung stoßen wird. Daher hat sich Verwaltung sehr frühzeitig mit diesem Thema auseinandergesetzt. Im Zusammenhang mit der „Schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd“ wurde diese Thematik eingehend geprüft und bewertet (Beschlussvorlage 139/2018). Die Ergebnisse wurden seinerzeit wie folgt zusammengefasst:</p> <p><i>„Grundsätzliches Ziel in Fahrradstraßen sollte es sein, Stellplätze außerhalb der Fahrbahn in den Nebenanlagen bereitzustellen, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 4 m und somit einen ungehinderten Verkehrsfluss für Radfahrer sicher zu stellen. Im Erlenweg werden Stellplätze im Zuge der Erschließung des Wohngebietes „Östlich Erlenweg“ in dieser Form realisiert. Im Hüppelswicker Weg kann eine solche Lösung nur durch einen kompletten Umbau der Straße umgesetzt werden. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht verhältnismäßig sein.</i></p> <p><i>In der Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D. 15 der Stadt Bremen wurde diese Problematik eingehend beleuchtet. Sie empfiehlt einen pragmatischen Umgang und spricht sich dafür aus, das Parken auch dann zuzulassen, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite das Regelmaß von 4 m unterschreitet. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die</i></p>	<p>Fahrradstraßen“ zur Berücksichtigung der Anregung 32.2. Die im Steckbrief beschriebene Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweitung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße bleiben weiterhin gültig.</p>
--	--	---	---	--

			<p><i>Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraße eher gering ist.</i></p> <p><i>Unter dieser Maßgabe spricht sich die Verwaltung dafür aus, den ruhenden Verkehr durch das Markieren von Stellplätzen zu sortieren und somit die Leichtigkeit des Radverkehrs nicht unnötig zu behindern. Dabei dienen die versetzt angeordneten Stellplätze aber auch weiterhin als wichtiges Element der Verkehrsberuhigung, um für ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu sorgen. Mit der in der Planung dargestellten Markierung wurde versucht, einen gesunden Kompromiss zwischen der Leichtigkeit des Verkehrs und der notwendigen Verkehrsberuhigung zu finden.“</i></p> <p>Diese Vorgehensweise möchte die Verwaltung weiterhin verfolgen. Durch die Definition einer Mindestfahrbahnbreite neben den Stellplätzen, einer maximalen Länge der Einengung und einer Mindestlänge der Fahrbahn ohne Einengung wird sichergestellt, dass der Radverkehr auf der Fahrradstraße weiterhin sicher und komfortabel abgewickelt werden kann.</p>	
39	39.7	Siehe Ausführungen zu B 3.2	Siehe Stellungnahme zur Anregung 39.5 unter der Maßnahme B3.1	
51	51.5	Einrichtung Fahrradstrassen nur mit Zustimmung der Anlieger	Fahrradstraßen sind ein wesentliches Element im Masterplan Mobilität zur Förderung des Radverkehrs. Dabei übernehmen sie eine wichtige Verbindungsfunktion für den innerörtlichen und in Verlängerung der Velo- und Radhaupttrouten im	<p>Beschlussvorschlag 7.4:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Anlieger in den Planungsprozess für die Einrichtung von Fahrradstraßen einzubinden. Der Beschluss</p>

			<p>Kreis Coesfeld auch für den überörtlichen Verkehr. Die Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke tritt also hinter die Verbindungsfunktion für den Radverkehr zurück. Demzufolge wurden die geplanten Fahrradstraßen in der „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld im Innenbereich“ den Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs gleichgesetzt. Dies ist verbunden mit einem verringerten Kostenanteil der der Anlieger.</p> <p>Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Fahrradstraßen für den Radverkehr kann die Entscheidung, ob eine Fahrradstraße eingerichtet wird, nicht den Anliegern überlassen werden. Dies obliegt dem Rat der Stadt Coesfeld. Gleichwohl werden die Anlieger in den Planungsprozess eingebunden und erhalten somit die Möglichkeit, sich aktiv in den Prozess einzubringen.</p>	über die Ausgestaltung und die Umsetzung der Fahrradstraßen bleibt dem Rat der Stadt Coesfeld vorbehalten.
Maßnahme B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen				
32	32.7	Die Schaffung hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten reduziert auch den platzraubenden, ruhenden MIV. Dies sollte bei den Effekten erwähnt werden.	Bei einer entsprechenden Umnutzung von Kfz-Stellplätzen bleibt die Funktionszuteilung der Fläche letztendlich beim ruhenden Verkehr. Es wird demnach kein Platz gewonnen. Der größere Effekt liegt in der potenziellen Anzahl von abgestellten Fahrrädern pro m ² im Vergleich zur Anzahl abgestellter Pkw pro m ² .	<p>Beschlussvorschlag 8.1:</p> <p>Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung bestätigt: er ist dahingehend zu ändern, dass die Nutzungseffizienz hinsichtlich der Anzahl abgestellter Fahrzeuge bei Fahrradabstellanlagen gegenüber der Effizienz</p>

				einer Kfz-Stellplatznutzung überwiegen kann. Ansonsten wird der Maßnahmensteckbrief ohne weitere Änderungen bestätigt.
Maßnahme B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes				
14	14.2	Die Maßnahme sollte die sogenannten Hofwege (ich würde sagen: Schleichwege) stärker in den Fokus nehmen. Diese Wege tragen erheblich dazu bei, dass man als Fußgänger schnell vorankommt und prinzipbedingt keine Gefahren durch MIV und Radfahrern zu fürchten hat. Die Stadt der kurzen Wege ist essenziell und sollte unter allen Umständen als großes Zielbild verfolgt werden.	<p>Für die Planung und den Bau des Fußverkehrsnetzes wird im Masterplan Mobilität eine mittlere Priorität und ein mittelfristiger Startzeitpunkt definiert. Allerdings werden große Teile des Fußverkehrsnetzes bereits im Rahmen anderer Maßnahmen optimiert. Schwerpunkt bildet hier die Maßnahme D1 „Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen“.</p> <p>Die Hofwege blieben bei der Definition des Fußwegenetzes weitestgehend unberücksichtigt, da sie eher eine untergeordnete Verbindungsfunktion besitzen. Aus der Sicht der Verwaltung können die Hofwege als Elemente des Fußverkehrsnetzes aufgrund mangelnder finanzieller und personeller Ressourcen erst dann betrachtet werden, wenn die übrigen Maßnahmen abgeschlossen wurden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 9.3:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Steckbriefes um die Hofwege. Diese können erst dann betrachtet werden, wenn die übrigen Maßnahmen im Fußverkehrsnetz abgeschlossen wurden.</p>
32	32.8	Das Fußverkehrsnetz in der Innenstadt ist gut. Der Fußverkehr sollte aber auch im übrigen Bereich der Stadt berücksichtigt werden. Insbesondere für die Wege von und zu Bahnhöfen und Bushaltestellen.	Im Fußverkehr müssen Analysen und Planungen im Detail durchgeführt und können im Rahmen des Masterplans nicht flächendeckend erstellt werden. Das Fußverkehrsnetz für alle Bushaltestellen darzustellen, ist nicht zielführend. Zudem sind Bushaltestellen im Nahbereich zu wichtigen Zielen der Innenstadt mit	<p>Beschlussvorschlag 9.2.:</p> <p>Die Anregung 32.8 wird dahingehend aufgegriffen, dass der Maßnahmensteckbrief um eine Erläuterung ergänzt wird, dass die Maßnahme nach Abschluss in der</p>

			<p>abgedeckt. Die Bahnhöfe Schulzentrum und Bahnhof Coesfeld sind ebenfalls mit in die Bearbeitung eingeflossen.</p> <p>Aufgrund der zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen müssen Schwerpunktbereiche zur Ertüchtigung des Fußverkehrsnetzes definiert werden. Aufgrund der überragenden Bedeutung des Fußverkehrs für die Erreichbarkeit und der Attraktivität der Innenstadt. Insofern bezieht sich der Maßnahmensteckbrief zunächst auf diesen Bereich. Wenn dieser abgeschlossen wurde, ist die Maßnahme auf das weitere Stadtgebiet zu erweitern.</p>	<p>Innenstadt auf das das übrige Stadtgebiet zu erweitern ist.</p>
34		<p>Wir bitten um einen Antrag nach Paragraf 24 Gemeindeordnung zur Beratung im Ausschuss/Rat mit folgenden Punkten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrradverbot auf dem gesamten Marktplatz 2. Fahrradverbot Schüppenstraße 	<p>Die Verbindung über Schüppenstraße und Marktplatz stellt einen wichtigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen den Achsen Bernhard-von-Galen-Straße/Süringstraße und Münsterstraße/Viehstraße dar. Auf der anderen Seite entwickelt sich der Marktplatz immer mehr zum wichtigen Aufenthalts- und Eventraum. Das Angebot an Außengastronomie soll dort deutlich erweitert werden. Für Radfahrer gilt innerhalb der Fußgängerzone die Schrittgeschwindigkeit, eine besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gegenüber Fußgängern, Menschen die sich auf dem Platz aufhalten und insbesondere auch gegenüber Kindern ist hier geboten. Leider zeigen die Erfahrungen, dass sich eine größere Anzahl an Radfahrern nicht an diese</p>	<p>Beschlussvorschlag 9.4:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, die bisherige ganztägige Freigabe des Marktplatzes und der Schüppenstraße für Radfahrer zurückzunehmen. Zukünftig soll dort die gleiche Regelung gelten wie in der übrigen Fußgängerzone.</p>

			Spielregeln halten. Das führt dazu, dass die Aufenthalts- und Bewegungsqualität für alle anderen Gruppen deutlich eingeschränkt wird und letztendlich auch die Sicherheit gefährdet wird. Daher schlägt die Verwaltung vor, die ganztägige Freigabe des Marktplatzes und der Schuppenstraße für Radfahrer zurückzunehmen.	
35	35.2	Die im Entwurf aufgestellten Überlegungen zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit sind sicherlich sinnvoll, vorausgesetzt machbar.	Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B7.	Siehe Beschlussvorschlag 9.1
52	52.4	Loses, temporäres und kostspieliges Stadtmobiliar sollt zu Gunsten eines nachhaltig dauerhaften Gesamtkonzeptes überdacht werden (weniger, aber dafür richtig).	Hochwertige Ruhe- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind Bestandteile des Maßnahmensteckbriefes. Insofern ist deren Realisierung in dem durch das Handlungskonzept vorgegebenen Rahmen Bestandteil des Masterplanes. Allerdings kann auch temporäres Mobiliar eine Berechtigung haben, sei es innerhalb von Reallaboren oder auch zur schnellen Umgestaltung von Verkehrsräumen (z.B. sogenannte Fahrradflundern: Fahrradständer auf Podesten in ehemaligen Autostellplätzen). Eine Erweiterung des Steckbriefes wird als nicht notwendig erachtet.	Beschlussvorschlag 9.5: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefes B7 zur Berücksichtigung der Anregung 52.4 (Gesamtkonzept Stadtmobiliar).
Maßnahme C1: Optimierung des Regionalverkehrs				
14	14.7	Die im Konzept formulierte Kritik zum Thema ÖPNV ist absolut richtig. Zu wenig Takt, zu wenig Haltestellen, zu wenig Ziele. Aus eigener Erfahrung würde ich sagen: Damit kann man sich arrangieren. Der Preis ist allerdings ein wirklicher Hammer. Bspw. kostet eine einfache Fahrt mit dem Bus nach Gescher 4,30€. Ein Tagesticket nach Münster	Seit dem 1. August 2017 gibt es den WestfalenTarif. Verschwunden sind die Grenzen zwischen den fünf bisherigen regionalen Tarifräumen Münsterland-, Hochstift-, Ruhr-Lippe-, Westfalen Süd- und Sechser-Tarif. Damit wurde zumindest das Buchen eines Tickets in	Beschlussvorschlag 10.2: Der Steckbrief zur Maßnahme C1 „Optimierung des Regionalverkehrs“ ist gegenüber dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf

		<p>kostet fast 18€ und das ist der günstige Preis nach 9 Uhr morgens, sonst sind es 24€. Für den Preis kann man die Strecke mit dem Auto zwei Mal fahren.</p>	<p>Westfalen vereinheitlicht und vereinfacht. Auf die Tarifgestaltung selber hat die Stadt Coesfeld nahezu keinen Einfluss. Geringere Ticketpreise haben zunächst einmal eine Verschlechterung der Einnahmeseite zur Folge, wenn es nicht gleichzeitig gelingt, eine zusätzliche Nachfrage zu generieren. Die Einnahmeausfälle sind durch den Kreis Coesfeld als Aufgabenträger und damit insgesamt durch die kreisangehörigen Kommunen aufzufangen. Eine deutliche Verbesserung wird sich mit der Einführung des 49 Euro-Tickets für die Nutzer ergeben, die den ÖPNV mehrmals im Monat nutzen.</p> <p>Der Steckbrief zur Maßnahme C1 legt den Fokus neben einer Taktverdichtung auf neue Verbindungen, die Abstimmung der jeweiligen Fahrpläne sowie Umsteigemöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel. Das Thema Tarifsystem wird im Steckbrief nicht angesprochen. Der Entwurf des Steckbriefes wurde dahingehend erweitert, dass sich die Stadt im Rahmen der kreisweiten Zusammenarbeit auch für eine Überarbeitung des Tarifsystems und eine Reduzierung der Tarife einsetzen sollte.</p>	<p>dahingehend zu ergänzen, dass sich die Stadt im Rahmen der kreisweiten Zusammenarbeit auch für eine Überarbeitung des Tarifsystems und eine Reduzierung der Tarife einsetzen sollte.</p>
24	24.5	<p>Und eine andere Bitte: könnte man einführen, dass Busse ab 20 Uhr da halten, wo man/frau aussteigen will - und nicht nur an Haltestellen? Das macht Nachhausewege nachts noch leichter!</p>	<p>Der Masterplan Mobilität strebt den Aufbau eines On-Demand-Angebotes an, das gerade abends und nachts eine attraktive Alternative zum Linienverkehr darstellt.</p>	<p>Beschlussvorschlag 10.7 Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs C1 zur Berücksichtigung der</p>

			<p>Zudem beinhalten viele der bereits umgesetzten On-Demand-Angebote ein dichtes Netz an virtuellen Zu- und Ausstiegspunkten, flächig verteilt über das Stadtgebiet, sodass rund um die Uhr immer kurze Wege zum ÖPNV geschaffen werden. Die genaue Ausgestaltung wird nochmal gesondert in der beabsichtigten Machbarkeitsstudie behandelt.</p> <p>Der Regionalverkehr, der mit großen Bussen auf festen Linienwegen fährt, bietet diese Möglichkeiten allerdings nicht.</p> <p>Die Anregung wurde auch unter der Maßnahme C2 „Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System“ kommentiert und abgewogen.</p>	Anregung 24.5 (Halt der Busse nach 20 Uhr).
32	32.9	Im Regionalbusverkehr gibt es auch eine Verbindung nach Legden.	Der Anregung wird gefolgt.	Beschlussvorschlag 10.3: Im Maßnahmensteckbrief C1 wird die Verbindung nach Legden im Regionalbusverkehr ergänzt.
32	32.11	Bezüglich des im Nahverkehrsplan festgestellten Defizits auf der Verbindung nach Münster verweise ich auf meine Stellungnahme zum Abschnitt 6.5. Es ist richtig, dass die Umsteigezeiten nicht zu lang sein sollten. Zu kurze Umsteigezeiten sind aber auch nicht gut, weil dann eine zu große Gefahr besteht, den Anschluss zu verpassen. Neben der in der Beschreibung der Maßnahme C1 genannten Taktichte sind auch Bedienungszeiten zu betrachten. Aus Richtung Dülmen kann man den Bahnhof Coesfeld unter der Woche erst um 06:53 erreichen.	Der Anregung wird gefolgt.	Beschlussvorschlag: 10.4: Der Maßnahmensteckbrief C1 wird dahingehend geändert, dass bei der Stärkung der regionalen Achsen initiativ darauf hingewirkt werden soll, auf der wichtigen Verbindung Dülmen – Coesfeld die Bedienzeiten bedarfsgerecht auszuweiten.

		Da viele Menschen aus Dülmen nach Coesfeld pendeln, ist das unzureichend.		
32	32.12	Aus der Dokumentation zum Beteiligungsprozess geht hervor, dass Jugendlichen das unzureichende ÖPNV-Angebot abends und nachts kritisiert haben. Da der Betrieb von Zügen vergleichsweise teuer ist, sollte diesbezüglich geprüft werden, auf welchen Verbindungen es Sinn ergibt, nach dem letzten Zug des Tages noch einen Bus verkehren zu lassen. Aufgrund der dann eher geringen Nachfrage ist ein Bus zu der Zeit ausreichend. Mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, das die Fahrzeiten der Busse verlängert ist dann auch nicht mehr zu rechnen. Die Busse sind zwar im Allgemeinen länger als die Züge unterwegs. Da es spät abends aber sowieso fast keine Anschlüsse gibt, die man erreichen könnte, fällt eine etwas längere Fahrzeit nicht so sehr ins Gewicht. Wichtiger ist, dass es überhaupt noch eine Fahrmöglichkeit gibt.	Der Anregung wird gefolgt.	Beschlussvorschlag 10.5: Der Maßnahmensteckbrief C1 wird dahingehend geändert, dass bei der Stärkung der regionalen Achsen geprüft wird, inwieweit eine Ausweitung des Busangebots zu Nachtzeiten für den Freizeit- und Eventverkehr umgesetzt werden kann.
32	32.13	Insgesamt sind die Ausführungen zum ÖPNV deutlich weniger konkret als zu anderen Verkehrsmitteln. So wird z. B. ausgeführt, dass Rosendahl aus drei einzelnen Ortsteilen besteht, ob jedoch die Verbindungen in alle drei Ortsteile mit gleicher Priorität verbessert werden müssen, bleibt unklar. Ich sehe daher die Notwendigkeit, zunächst weitere Informationen einzuholen. So werden repräsentative Daten zu den Menschen, die nach Coesfeld pendeln benötigt. Wie das Beispiel Rosendahl besonders deutlich zeigt, reicht die Angabe der Gemeinde nicht aus. Wichtig sind konkrete Wegebeziehungen (also z.B. Quelle: Nottuln-Darup, Ziel: Gewerbegebiet Otterkamp in Coesfeld). Benötigt werden auch ungefähre Zeiten des Mobilitätsbedarfs und ob dieser zeitlich	Der Fokus im ÖPNV lag bei der Maßnahmenentwicklung insbesondere auf der Stärkung des lokalen ÖPNV. Grundsätzlich ist das Angebot des überörtlichen ÖPNV für ordentlich befunden worden, weshalb dies nicht im unmittelbaren Fokus der Bearbeitung stand. Trotzdem ist die Relevanz von überörtlichen Zug- und Busverbindungen für das Gelingen der Verkehrswende bedeutsam. Wie im Bericht klar herausgestellt, sind die Steuerungsmöglichkeiten für die kommunale Hand begrenzt. oder aber mit einem Kostenaufwand verbunden, der in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage deutscher	Beschlussvorschlag 10.6: Die Bestandsanalyse des Berichts (Kapitel 6.2) wird dahingehend geändert, dass für die aufkommensstarken Wegebeziehungen zwischen Coesfeld und den Umlandgemeinden der Modal-Split ergänzt wird.

	<p>fixiert ist, z. B. flexible Arbeitszeiten mit Kernzeit. Auch Daten zur bisherigen Verkehrsmittelnutzung und zu Hürden für die ÖPNV-Nutzung sollten erfasst werden. Diese Informationen sollten mit Unterstützung der Arbeitgeber bei den Beschäftigten repräsentativ abgefragt werden. Wenn alle erforderlichen Daten vorliegen, sollten konkrete Verbesserungen für den ÖPNV geplant werden. In jedem Fall ist dafür die Zusammenarbeit mit dem Kreis Coesfeld und den Nachbarkommunen erforderlich. Idealerweise findet auch eine Beteiligung der Einpendelnden und der Coesfelder Bevölkerung statt. In der Tabelle zur Visualisierung der Maßnahme sind nur die Wege von Menschen aus dem Kreis Coesfeld dargestellt. Dadurch sind die Zahlen für die Verbindungen nach Münster und Gescher deutlich zu gering. Zwischen Gescher und Coesfeld wurden im Jahr 2015 auch 3.700 Wege von Menschen aus dem Kreis Borken zurück gelegt [30]. Wie viele Wege von Personen aus Münster nach Coesfeld zurück gelegt werden, ist noch zu ermitteln. Schon aufgrund der Pendelbeziehungen dürfte das eine relevante Zahl sein. Zur Ermittlung kann neben einer repräsentativen Befragung auch auf anonymisierte Mobilfunkdaten zurück gegriffen werden.</p>	<p>Kommunalhaushalte nicht darstellbar ist. Es bestehen große Abhängigkeiten von den Verkehrsverbänden, deren Grundmodell eher einer ökonomisch gesinnten Nachfrageorientierung als der gemeinnützigen Angebotsbereitstellung im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge folgt. Aus diesen Gründen wurde sich bei der Bearbeitung von Fragestellungen zum überörtlichen ÖPNV auf die zentralen Achsen und wichtigsten Quell- und Zielorte im Umfeld Coesfelds (abgeleitet aus den Mobilitätsdaten der Mobilitätsuntersuchungen des Kreises) beschränkt. Das Aufkommen der Wegebeziehungen insgesamt (multimodal) kann der Bestandsanalyse entnommen werden. Eine Aufteilung dieser Wege auf die Verkehrsarten kann mitunter im Bericht ergänzt werden. Weitere Daten zur Verkehrsmittelnutzung der Arbeitnehmenden könnten unter Umständen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements erhoben werden. Die Zusammenarbeit mit Unternehmen und Arbeitgebenden ist im entsprechenden Maßnahmensteckbrief (A2) aufgeführt.</p> <p>Darüber hinaus wurden keine kleinräumig wirkenden Maßnahmen für Ortsteile und Ziele in Umlandgemeinden entwickelt. Für die konkrete Anbindung der kleineren Zielräume an die zentralen Achsen wird dem BüLaMo 2.0 große Bedeutung beigegeben. Hierfür sind jedoch die jeweiligen Kommunen und das gesamte Netzwerk verantwortlich. Die Relevanz einer</p>	
--	--	---	--

			<p>kreisweiten Zusammenarbeit hierfür wird an verschiedenen Stellen im Bericht verdeutlicht. Die genaue Ausgestaltung dieser Verbindungen befindet sich noch in Bearbeitung.</p>	
32	32.14	<p>Ein weiterer Aspekt sind Erschließungsbedingte Umwege. Aufgrund des in den letzten Jahren begonnen und durch den Masterplan weiter forcierten Aufbaus von Mobilstationen kommt der schnellen Verbindung von zentralen Haltestellen eine zunehmend wichtige Bedeutung zu. Daher ist eine direktere Führung der Busse innerhalb der Stadt Coesfeld zum Bahnhof zu prüfen. Das wäre auch für Umsteiger*innen auf andere Linien von Vorteil. Das möchte ich anhand eines Beispiels erläutern. Die Linie R62 könnte ab der Haltestelle Klinke über die Daruper Str. und dann die Bahnhofstr. direkt zum Bahnhof fahren (mit Halt an der wiedereinzurichtenden Haltestelle Rendelesweg). Vom Bahnhof aus könnte die Linie dann die Haltestellen Gerichtsring, Heriburg-Gymnasium, Agentur für Arbeit, Lambertikirche, Münstertor/Behörden und Forellenweg (mit Buswendeschleife) anfahren. Der Bahnhof würde aus Richtung Nottuln dadurch ca. 5 Minuten schneller erreicht. Alle bisher von der Linie bedienten Haltestellen würden auch zukünftig angefahren lediglich in einer anderen Reihenfolge. Um den ÖPNV attraktiver zu machen, kann auch geprüft werden, bisher am Bahnhof endende Fahrten zu verlängern, sodass man mehr Ziele in Coesfeld umsteigefrei erreichen kann. Als Beispiel sind hier die Linie R61 und die am Bahnhof endenden Fahrten der Linie R51 zu nennen. Diese könnten über die Haltestellen Forellenweg, Münstertor/Behörden, Lambertikirche und Agentur für Arbeit bis zum Schulzentrum</p>	<p>Die Linienführung des Regionalbusses liegt im Aufgabenbereich des Kreises Coesfeld, nicht in der Zuständigkeit der Stadt. Die vorgeschlagene Linienführung müsste daher durch die verantwortliche Stelle geprüft und bewertet werden. Die hier als Vorteil beschriebene Zeitersparnis für Fahrgäste, die aus Nottuln den Bahnhof Coesfeld erreichen wollen, geht zu Lasten derjenigen, die die größeren Arbeitgeberschaften wie die Agentur für Arbeit oder andere Behörden erreichen wollen. Erfordernisse für eine geänderte Linienführung könnten sich auch durch die Maßnahme E 2: „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ ergeben, da hier auch der ÖPNV mitbetrachtet wird.</p> <p>Die Anregung sollte dem Aufgabenträger zur Bewertung vorgelegt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 10.8: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.14 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.</p>

		(Haltestelle mit Buswendemöglichkeit) verlängert werden.		
32	32.15	<p>Eine Möglichkeit den ÖPNV zu verbessern, die nur sehr geringe wiederkehrend anfallende Kosten verursacht, ist das Einrichten zusätzlicher Bushaltestellen. Solche sollten geprüft werden auf der Holtwicker Str. in Höhe der Einmündung Hölkers Kamp und Erbdrostenweg. Von dort sind es ca. 500 Meter bis zur bestehenden Haltestelle Agentur für Arbeit. In Lette könnte eine zusätzliche Haltestelle auf der Coesfelder Str. ungefähr auf Höhe der Einmündung Mühlenesch eingerichtet werden. Dies ist baulich mit sehr geringem Aufwand möglich, da dort bereits über mehrere Monate eine Ersatzhaltestelle war und der Nahverkehrsplan für den Kreis Coesfeld die testweise Einrichtung von Bushaltestellen ohne Herstellung der Barrierefreiheit ausdrücklich vorsieht. Eine weitere Bushaltestelle wäre sinnvoll auf der Bahnhofstr. auf Höhe der Einmündung Cronestr. Bisher fahren die Busse (u.a. Linie R81 und 582) vom Bahnhof kommend mehr als einen Kilometer bis zur Haltestelle Lambertikirche durch bebauten Gebiet, ohne einmal zu halten.</p>	<p>Mit der Einrichtung neuer Haltestellen gehen Veränderungen in den Fahrzeitenplänen der Buslinien einher. Durch erhöhte Reisezeiten wird der ÖPNV unattraktiver.</p> <p>Die vorgeschlagene Verortung auf der Holtwicker Str. in Höhe der Einmündung Hölkers Kamp und Erbdrostenweg hat zudem den Nachteil, dass 500 Meter Luftlinienentfernung häufig nicht als ausreichendes Angebot gesehen (vgl. Nahverkehrspläne). Der Schwellenwert liegt hier eher bei 300 – 400 m.</p> <p>Der Vorschlag zur Haltestelle in Lette (Höhe Mühlenesch) liegt in etwa 300 m entfernt von der Haltestelle Lette Ortsmitte. Diese Anregung steht demnach unter Umständen in der Kritik einer Doppelschließung der umliegenden Gebiete. Aus Gründen der gleichberechtigten Teilhabe am öffentlichen Verkehr ist außerdem die angeregte Haltestelle ohne Barrierefreiheit aus Sicht dieser Begutachtung eher nicht erstrebenswert.</p> <p>Die Anregung sollte dem Aufgabenträger zur Bewertung vorgelegt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 10.9: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.15 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.</p>
32	32.16	<p>Im Entwurf des Masterplans wird die Herausforderung dargestellt, dass ein ÖPNV-Angebot aus fachlicher Sicht erst bei einem 30-Minuten-Takt attraktiv wird, dieser sich aber (auch aus finanziellen Gründen) zumindest kurzfristig nicht einrichten lässt.</p>	<p>Die Anregung sind grundsätzlich nachvollziehbar und können unter Umständen bei der Bearbeitung der Maßnahme C1 beachtet werden. Grundsätzlich ist die Ebene des Masterplans jedoch nicht die</p>	<p>Beschlussvorschlag 10.10: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.16 dem Aufgabenträger zur</p>

	<p>Evtl. ist deswegen auch beim ÖPNV ein Coesfelder Weg sinnvoll: Auf wichtigen Verbindungen gibt es an allen Tagen der Woche einen Stundentakt ohne wesentliche Taktabweichungen und auch Verbindungen (früh-)morgens und (spät-)abends. In den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage gibt es bis in die Nacht hinein Fahrmöglichkeiten. Der Stundentakt wird zur Hauptverkehrszeit auf zwei Fahrten pro Stunde verdichtet. Diese Fahrten liegen ungefähr im Abstand von 30 Minuten. Ein solches Angebot könnte mit überschaubarem Aufwand hergestellt werden. Auf der Verbindung nach Billerbeck und Münster fehlen nur noch einzelne Fahrten am Tagesrand. Diese könnten kostengünstig durch zusätzliche Busfahrten erbracht werden. Auf der Verbindung nach Gescher sind einzelne Taktabweichungen vormittags auf der Linie R51 und nachmittags auf der Linie R61 zu beseitigen und einzelne Fahrten abends bzw. am Wochenende nachts zu ergänzen. In Richtung Dülmen über Lette fehlt die im Nahverkehrsplan bereits vorgesehene zweite Verbindung pro Stunde in der Hauptverkehrszeit und einige Fahrten am Tagesrand. Auch diese können über zusätzliche Busfahrten realisiert werden. Auf der Linie R81 sind ein paar Taktabweichungen zu beseitigen und ein Stundentakt am Wochenende einzuführen. Für die zweite stündliche Verbindung während der Hauptverkehrszeit und zum Schließen von Angebotslücken am Tagesrand könnte eine neue Linie von Coesfeld über Brink, Höven, Holtwick und Osterwick nach Darfeld eingerichtet werden. Diese würde auch die Verbindung der Rosendahler Ortsteil untereinander und die Anbindung des Brinks an Coesfeld verbessern. Wenn die Linie bis nach Billerbeck verlängert wird, könnte sie</p>	<p>richtige, um bereits differenzierte Taktverbindungen zu erarbeiten. Dabei spielt unter anderem eine Rolle, dass bei der Erarbeitung von Fahrzeitplänen große Abhängigkeiten von den Verkehrsverbänden bestehen. Die genannten Vorschläge zur Verstärkung der Takte stellen anders als geschildert einen großen Aufwand dar. Eine zusätzliche Busfahrt ruft bspw. allein im Bereich der Betriebskosten (Personalkosten, Kosten für Antrieb und Abnutzung / Wartung der Fahrzeuge, Anpassung von Fahrplänen analog und digital) wesentliche Veränderungen hervor, die durch die Verkehrsverbände abgewogen werden.</p> <p>Wie im Maßnahmensteckbrief beschrieben wird die Untersuchung von Optimierungspotenzialen anhand der wichtigen Wegeverbindungen von und nach Coesfeld abgeleitet. Das Ableiten von streckenbezogenen Zielen und Maßnahmen hat dann auf einer nachgeschalteten Ebene und in kooperativer Abstimmung mit den jeweils betroffenen Umlandgemeinden zu erfolgen. Die Anregungen können daher nicht in den Masterplan übernommen werden.</p> <p>Die Anregung sollte dem Aufgabenträger zur Bewertung vorgelegt werden.</p>	<p>Prüfung und Bewertung vorzulegen.</p>
--	--	--	--

	<p>während ihrer Betriebszeit die Linie 589 ersetzen, was zu einer Kosteneinsparung führt. In dem Zusammenhang könnte geprüft werden auf der Linie 582 unter der Woche einzelne Fahrten zu ergänzen, sodass diese im Stundentakt verkehrt und die Linie am Wochenende auf Festbedienung ohne telefonische Vorbestellung umzustellen. Dadurch würde es ergänzend zur Bahnlinie RB51 einen Bus geben, der in Holtwick nicht nur am Ortsrand hält und in Coesfeld mit der Haltestelle Lambertikirche unmittelbar in der Nähe der Innenstadt hält. Für die Verbesserung der Verbindung nach Nottuln sind am Wochenende Fahrten zu ergänzen, sodass sich ein Stundentakt ergibt. Außerdem fehlen einzelne Fahrten am Tagesrand. Wie eine zweite stündliche Verbindung während der Hauptverkehrszeit aussehen kann, ist noch zu klären. Mit diesem überschaubaren Ausbau des Busverkehrs würde bereits auf allen wichtigen Verbindungen ein durchgehender Stundentakt mit Verdichtung zur HVZ gelten. Die Erfahrung (z.B. Verbindungen Münster – Coesfeld und auch Gronau – Coesfeld) zeigen, dass ein solches Angebot bereits zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen führt. Das Beispiel der Regiobuslinie R19 Lüdinghausen – Selm – Lünen zeigt, dass dies auch für Buslinien gilt. Bisher ist der Busverkehr von den weiterführenden Schulen in die Umlandgemeinden – so gut es geht – auf die Schulendzeiten abgestimmt. Das klappt gerade beim offenen Ganztage aber trotz zusätzlicher nur an Schultagen verkehrender Fahrten nur ziemlich begrenzt. Mit Einführung des Halbstundentaktes in viele benachbarte Orte könnte die Planung umgestellt werden, sodass zukünftig die Schulen ihre Stundenpläne an dem Halbstundentakt ausrichten. Das gibt den Schulen</p>		
--	--	--	--

	<p>mehr Flexibilität, da sie sich nicht mehr untereinander abstimmen müssen und auch für verschiedene Jahrgänge unterschiedliche Schulzeiten vorsehen können. Einzelne Orte (z.B. Reken) werden (zumindest kurzfristig) nachmittags nicht im Halbstundentakt angebunden werden können. Für Schülerinnen und Schüler aus diesen Orten sind weiterhin Betreuungsangebote so vorzuhalten, dass sie die bestehenden Fahrten nutzen können. Der nachmittägliche Busverkehr, der ausschließlich auf den Schulverkehr ausgerichtet ist, also vor allem die Fahrten der Stadtbuslinien in die Bauerschaften, könnte auf flexible On-Demand-Verkehre umgestellt werden. Der Ortsteil Lette wird über den ungefähren Halbstundentakt nach Dülmen angebunden. Zwei Verbindungen pro Stunde während der Hauptverkehrszeit sind im Nahverkehrsplan des Kreises Coesfeld auf den Relationen Coesfeld – Nottuln und Coesfeld – Rosendahl nicht vorgesehen. Allerdings hat der Kreistag am 19.04.2019 das Ziel beschlossen, den ÖV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen um 3% zu steigern [36]. Der Anteil lag damals bei 6%. Das Ziel ist somit ein Anteil von 9%. Dieser Anteil wird nicht auf allen Wegebeziehungen gleich hoch sein. Ein Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit stellt ein überdurchschnittliches gutes Angebot für den ÖPNV im Kreis Coesfeld dar. Dementsprechend ist auf einer solchen Verbindung mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil des ÖPNV am Modal Split zu rechnen. Für die Argumentation sollen hier lediglich 10% angenommen werden. Zwischen Nottuln und Coesfeld werden 6.000 Wege je Werktag zurück gelegt. 10% davon sind 600. Ein Stundentakt mit Verdichtung zur Hauptverkehrszeit bedeutet ca. 25 Fahrten je Richtung, also 50</p>		
--	--	--	--

	<p>insgesamt. Daraus folgt bei 600 Fahrten mit dem ÖPNV, dass durchschnittlich 12 Personen je Fahrt im Bus sind. Dies dürfte über der aktuellen durchschnittlichen Besetzung der Regionalbusse im Kreis Coesfeld liegen. Dazu kommen noch die Personen, die den Bus lediglich innerhalb einer Kommune nutzen. Somit entspricht die Verbesserung des Busverkehrs zwischen Nottuln und Coesfeld prinzipiell den Zielen des Kreises Coesfeld. Zwischen Coesfeld und Rosendahl gilt das in noch stärkerem Maße, da zwischen diesen Orten werktäglich 9.000 Wege zurück gelegt werden.</p> <p>Im Entwurf des Masterplans wird die Prüfung einer Schnellbuslinie nach Rheine vorgeschlagen. Dies ist zu begrüßen, denn diese könnte langfristig zusammen mit der bestehenden Linie R81 einen (ungefährten) Halbstundentakt auf der Verbindung Coesfeld – Osterwick – Darfeld herstellen.</p> <p>Im Masterplan wird an anderer Stelle die fehlende Bahnverbindung in Richtung Westen kritisiert. Dies sollte zum Anlass genommen werden, auch die Einführung von Schnellbuslinien in diese Richtung zu prüfen. Zum einen können die bestehenden beschleunigten Fahrten zwischen Coesfeld und Borken zu einem Schnellbus ausgebaut werden. Das würde einen durchgehenden Stundentakt und den Einsatz höherwertiger Fahrzeuge bedeuten. Außerdem sollte die Einführung eines Schnellbusses in Richtung Vreden geprüft werden. Die bestehende Verbindung mit der Linie R61 ist aufgrund des Umweges über Gescher-Hochmoor langsam. Außerdem ist sie auf die Anschlüsse am Busbahnhof Stadtlohn ausgerichtet, was dazu führt, dass keine guten Anschlüsse zum SPNV in Coesfeld möglich sind. Eine ergänzende Schnellbuslinie könnte</p>		
--	--	--	--

		ungefähr eine halbe Stunde versetzt zur Linie R61 verkehren und somit gute Anschlüsse am Bahnhof Coesfeld herstellen. Schnellbusse werden vom Land NRW gefördert. Dies sollte bei den Fördermöglichkeiten erwähnt werden.		
39	39.8	Dieser Maßnahme stimmen wir uneingeschränkt zu.	Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme C1.	Siehe Beschlussvorschlag 10.1.
51	51.4	Bushaltestelle vor dem Kino Mehrere Schulbusse halten dort jeden Morgen. Wenn Schüler aussteigen führt das regelmäßig zu Problemen mit dem Radverkehr. Zusätzlich liegen die Zufahrten zum Parkplatz direkt daneben. Meines Erachtens ist es den Schülern zuzumuten, wenn der Bus am Parkplatz Schulzentrum hält und die kurze Wegstrecke gelaufen wird.	Die Bushaltestelle vor dem Kino wird auch von Regionalbuslinien angefahren. Ein kompletter Verzicht auf die Haltestelle würde eine deutliche Einschränkung in der Erschließungsqualität bedeuten. Zu prüfen wäre, ob nur die Schulbuslinie direkt bis zum Schulzentrum durchfahren. Die Probleme mit dem Radverkehr ließen sich auch dadurch entschärfen, dass die Haltestelle nicht mehr als Busbucht, sondern als Buskap ausgebildet wird. Dadurch würden größere Wartebereiche entstehen. Insgesamt sollte die Problematik im Zusammenhang mit der Maßnahmenentwicklung E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ geprüft werden, weil auch dort der Busverkehr eine große Rolle spielt und Veränderungen Auswirkungen auf die Linienführung haben könnten.	Beschlussvorschlag 10.11: Die Verwaltung wird beauftragt, im Zusammenhang mit der Maßnahme E2 zu prüfen, welche Buslinien zukünftig die Bushaltestelle am Kino anfahren.
Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System				
3		...	Durch ein On-Demand-System wird das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, zu dem auch die Taxen gehören, deutlich	Beschlussvorschlag 11.4: Der Aspekt der eingeschränkten Taxiverfügbar

		<p>Wir hatten vereinbart, dass ich Ihnen eine Rückmeldung über ein geplantes Gespräch mit dem Taxi-Beauftragten des Kreises Coesfeld geben würde.</p> <p>Dies ist der Herr ... mit der Telefonnummer ..., an den Sie sich gerne wenden können, wenn Sie detaillierte Infos zum Thema Taxis in Coesfeld haben möchten. Dort liegt nach den Aussagen von Herrn ... momentan einiges im Argen. Das Problem ist wohl, dass - anders als in Lüdinghausen oder Dülmen - zu wenige Unternehmen an einer Taxikonzeption in Coesfeld interessiert sind und dass dann diese Ihre „marktbeherrschende Stellung“ dazu nutzen, Anfragen, die nicht lukrativ genug sind, abzulehnen, obwohl das rechtlich unzulässig ist.</p> <p>Da ich aus eigener Erfahrung weiß, wie wichtig auch das Thema Taxiverfügbarkeit im Rahmen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist, würde ich Sie bitten, diesen Aspekt in das Thema Mobilitätskonzept mit einzubringen.</p>	<p>ausgeweitet. Das Busangebot im On-Demand-System stellt für denjenigen eine Alternative dar, der nicht mit dem Taxi fahren will oder kann. Insofern wird der Aspekt der eingeschränkten Taxiverfügbarkeit durch die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System aufgegriffen.</p>	<p>wird durch die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System aufgegriffen.</p>
16		<p>Die Deipe Stegge sollte bei der Planung des On-Demand-Systems berücksichtigt und über ein ÖPNV-Angebot erschlossen werden.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System wird sich auch mit einem möglichen Bediengebiet beschäftigen, welches einen unmittelbaren Einfluss z.B. auf die Zahl der einzusetzenden Fahrzeuge und damit auf die finanziellen Auswirkungen hat. Die Einbindung der Deipen Stegge ist dabei zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie dient dem Rat als Grundlage einer Entscheidung über die Einführung eines On-Demand-Systems.</p>	<p>Beschlussvorschlag 11.5: Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System ist das Bediengebiet festzulegen. Die Einbindung der Deipen Stegge ist dabei zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie ist dem Rat als Grundlage einer Entscheidung über die Einführung eines On-Demand-Systems vorzulegen.</p>
24	24.5	<p>Und eine andere Bitte: könnte man einführen, dass Busse ab 20 Uhr da halten, wo man/frau aussteigen</p>	<p>Die Anregung wird für den liniengebundenen Busverkehr nicht möglich werden. Im</p>	<p>Beschlussvorschlag 11.6:</p>

		will - und nicht nur an Haltestellen? Das macht Nachhausewege nachts noch leichter!	Bereich des On-Demand-Verkehrs ist dies jedoch ein durchaus vorstellbares Modell. Die im Masterplan vorgeschlagene Version eines On-Demands, dessen Bediengebiet sich am gesamten Siedlungsbereich und darüber hinaus an den Hauptverkehrsstraßen orientiert, ist nur eine von verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten. Möglich ist auch, dass entweder Start- oder Zielpunkt eine „offizielle“ oder virtuelle Haltestelle darstellen müssen. In diesem Fall könnte man seine Fahrt so konzipieren und buchen, dass man den Zielort frei wählt. Die genaue Art der Umsetzung ist in Form einer Machbarkeitsstudie durch verschiedene Varianten zu eruieren.	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist zu prüfen, ob ein Ausstieg abseits der Haltestellen grundsätzlich oder eingeschränkt ab 20 Uhr möglich ist.
32	32.17	<p>Im ersten Satz der Maßnahmenbeschreibung heißt es, es sei wichtig, Verkehr zu vermeiden. Das ist zutreffend. Daher sollten an geeigneter Stelle im Masterplan, Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung erläutert werden.</p> <p>Die RVM betreibt keine der in der Stadt Coesfeld verkehrenden RegioBus-Linien.</p> <p>Die genannten „Schülerbusverkehre“ sind zu einem beträchtlichen Anteil öffentlicher Personenverkehr, den alle nutzen dürfen. Die Fahrpläne sind zurzeit jedoch auf die Fahrten von und zur Schule ausgerichtet.</p> <p>Die Möglichkeit, Fahrtwünsche bei einem On-Demand-System per App anmelden zu können ist gut, es muss aber auch eine telefonische Buchung möglich sein, um keine Barrieren für die Nutzung aufzubauen.</p> <p>Von der Coesfelder Bevölkerung werden je Werktag</p>	<p>Der erste Satz der Maßnahme legt den Fokus darauf, dass Verkehr vor allem verlagert wird. Die Verkehrsvermeidung wird hier zwar ebenfalls genannt, stellt jedoch nicht das Ziel dieser Maßnahme dar. Die Verkehrsvermeidung kann vor allem durch eine funktionsgemischte Stadtentwicklung erreicht werden. So können Wege kurzgehalten, werden.</p> <p>Die Anregung ist insofern richtig und wichtig, als dass die RegioBus-Linien in Coesfeld durch bspw. das Unternehmen WestfalenBus GmbH betrieben werden.</p> <p>Die sogenannten „Schülerbusverkehre“ werden als solche betitelt, da sie nur zu ausgedünnten Zeitfenstern verkehren und überwiegend der Beförderung von</p>	<p>Beschlussvorschlag 11.2:</p> <p>Der Entwurf zum Masterplan wird dahingehend abgeändert, dass der Betrieb der RegioBus-Linien durch WestfalenBus und Veelker geleistet wird. Weitere Aufgaben übernimmt dabei die RVM unter der „Muttergesellschaft“ WVG.</p> <p>Beschlussvorschlag 11.3:</p> <p>Der Anregung zur Prüfung, inwieweit Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-</p>

	<p>hochgerechnet 121.000 Wege zurück gelegt [1, Seite III]. Da Coesfeld eine Einpendlerstadt ist, Kaufkraft aus den Nachbarkommunen abschöpft und ein wichtiger Schulstandort ist, darf angenommen werden, dass in Coesfeld mindestens 121.000 Wege je Werktag zurück gelegt werden. 23% der Wege der Coesfelder Bevölkerung sind 1 bis 2 km lang. Das sind also 27.830 Wege. Der Anteil des ÖV an diesen Wegen soll durch das On-Demand-Angebot um 5% steigen. Das sind 1.391 Wege je Tag. Bei den angegebenen 4 Fahrzeugen müsste jedes Fahrzeug 347 Personen je Tag transportieren. Verteilt man diese Fahrten auf 20 Stunden, sind das 17 Personen je Stunde. Die Beförderungskapazität eines On-Demand-Shuttles scheint in der Praxis jedoch auf zwei bis drei Fahrgäste pro Fahrzeugstunde begrenzt zu sein [31]. Ein On-Demand-System alleine scheint daher nicht geeignete zu sein, die gemäß Abschnitt 7 des Masterplans erforderliche Verlagerung auf den ÖV zu erreichen. Die Maßnahme C2 ist daher so zu ändern, dass es darum geht, Maßnahmen zu untersuchen, die geeignet sind, die erforderliche Verlagerung von Verkehr auf den ÖV zu erreichen und eine alternative Mobilitätsmöglichkeiten für nicht (mehr) so mobile Personen anzubieten. Ein On-Demand-System sollte dabei auf jeden Fall auch untersucht werden. Daneben ist es aber auch erforderlich zu klären, wie der bisher auf die Schulverkehre ausgerichtet Stadtlinienverkehr attraktiver für andere Fahrgäste gemacht werden kann. Ein Beispiel dazu habe ich in meiner Stellungnahme zum Abschnitt 6.5 bereits aufgeführt. An schulfreien Tagen könnte auf den nicht nur für Schüler*innen relevanten Abschnitten statt des regulären Linienbusses ein Kleinbus – oder bei sehr</p>	<p>Schüler*innen dienen. Dementsprechend sind die Zeitfenster der Bedienung auch gesetzt. Eine Richtigstellung wird demnach nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>Die Buchung eines On-Demand-Fahrzeugs per Telefon wurde im Rahmen des Masterplans intern aus den hier genannten Gründen mehrfach diskutiert. Grundsätzlich wird dem daher zugestimmt. Inwieweit die Möglichkeit, Fahrzeuge auch telefonisch buchen zu können, unverzichtbar ist, soll Bestandteil der Machbarkeitsstudie sein. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Nutzung des Internets respektive von Smartphones heutzutage vorausgesetzt werden kann. Sie zieht sich breit durch alle sozialen und demographischen Schichten. Betrachtet man vergleichbare Angebote im öffentlichen wie im privaten Sektor, ist die Buchung über das Internet bereits gängige Praxis. Ein bedeutender Nachteil einer Erweiterung des Buchungssystems auf das Telefon ist die unter Umständen schwierigere Vereinbarkeit mit der Funktion der Fahrtenbündelung. Diese wird in den bisher bekannten Modellen über eine softwarebasierte Lösung bereitgestellt. Durch eine telefonische Buchungsmöglichkeit und die Einarbeitung der Buchungsaufträge in die Fahrtenbündelung entstehen neue Kosten für Personal und Technik.</p>	<p>System integriert werden können, wird gefolgt und der Maßnahmensteckbrief C2 dahingehend ergänzt.</p>
--	---	---	--

	<p>geringer Nachfrage ein Taxibus – zu den gleichen Zeiten wie an Schultagen fahren. Außerdem sind alle Optionen zur Kostenreduzierung zu prüfen. In dem Zusammenhang erscheint es wenig sinnvoll, technische Details wie z.B. die Antriebstechnologie für On-Demand-Verkehre vorzugeben. Ein vollelektrischer Antrieb ist langfristig erstrebenswert. Zur Einführung kann es jedoch ökonomisch und auch ökologisch sinnvoll sein, (auch) auf vorhandene Flotten (z.B. bei Taxi- und Mietwagenunternehmen) zurück zu greifen, die (noch) aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bestehen. Auch ist zu prüfen, inwieweit bestehende Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-System integriert werden können. Dies sind insbesondere einfache Krankenfahrten (z.B. Fahrten von und zur Dialyse), Fahrten von förderschulbedürftigen Kindern von und zur Schule, Fahrten von Menschen mit Behinderung von und zu entsprechenden Werkstätten. Während einige der Personengruppen aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht zusammen mit anderen Fahrgästen befördert werden können, ist gerade bei einfachen Krankenfahrten ein Ride-Pooling im Allgemeinen möglich. Bei den anderen Fahrten sind Synergien möglich, indem Leerfahrten vermieden werden oder auch schon, wenn man nur auf dieselbe Flotte zurück greifen kann. Auch die Kombination aus einem fahrplanlosen On-Demand-System in den Randzeiten und Taxibus- oder AST-Verkehren in den übrigen Zeiten muss in Erwägung gezogen werden. So könnten tagsüber Taxibuslinien verkehren, welche die bisher nicht (ausreichend) vom ÖPNV erschlossene Gebiete bedienen (z.B. Wohngebiet um die Eleonore-</p>	<p>Die Aussagen zur Eignung des On-Demand-Verkehrs, eine Veränderung des Modal-Split-Anteils entsprechend der...</p> <p>Die Schaffung eines On-Demand-Modells mit Verbrennungsmotoren, welches aus Kostengründen auf Bestandsfahrzeuge zurückgreift, ist nicht empfehlenswert. Hier wird eine zu große Gefahr darin gesehen, dass die zunächst nur aufgeschobenen, antriebsgebundenen Investitionen auch langfristig nicht getätigt werden. Dies ist aufgrund der zwingend erforderlichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes im Verkehrssektor nicht hinnehmbar. Die Anregung zur Prüfung, inwieweit Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-System integriert werden können, ist hingegen sinnvoll. Es wird zudem davon ausgegangen, dass im Rahmen der Machbarkeitsstudie Verschmelzungs- und Kombinationspotenziale mit den bestehenden Taxibus- und AST-Verkehren geprüft werden.</p> <p>Eine Feinerschließung der Innenstadt durch ein ÖPNV-Angebot wird im Rahmen des On-Demand-Verkehrs abgedeckt. Hier sind aufgrund der insgesamt geringen Entfernungen im Innenstadtbereich die meisten Ziele von der Innentadtgrenze aus zu Fuß zumutbar. Darüber hinaus ist es keineswegs ausgeschlossen, dass das On-Demand-</p>	
--	--	--	--

	<p>Pollmeyer-Str und De-Bilt-Allee, Wohngebiet südöstlich der Billerbecker Str., Bereich südöstlich des Druffels Weg, Gewerbegebiete Rottkamp, Otterkamp, Industriepark Nord.Westfalen und Ernsting's Family sowie – außerhalb der Betriebszeiten des Bürgerbusses – die Ortsteile Lette und Goxel). Auch eine Verbindung zwischen dem Bahnhof Coesfeld und dem Kloster Gerleve in Billerbeck ist wünschenswert. Ein weiteres Angebot sollte der Feinerschließung der Innenstadt dienen. Dabei sollten nicht nur die bestehenden Haltestellen angefahren werden, sondern auch zusätzlich (ggf. auch virtuelle Haltestellen), sodass man alle relevanten Ziele in der Innenstadt ohne lange Fußwege erreichen kann. Insbesondere an allen Arztpraxen und weiteren wichtigen medizinischen Einrichtungen sollte es (virtuelle) Haltestellen geben. Dadurch wird die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ermöglicht. Alle Linien sollten mindestens einen der Bahnhöfe in Coesfeld anfahren und auf die Fahrzeiten der Züge und der Regionalbuslinien abgestimmt sein. Dadurch wird das Ziel, den ÖPNV zu stärken, erreicht. Taxibuslinien haben aus Sicht der Fahrgäste den Vorteil, dass allen Fahrplanauskunftssystemen sie beauskunften können. Aus Sicht der Stadt Coesfeld haben sie das Potential eine höhere Bündelung zu erreichen und somit kosteneffizienter als ein fahrplanloses On-Demand-Angebot zu sein.</p> <p>Zu den Tagesrandzeiten und in den Wochenendnächten könnte ein fahrplanloses On-Demand-System zum Einsatz kommen, das aber auch Verknüpfungen in Nachbarorte herstellen sollte.</p> <p>Auch die Linien des Ortsverkehrs sollten an den zusätzlichen Haltestellen (siehe meine Stellungnahme</p>	<p>Fahrzeug auch Ziele innerhalb der Innenstadt direkt erreicht.</p> <p>Eine Verbindung zwischen dem Bahnhof Coesfeld und dem Kloster Gerleve in Billerbeck wird grundsätzlich befürwortet. Die Prioritäten liegen hier aber ganz klar auf anderen Zielen.</p> <p>.</p>	
--	---	---	--

		zur Maßnahme C1) halten, sofern diese eingerichtet werden können. Eine Möglichkeit zur Verbesserung des ÖPNV innerhalb der Stadt Coesfeld kann auch eine (bessere) Integration des Velo-Taxis in ÖPNV sein, z.B. indem ein Rabatt bei gültigem ÖPNV-Ticket gewährt wird oder das Velo-Taxi an Markttagen auch zur Bushaltestelle Lambertikirche fährt.		
35	35.4	Ob sich die Bewohner Coesfelds mit einem „On-Demand-System“ (Auf Abruf System) anfreunden können bleibt abzuwarten. Die längeren Wartezeiten verlieren die Nutzer die Geduld. Bei nicht ausreichender Kapazität der alternativen Verkehrsmittel werden die Nutzer ebenso verärgert sein, insbesondere, wenn sie Termine in der Innenstadt wahrnehmen müssen.	In der Machbarkeitsstudie ist zu untersuchen, welches Angebot mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand bereitgestellt werden kann. Es ist aber davon auszugehen, dass ein bedarfsgerechtes On-Demand-System in jedem Fall eine Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation darstellt. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.	Siehe Beschlussvorschlag 11.1.
39	39.9	Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie ist richtig und wichtig, um Informationen zur genauen Ausgestaltung des Systems und dessen Kosten zu erhalten. Das On-Demand-System ist als Ergänzung zum liniengebundenen ÖPNV grundsätzlich ein gutes Angebot, allerdings ohne kontinuierliche Förderung sehr teuer. Bei Auslaufen der Förderung müsste die Stadt den entsprechenden Betrag übernehmen, was sich langfristig als enorme Belastung für den städtischen Haushalt erweisen kann. Eine dauerhafte finanzielle Tragfähigkeit ist sicherzustellen. Des Weiteren sehen wir ggf. eine Konkurrenz zum lokalen Taxigewerbe, wenn das im On-Demand-	Die angesprochenen Punkte sind richtig und wichtig und sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu untersuchen und zu bewerten. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.	Siehe Beschlussvorschlag 11.1.

		System vorausgesetzte Pooling von Fahrten nicht häufig erreicht wird.		
Maßnahme C3: Mobilstationen				
1	1.1	Am Coesfelder Bahnhof sind drei Bahnsteige vorhanden, die über Treppen als auch Aufzüge erreichbar sind. Ich habe es allerdings schon oft beobachtet, dass diese Aufzüge defekt sind. In so einem Fall haben Menschen, die auf den Aufzug angewiesen sind, keine Chance auf den mittleren Bahnsteig zu kommen und die äußeren sind nur über einen längeren Umweg erreichbar. Umsteigen wäre in diesem Fall gar unmöglich. Aus meiner Sicht benötigen wir hier eine Verbesserung. Das könnte bspw. mit dem Bau einer Rampe sein oder mit der Organisation einer Mobilitätsgarantie über Taxi etc.	Der Bau von Rampen alternativ zu den heute vorhandenen Aufzügen wurde bei der Planung der Verkehrsstation geprüft. Aus nachvollziehbaren wirtschaftlichen Gründen war die gleichzeitige Einrichtung von Rampen und Aufzügen seitens der DB nicht möglich. Daher hätten die Rampen zwingend barrierefrei sein müssen. Dies wiederum hätte immense Rampenlängen zur Folge gehabt. In Abwägung aller belange wurde die Rampenlösung verworfen und schließlich die Lösung mit Aufzügen realisiert. Eine nachträgliche Ausstattung der Bahnsteige mit Rampen ist bautechnisch nicht möglich. Aber auch eine Finanzierung ist völlig unrealistisch. Die Verwaltung kann nur versuchen, in Gesprächen mit DB Station und Service und dem NWL als Aufgabenträger auf eine Verbesserung der Situation hinzuwirken. Dass dies kein leichtes Unterfangen ist zeigt schon die Tatsache, dass entweder die Information, dass der Aufzug defekt ist, ja schon am Einstiegsbahnhof bekannt sein muss, damit überhaupt ein Umstieg auf alternative Angebote möglich wird oder alternativ Personal am Coesfelder Bahnhof bereitstehen muss, um die mobilitätseingeschränkte Person z.B. mit einem mobilen Treppenlift nach unten bzw. oben zu befördern.	Beschlussvorschlag 12.2: Die Verwaltung wird beauftragt, in Gesprächen mit DB Station und Service und dem NWL als Aufgabenträger auf eine Verbesserung der Situation für den Fall, dass ein Aufzug am Coesfelder Bahnhof defekt ist, hinzuwirken.

14	14.8	<p>Mobilstationen mit Carsharing wären großartig. Ich selbst besitze kein Auto, doch ab und zu brauche ich eines. Für die fünf Situationen im Jahr, gibt es zum Glück schon Wuddi. Das ist gut gemacht, aber hat zu wenig Verfügbarkeit. Zudem wäre ein (Nearly) Free Floating-Modell mit mehr Auswahl wünschenswert. Wenn schon parkende Autos, dann Autos für alle.</p>	<p>Der Aufbau eines flächendeckenden Systems an Mobilstationen ist Ziel der Maßnahme C3. Hierzu gehören neben den Mobilstationen an den ÖPNV-Haltepunkten auch quartiersbezogene Mobilstationen. Bei den zuletzt genannten gehört das Car-Sharing-Angebot zur Mindestausstattung. Damit wird dieser Teil der Anregung bereits durch die Maßnahme C3 abgedeckt. Ob die Modelle stationsgebunden oder im Free Floating-Modell bereitgestellt werden, hängt vom Anbieter ab. Hier kann die Stadt allenfalls versuchen, Anbieter mit einem Free Floating-Modell nach Coesfeld zu holen. Allerdings setzt ein Free Floating Modell einen wesentlich größeren Bestand an Fahrzeugen voraus, wodurch solche Modelle eher in Großstädten kostendeckend betrieben werden können.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B7 und zusätzlich durch den nebenstehenden Beschluss.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 12.1</p> <p>Beschlussvorschlag 12.3:</p> <p>Es wird beschlossen, dass die Stadt Coesfeld auch Carsharing-Anbietern mit Free Floating Modellen gegenüber offen bleibt, falls ein solcher Anbieter ein Angebot in Coesfeld aufbauen möchte.</p>
			<p>Für die Maßnahme C3 wurde in Bezug auf die quartiersbezogenen Mobilstationen grundsätzlich eine mittlere Priorität und ein langfristiger Startpunkt definiert. Allerdings befindet sich die Stadt bezüglich eines Car-Sharing-Angebotes in Wohngebieten gemeinsam mit den anderen Baumbergekommunen im Rahmen eines LEADER-Projektes bereits in der konkreten Entwicklung eines modellhaften</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 12.1</p>

			<p>Projekt. Angedacht sind zunächst zwei Standorte je Kommune. Insofern wird es hier einen vorgezogenen Maßnahmenbeginn geben.</p> <p>Die Abwägung der Anregung in Bezug auf die Prioritätensetzung und den zeitlichen Umsetzungshorizont erfolgt durch den Beschluss zum Handlungskonzept.</p>	
32	32.10	<p>Die Ausstattung von Bushaltestellen sollte sich an den Bedürfnissen jener Personen orientieren, die sie tatsächlich nutzen. So werden bei vielen Haltestellen, die ausschließlich im Schulverkehr bedient werden, ein Hochbord und taktiles Leitsystem entbehrlich sein. Während eine Fahrplaninformation immer erforderlich ist, ist eine gedruckte Information zu Fahrkarten in einigen Fällen entbehrlich. Stattdessen können Link und QR-Code zu Fahrkarteninformationen auf dem Fahrplanaushang ergänzt werden. Das reduziert regelmäßig anfallende Kosten für die Aktualisierung der Informationen. Wichtig für die objektive und subjektive Sicherheit ist die Beleuchtung an den Bushaltestellen. Sofern an einer Haltestelle der Einstieg ganz überwiegend in nur eine Richtung erfolgt, genügt es auf einer Straßenseite Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten vorzusehen. Auch unabhängig von der Entwicklung von Bushaltestellen zu Mobilstationen soll es an Bushaltestellen geeignete Radabstellanlagen geben. Das können einfache Fahrradlenkbügel sein. An Bushaltestellen, an denen eine stärkere Frequentierung zu erwarten ist, sollten auch Fahrradboxen aufgebaut werden. Dafür kommt insbesondere die Haltestelle Reiningstraße in Frage, da diese durch zwei Buslinien bedient wird und immerhin ca. einen Kilometer</p>	<p>Die Anregungen sind nachvollziehbar und fachlich berechtigt. Aufgrund der eingeschränkten finanziellen und personellen Ressourcen ist es aber wichtig, Schwerpunkte zu bilden und diese vorrangig umzusetzen. Das angedachte Vorgehen mit einigen wenigen Mobilstationen an wichtigen Knotenpunkten und Mobilstationen in den Wohngebieten stellt aus Sicht der Verwaltung den richtigen Ansatz dar. Wenn dies umgesetzt wurde, kann das Angebot an Mobilstationen wie in der Anregung beschrieben erweitert werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 12.4:</p> <p>Es erfolgt keine Ergänzung des Maßnahmensteckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 32.10. Das im Maßnahmensteckbrief C3 beschriebene Vorgehen wird bestätigt.</p>

		<p>von der Mobilstation am Bahnhof entfernt ist. Auch an anderen, regelmäßig bedienten Bushaltestellen, die vom Zentrum aber weiter entfernt liegen, sollte die Einrichtung von Fahrradboxen geprüft werden. Beispiele dafür sind die Haltestellen Blomenesch, Bertels, Brink Siedlung und Goxel Siedlung. Dadurch könnte der Einzugsbereich der Haltestellen erweitert werden. Außerdem ist für die genannten Bushaltestellen zu prüfen, ob dort ein Verleih eines Verkehrsmittels (z.B. Fahrrad oder E-Scooter) für die „letzte Meile“ sinnvoll eingerichtet werden kann.</p>		
32	32.18	<p>Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Bahnhofs Schulzentrum zu einer Mobilstation sollte die Bushaltestelle Agentur für Arbeit mit einbezogen werden. Der Fußweg vom Bahnsteig der Bahnstation Coesfeld Schulzentrum zur Bushaltestelle Agentur für Arbeit beträgt ca. 300 Meter. Das ist ungefähr so viel wie in Münster Hbf Gleis 17 zu manchen Bushaltestellen am Hbf. Dennoch berücksichtigen die Fahrplanauskunftssysteme wie z.B. www.westfalenfahrplan.de keine Umstiege zwischen der Bahnstation Coesfeld Schulzentrum und der Bushaltestelle Agentur für Arbeit. Da das Schulzentrum und die Agentur für Arbeit in Coesfeld auch grundsätzlich bekannt sind und beide Institutionen zwar wichtig sind, für viele Menschen aber nicht nur mit positiven Assoziationen verbunden sind, sollte überlegt werden, die Bahnstation und der Bushaltestelle einen neuen einheitlichen Namen zu geben, z.B. „Kino“ oder „Kulturquartier“. Das wäre auch kürzer als „Agentur für Arbeit“. Die verschiedenen Haltepositionen der Busse könnten durch Benennung der Bussteige unterschieden werden. Das ist an anderen Bahnstationen z.B. Essen-Altenessen eine bewährte Lösung. Ein Umgebungsplan, auf dem</p>	<p>Die Anregungen sind grundsätzlich nachvollziehbar und können unter Umständen bei der Bearbeitung der Maßnahme C1 beachtet werden. Grundsätzlich ist die Ebene des Masterplans jedoch nicht die richtige, um solch detaillierte Überlegungen anzustellen. Die Anregung sollte dem Aufgabenträger zur Bewertung vorgelegt werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 12.5: Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.18 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.</p>

		auch die verschiedenen Bussteige verzeichnet werden können, gehört sowieso zur Mindestausstattung der Mobilstation. Eine Beschilderung zwischen den verschiedenen Bussteigen und dem Bahnsteig ist für den vorliegenden Fall noch zu ergänzen.		
32	32.19	Auch unabhängig vom Erreichen der Mindeststandards für eine Mobilstation sind Erreichbarkeit und Anschlussmobilität an Bushaltestellen zu verbessern bzw. einzurichten (siehe dazu meine Stellungnahme zur Maßnahme C1).	Die angesprochene Stellungnahme zur Maßnahme C1 wurde durch die Verwaltung als Stellungnahme 32.10 unter der Maßnahme C3: Mobilstationen eingeordnet, Abwägung und Beschlussvorschlag siehe dort.	
35	35.3	Das Angebot für Fahrradfahrer und Fußgänger durch Schaffung zusätzlicher Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen und zusätzliche Sitzmöglichkeiten sollte sicherlich weiter verfolgt werden.	Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B7.	Siehe Beschlussvorschlag 12.1
39	39.10	Die Errichtung von Mobilstationen ist grundsätzlich ein guter und richtiger Ansatz, um den Umweltverbund zu stärken. Zunächst sollte eine Fokussierung auf die Bahnhaltdepunkte erfolgen. (Neuer Bahnhof bereits weitgehend versorgt, Haltepunkt Schulzentrum, Bahnhof Lette) Die Vielzahl an geplanten Mobilstationen in den Wohnquartieren - insgesamt 38 Standorte - ist fraglich, weil die Errichtung und Unterhaltung kostenintensiv sind. Neben der reinen Infrastruktur (Beschilderung, Wetterschutz etc.) müssten Betreiber für Car-Sharing, Radverleih oder weitere Mobilitätsbausteine gefunden werden oder die Stadt muss dies in Eigenregie übernehmen. Dies ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden hohen finanziellen Belastung eingehend zu prüfen, ebenso wie eine Priorisierung der Errichtung in den jeweiligen Wohngebieten.	Diese Anregung ist im Maßnahmensteckbrief bereits enthalten eine Ergänzung ist nicht erforderlich, Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B7.	Siehe Beschlussvorschlag 12.1

42	42.6	<p>Parkhäuser</p> <p>In der abgeschlossenen Fahrradabstellanlage „Schulzentrum“ sind laut Allgemeine Zeitung Coesfeld (AZ) keine freien Einstellplätze mehr. Straßen.NRW hat die Fahrradparkplätze als Ablöse für die Aufstockung mit Bediensteten am Standort Wahrkamp 23 eingekauft. So geht es nicht! Straßen.NRW sollte am Standort Wahrkamp 23, in Zusammenarbeit mit den Behörden Kreis Coesfeld, Finanzamt, Amtsgericht ein Parkhaus errichten und nicht die Ausfahrten der Anlieger Wahrkamp 43-51 durch Parkplätze einschränken. Auch auf den Parkplätzen an der Hohen Lucht, an der Familienbildungsstätte müssen Parkhäuser angedacht werden, auch um Fahrräder und Lastenräder sicher und witterungsgeschützt abzustellen</p>	<p>Nachdem nunmehr die bauordnungsrechtlich relevanten Fragestellungen geklärt werden konnten, wird die Verwaltung den Mietvertrag mit Straßen.NRW kurzfristig kündigen. Die freiwerdenden Flächen können dann entweder an weitere Nutzer vermietet oder für die Einrichtung einer Mobilstation genutzt werden. Dies muss im Rahmen einer Detailprüfung zur Ausgestaltung der Mobilstationen untersucht werden. Eine weitere Beschlussfassung ist damit zu diesem Punkt nicht mehr erforderlich.</p>	<p>Beschlussvorschlag 12.6:</p> <p>Die Anregung, auf den Parkplätzen an der Hohen Lucht und an der Familienbildungsstätte Parkhäuser anzudenken, auch um Fahrräder und Lastenräder sicher und witterungsgeschützt abzustellen, ist im Rahmen der weiteren Planungen zu den Maßnahmen B6 „Ausbau der Fahrradabstellanlagen“ und E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zu prüfen und zu bewerten.</p>
42	42.11	<p>Sicherheit im Bereich Parkplätze Bahnhöfe</p> <p>In den 5 Jahren, in denen mein Sohn in Dortmund studiert hat, sind ihm 4 Fahrräder am Bahnhof Coesfeld gestohlen worden. In den Zeiten, wo vormals eine Videoüberwachung am Bahnhof war, sind gefühlt weniger Fahrräder gestohlen worden. Die Feststellung der „stellvertretenden Polizeipräsidentin des Kreises Coesfeld“, Britta Venker (Pressesprecherin der Kreispolizeibehörde), dass der Bahnhof kein Sicherheitsproblem hat, stimmt nicht.</p> <p>Lösung: Die Fahrradparkanlage im Bahnhof und an den Gleisen Ausgang Bahnweg sowie die Parkanlage und die Haltestelle Schulzentrum sind mit Videoüberwachung auszustatten. Wenn das auf Grund zweifelhafter Gesetzesvorgaben nicht geht ist für das Fahrradparkhaus im Bahnhof die Unterhaltung/Reinigung an die Parkhausgesellschaft</p>	<p>Eine Videoüberwachung in der Fahrradabstellanlage des neuen Bahnhofsgebäudes ist in Vorbereitung und soll zeitnah umgesetzt werden. Entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen wurden positiv geprüft.</p> <p>Ob und wie weit die übrigen Bereiche videoüberwacht werden sollen, steht aktuell nicht zur Disposition. Ebenso die Übertragung des Hausrechts an die IPB oder Bäder- und Parkhausgesellschaft.</p> <p>Hierzu muss zunächst verwaltungsintern eine Meinung gebildet, anschließend muss der Rat über eine Umsetzung entscheiden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 12.7:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob und wie weit die übrigen Flächen im Bahnhofsbereich videoüberwacht werden sollen und ob das Hausrecht an die IPB oder die Bäder- und Parkhausgesellschaft übertragen werden soll.</p>

		oder, wenn das nicht reicht, an die Alexianer IBP GmbH zu übergeben. Die installieren eine Videoüberwachung zum Schutz ihrer Mitarbeiter. Das macht jeder Juwelier so und ist rechtskonform.		
48	48.11	zu Seite 179: Sog. Mobilstationen sollen „an ausgewählten Orten“ künftig eingerichtet werden. Im Entwurf fehlt eine nähere Präzisierung, was die Verfasser unter „an ausgewählten Orten“ verstehen. Standortvorschläge finden sich nicht, auch kein Hinweis auf die eventuelle Anzahl, die Größenordnung und die künftigen jährlichen Unterhaltungskosten einer Umsetzung solcher Maßnahmen.	Die Planung von Mobilstationen hat im Einzelfall und in Form einer Detailplanung samt Standort, Ausstattung und Betrieb zu erfolgen. Der Masterplan gibt lediglich den konzeptionellen Ansatz vor, der im Nachgang präzisiert wird. Neben den wichtigen ÖPNV-Haltepunkten, die zu Mobilstationen ausgebaut werden, wird der Ansatz verfolgt, dass jedes Quartier 1 bzw. max. 2 Mobilstationen erhält. Daraus ergeben sich ca. 40-50 Mobilstationen.	Beschlussvorschlag 12.8: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs C3 zur Berücksichtigung der Anregung 48.11. Die angesprochenen Punkte sind in der Detailplanung auszuarbeiten.
52	52.5	Fahrrad statt E-Bike und E-Scouter: Es sollte überlegt werden ob das Angebot für die letzte Meile oder aus den Quartieren heraus zwingend mit E-Bikes und E-Scouter erfolgen muss (geringe Distanzen) Die Errichtung von Ladeinfrastruktur, wieder andere Abstellmöglichkeiten (Anlehnbügel), Reparatur- und Entsorgung etc. tragen nicht zu einem klimagerechterem (Nutzer)verhalten bei. Hinzu kommt eine geringere Lebensdauer und höhere Anschaffungskosten als beim protegieren eines konventionellen Fahrrads.	Die Vorschläge im Masterplan zur Überbrückung der letzten Meile sind bewusst breit gefasst. Hier wird durch die Verwaltung geprüft werden, welches Angebot eine breite Zustimmung der Nutzenden findet. Der Aussage, die aufgeführten Elemente wie Ladeinfrastruktur, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Reparatur-Säulen und ähnliches trügen nicht zu einem klimagerechten Verhalten bei, wird widersprochen. Hier belegen Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis, dass ein entsprechendes Angebot grundsätzlich das Nutzungsverhalten beeinflussen kann. Die Nutzung von elektronisch angetrieben / unterstützten Fahrrädern und Scootern ist	Beschlussvorschlag 12.9: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs C3 zur Berücksichtigung der Anregung 52.5 (Fahrrad statt E-Bike und E-Scooter)..

			<p>prinzipiell komfortabler weil weniger anstrengend. Zudem wird damit auf bereits offensichtlich breit gestreute Nutzungsmuster reagiert, was die Elektro-Fahrrad-Verfügbarkeit sowie die Nutzung von E-Scootern beweisen. Insgesamt ist in Bezug auf diese Anregung auch darauf zu verweisen, dass den hier benannten Ausstattungsmerkmalen bzgl. Ladeinfrastruktur keine hohe Notwendigkeit im Rahmen des Steckbriefs beigemessen wird und der Fokus auf anderen Merkmalen für Mobilstationen liegt.</p>	
52	52.6	<p>Ausbau Carsharing in den Quartieren: Aus eigener Erfahrung und langer Nutzung von Car-Sharingangeboten („Mobility“ in der Schweiz), halte ich den Ausbau innerhalb der Wohnquartiere in Coesfeld für sehr relevant und sinnvoll. Es bietet nicht nur älteren Menschen die Möglichkeit auf den in Coesfeld oft vorhanden Zweitwagen zu verzichten, sondern auch den in Coesfeld sesshaften jungen Familien. Das wäre ein riesiger Gewinn.</p>	<p>Der Aufbau eines flächendeckenden Systems an Mobilstationen ist Ziel der Maßnahme C3. Hierzu gehören neben den Mobilstationen an den ÖPNV-Haltepunkten auch quartiersbezogene Mobilstationen. Bei den zuletzt genannten gehört das Car-Sharing-Angebot zur Mindestausstattung. Damit wird dieser Teil der Anregung bereits durch die Maßnahme C3 abgedeckt.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme B7.</p> <p>Für die Maßnahme C3 wurde in Bezug auf die quartiersbezogenen Mobilstationen grundsätzlich eine mittlere Priorität und ein langfristiger Startpunkt definiert. Allerdings befindet sich die Stadt bezüglich eines Car-Sharing-Angebotes in Wohngebieten gemeinsam mit den anderen Baumbergekommunen im Rahmen eines LEADER-Projektes bereits in der</p>	<p>Siehe Beschlussvorschläge 12.1 und 20</p>

			<p>konkreten Entwicklung eines modellhaften Projektes. Angedacht sind zunächst zwei Standorte je Kommune. Insofern wird es hier einen vorgezogenen Maßnahmenbeginn geben.</p> <p>Die Abwägung der Anregung in Bezug auf die Prioritätensetzung und den zeitlichen Umsetzungshorizont erfolgt durch den Beschluss zum Handlungskonzept.</p>	
Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen				
30	30.6	<p>Die Umsetzung des Gemeinschaftsstraßenkonzepts, vor allem am Köbbinghof und der Rosenstraße könnte in einem ersten Schritt durch eine Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit und Ausweisung als Spielstraße zeitnah beginnen (Maßnahme D1). Insbesondere durch die alternative Verkehrsführung aufgrund der Sperrung der Hohen Lucht gibt es hier erhöhten Handlungsbedarf, da die Fußwege zu schmal und in extrem schlechtem Zustand sind. Insbesondere mit Gehhilfen (Rollator), Rollstuhl oder Kinderwagen ist der Zugang in Richtung Innenstadt hier fast nicht mehr möglich.</p>	<p>Die Ausweisung der Rosenstraße und des Köbbinghofs ist bereits eine Empfehlung des Fußverkehrschecks in der Innenstadt. Der Rat fasste am 03.09.2020 hierzu folgenden Beschluss: <i>„Die Verwaltung wird beauftragt, die Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck in Bezug auf die Rosenstraße und den Köbbinghof (östlicher Abschnitt) mit provisorischen Mitteln entsprechend des vorgelegten Planes umzusetzen.“</i></p> <p>In der Detailplanung zur Umsetzung hatten sich dann Probleme aufgetan, die eine Umsetzung erschwerten. Dies hing insbesondere mit der in einem verkehrsberuhigten Bereich notwendigen Markierung der Stellplätze zusammen.</p> <p>Die Verwaltung wird die Umsetzbarkeit erneut prüfen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 13.2:</p> <p>Die Verwaltung wird erneut beauftragt, die Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck in Bezug auf die Rosenstraße und den Köbbinghof (östlicher Abschnitt) mit provisorischen Mitteln auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen und – falls möglich - kurzfristig umzusetzen.</p>
31	31.3	<p>Meiner Meinung nach ist die Lösung, dass man in der gesamten Innenstadt Gemeinschaftsstraßen einführt zu einfach gedacht. Persönlich würde ich</p>	<p>Siehe Abwägung unter Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet</p>	<p>Siehe Beschlussvorschläge 16.8 und 16.9 unter Maßnahme E2:</p>

		<p>die Gemeinschaftsstraßen wirklich nur in den Regionen der Innenstadt anwenden, wo kein bis wenig reger Autoverkehr stattfindet. Generell würde es mehr Sinn machen, eine Hauptachse als normale Straße weiterhin zu klassifizieren. Zum einen wäre das positive, dass der Verkehr besser fließen würde. Zum anderen besteht meiner Meinung nach die Gefahr, dass durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Straße Rettungswagen, die das Krankenhaus anfahren ausgebremst werden könnten. Auch könnten Kritiker damit entkräftet werden. Die Stadt wäre somit weiterhin optimal das das Kfz erreichbar.</p> <p>...</p>		<p>Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet</p>
32	32.20	<p>Auch bei dieser Maßnahme ist der Busverkehr zu beachten. Dieser steht in einem Spannungsfeld: Einerseits müssen die Anschlüsse am Bahnhof Coesfeld und an den anderen Linienendpunkten ausreichend zuverlässig erreicht werden. Andererseits sollen die Busse möglichst in der Nähe wichtiger Ziele wie der Coesfelder Innenstadt halten, um zeitintensive Fußwege kurz zu halten. Die Linien R81 und 582 halten daher in Coesfeld an der Haltestelle Lambertikirche. Dies sollte auch zukünftig möglich sein, ohne die Fahrzeit der Busse zu sehr zu verlängern.</p>	<p>Das Konzept der Gemeinschaftsstraßen steht nicht im Widerspruch zur Führung der Buslinien. Busse verkehren hier lediglich nicht bevorrechtigt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden, sondern gleichberechtigt. In den meisten Straßen der Innenstadt, in denen Gemeinschaftsstraßen geplant sind, können Busse aufgrund der derzeitigen tatsächlichen Verkehrssituation (Schmale Querschnitte, Parken im Straßenraum, Fahrradverkehr auf der Fahrbahn) bereits im Bestand nicht mit Tempo 30 gefahren werden. Die Gemeinschaftsstraßen sind im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h geplant. Somit wird nicht von einer wesentlichen Fahrzeitenveränderung ausgegangen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 13.3: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.20 (Berücksichtigung Busverkehr).</p>

33	33.1	<p>...</p> <p>Gemeinschaftsstraßen sind eine gute Idee, überall wo möglich sollte Radfahrern und Fußgängern dieselben Rechte wie Autofahrern eingeräumt werden, bestenfalls sollten Sie sogar Vorrang haben.</p>	<p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme D1.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 13.1</p>
39	39.11	<p>Der Ausbau von Gemeinschaftsstraßen ist grundsätzlich geeignet, um die Aufenthaltsqualität in Straßen zu erhöhen. Sie tragen überdies dazu bei (z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Baumscheiben), den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen.</p> <p>Gemeinschaftsstraßen sind jedoch nicht für jeden Straßenzug geeignet bzw. erforderlich, weil keine Effekte in punkto Aufenthaltsqualität für Kunden und Besucher zu erwarten sind (Bsp. Hohe Lucht).</p> <p>Den Wegfall des gesamten straßenbegleitenden Parkens in der Kleinen Viehstraße sehen wir kritisch.</p> <p>Ein Umbau der Münsterstraße zu einer Gemeinschaftsstraße wäre dagegen als Beispiel geeignet, um eine Sperrung vor der Sparkasse zu verhindern. Eine rigorose Sperrung betrachten wir als „rote Linie“ und erachten sie auch nicht als notwendig. Eine Sperrung hätte eine Verdrängung von Verkehren in Wohnbereiche und enge Straßen (z. B. Walkenbrückenstraße, Mühlenstraße) zur Folge. Dies trägt nicht zur Attraktivitätssteigerung in den betroffenen Wohnquartieren bei.</p> <p>Eine Klarstellung zum Verbleib der Bushaltestelle Münsterstraße/Lambertikirche ist wünschenswert, da diese einen wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt für die Innenstadt & Ärztehäuser darstellen.</p>	<p>Die Herausnahme der Verbindung Münsterstraße/Große und Kleine Viehstraßen aus dem Vorbehaltsnetz ist wesentlicher Bestandteil des Masterplans Mobilität. Die Beweggründe werden im Endbericht eingehend dargestellt:</p> <p><i>„Aufgrund ihrer Führung quer durch das Zentrum kann und wird sie jedoch auch als Abkürzung anstelle der Ringeroute um die Innenstadt herum genutzt. Da der Masterplan künftig die Priorisierung des Fuß- und mit Abstrichen des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt vorsieht und langfristig die Innenstadtstraßen nahmobilitätsfreundlich baulich umgestaltet werden sollen (siehe Maßnahme D1), stellt die Ausweisung der Münsterstraße sowie der Kleine / Große Viehstraße als Teil des Vorbehaltsnetzes einen Widerspruch zur Zielsetzung für diesen Bereich dar. Nur durch die Funktionsänderung können Aufenthaltsqualität und eine Attraktivierung des öffentlichen Raums erreicht werden. Dieses Vorgehen ist somit von richtungsweisender Bedeutung für das Erreichen der Zielsetzungen und die Durchführung verschiedenster Maßnahmen. Es sollten zusätzlich bauliche Eingriffe vorgenommen werden, um die Unterbindung des</i></p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 13.1</p> <p>Beschlussvorschlag 13.4: Der Anregung, die Verbindung Münsterstraße/Viehstraße nicht für den Durchgangsverkehr zu sperren, wird nicht gefolgt.</p>

			<p><i>Durchgangsverkehrs sicherzustellen. Die Ziele innerhalb der Innenstadt bleiben für den Ziel- und Quellverkehr selbstverständlich auch dann erreichbar.“</i></p> <p>Der Umbau der Münsterstraße zu Gemeinschaftsstraße ist nur möglich, wenn der Durchgangsverkehr herausgenommen wird. Alleine durch eine Umgestaltung wird dies nicht gelingen. Dafür ist eine klare bauliche Trennung erforderlich. Quell- und Zielverkehr kann die Straße weiterhin nutzen und alle Ziele können weiterhin erreicht werden. Mit der Friedrich-Ebert-Straße verbleibt eine leistungsfähige Alternative im Vorbehaltsnetz.</p> <p>Eine Diagonalsperre würde zudem auf der anderen Seite der Münsterstraße die Entwicklung des neuen Parkhauses Münsterstraße sowie die Gestaltung des Vorplatzes vom Krankenhaus deutlich attraktiver machen. Hier können sich Planer u.a. einen Platzcharakter und die Erweiterung des Schlossparks vorstellen. Diese Entwicklungen hängen maßgeblich von der Herausnahme des Durchgangsverkehres ab.</p> <p>Aktuell ist keine veränderte Linienführung des ÖNV und eine Herausnahme der Bushaltestelle an der Lambertikirche geplant. Dies sieht auch der Maßnahmensteckbrief nicht vor. Wie eine durchgängige Befahrbarkeit für den ÖPNV realisiert</p>	
--	--	--	---	--

			<p>werden kann, ist in den weiteren Planungen zu prüfen. Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme D1 in Verbindung mit dem nebenstehenden ergänzenden Beschluss.</p>	
42	42.5	<p>Der Straßenraum muss neu gedacht werden. Nicht von Hinterkante Hochbord Fußweg zu Hinterkante Hochbord Fußweg sondern von Hausfassadenseite zu Hausfassadenseite. Durch dieses Denken erschließen sich ganz neue Möglichkeiten, wenn der Parkraum auf der Straße abgeschafft wird. Zusammen mit den Eigentümern und Mietern der anliegenden Häuser muss der entstehende Raum neu geplant werden mit Bäumen, Fassadenbegrünung, Aufenthaltsraum für Wohnungsgemeinschaften, Einstellplätze für Anlieger. Jedoch tun sich neue Klippen auf, da der Kinderbuchautor (Wirtschaftsminister Dr. Habeck) vor jedes Mietshaus zig Luft-Wärmepumpen setzen will. Das jedoch unzählige Wärmepumpen das Fassadenbild nicht positiv gestalten lässt sich denken.</p>	<p>In einem persönlichen Gespräch erläuterte der Einwender, dass hiermit die Einbeziehung privater Grundstücksflächen bei der Straßenraumgestaltung gemeint ist. Hierdurch soll der zu gestaltende Raum erweitert und so neu Möglichkeiten eröffnet werden. Als Beispiel wurde die Hohe Lucht genannt. Eine solche Lösung kann natürlich nur in beiderseitigem Einvernehmen funktionieren und hätte ggf. auch finanzielle Auswirkungen für die Stadt, da Nutzungsentgelte gezahlt werden müssten. Grundsätzlich kann es aber sinnvoll sein, auch private Flächen in die Straßenraumgestaltung einzubeziehen, falls der Eigentümer zustimmt.</p>	<p>Beschlussvorschlag 13.5: Die Verwaltung wird beauftragt, bei Straßenumgestaltungsmaßnahmen im Einzelfall zu prüfen, ob private Grundstücksflächen in die Straßenraumgestaltung einbezogen werden können.</p>
42	42.7	<p>Zur Zeit gibt es ja schon viele Gemeinschaftsstraßen, da der Prozentsatz am Individualverkehr in Coesfeld MIV 39% und Fahrrad 39% sich viele Straßen, vor allen Dingen die Erschließungsstraßen der Wohnquartire, teilen müssen.</p> <p>Ich habe aus eigener planerischen Tätigkeit im Bereich der Flurbereinigung, hier Wirtschaftswege als multifunktionaler Verkehrsraum, feststellen müssen, dass freiwillige Rücksichtnahme verschiedener Verkehrsteilnehmer gar nicht oder nur sehr bedingt funktioniert.</p>	<p>Die vorliegende Maßnahme knüpft an dem genannten Umstand, dass MIV und Fahrradverkehr sich anteilig wenig unterscheiden an. Zudem schließt sie den Fußverkehr, der innerhalb der Innenstadt eine gehobene Bedeutung besitzt, mit ein. Somit wird eine Anpassung der baulichen und verkehrsrechtlichen Gegebenheiten an das bereits teilweise vorhandene Nutzerverhalten angepasst.</p> <p>Ein Vergleich von Wirtschaftswegen, die zu großen Teilen durch den Rad- sowie</p>	<p>Beschlussvorschlag 13.6: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 42.7.</p>

			<p>den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden, und innerstädtischen, dicht bebauten Straßenräumen ist aus Sicht der Begutachtung nicht sinnhaft. Zudem soll die Gestaltung der Straßen die gegenseitige Rücksichtnahme durch bauliche Elemente sowie optional auch informelle Beschilderung unterstützen.</p> <p>Auf Wirtschaftswegen gilt in der Regel auch Tempo 100, was für die Verkehrssicherheit teilweise problematisch ist.</p>	
45	45.2	<p>So fehlt meines Erachtens eine Betrachtung der Verkehrssicherheit der vorgeschlagenen Gemeinschaftsstraßen (shared Spaces) durch den konkurrierenden Verkehr von PKW (Anlieger), Radfahrer und Fußgängern auf den Gemeinschaftsstraßen. Mit Erschließung der Fahrradstraße und der begrüßenswerten Entzerrung der Konflikte Fußgänger, Anlieger, Radfahrer auf dem Wall wird meines Erachtens genau diese konkurrierende Situation auf die Gemeinschaftsstraßen übertragen.</p>	<p>Shared-Space-Konzepte sind aus verkehrssicherheitstechnischen Bedenken oft großer Kritik ausgesetzt. Aufgrund einer weniger klaren Trennung der Verkehrsarten und der Fokussierung auf ein bewusst gemachtes, gegenseitig respektvolles Miteinander der Verkehrsarten ist das möglicherweise auch berechtigt. Es wird viel Verantwortung auf die Verkehrsteilnehmenden gelegt und die gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt. Kritiker gibt es daher insbesondere hier zu Lande.</p> <p>Die Gemeinschaftsstraße ist inhaltlich von dem Konzept des Shared-Space nicht trennscharf abzugrenzen. Auch hier soll ein Verkehrsraum entstehen, der auf die Mischung der Verkehrsarten setzt. Im Unterschied zum Shared-Space sollen jedoch nach wie vor visuelle Trennlinien die Fahrlinien vorgeben. Mögliche Ausgestaltungen einer solchen Separation sind im Maßnahmensteckbrief D1 beschrieben.</p>	<p>Beschlussvorschlag 13.7:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 45.2 (Verkehrssicher/Shared Space)</p>

			<p>Zufußgehende können somit nach wie vor sicher und geschützt in einem eigenen Bereich verkehren. Die Tendenz, auch im Bedarfsfall die Fahrbahn zu nutzen, wird lediglich verstärkt.</p> <p>Es sprechen zudem weitere Argumente für die Vorzüge der anvisierten Umgestaltungen. So sieht das Konzept eine geringere und nahmobilitätsfreundliche Höchstgeschwindigkeit vor und gibt hierzu die ausdrückliche Prämisse mit, dass durch die Führung der Fahrgasse, geschwindigkeitsdämpfende Elemente und die Förderung des Rad- und des Fußverkehrs die Geschwindigkeitsreduzierung für den MIV weiter unterstützt werden muss. Wenngleich die Erreichbarkeit gewährleistet bleibt, soll der fließende Verkehr in der Innenstadt insgesamt langfristig reduziert werden. Es ist Ziel des Masterplans, vor allem verstärkt die Rad- und Fußverkehre in der Innenstadt herbeizuführen. Vor diesem Hintergrund wird sich der Verkehr durch Kfz dort reduzieren.</p> <p>Darüber hinaus ist hinzuzufügen, dass in vielen Straßen, in denen die Gemeinschaftsstraßen realisiert werden sollen, bereits heute die Verkehrsarten nicht mehr klar getrennt werden, eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h faktisch nicht mehr oder nur bei enorm rücksichtslosem Fahren möglich ist.</p>	
--	--	--	---	--

Maßnahme D2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit				
35	35.2	Die im Entwurf aufgestellten Überlegungen zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit sind sicherlich sinnvoll, vorausgesetzt machbar.	Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme D2.	Siehe Beschlussvorschlag 14.1
39	39.12	Wir sehen die vorgestellten Maßnahmen unkritisch und stimmen zu.	Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme D2.	Siehe Beschlussvorschlag 14.1
48	48.8	zu Seite 122: Das sog. Fuß- und-Roll-Prinzip ist im Hinblick auf die alternde Bevölkerung prioritär in den Fokus zu nehmen.	Grundsätzlich kommt allen Prinzipien zur Herstellung von barrierefreien Infrastrukturen eine große Bedeutung zu. Dabei soll im Rahmen des Masterplan keine Priorisierung einzelner Personengruppen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgen. Die hier verdeutlichte Relevanz des Fuß- und-Roll-Prinzip mit Blick auf den demographischen Wandel wird aus Sicht der Verfassenden zur Genüge herausgearbeitet.	Beschlussvorschlag 14.2: Es erfolgt keine Erweiterung des Kapitels 8 zur Berücksichtigung der Anregung 48.8 (Fuß- und Rollprinzip).
Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt				
4	4.5	Zum Parken: Aus meiner Sicht darf das Parken ruhig teurer werden. Die Menschen müssen dazu „gezwungen“ werden, möglichst NICHT das Auto für die Stadtfahrt zu nutzen. Toll wäre es, mehr Parkplätze mit E-Ladestationen auszurüsten. Große Kritik gab/gibt es zum Thema „Parken“ immer iVm mit Arztbesuchen. Meine Frage: Warum sind sooo viele Ärzte in der Innenstadt ansässig, ohne dass diese Parkmöglichkeiten vorhalten. Ist das keine Vorgabe? Wären die Ärzte nicht außerhalb besser aufgehoben, wo die Parksituation einfacher zu managen ist bzw. die Praxen eigen Parkplätze realisieren können?	Der Maßnahmensteckbrief sieht in der Teilmaßnahme E1a ausdrücklich eine Anhebung der Parkentgelte in den Parkzonen 1 und 2 vor. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1. Arztpraxen sind wichtige Bausteine für einen gesunden Nutzungsmix der Innenstadt und auch wichtig für die wohnortnahe Versorgung. Innerhalb der in Bebauungsplänen festgesetzten Baugebieten sind sie zulässig. Die Bauordnung NRW eröffnet die Möglichkeit, notwendige Stellplätze innerhalb einer zumutbaren fußläufigen Entfernung zu realisieren. Die	Siehe Beschlussvorschlag 15.1

			<p>Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld eröffnet die Möglichkeit, anstelle der</p> <p>Stellplatzverpflichtung einen Geldbetrag zu zahlen (Stellplatzablösung). Von beiden Möglichkeiten haben die Bauherren in der Vergangenheit Gebrauch gemacht. Grundsätzlich stehen Parkmöglichkeiten in den umliegenden Parkbauten und auf Parkflächen in der Innenstadt zur Verfügung. Ob diese zukünftig ausreichen, soll mittels des im Steckbrief beschriebenen Monitorings untersucht werden. Eine Erweiterung des Steckbriefes ist nicht erforderlich, die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	
14	14.9	<p>Die Maßnahmen wecken bei mir eine große Hoffnung. In der Bestandsanalyse gehen Sie mit der Abbildung 103 auf die Aufenthaltsqualität am Beispiel der Letter Straße ein. Ich wohne direkt nebenan und kann nur bestätigen: Was hier stört, sind ausschließlich Autos - geparkt wie fahrend. Die geparkten Autos machen die Stelle sehr unübersichtlich und behindern das Vorankommen. Der fahrende Verkehr beeinflusst zudem die Sicherheit für Fußgänger. Sollte diese Straße vom Autoverkehr befreit werden, wäre das für mich persönlich ein Gewinn an Lebensqualität.</p>	<p>Die in der Anregung angesprochene Letter Straße ist Bestandteil des zu erarbeitenden Umsetzungsplanes. Die Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“.</p> <p>Zusätzlich wird die Anregung auch unter der Maßnahme E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ aufgeführt.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p>
14	14.10	<p>Diese Punkte wurde ja schon vorab diskutiert und haben bei der Fragerunde während des Vorstellungstermin die erste Hälfte dominiert. Es war vor vornherein klar: Die Konservativen werden E1 hasen. Und das ist die eigentliche Bestätigung, dass die Maßnahme völlig richtig und überfällig ist.</p>	<p>Die Grundzüge der zukünftigen Parkraumentwicklung sind im Maßnahmensteckbrief E1 detailliert beschrieben. Die konkrete Ausgestaltung soll im Rahmen eines Umsetzungsplanes definiert werden. Dieser soll direkt im Anschluss an</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p> <p>Beschlussvorschlag 15.26: Im Rahmen des Umsetzungsplanes ist zu prüfen, ob</p>

		<p>Dieses Ziel muss auf jeden Fall verfolgt werden. Dabei möchte ich eine Anmerkung in dem Konzept hervorheben, da sie wichtig und richtig ist: Eine Erweiterung des Parkraumangebots ist nicht zwingend erforderlich und führt nur zu mehr Verkehr.</p>	<p>den Beschluss des Masterplans Mobilität erarbeitet werden. Dabei geht es nicht darum, ob die Maßnahmenempfehlungen umgesetzt werden, sondern wie dies geschehen kann und welche Voraussetzungen zuvor geschaffen werden müssen. Ob eine Erweiterung des Parkraumangebots konkret erforderlich wird, ist im Umsetzungsplan zu untersuchen und zu definieren. Dieser wird dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p> <p>Die erste Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“. Konkret ist die Anregung „Eine Erweiterung des Parkraumangebots ist nicht zwingend erforderlich“ im Rahmen des Umsetzungsplanes zu bewerten, die Abwägung erfolgt mit dem abschließenden Ratsbeschluss zum Umsetzungsplan.</p>	<p>eine Erweiterung des Parkraumangebotes erforderlich ist. Die abschließende Abwägung der Anregung 14.10 erfolgt mit dem Ratsbeschluss zum Umsetzungsplan.</p>
19	19.1	<p>Im Masterplan Mobilität wir sicherlich nicht alles so heiß gegessen, wie Frau Diekmann es in Ihren Träumereien es gerne hätte. Der Parkplatz Pfauengasse ist das Herz Coesfelds. Sehr viele Benutzer parken dort für kurze wichtige Erledigungen. (Arzt, Apotheke, Optiker, DM und vieles mehr. Ich übrigens gerne für einen kleinen Imbiss bei Haselhoff. Außerdem befinden sich dort Behindertenparkplätze und Elektrosäulen.</p>	<p>Im Rahmen der Zielentwicklung wurde das folgende Ziel benannt: <i>„Ziel ist es, langfristig keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt zu benötigen.“</i></p> <p>Hierbei handelt es sich um ein langfristiges Ziel, welches aktuell aber nicht mit konkreten Maßnahmen hinterlegt ist. Der Maßnahmensteckbrief beschreibt dies sehr anschaulich:</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.3: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 19.1. Das im Steckbrief zur Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Sammelparkanlagen wird bestätigt.</p>

			<p><i>„Konkret wird die Zielsetzung verfolgt, Stellplätze in innerstädtischen Straßenräumen nicht mehr zu benötigen. Damit sind ausdrücklich zunächst nur die Stellplätze gemeint, die straßenbegleitend zur Fahrbahn angeordnet sind. Nicht betroffen sind in einer ersten Stufe alle Formen der Sammelparkanlagen, welche auch genutzt werden sollen, um eine Verlagerung zu ermöglichen. Als ganz langfristige Zielsetzung wurde darüber hinaus definiert, dass keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt mehr benötigt werden. Dies ist zunächst als perspektiver Ansatz zu verstehen und wird erst dann verfolgt, wenn die Transformation der Straßenraumplätze abgeschlossen ist. Dabei sind zunächst solche Flächen in den Fokus zu nehmen, die ein erhebliches städtebauliches Potenzial aufweisen. Ob letztendlich auch alle Sammelstellplätze entbehrlich werden, hängt auch von der Realisierbarkeit weiterer Ersatzbauten und von der Entwicklung im Mobilitätssektor insgesamt ab.“</i></p> <p>Insofern ist die Anregung in dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf des Masterplanes Mobilität dem Grunde nach bereits berücksichtigt.</p>	
19	19.2	Sinnvoll wäre die Parkdauer auf zwei Stunden zu begrenzen und die Parkgebühren deutlich zu erhöhen.	Von der Reduzierung der Parkzeitregelung von drei auf zwei Stunden kann aus fachlicher Sicht keine nennenswerte	Siehe Beschlussvorschlag 15.1

			<p>Chance abgeleitet werden. Die Belegung der Stellplatzfläche durch einen Pkw ist so auch nach wie vor gegeben. Zudem wächst durch eine Reduzierung der zulässigen Parkzeit der Handlungsdruck hinsichtlich Kontrollen, um die veränderte Regelung nachhaltig zu integrieren.</p> <p>Das zuvor gesagte gilt aber nur dann, wenn es gelingt, flächendeckend eine Parkscheinregelung einzuführen. Für eine Parkscheibenregelung kann eine Höchstparkdauer problematisch sein. Durch ein zwar rechtlich nicht zulässiges, aber nur mit hohem Aufwand zu kontrollierendes ein- oder zweimaliges Weiterdrehen der Parkscheibe nach 3 Stunden ohne Wechsel des Stellplatzes können ganze Arbeitstage abgedeckt werden. Dies ist nicht gewünscht und nicht zielführend. Dieser Punkt sollte im Rahmen des Umsetzungsplanes noch einmal beleuchtet werden.</p> <p>Eine Erhöhung der Parkgebühren innerhalb der Innenstadt wird grundsätzlich befürwortet und im Rahmen des Maßnahmensteckbriefs auch ausdrücklich angesprochen. Hierzu sollen Tarifzonen gebildet werden, für die geschichtete Preisstufungen entwickelt werden.</p> <p>Die Abwägung erfolgt zum einen über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1, zum anderen durch den nebenstehenden Beschluss.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.27:</p> <p>Im Rahmen des Umsetzungsplanes zum Parken in der Innenstadt ist das Thema der Höchstparkdauer zu prüfen und zu bewerten.</p>
--	--	--	---	--

19	19.3	<p>Außerdem meiden unverständlicherweise viele Autofahrer in Coesfeld, nicht nur ältere Mitbürger, Tiefgaragen in der Innenstadt. Coesfeld ist nicht Münster.</p>	<p>Die Aufwertung der bestehenden Parkbauten ist elementarer Bestandteil des Maßnahmensteckbriefes. Nur modern und komfortabel gestaltete Parkbauten werden auf eine Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen. Diese sind also eine Voraussetzung, um Stellplätze im Straßenraum Zug um Zug zurückbauen zu können. Dies wiederum ist Voraussetzung, um die Ziele in Bezug auf Klimaanpassung, Aufenthalts- und Begegnungsqualität oder Förderung der Nahmobilität zu erreichen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.4: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zur Berücksichtigung der Anregung 19.3. Parkbauten bleiben ein wesentliches Element im Verkehrssystem der Stadt Coesfeld.</p>
21		<p>Als Vollzeit, berufstätige Anwohnerin der Stadt Coesfeld sehe ich das Mobilitätskonzept als eine Herausforderung an. Aus dem Grund, dass wir sehr zentral wohnen, habe ich die Schwierigkeit in der mir vorgegebenen Parkzone (durch den Bewohnerparkausweis) einen passenden Parkplatz nach Feierabend zu finden. Nicht selten ist es vorgekommen, dass ich mehr als 15 Minuten durch die Straßen fahre um einen freien Parkplatz zu finden, der nicht direkt unter einem Baum ist. Ich formuliere es deswegen so, da ich mehrmals die Woche mein Auto komplett reinigen muss, da es mir nicht anders möglich war als unter einem Baum hier zu parken. Ich muss gestehen, dass mir die Parksituation so sehr aufstößt, dass ich ernsthaft darüber nachdenke bei einer guten Gelegenheit aus Coesfeld wegzuziehen (zumindest aus der Innenstadt). Ich wünsche mir sehr, dass bei dem Mobilitätskonzept ebenfalls an die Anwohner/innen gedacht wird.</p>	<p>Die Anwohnenden sollen im Rahmen der Entwicklung eines Umsetzungsplans für das Parken in der Coesfelder Innenstadt ausdrücklich mitbedacht werden. Das zeigt der Maßnahmensteckbrief so auch auf. Sie sind neben den Mobilitätseingeschränkten mit die wichtigsten Nutzungsgruppen, die hinsichtlich der Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Raum bedacht werden. Grund dafür ist, dass für sie mit der Verlagerung von Stellplätzen aus der Innenstadt eine Veränderung des Status quo ihrer Wohnsituation einherginge, sofern für sie kein entsprechendes Angebot bereitgehalten wird.</p> <p>Insgesamt wird mit den flankierenden Maßnahmen (Erhöhung der Parkentgelte für Besuchende, Verlagerung von Beschäftigtenparkplätze) grundsätzlich eher bessere Bedingungen für das Anwohnerparken geschaffen als zuvor.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.5: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 21.</p>

			Anwohnenden müssen sich jedoch wie bereits im Steckbrief E1 beschrieben mittelfristig auf eine Erhöhung der Kosten für den Anwohnerparkausweis einstellen.	
26	26.2	Bei Events gibt es keine Parkplätze.	Generell kann das Stellplatzangebot nicht auf Spitzen z.B. an Tagen mit Events ausgelegt werden. Allerdings bietet es sich, an solchen Tagen z.B. Parkplätze von Behörden zu nutzen, die am Wochenende in der Regel nicht belegt sind. Als Beispiel kann der Parkplatz am Kreishaus genannt werden, der bereits heute an Wochenenden genutzt werden kann. Wichtig wäre es, eine Lösung zu finden, diese Parkplätze dann in das Parkleitsystem zu integrieren oder auf andere Weise auf diese Parkmöglichkeiten hinzuweisen.	Beschlussvorschlag 15.28: Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, welche zusätzlichen Parkmöglichkeiten an Eventtagen zur Verfügung gestellt werden können, ob diese in das Parkleitsystem integriert werden können oder wie ansonsten auf die zusätzlichen Parkmöglichkeiten hingewiesen werden kann.
28	28.3	Parkgebühren im Inneren Kern erhöhen und in den Randbereichen senken oder entfallen lassen	Wie im Maßnahmensteckbrief schriftlich sowie grafisch verdeutlicht, ist ein wichtiger Bestandteil der Maßnahme E1 die Entwicklung von Tarifzonen, die die Entgelte für das Parken von innen nach außen gestaffelt festlegen. Dabei soll es in zentraler Lage teurer sein als im Innenstadtrand und der Umgebung. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1	Siehe Beschlussvorschlag 15.1
31	31.2	Positiv hervorzuheben ist meiner Meinung nach das Konzept, dass die Autos vermehrt in Parkhäusern untergebracht werden sollen. Im Gegenzug würde ich mir persönlich wünschen, dass man neben dem konzentrieren der Parkräume den Einzelhandel weiter stärkt. Es ist meiner Meinung nach eine	Im Masterplan Mobilität wird die Erreichbarkeit der Innenstadt ausdrücklich thematisiert: <i>„Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle Verkehrsarten gewahrt bleiben.“</i>	Beschlussvorschlag 15.6: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zur

	<p>berechtigte Sorge der Einzelhandelsunternehmen, dass weniger Menschen zum Einkaufen nach Coesfeld kommen. Die Frage muss bei kurzen Anfahrtswegen immer noch sein: Was bringt es, wenn (wie in ihrem Beispiel aufgegriffen). Persönlich denke ich, dass man vor diesen Maßnahmen erstmal ein langfristiges Konzept erarbeiten sollte, um den Einzelhandel trotz immer größerer Einflussnahme des Internets zu sichern und nachhaltig zu stärken. Dazu bedarf es auch die Ansiedlung neuer Geschäfte. Auch sollte man die Innenstadt baulich aufwerten.</p> <p>...</p> <p>Thema Innenstadt:</p> <p>Im Folgenden würde ich gerne meine Vorstellungen für die Innenstadt etwas näher erläutern. Ein Mobilitätskonzept funktioniert nicht ohne eine funktionierende Innenstadt und einen funktionierenden Einzelhandel. Beim aktuellen Mobilitätskonzept fehlt mir etwas der Blick auf den Einzelhandel. Aber der Reihe nach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Innenstadt sollte an manchen Ecken renoviert werden. Spontan denke ich da an die weißen Fassaden gegenüber von der Kupferpassage (Als Beispiel). • Generell müssten Konzepte erarbeitet werden, um die Attraktivität der Coesfelder Innenstadt zu stärken z.B durch Neuansiedlungen von Geschäften. • Ebenso sollte das gastronomische Angebot in der Innenstadt (Auch Bars!) deutlich verstärkt werden. 	<p>Alle Funktionen der Innenstadt – darunter auch der Einzelhandel – können demnach auch künftig erreicht werden. Damit wird die Sorge von Einzelhändler:innen genommen, dass die Geschäfte künftig aufgrund mangelnder Erreichbarkeit zurückgehen werden.</p> <p>Marktwirtschaftliche Prozesse, wie z. B. die Erstarkung des Online-Handels, können durch planerische Maßnahmen nur bedingt beeinflusst werden. Ziel ist es, ein lebendiges und attraktives Stadtzentrum mit vielfältigen Anziehungspunkten zu gestalten, um so auch den Einzelhandel zu stärken. Mit der „Innenstadtstrategie“ hat der Rat der Stadt Coesfeld In der am 07.04.22 ein Konzept für die strategische Weiterentwicklung der Coesfelder Innenstadt beschlossen. In diesem Konzept werden Zielstellungen für die künftige Entwicklung der Innenstadt in funktionaler und städtebaulicher Hinsicht benannt. An deren Erreichung wird in mehreren Schlüsselprojekten aktiv und gemeinsam mit den Innenstadtakteuren gearbeitet. So finden Aktivitäten z.B. in folgenden Bereichen statt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immobilienentwicklung und Leerstandsmanagement: Der Dialog mit Eigentümer:innen von Innenstadtimmobilen wird gesucht. Transparenz bzgl. Angebot und Nachfrage nach Einzelhandelsflächen wird hergestellt. Bei Neuvermietungen von 	<p>Berücksichtigung der Anregung 31.2.</p>
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt bringt kein Mobilitätskonzept etwas, wenn der Einzelhandel pleitegeht. Es ist wirklich schade, dass Coesfeld sein potenzial einfach so verspielt. <p>Zukunftsdenken:</p> <p>Parkmöglichkeiten sowie weitere Gebäude sollten natürlich immer so geplant werden, dass zukünftige Entwicklungen mitberücksichtigt werden. Beim Thema Krankenhaus stelle ich mir die Frage: In Abbildung 97 ist die zukünftige Flächennutzung der City-Tankstelle mit neuem Parkhaus Münsterstraße zu sehen. Wäre es nicht sinnvoller, den Bereich zwischen dem neuen Parkhaus und dem Schützenring für eine Expansion der Christophorus Kliniken frei zu halten statt direkt wieder zu bebauen? Grad im Innenstadt Bereich muss mit dem geringen Platz, den man zur Verfügung hat sorgsam und effizient umgegangen und vorausgeplant werden. Auch deswegen, da man die zukünftige Situation der Krankenversorgung im Zuge von Krankenhausschließungen und demographischen Wandel berücksichtigen müsste. (Falls die Gebäude an Stelle der heutigen City Tankstelle nicht schon eine Expansion darstellen. Ist aus der Karte nicht ersichtlich).</p> <p>Auch sollten Planungskonzepte zeitlicher beschlossen werden. Teilweise ist es wirklich verwunderlich, dass Planungen wie zum Beispiel das Parkhaus an der Münsterstraße schon vor fünf Jahren angestoßen wurden und bis heute noch nichts passiert ist. Ebenfalls wäre eine Beschleunigung positiv, da das Internet immer weiter den Einzelhandel gerade in kleinen Städten „austrocknen“ lässt. Als Beispiel sollte</p>	<p>Ladenleerständen werden Fördergelder des „Sofortprogramms zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren NRW“ eingesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gastronomiestandort Coesfelder Innenstadt: Der Rat der Stadt Coesfeld hat am 27.04.23 die Erarbeitung eines Gastronomiekonzeptes beschlossen. • Aufwertung des öffentlichen Raumes: Mehr Grün durch Pflanzkübel und mobile Bäume sowie die Schaffung von Sitzmöglichkeiten sind Schritte hin zu mehr Aufenthaltsqualität. • Stärkung der Kultur in der Innenstadt: Hierauf zahlen Aktivitäten wie die Belebung des Natz-Thier-Hauses und die Veranstaltungsreihe „Chilly City“ ein. • Offener Begegnungsraum: Etablierung eines Treff- und Kulturortes einschließlich Laden mit regionalem Angebot durch „Onkel Alex“. <p>Damit wird bereits aktiv an einer attraktiven Innenstadt als Anziehungspunkt und Geschäftszentrum unter Einbeziehung verschiedener Akteure gearbeitet. Dies gilt sowohl auf konzeptioneller Ebene als auch auf der Umsetzungsebene.</p> <p>Für den Bereich der Münsterstraße wurde ein Rahmenplan entwickelt, in dem die Situation bis zum Schützenring dargestellt ist. Dieser ist einem nächsten Schritt weiter zu entwickeln. Dabei werden die Christophorus-Kliniken umfassen</p>	
--	--	---	--

		man sich einmal die Veränderung des Internets in den letzten zehn Jahren anschauen.	einbezogen, so dass sichergestellt ist, dass deren Belange Eingang in die Planung finden.	
32	32.21	<p>Zur Maßnahme E1a</p> <p>Eine Anhebung der Parkentgelte ist sinnvoll und entspricht den Zielen des Masterplans. Es sollte aber zumindest eine Mindesthöhe für die zukünftige Höhe der Entgelte angegeben sein. Auch ein Verteuern des Parkens lediglich im Maße der Inflation würde dem aktuellen Wortlaut der Maßnahme entsprechen. Das ist aber zur Erreichung der Ziele des Masterplans ungeeignet.</p>	<p>Für die genaue Bepreisung des Parkraums wurden noch keine differenzierten Überlegungen angestellt. Diese erfolgen im Rahmen des Umsetzungsplan, der Kernelement der Maßnahme E1 ist. Dabei wird anhand des verfügbaren Parkraums, der Nachfrage, der Möglichkeit der Refinanzierung von Parkbauaufwertungen sowie vergleichbaren Preissystemen in ähnlichen Kommunen eine geeignete Preisstaffelung hergeleitet. Eine Mindesthöhe ist obligatorisch, da sich diese automatisch aus dem niedrigsten Preis, d.h. aus der untersten (dezentralsten) Tarifzone ergibt.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.7:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.21 (Mindesthöhe für die zukünftige Höhe der Entgelte).</p>
32	32.22	<p>Zur Maßnahme E1a</p> <p>Die Anpassung des Parkraums in der Innenstadt wurde in der Öffentlichkeit sehr kontrovers diskutiert. Um die Akzeptanz für das Gesamtkonzept zu erhöhen, sind zwei Anpassungen an der Maßnahme zu prüfen. Es gibt Menschen, die zwar keine Schwerbehinderung haben, die es ihnen erlaubt, auf entsprechenden Stellplätzen zu parken, die aber dennoch objektiv nachweisbar längere Wege nicht oder nur unter Inkaufnahme unzumutbarer Belastungen zu Fuß gehen können. Evtl. kann die Stadt Coesfeld diesen Menschen das Parken in der Zone 1 so subventionieren, dass sie nur das Entgelt für die Zone 2 zahlen müssen. Auch sollte geprüft werden, ob für die Behindertenstellplätze eine grundsätzliche Bestandsgarantie ausgesprochen werden</p>	<p>Der Maßnahmensteckbrief setzt sich detailliert mit dem zukünftigen Parkraumbau für Mobilitätseingeschränkte auseinander:</p> <p><i>„Mobilitätseingeschränkten im engeren Sinne stehen Behinderten-Stellplätze (kostenlos, barrierefrei, zentral) zur Verfügung. Hierunter werden gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen [59] körperbehinderte, sehgeschädigte, hörbehinderte und sprachbehinderte Menschen sowie Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychischen Behinderungen gefasst. Deren</i></p>	<p>Beschlussvorschlag 15.8:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.22. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte wird bestätigt.</p>

		<p>kann. Ausnahmen sind möglich, wenn für einzelne Behindertenstellplätze kein Bedarf mehr besteht. Da Menschen mit bestimmten Behinderungen in ihrer Mobilität teils schon stark eingeschränkt sind, reicht es nicht aus, ihnen lediglich an zentralen Orten Stellplätze anzubieten. Es muss für diese Menschen auch dezentrale Stellplätze nah an den für sie relevanten Zielen geben. Ich sehe dann weiterhin die Möglichkeit, die anderen Maßnahmen aus dem Masterplan dennoch in ausreichender Qualität umzusetzen.</p>	<p><i>Stellplatzverfügbarkeit ist somit von der Zug um Zug Verlagerung ausgenommen.</i></p> <p><i>Altersbedingt und reisebedingt mobilitäts-eingeschränkte Personen sind in der ersten Nutzergruppe nicht enthalten. Für diese stehen die attraktivierten Parkhäuser in Innenstadtlage kostenpflichtig zur Verfügung. Hierüber wird bspw. das Erreichen von medizinischen Einrichtungen in der Innenstadt mit dem Auto nach wie vor gewährleistet.“</i></p>	
32	32.23	<p>Zu den Maßnahmen E1c und E1d</p> <p>Diese Maßnahmen passen nicht zu den übergeordneten Zielen des Masterplans und auch nicht zu einigen Einzelzielen (vgl. meine Stellungnahme zum Abschnitt 7). Daher sind die Maßnahmen zu streichen. Ein Ersatzneubau eines Parkhauses am Krankenhaus könnte bei nachgewiesenem Bedarf erfolgen, wenn dabei keine zusätzlichen Stellplätze geschaffen werden.</p> <p>Statt (für viel Geld) neue Parkhäuser zu schaffen, ist zunächst zu klären, welcher Anteil des zu Grunde liegenden Verkehrs vermieden werden und welcher Teil auf den Umweltverbund verlagert werden kann. Auf Seite 195 heißt es zutreffend: „Somit besitzt ein nachhaltiger Umgang mit Parkraum das Potenzial, eine Reduktion des fließenden Verkehrs insgesamt zu bewirken und einen Beitrag zum Modal Shift zu leisten.“ Dieses Potential sollte genutzt werden. Zu beachten ist auch, dass noch mehr Stellplätze für PKW wahrscheinlich dazu führen werden, dass auch der fließende MIV zunehmen</p>	<p>Der Maßnahmensteckbrief sieht die gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus vor. Im Einzelnen wird hierzu ausgeführt: <i>„Das neue Parkhaus am Krankenhaus hätte somit wie das bestehende Krankenhausparkhaus die vorrangige Funktion, Kurzzeitparken am Krankenhaus für Krankenhausbesucher zu ermöglichen. Darüber hinaus dienen beide Parkraumerweiterungen dazu, den jeweiligen Beschäftigten der Christophorus Kliniken, den Beschäftigten der Behörden am Kreishaus und anderen Beschäftigten im Innenstadtbereich eine ausreichende Anzahl von Dauerparkmöglichkeiten während der Arbeitszeit zu gewährleisten. Durch den Parkhausbau am Kreishaus wird auch der werktags angespannten Parksituation in angrenzenden Wohngebieten begegnet.“</i></p> <p>Damit trägt der Maßnahmensteckbrief auch der Tatsache Rechnung, dass</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.9:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.23. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Erweiterung des Stellplatzangebotes wird bestätigt.</p>

		wird – mit allen im Masterplan beschriebenen Problemen.	<p>Coesfeld eine bedeutende Einpendlerstadt ist und die Bestandanalyse alleine Kapazitätsreserven bei den kostenlosen Stellplätzen festgestellt hatte, die insbesondere für die Nutzergruppe der Einpendler bereitgestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus sieht der Steckbrief eine Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2 vor. Hierzu wird ausgeführt: <i>„Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollten die drei Standorte Mittelstraße, Agentur für Arbeit und Rekener Straße Ost weitergehend analysiert werden, um sich mittelfristig Optionen zu verschaffen. So werden bereits frühzeitig mögliche Parkraumerweiterungen aufgezeigt und auf eine Eignung für die Verlagerung von Stellplätzen geprüft.“</i></p> <p>Der Steckbrief sieht keinen Automatismus zur Umsetzung weiterer Parkbauten vor. Zunächst sind die Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung abzuwarten. Die sich daraus gegebenenfalls ergebenden Optionen sollen nur dann umgesetzt werden, wenn dies auch erforderlich ist. Die Entscheidung hierüber obliegt dann wiederum dem Rat.</p>	
35	35.1	<i>Anmerkung der Verwaltung: In der Anregung 35 werden unterschiedliche Maßnahmen des Masterplans Mobilität angesprochen. Dem Grunde nach geht es aber insgesamt um das Parkangebot und um die Erreichbarkeit der Innenstadt. Daher wurden die Hauptaussagen als Anregung Nr. 35.1 an dieser</i>	Die Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten ist insofern vorgesehen, als dass diese in ersetzender Weise für einen Teil der bestehenden Stellplätze (konkret bspw. die Stellplätze im Straßenraum) geschaffen werden. Ergänzend zum	Beschlussvorschlag 15.10: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 35.1.

	<p><i>Stelle eingeordnet. Die Aussagen zu einzelnen Maßnahmen wurden separat nummeriert und direkt unter den Anregungen zu den Einzelmaßnahmen abgewogen. Sie werden an dieser Stelle nur mit ihren Überschriften unter Hinweis auf die Nummer der Anregung aufgeführt.</i></p> <p>Meiner Meinung nach kann die Attraktivität von Coesfeld nur erhalten bzw. verbessert werden, wenn alternative Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Coesfeld steht mit einem Fahrradfahreranteil von 39% der Verkehrsteilnehmer, die die Innenstadt nutzen, weit besser da als viele andere Städte. Dieser Anteil wird sich voraussichtlich auch ohne irgendwelche Maßnahmen noch erhöhen, da die Menschen immer umweltbewusster werden. Auch durch die Vervielfachung der E-Autos gegenüber den Autos mit Verbrennungsmotor wird der Klimaschutz vorangetrieben. Die lt. Masterplan vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und zum Ausbau des Radverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegfall von Parkplätzen am Straßenrand • Schaffung von Fahrradstraßen • Schaffung eines Fahrradrings neben den Wallanlagen meiner Meinung nach überflüssig. • Alleinige Nutzung der Wallanlagen durch Fußgänger. • Umdrehung der Vorfahrtsregeln zugunsten der Fahrradfahrer gegenüber dem PKW-Verkehr. • Ausbau von Fahrradabstellanlagen • Schaffung von Barrieren auf der Straßenmitte, wodurch es dem Autofahrer unmöglich gemacht wird Fahrradfahrer zu überholen. 	<p>Bestand, d.h. additional neuen Parkraum zu schaffen, ist aus den im Masterplan hinlänglich genannten Gründen ausdrücklich nicht das Ziel.</p> <p>Zu dieser Anregung ist anzumerken, dass die über Spiegelstriche aufgeführten Maßnahmen verschiedene Ziele verfolgen, die über die angeführte Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und den Ausbau des Radverkehrs hinausgehen. Es wird richtigerweise festgestellt, dass die Maßnahmen Förderschwerpunkte setzen, die eine Beeinträchtigung des motorisierten Verkehrs bedeuten können. Dass Maßnahmen mit dem Ziel der Förderung einer Verkehrsart zu Ungunsten einer anderen Verkehrsart gehen, kann gerade bei knappen Flächenverfügbarkeiten und Planungen im Bestand nicht verhindert werden. Das ist insbesondere der Fall, wenn Umverteilungen in der Priorisierung oder der Schwerpunktsetzung hinsichtlich der Verkehrsarten und der Flächenverteilung vorgenommen werden. Trotzdem berücksichtigt der Masterplan die nach wie vor zu gewährleistende Erreichbarkeit wichtiger Ziele (in der Innenstadt) wie privater Wohngrundstücke, medizinische Einrichtungen, Verwaltungsbehörden und ähnlichem, welche kurz- wie langfristig erhalten bleiben soll. Quell- und Zielverkehre müssen nach wie vor möglich sein.</p> <p>Der Fokus liegt abseits des Kfz-Vorbehaltsnetzes vor allem auf der</p>	
--	--	---	--

	<p>Durch all diese Maßnahmen wird der Autoverkehr ausgebremst und gezwungen längere Fahrzeiten (nicht umweltfreundlich) in Kauf zu nehmen, bzw es bestehen keine Möglichkeiten mehr in der Innenstadt zu parken. Gerade Personen, die auf innenstadtnahe Parkmöglichkeiten angewiesen sind wie Bewohner, Pendler, Verkäuferinnen, Arzt- und Krankenhausbesucher, Besucher von Behörden, ältere und gehbehinderte Menschen, haben dann keine oder nur geringe Möglichkeiten ihre Ziele zu erreichen.</p> <p>Die Verlagerung des Verkehrs aus der Innenstadt heraus, wird zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf den Umgehungsstraßen führen. Infolge kommt es zu Staus mit längeren Wartezeiten. Hier auch noch „Knotenpunkte“ zu installieren, die den Verkehr zusätzlich noch einschränken, halte ich für falsch. Vielmehr sollte der Verkehr auf den Umgehungsstraßen zügig fließen.</p> <p>... (35.2)</p> <p><u>On-Demand-System</u> (35.4), <u>Mobilstationen</u> (35.3)</p> <p>...</p> <p><u>Verkehrsberuhigung Innenstadt und Hengte Durchfahrt- und Diagonalsperren</u> (35.5)</p> <p>...</p> <p><u>Geplante Parkhäuser</u> (35.6)</p> <p>...</p> <p><u>Fazit:</u></p> <p>Ich bin der Meinung, dass die Kundennachfrage nicht durch die obigen Maßnahmen gesteigert wird.</p>	<p>Reduzierung der Durchgangsverkehre. Für den Durchgangsverkehr sind die angesprochenen Umgehungs- und Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Die Möglichkeit von kapazitativen Engpässen und potenziellen Rückstaus an Knotenpunkten können zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, sind jedoch den neuesten Richtlinien zu Folge (E-Klima) immer dann in Kauf zu nehmen, sofern dadurch die Verkehrsverhältnisse für die Nahmobilität signifikant verbessert werden können. Die Maßnahmen bezüglich der Knotenpunkte bewegen sich somit im Rahmen der verbindlichen Richtlinien. In diesem Zusammenhang steht dem Verkehr und der Mobilität in Deutschland ein sich bereits abzeichnender Paradigmenwechsel bevor, der die Verkehrsqualitäten des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs priorisiert.</p>	
--	--	--	--

		<p>Frühestens wenn die Parkhäuser realisiert sind und auch ausreichende Parkplätze für die Besucher von Coesfeld vorhanden sind, sollte über einzelne Maßnahmen entschieden werden.</p> <p>Auch die Bewohner der Innenstadt, die über keine eigenen Parkmöglichkeiten verfügen, haben ein Problem. Falls nicht genügend Anwohnerparkplätze vorhanden sind, werden diese Bewohner wohl eine Wohnung außerhalb der Innenstadt suchen. In der Innenstadt werden dann Bewohner mit eigenem Parkplatz oder Bewohner ohne Auto wohnen.</p>		
35	35.6	<p>Geplante Parkhäuser</p> <p>a) Am Krankenhaus (gegenüber) b) Am Kreishaus (andere Straßenseite) c) Rekenerstr., Friedhofsallee. (zwischen den Gleisen) d) Arbeitsamt (Problem Kirmes)</p> <p>Sind hier die Voraussetzungen gegeben? Seit wann ist die Stadt Coesfeld Eigentümer dieser Grundstücksflächen? Müssen Bebauungspläne oder sonstige Genehmigungsverfahren aufgestellt, bzw. abgeschlossen sein? Hier sollte meiner Meinung nach Schritt für Schritt vorgegangen werden. Zunächst sollte die Fertigstellung der Parkhäuser erfolgen. Erst danach sollte mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt begonnen werden. Auch bezüglich der Kapazitätsreserven bei den vorhandenen Parkplätzen bin ich nicht der gleichen Meinung. Man muss hier logischerweise von den Schwerpunktzeiten der Nutzung ausgehen.</p>	<p>Mit Ausnahme eines Grundstückes befinden sich alle angesprochenen Flächen im kommunalen (Stadt/Kreis) Eigentum. Bei dem noch offenen Grundstück stehen Grundstückseigentümer und Stadt in einem regelmäßigen Austausch, um eine gemeinsame Lösung zu finden.</p> <p>Im Falle des Parkplatzes an der Agentur für Arbeit ist es letztendlich eine Frage der Abwägung, ob an dieser Stelle die der Kirmesstandort oder ein Parkhaus die größere Priorität bekommt. Diese Entscheidung obliegt letztendlich dem Rat.</p> <p>In Coesfeld ist ein kostendeckender oder sogar gewinnbringender Betrieb von Parkhäusern nicht möglich. Umso wichtiger ist die Frage der Wirtschaftlichkeit zu bewerten. Eine Ausrichtung der Kapazitäten auf einige wenige Spitzenstunden im Monat ist wirtschaftlich nicht zu vertreten. Dies gilt aktuell umso mehr, da die Erhebung der Parkraumauslastung auch über</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p> <p>Beschlussvorschlag 15.11:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 35.6. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen wird ausdrücklich bestätigt.</p>

			<p>einen längeren Zeitraum gezeigt hat, dass über alle Parkanlagen immer freie Kapazitäten vorhanden sind.</p> <p>Ob und an welchen Standorten Bebauungspläne erforderlich werden, ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, wenn der Umsetzungsplan zum Parken das zwingende Erfordernis einer Parkraumerweiterung nachgewiesen hat. Wie dies Zug um Zug geschehen soll, ist im Maßnahmensteckbrief detailliert beschrieben.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 in Verbindung mit dem nebenstehenden ergänzenden Beschluss.</p>	
38		<p>Als Bürger Coesfelds, der seit über 30 Jahren - während des ganzen Jahres und auch bei schlechtem Wetter - mit dem Rad zur Arbeit fährt, möchte ich dennoch anregen, mit dem neuen Mobilitätskonzept nicht „das Kind mit dem Bade auszuschütten“, d.h. die Stadt nicht entgegen aller Absichten für Bürger/innen und Besucher/innen unattraktiver statt attraktiver und auch unbelebter zu machen.</p> <p>Vor allem ältere Menschen und Personen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, sollten nicht dadurch vom Besuch der Innenstadt ausgeschlossen werden, dass man den Autoverkehr ganz aus dem Gebiet innerhalb des Ringes verbannt.</p> <p>Ich habe häufiger für ein paar Tage Besuch von Verwandten und Freunden, die nicht mehr gut zu Fuß sind, aber auch nicht so beeinträchtigt, dass sie einen Behindertenausweis mit dem Vermerk AG haben. Und selbst wenn sie ihn hätten, würde es mir</p>	<p>Der Masterplan verfolgt keineswegs das Ziel, den Autoverkehr aus dem Altstadtbereich (Gebiete innerhalb des Rings / der Wälle) zu verbannen. Im Gegenteil wird das ausdrückliche Ziel vorgegeben, dass die Innenstadt für alle Verkehrsarten, den motorisierten Individualverkehr eingeschlossen, erreichbar bleiben muss. Die Maßnahmen unterstützen diese Maxime. Somit wird es auch weiterhin möglich bleiben, mit dem Pkw innerhalb der Innenstadt zu verkehren und bspw. Mitfahrende an den dort gelegenen Zielen abzusetzen.</p> <p>Es wird auch langfristig noch Möglichkeiten geben, innerhalb der Wälle Parkraum in Anspruch zu nehmen. Dieser wird jedoch vorwiegend in den Parkbauten und voraussichtlich höher bepreist sein.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.12: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 38.</p>

	<p>nicht erlauben, sie mit meinem Auto in die Stadt zu fahren oder dort zu parken und deren Ausweis ins Fenster zu legen.</p> <p>Mit diesen Freunden und z.T. schon recht alten Verwandten gehe ich aber gern bspw. samstags zum Bummeln in die Fußgängerzone oder auch zu Veranstaltungen oder in ein Lokal zum Essen in die Stadt. Sie können auch die Wege in der Fußgängerzone gut bewältigen. Wenn sie aber zusätzlich eine Entfernung wie etwa vom Parkplatz an der Osterwicker Straße bis in die Innenstadt zurücklegen müssten, wären ihnen ein Besuch dort nicht möglich.</p> <p>Ich könnte diese Menschen, die sich auch nicht mehr auf ein Fahrrad – und insbesondere nicht auf ein unbekanntes – trauen, sicherlich auch nicht auf einen E-Roller stellen. Taxen sind in Coesfeld auch sehr schlecht zu bekommen (meist nur mit wochenlanger Voranmeldung) und die Taxifahrer/innen wären wohl auch nicht begeistert, eine Fahrt z.B. vom Restaurant Haselhoff bis zum WBK zu übernehmen. Und ob eine Fahrrad-Rikscha noch zur Verfügung steht, wenn wir bspw. um 21:30 Uhr aus einem Lokal kommen, erscheint mir auch fraglich.</p> <p>Ich würde also mit diesen Menschen Lokale oder auch Veranstaltungen besuchen, die nicht in der Innenstadt liegen und die ich mit dem Auto anfahren kann. Auch wenn meine Besuche vielleicht zahlenmäßig nicht ins Gewicht fallen und nicht so wichtig sind, scheint mir ein solches Konzept doch nicht gerade dazu beizutragen, die Innenstadt zu beleben und attraktiver zu machen.</p> <p>Es sollte zumindest die Möglichkeit geben, die Innenstadt anzufahren, um die von mir genannten</p>	<p>Aufgrund der vielzähligen Vorteile, die mit einer Verlagerung von Parkraum einhergehen und im Masterplan zur Genüge ausgeführt werden, wird sich die Anzahl an Stellplätzen innerhalb der Wälle zwar in einem ersten Schritt reduzieren, diese werden jedoch in direktem zeitlichen Zusammenhang, in direkter Nähe zur Innenstadt und unter der Berücksichtigung zumutbarer fußläufiger Entfernungen untergebracht. Zusätzlich soll es Angebote geben, die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne (d.h. auch ohne Behindertenausweis) von diesen am Innenstadtrand gelegenen Parkplätzen in den unmittelbaren Stadtkern befördern sollen. Dabei wird berücksichtigt, dass es vielfältige Möglichkeiten geben muss, die allen Nutzungsbedürfnissen Rechnung tragen.</p> <p>Eine Sperrung von Parkbauten ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil sollen die Parkbauten das zentrale Kernelement der Parkraumkonzeption zur Innenstadt bilden. Eine Verlagerung von Parkraum bezieht sich auf die straßenbegleitenden Stellplätze und langfristig womöglich auf unüberdachte, flächenineffiziente Sammelparkanlagen, denen wesentliche Nutzungspotenziale zugeordnet werden können.</p> <p>Ein wichtiges Ziel ist dabei auch die Vermeidung von Parksuchverkehr.</p>	
--	--	--	--

		<p>Personenkreise dort absetzen bzw. anschließend abholen zu können, wenn ich den Wagen außerhalb parke, auch wenn dies natürlich umständlich, aber ggf. noch vertretbar ist.</p> <p>Daher erscheint es mir auch überzogen, vorhandene Parkhäuser zu sperren. Da sie unterirdisch sind, vermutlich nicht zurückgebaut und auch keine öffentlich anders nutzbare Freifläche ergeben würden, wirkt ein solcher Schritt eher wie eine „Prinzipienreiterei“.</p> <p>Es ist sicherlich gut, dass die Innenstadt und die Einkaufsstraßen inzwischen Fußgängerzonen sind. Und es ist ja auch nicht mehr so, dass man – wie vielleicht noch in den 70er Jahren - von Geschäft zu Geschäft fährt, sondern die Geschäfte in der Innenstadt ohnehin zu Fuß ansteuert. Nur sollte es nicht ausgeschlossen werden, dass der fußläufige Bereich der Innenstadt von allen erreicht werden kann und dazu z.B. auch den Zugang zu den Tiefgaragen erhalten.</p> <p>Ich bin davon überzeugt, dass man mit entsprechenden Maßnahmen eine deutliche Reduzierung des Verkehrs innerhalb des Rings erreichen kann, ohne die Bürger/innen und Besucher/innen von außerhalb generell auszuschließen.</p> <p>Ich würde mich freuen, wenn dieser Aspekt bei einer differenzierten Lösung Berücksichtigung finden könnte.</p>		
39	39.13	Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Marktgarage weiterhin und langfristig allen Bürgerinnen und Bürgern, sowie Besuchern unserer Stadt uneingeschränkt zur Verfügung stehen wird. Die ausreichende Verfügbarkeit von Parkraum in der	Der Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt sieht eine Fortschreibung des Parkraumkonzeptes vor. Elementare Fragestellung ist dabei, ob neben den im Masterplan als gesetzt angesehenen	Siehe Beschlussvorschlag 15.1 Beschlussvorschlag 15.13:

		<p>Innenstadt für alle Anspruchsgruppen besitzt eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Einkaufsstandorts Coesfeld. Hierauf wird auch im Endbericht des Mobilitätskonzepts verwiesen.</p> <p>Es muss genauer betrachtet werden, wo und warum Kapazitäten auf Parkflächen vorhanden sind und ob diese auch realistisch für eine Verlagerung des straßenbegleitenden Parkens in Frage kommen können.</p> <p>Begleitend zum Masterplan Mobilität fordern wir eine Fortschreibung & Aktualisierung des Parkraumkonzept 2025 aus 2012 unter Berücksichtigung der aktuellen Parkraumsituation sowie der geplanten neuen Parkhäuser Krankenhaus, Kreishaus, Mittelstraße, Rekener Straße & Agentur für Arbeit. Zudem ist bei der zukünftigen Umgestaltung von innerstädtischen Quartieren, wie z. B. dem Kapuzinerquartier, eine ausreichende Dimensionierung von Parkflächen zu berücksichtigen.</p>	<p>Parkhäusern Am Krankenhaus und an der Kreisverwaltung weitere Parkhäuser notwendig werden. Insofern können die angesprochenen Parkhäuser nicht per se in die Betrachtung eingeführt werden.</p> <p>Auch die im zweiten Absatz angesprochene Thematik stellt eine grundlegende Fragestellung dar, die im Rahmendes Umsetzungsplanes beantwortet werden muss.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 in Verbindung mit dem nebenstehenden ergänzenden Beschluss.</p>	<p>Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Vorgehen insbesondere in Bezug auf die Verlagerung von Straßenraumplätzen und auf die Untersuchung etwaiger Kapazitätserweiterungen wird ausdrücklich bestätigt. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.13 ist nicht erforderlich.</p>
39	39.14	<p>E 1a: Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser</p> <p>Eine Aufwertung der Tiefgaragen sehen wir als zwingend erforderlich an. Der aktuelle Zustand kann ein Grund sein, wieso diese nicht ausreichend genutzt werden, Bsp.: Kupferpassage (dunkel, eng).</p> <p>Eine Preisstaffelung von innen nach außen ist ein richtiger Ansatz, entscheidend ist jedoch die Höhe der Parkgebühren. Hier ist ein „gesundes Augenmaß“ erforderlich.</p>	<p>Im Rahmen des Umsetzungsplanes ist auch die Höhe der Parkgebühren festzulegen. Dieser wird dem Rat zur Entscheidung vorgelegt, so dass eine Berücksichtigung der Anregung in diesem Punkt gewährleistet ist.</p> <p>Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur wurde sowohl als Ziel definiert als auch im Maßnahmensteckbrief E1 aufgenommen. Dies sieht die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt für ausreichend an. Dies auch deshalb, weil sich in absehbarer Zeit in diesem Sektor wesentliche Änderungen</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p> <p>Beschlussvorschlag 15.14:</p> <p>Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Vorgehen wird ausdrücklich bestätigt. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.14 (Aufwertung Parkhäuser, Preisstaffelung, Ladepunkte) ist nicht erforderlich.</p>

		Wir begrüßen eine Ausweitung der Ladepunkte zur weiteren Förderung der E-Mobilität in unserer Stadt. Dies kommt im vorgelegten Endbericht noch zu wenig zur Geltung.	z.B. durch induktive Lademöglichkeiten ergeben werden. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 in Verbindung mit dem nebenstehenden ergänzenden Beschluss.	
39	39.15	<p>E1b: Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung</p> <p>Wir fordern ein klares und unmissverständliches Bekenntnis der Entscheidungsträger zu einer Zug-um-Zug-Umsetzung der Parkraumverlagerung. Parkflächen dürfen erst aus der Innenstadt „entfernt“ werden, nachdem an neuer Stelle gleichwertiger Parkraum entstanden ist.</p> <p>Voraussetzung für die Umsetzbarkeit ist, dass eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen möglich ist.</p> <p>Wir fordern eine Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen.</p> <p>Im weiteren Prozess sollte immer eine gewisse Kapazitätsreserve berücksichtigt werden. Eine Planung, die vorsieht, vorhandene Stellplätze zu annähernd 100 % auszulasten, würde unweigerlich zu einem hohen Anteil an Parksuchverkehr führen. Weiterhin muss beachtet werden, dass durch die vielen Veranstaltungen innerhalb der Innenstadt ein gesteigertes Interesse an freiem Parkraum besteht, der deutlich von einem normalen Werktag abweicht.</p>	<p>Ein Bekenntnis zu der Aussage „<i>Parkflächen dürfen erst aus der Innenstadt „entfernt“ werden, nachdem an neuer Stelle gleichwertiger Parkraum entstanden ist.</i>“ Ist nicht zielführend, weil Parkflächen auch dann „entfernt“ werden können und sollen, wenn sie nachweislich nicht mehr erforderlich sind.</p> <p>Auch eine Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen, ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich, weil dies schon genau so im Steckbrief erläutert wird.</p> <p>Das Parkraumkonzept ging von einer Grenzbelastung von 85% aus. Diese kann inzwischen deutlich höher angesetzt werden, weil das Parkleitsystem freie Plätze anzeigt und so Parksuchverkehr minimiert. Welcher Wert im Endeffekt fachlich richtig ist und zugrunde gelegt wird, ist im weiteren Verfahren festzulegen.</p> <p>Zum Parkraum im Zusammenhang mit Veranstaltungen siehe auch</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.15:</p> <p>Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Zug-um-Zug-Vorgehen wird ausdrücklich auch für die Herausnahme von Stellplätzen im Straßenraum bestätigt. Einer Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen, bedarf es nicht. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.15 ist nicht erforderlich.</p>

			<p>Stellungnahme und Beschlussvorschlag zur Anregung 26.2.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1 in Verbindung mit dem nebenstehenden ergänzenden Beschluss.</p>	
39	39.16	<p>E1c: Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus</p> <p>Wir stimmen nicht nur zu, sondern sehen eine gezielte Weiterverfolgung des Vorhabens als eine zwingende Voraussetzung zur schrittweisen Verlagerung von Parkraum und zur Entlastung der benachbarten Wohnquartiere an.</p>	<p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1.</p>
39	39.17	<p>E1d: „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“</p> <p>Die Planungen zu den Parkbauten Mittelstraße, Rekenener Straße und Agentur für Arbeit müssen konsequent weiterverfolgt werden, ansonsten ist keine Parkraumverlagerung möglich. (s. E1c)</p>	<p>Siehe Stellungnahme und Beschlussvorschlag zur Anregung 39.13.</p>	
40	40.2	<p>Des weiteren sollte die Marktgarage für ALLE zugänglich bleiben. Es ist seit Jahren dafür gesorgt worden, das sich Ärzte rund um den Marktplatz niederlassen. Zum Arzt geht/fährt man, wenn man krank ist. Da ist eine Parkplatznähe arg wichtig. Was wäre mit den gehandicapten Personen? Müssen diese Personen sich outen und eine Parkbescheinigung besorgen?</p>	<p>Das geplante Vorgehen in Bezug auf den Parkraum ist im Maßnahmensteckbrief ausführlich beschrieben. An keiner Stelle wird erwähnt, dass die Marktgarage in ihrer Nutzung eingeschränkt werden soll. Sie bildet weiterhin einen wichtigen Baustein im Parkraumangebot insbesondere für Kunden und Besucher der Innenstadt. Ansonsten wäre auch die im Steckbrief angesprochene Aufwertung der Marktgarage nicht zu rechtfertigen. Insofern ist</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p>

			<p>eine Änderung des Steckbriefs aufgrund der Anregung nicht erforderlich.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	
42	42.1	<p>Parkplätze und Wohnungsneubau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ecke Basteiring / Rulandweg, Basteiring 19-21, Parken im Baukörper EG, Vergeudung von Wohnraum im Baukörper • Pumpengasse 8, AWO, vormals Ratsschänke, gegenüber Gardinen Beunings, Parken im EG, Vergeudung von Wohnraum im Baukörper • Hohe Lucht 18-20, Neubau auf Parkplatz, Innenhof und eine Wohnung EG wird als Parkraum benutzt • Schützenring 28 (Planung VITO) und 32 (Planung Bodem), VITO: Wohnraum EG als Parkplatz, Bodem: Tiefgarage, Einfahrt nimmt den ganzen Freiraum ums Haus ein • Parkplatz Hohe Lucht/Einfahrt Tiefgarage AZ als Parkhaus <p><u>Schlussfolgerung:</u></p> <p>keine individuellen Parkplätze in/an den Wohnungsprojekten innerhalb der Wälle, zentrale Parkhäuser am Wall durch Ablöse Parkplatz beim Neubau, Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld, 21.02.2019.</p> <p>Innerhalb des Innenstadtrings gibt es keine Geschäfte wo ich große und schwere Einkäufe tätigen</p>	<p>In einem Gespräch wurden die Anregungen konkretisiert. Es wird vorgeschlagen, bei Neu- oder Umbaumaßnahmen innerhalb der Wälle grundsätzlich die Stellplatzpflicht durch einen Geldbetrag ablösen zu lassen und die Einnahmen für den Bau von Parkhäusern am Rand der Innenstadt einzusetzen. Dies soll sowohl für Wohn- und Gewerbebauten gelten. Der Einwender vertritt die Auffassung, dass innerhalb der Wälle keine Parkplätze notwendig seien. Als Ausnahme werden die Arztpraxen am kleinen Marktplatz benannt.</p> <p>Aktuell stellt die Ablösung der Stellplatzpflicht durch einen Geldbetrag laut Stellplatzsatzung der Stadt Coesfeld eine Ausnahme dar, die erst dann zum Tragen kommen kann, wenn nachgewiesen werden kann, dass auf dem Grundstück selber oder in vertretbarer Nähe keine Stellplätze angelegt werden können. Mit einer Stellplatzsatzung könnte die Stadt die Möglichkeit eröffnen, die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze z.B. durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu reduzieren oder komplett auf die Stellplatzpflicht zu verzichten. Dies wäre bei</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 1.1</p> <p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p>

		<p>kann, geschweige denn dafür in der Nähe Parken muss.</p> <p>Ärztelhäuser im Bereich kleiner Marktplatz (Marktochse)</p> <p>Hier wurden viele Ärzte angesiedelt, mit der Parkplatzablöse Parkplätze am Bahnhof geschaffen. Gehbehinderte Personen müssen mit dem Auto vorgefahren werden.</p>	<p>der Diskussion der Stellplatzsatzung zu diskutieren.</p> <p>Die Abwägung hierzu erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme A1 „Beschluss einer Stellplatzsatzung“.</p> <p>Die Möglichkeit, komplett auf Stellplätze in der direkten Innenstadt zu verzichten und nur noch Stellplätze am Rand der Innenstadt anzubieten, wurde in den gemeinsamen Sitzungen von Rat und Lenkungsgruppe eingehend diskutiert, im Endeffekt aber verworfen. Ergebnis der Diskussionen ist der Maßnahmensteckbrief E1.</p> <p>Die Abwägung erfolgt daher direkt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	
43	43.1	<p>Gehbehinderte und ältere Bürger: ist bei Ihnen klar, dass die 'Behindertenparkplätze' nur außergewöhnlich Gehbehinderten bzw nur Menschen mit ganz besonderen Merkzeichen zur Verfügung stehen? Erheblich Gehbehinderte und 'nur' ältere Besucher mit altersgerechten Einschränkungen in der Beweglichkeit dürfen sie nicht nutzen. Welche Parkplätze sind für solche Personen vorgesehen, da sie nicht kilometerweit laufen können?</p>	<p>Wie mehrfach verdeutlicht, soll die Innenstadt auch für Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne nutzbar bleiben. Insbesondere für ältere Bevölkerungsgruppen sollen im Rahmen des Umsetzungsplans Lösungen gefunden werden. Diese werden bspw. die Parkbauten im Innenstadtbereich, deren derzeitige Auslastung diese Möglichkeiten ohne Zweifel bietet, nutzen können. Dabei sind alle Wegeketten zu beachten. Zurzeit besteht hier ein Konflikt in der Nutzung der Nutzung der Gehwege durch Mobilitätseingeschränkte Personen und dem Parken im Straßenraum, der aufgelöst werden soll.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.16:</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 43.1 (Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte).</p>

			Dies ist im Masterplan bereits so festgehalten.	
45	45.3	<p>Wie bereits im Masterplan.Mobilität aufgeführt hat der fließende (PKW-)Verkehr in der ländlich geprägten Region in und um Coesfeld einen besonderen Stellenwert. Lt. Masterplan.Mobilität ist in Folge dessen richtigerweise auch dem ruhendem Ventsrkehr eine besondere Bedeutung zuzuweisen. Im Masterplan ebenfalls erwähnt und in den Diskussionen fortwährendes Thema, wird der ruhende Verkehr allgegenwärtig kontrovers diskutiert. Mit Blick als Einzelhändler haben das Themen attraktive Innenstadt mit geringem Ladenleerstand, guter Aufenthaltsqualität aber gleichbedeutend auch Erreichbarkeit und Parken existenzielle Auswirkungen. Wie richtigerweise dargestellt, hat Coesfeld ein hohes Pendleraufkommen und benötigt für einen wirtschaftlichen Betrieb von Handel zwingend Kaufkraft aus dem Umfeld. Daher möchte ich mich mit meiner Stellungnahme besonders auf diesen Punkt beziehen, da die Analyse des ruhenden Verkehrs in dem Mobilitätskonzept meiner Meinung nach lediglich marginal und oberflächlich durchgeführt wurde.</p> <p>In dem Mobilitätskonzept wird ausgesagt, dass „Parken als wesentliches Hemmnis der Aufenthaltsqualität“ (Seite 87) gesehen wird. Leider ist die Auslastung der Innenstadtrelevanten Parkplatzsituation lediglich an 2 Tagen (19.05. und 20.05.2022 – Seite 90) durchgeführt worden und kann somit als nicht repräsentativ angesehen werden. Beide Tage waren sommerlich trocken bei ca. 20°C (Quelle Wetterarchiv). D.h. der Coesfelder Bürger ist an diesem Tag eher mit dem Rad gefahren.</p>	<p>Die Erhebung der Parkraumauslastung wurde entsprechend der gängigen Praxis, der geltenden Richtlinien und somit an zwei repräsentativen Werktagen durchgeführt. Innerhalb der betreffenden Richtlinienwerke werden für verkehrsbezogene Erhebungen die Tage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag empfohlen, da hier von der höchsten Verkehrsbelastung ausgegangen wird und das Risiko von Verzerrungen der Ergebnisse durch Einflüsse des Wochenendes geringgehalten wird. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde bewusst Donnerstag, der 19.05. ausgewählt. Wie in der Anregung sinngemäß zitiert, wurde zusätzlich ein Markttag als Erhebungstag genutzt, da hier auch mit Besuchenden aus dem Umland zu rechnen ist. Weiter zeigen die Auslastungsdaten der Parkhausbetreiber, dass freitags die Parkbauauslastung am höchsten ist. Für die Parkhäuser standen darüber hinaus Auslastungsdaten von insgesamt zwei Wochen zur Verfügung.</p> <p>Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten sind unweigerlich vorhanden gewesen. In dem hier vorgetragenen konkreten Fall ist jedoch zum Zeitpunkt der Erhebung nicht von einer geringeren Nutzung des Pkw-Verkehrs auszugehen. Das Covid-19 Mobility Project, das unter Förderung des</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.17</p> <p>Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 45.3. Die Methodik der Erfassung der Parkraumbelugung wird bestätigt.</p>

	<p>Um, wie dargestellt „höchste Auslastung“ zu erheben, wurde der Markttag am 20.05.22 mit einbezogen. Auswirkungen der Coronalage (Kreis Coesfeld hatte am 20.05.22 mit einer Inzidenz von 488 eine im NRW Vergleich noch überdurchschnittliche Inzidenz) fanden ebenso wie die Wetterlage keine Berücksichtigung. Auf Basis dieser mangelhaft erhobenen Erhebung zeigt sich dennoch eine starke Auslastung einzelner gut erreichbarer und beschilderter Parkplätze von >90% (vgl. Abbildung 92 – Seite 96). Den Parkplatz Kapuzinerstraße in die Parkraumauswertung mit einzubeziehen halte ich für nicht sinnvoll. Durch die aktuelle Verkehrsführung auf Basis der Bautätigkeiten im Umfeld wird der Parkplatz bereits vorwiegend nur von Personen mit Ortskenntnissen angefahren. Darüber hinaus ist der Parkplatz Kapuzinerstraße durch den schlechten baulichen Zustand (fehlende Markierung, Schlaglöcher, etc.) von mobilitätseingeschränkten Menschen nicht benutzbar. Darüber hinaus ist die aktuelle Verkehrsführung so (unglücklich) angelegt, dass Besucher aus Richtung Gescher bereits an der Kreuzung Borkener Straße, Konrad-Andenauer-Ring darauf hingewiesen werden, dass die Innenstadt gesperrt ist. Ortsunkundige Besucher fahren besser direkt woanders hin, da keinerlei Hinweise auf andere Parkplätze aufgeführt sind.</p> <p>Daher erscheinen mir die weiteren Schlussfolgerungen einer Überkapazität von Parkplätzen erscheinen mir als nicht fundiert, da die weiteren Auswertungen auf Basis des digitalisierten Parkleitsystems erfolgt, welche ja auch nur lediglich einen Teil der parkenden (z.B. keine Autos mit Anwohnerausweis, ...) berücksichtigt.</p>	<p>Bundesministeriums für Gesundheit und des Robert-Koch-Instituts die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Mobilitätsverhalten anhand von Bewegungsströmen untersucht hat, hat für den entsprechenden Zeitraum eine äußerste schwache Mobilitätsänderung von ca. +1,5% ermittelt. Somit lag der Verkehr zu diesem Zeitpunkt eher über dem Durchschnitt als unter diesem. Dies zugrunde gelegt kann die Coronalage an dieser Stelle nicht als hinreichendes Argument genutzt werden, um die Aussagekraft der Erhebung in Frage zu stellen.</p> <p>Der Parkplatz Kapuzinerstraße wurde genau wie alle anderen verfügbaren Parkplatzstandorte der Vollständigkeit halber mit in die Untersuchungen einbezogen. Zudem war die Erreichbarkeit des Parkplatzes im Mai 2022 aus Richtung Westen (vom Basteiring kommend) gegeben. Der Argumentation der Anregung folgend sind die Ergebnisse diesen Standort betreffend vor allem temporär aufgrund der Baustellensituation verzerrt. Demnach werden die hier scheinbar nicht genutzten Kapazitäten an anderer Stelle aufgefüllt. Die Auslastung aller Standorte in Summe ist somit nicht beeinflusst.</p> <p>Bei der händisch durchgeführten Erhebung wurden auf allen einbezogenen Parkplätzen die Kfz mit Bewohnerparkausweis erfasst. In Bezug auf die Parkbauten wurden die für Dauerparkende</p>	
--	---	---	--

	<p>Die im Mobilitätskonzept entwickelte Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Verlagerung der Parkplätze an den Rand der Innenstadt begrüße ich jedoch, sofern der grundsätzliche Bedarf objektiv ermittelt wird.</p> <p>In Anlage zu diesem Schreiben ist eine eigene Zählung von potentiell wegfallenden Parkplätzen durch Gemeinschafts- / Fahrradstraßen aufgelistet. In den Diskussionen wurde immer angemerkt, dass die wegfallenden Parkplätze durch die Überkapazität ausgeglichen werden. „Zug um Zug“-sollen somit die Parkplätze in der Innenstadt entsprechend entnommen werden. Mit Kenntnis über das Gesamtvolumen von 372 zukünftig wegfallenden Parkplätzen (Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen wurden nicht mitgezählt) fehlen mir konkrete Aussagen über Realisierungszeiträume und Kosten für den Ausgleichsparkplätze zur Verlagerung der wegfallenden Stellplätze.</p> <p>Ein Ausgleich über eine möglicherweise vorhandene Überkapazität von externen Betreibern wie Christopherus Kliniken oder Kreisverwaltung erscheint mir unseriös, sofern diese nicht konkret beziffert und durch langfristige Verträge abgesichert werden. Da diese Parkräume vermutlich aus Fürsorgepflicht der Arbeitgeber für eigene Mitarbeiter errichtet werden, muss im Falle einer öffentlichen Nutzung sichergestellt werden, dass dieser Parkraum langfristig, auch bei personellem Wachstum der externen Betreiber zur Verfügung steht.</p> <p>In den Haushaltsplänen der vergangenen Jahre wird analysiert, ob die gesteckten Ziele, eine Parkplatzreserve von 10% vorzuhalten, jeweils erreicht wurden. In dem vor Corona repräsentativem</p>	<p>reservierten Stellplätze im Vorfeld von den Betreibenden abgefragt.</p> <p>Dem Wunsch nach konkreten Aussagen zu den Realisierungszeiträumen und Kosten kann zum jetzigen Stand nicht weiter nachgekommen werden, als dies über die im Masterplan getroffenen Aussagen getan wurde. Hierfür wird der zu erarbeitende Umsetzungsplan Informationen bereithalten und Aufklärung bieten. Selbiges gilt für den Wunsch nach verbindlichen Regelungen zum Umgang mit Parken und der Sicherstellung einer öffentlichen Nutzung der Parkraumstandorte Krankenhaus und Kreisverwaltung.</p>	
--	---	--	--

	<p>Zeitraum 2019, ist aufgeführt (Anmerkung zu 2.1 Seite 267 Gesamtdokument Haushaltsplan 2019), dass durch die baubedingte Entnahme des Parkplatzes Davidstraße (40 Parkplätze!) erstmals das gesteckte Ziel einer Parkplatzreserve nicht eingehalten werden konnte.</p> <p>Wie bereits beschrieben stimme ich mit dem Mobilitätskonzept dahingehend überein, dass eine Reduzierung des MIV und ruhenden Verkehrs in der Innenstadt durchaus die Aufenthaltsqualität steigert. Ich habe jedoch die Sorge, dass durch mangelhafte Umsetzung und fehlende finanzielle Möglichkeiten von Parkplatzausgleichsflächen ein irreparabler Schaden (zunehmende Geschäftsaufgabe von Innenstadthändlern) an der Einkaufstadt Coesfeld entsteht. Daher bitte ich um eine verbindliche Regelung im Umgang mit dem ruhendem Verkehr und klare zukünftige Ausrichtung für den Ausgleich der wegfallenden Parkplätze. Dazu sollte im Mobilitätskonzept klar und deutlich Stellung bezogen werden, dass für „Zug um Zug“ wegfallende Parkplätze entsprechender Ersatz geschaffen wird. Dazu sind mindestens die Zielfelder entsprechend zu priorisieren, was aus dem aktuellen Konzept nicht hervorgeht. So ist beispielsweise in ÖR6 (Seite 116) aus Zielfeld 4 aufgeführt, dass Stellplätze „Zug um Zug abgebaut“ werden sollen. Ein „Zug um Zug verlagert“ unter Berücksichtigung ÖR13 mit Blick auf „Stadt der kurzen Wege“ wäre hier mindestens erforderlich.</p> <p>Die aktuelle durchgeführte Verkehrsführungen, nicht vorhandene Planungen für den Ausgleich wegfallender Parkplätze und der bereits betriebene sukzessive Wegfall von Stellplätzen lassen den</p>		
--	---	--	--

		<p>Schluss zu, dass der MIV als auch der ruhende Verkehr lediglich wohlwollende Erwähnung finden, Konzeptionell aber keine Berücksichtigung finden. Sicherlich lässt sich diese Planung irgendwann wieder korrigieren, die vernichteten Existenzen und daraus folgenden Geschäftsaufgaben aber leider nicht.</p> <p>Die Anlage „Stellplatzzählung Innenstadttring“ kann in der Originalstellungnahme eingesehen werden.</p>		
46	46.3	<p>Wenn der Herr Tim (so hieß er glaube ich) bei der Vorstellung des Konzepts in der Bürgerhalle erklärt, dass wenn im Bereich der Kleinen Viehstraße die Parkplätze zurück gebaut würden, es keinen Parkplatzsuchverkehr mehr geben würde. weil ja keine Parkplätze mehr da sind, ist das sicherlich richtig. Das kann aber nicht die Lösung sein für diejenigen, die darauf angewiesen sind mit einem PKW gut erreichbar zu sein oder darauf angewiesen sind, das Ziel, das Geschäft, die Praxis oder den Dienstleister gut zu erreichen. Das ist insbesondere für die B-Lagen existenziell wichtig. Es ist auch nicht was die Mehrheit der Grundstückseigentümer, Anwohner, Händler und Akteure hier wollen. sondern allenfalls Teile der Lenkungsgruppe.</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Damit wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können. Es werden zudem auch die wesentlichen Vorteile aus den beabsichtigten Verlagerungen gesehen. Durch den Rückbau von Stellplätzen wird eine Aufwertung der kleinen Viehstraßen möglich (Begrünung, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität), so dass die B-Lagen eine für die Zukunft des Einzelhandels wichtige Attraktivitätssteigerung erfahren. Damit werden die Standortqualitäten für die ansässigen gewerblichen Einrichtungen zunächst grundsätzlich ausgebaut.</p> <p>Dem entgegen steht, dass die Verlagerung der Stellplätze aus den Straßenräumen der Innenstadt wie in der Anregung</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1:</p>

			<p>richtig dargestellt zunächst eher zu längeren Fußwegen zwischen dem Stellplatz und bspw. einem Einzelhandelsstandort auf der kleinen Viehstraße führt. Das gilt jedoch nur für einige wenige Autofahrende, die das Glück haben, einen der wenigen zufälliger Weise freien Parkplätze zu finden. Ein Großteil der Autofahrenden findet die Straßenraumstellplätze als besetzt vor und wird somit zum Bestandteil von Parksuchverkehren. Die Länge der daraus entstehenden Fußwege ist nicht kalkulierbar. Eine gezielte Leitung der Parksuchverkehre auf Sammelparkanlagen stellt damit für den Großteil der Autofahrenden auch unter Einrechnung der Fußwege bereits eine Zeitersparnis dar.</p> <p>Der Fußweg zum Geschäft ist des Weiteren allenfalls geringfügig länger. Dafür sprechen die Ausdehnung der Innenstadt insgesamt sowie die Nähe der kleinen Viehstraße zu umliegenden Sammelparkplätzen Die gute Erreichbarkeit der kleinen Viehstraße mit dem PKW bleibt durch Stellplätze in unmittelbarer Nähe (z.B. Agentur für Arbeit, Marienring, Burgring) grundsätzlich erhalten. Daher ist die Verlängerung einiger weniger Fußwege aus Sicht der Begutachtung zumutbar. Es ist nebst dem an mehreren Stellen im Masterplan ausdrücklich festgehalten, dass für besonders zu berücksichtigende Bevölkerungsgruppen sowie diejenigen Einrichtungen, bei denen ein stärkerer Zulauf durch diese Gruppen erwartbar ist (bspw.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>medizinische Einrichtungen), der Umsetzungsplan Parken entsprechende Regelungen entwickeln soll.</p> <p>Des Weiteren gibt es keine objektiv belastbaren Untersuchungen, die einen direkten kausalen Zusammenhang zwischen einer Gewinnsteigerung im Einzelhandel und der Verfügbarkeit von Parkplätzen eindeutig be- oder widerlegen. Entsprechende Studien, die sich dieser Frage annehmen, sind je nach Hintergrund nie zweifelsfrei von subjektiven Einflüssen der unternehmerischen Perspektive oder eines gegensätzlichen Standpunktes freizusprechen. Hinzu kommt, dass Umsatzsteigerungen oder –reduktionen in Innenstädten das Produkt einer Vielzahl an Faktoren sind und nicht auf einzelne Aspekte wie die Stellplatzverfügbarkeit zurückgeführt werden können.</p> <p>Es finden sich demnach mit Blick auf einzelhandels- und dienstleistungsbezogene Einrichtungen sowohl Argumente für den Erhalt, als auch für den Rückbau von Stellplätzen zu Gunsten einer ansprechenderen Gestaltung des öffentlichen Raums. Das hat auch der gesamte Prozess des Masterplans gezeigt, in dem es Fürsprecher aus beiden „Lagern“ und der gesamten Stadtgesellschaft gab. Aus klimatechnischen Gründen, der ohne Zweifel nachweisbaren Bedeutung von Stellplätzen für die Verkehrsmittelwahl und die individuellen Mobilitätsmuster,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>sowie der Relevanz für das letztendliche Gelingen der Verkehrswende in Coesfeld werden die gegensätzlichen Standpunkte zu Gunsten der Umgestaltung des öffentlichen Raums und der Verlagerung von Straßenraumstellplätzen abgewogen.</p> <p>Die Abwägung erfolgt daher über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	
46	46.6	<p>In den Erläuterungen zum Mobilitätskonzept hieß es immer, dass in der Peripherie Parkplätze durch den Bau von Parkhäusern und Parkflächen entstehen sollen und erst wenn die Stellplätze in der Innenstadt nicht mehr benötigt werden, diese zurückgebaut werden sollen. Wer will das feststellen, dass Stellplätze nicht mehr benötigt werden? Nach unserer Auffassung wird dieser Zustand nie eintreten. Schon jetzt gibt es deutlich unterschiedliche Auffassungen darüber, ob genug Stellplätze in der Innenstadt vorhanden sind oder nicht. Alleine die Lesart über die Ausnutzung der innerstädtischen Parkplätze lässt sehr viel Interpretationsspielraum, je nach dem was man lesen will. Das Angebot schafft die Nachfrage, das ist auch bei Parkplätzen so. Kann man ausreichende und auch überschüssige innenstadtnahe Parkflächen vorhalten, kommen die Leute auch, die wir in Coesfeld für eine funktionierende Infrastruktur und einen florierenden Handel gebrauchen.</p> <p>Die Stadt Coesfeld möchte durch das Vorhalten eines Mobilitätskonzeptes für den Fall möglicher Fördermöglichkeiten gewappnet sein. Hätte man im Falle einer möglichen Förderung zum Beispiel zum Umbau der Kleinen Viehstraße auch den Schneid</p>	<p>Subjektiv besteht teilweise ein Parkplatzmangel, da die zentralsten oberirdischen Stellplätze direkt in der Innenstadt regelmäßig ausgelastet sind.</p> <p>Die tatsächliche Auslastung der vorhandenen Stellplätze wurde erhoben: Demnach sind insb. in den Parkieranlagen umfangreiche Kapazitäten vorhanden, die sofort genutzt werden können. Damit können sofort Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen, was dringend erforderlich ist.</p> <p>Die Rücknahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum ist einerseits aus Klimaschutzgründen (Begrünung, Abkühlung etc.) unausweichlich. Zudem ist dies zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (Aufenthaltsqualität) erforderlich, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Um dennoch ausreichend Stellplätze in Innenstadtnähe vorzuhalten, ist im nachgewiesenen erforderlichen Fall ein Ausbau vorhandener Parkieranlagen</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.18:</p> <p>Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 46.6.</p>

	<p>zu sagen, wir verzichten auf die Förderung, wir sind noch nicht so weit, weil wir die Parkkapazitäten in der Peripherie noch nicht geschaffen haben. Das wagen wir mit dem Eifer, mit dem das Mobilitätskonzept durchgepeitscht werden soll zu bezweifeln. Es ist stark anzunehmen, dass in solchen Fällen der zweite Schritt vor dem ersten gemacht wird, die Flächen zurückgebaut werden und die eigentlich zuerst zu errichtenden Parkflächen später, zu spät oder aus Kostengründen überhaupt nicht mehr realisiert werden.</p> <p>Dem Bau eines Parkhauses an der Kreisverwaltung und an der Münsterstraße können wir nur zustimmen, wobei es sich an der Münsterstraße ja praktisch um einen Ersatz für ein untaugliches Parkhaus handelt. Dass das Groh der „normalen“ Mitarbeiter der Christophorus Kliniken dort parken wird, mag von dieser Stelle aus bezweifelt werden. Das könnten sie bereits jetzt schon in dem vorhandenen Parkhaus tun, was aber aus Kostengründen nur von wenigen wahr- genommen wird. Stattdessen werden z.B. zum Ärger der Anwohner die Wohngebiete links und rechts der Münsterstraße, der Daruper Str., der Wahrkamp, die Stadtwaldallee etc. zugeparkt, wo keine Bewirtschaftung der Parkflächen stattfindet. Dieser Effekt wird sich auch bei einer Reduzierung der Parkflächen in der Innenstadt in allen innenstadtnahen Wohngebieten verstärken. Dass auch, wenn die angebotenen Parkplätze in der Peripherie nicht kostenlos oder zu teuer sind. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass die Nutzung der noch zu bauenden Parkhäuser kostenlos oder besonders kostengünstig ist. Außer wenn der Arbeitgeber als geldwerten Vorteil den Parkraum zur Verfügung stellen kann, wäre eine Übernahme oder</p>	<p>vorgesehen. Ein Ausbau im öffentlichen Raum ist aus genannten Gründen nicht möglich.</p> <p>Ergänzend hierzu siehe Stellungnahme zu Anregung 46.3.</p>	
--	---	---	--

		Förderung der Kosten aus Steuermitteln für einen Parkplatz für eine bestimmte Berufsgruppe sozial ungerecht und in der Bevölkerung nicht zu vermitteln.		
47	47.1	<p><u>I. Bisheriger Entwurf des Endberichts „Masterplan Mobilität“</u></p> <p>In dem bisherigen Entwurf des Endberichts „Masterplan Mobilität“ wird unter dem Punkt „Auslastung der Stellplätze im Straßenraum / in Parkierungsbauwerken und Sammelstellplätzen“ auf Seite 101 des Entwurfs angegeben, dass <i>„die Parkraumkapazitäten im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand im Al/gemeinen den Bedarf an Parkraum abdecken. [...]“</i></p> <p><i>Es wird zudem festgehalten, dass im Vergleich zu den großflächigen Parkplätzen am Innenstadtrand nahezu doppelt so viele Stellplätze im Innenstadtbereich vorhanden sind!..)</i></p> <p><i>Insgesamt ist die Auslastung dieser Stellplätze durch Nicht-Bewohnende jedoch zu jedem Zeitpunkt auf einem Niveau, das durch die verfügbaren Reserven auf sonstigen Parkflächen problemlos kompensiert werden könnte.“</i></p> <p>Insofern spricht der bisherige Entwurf dafür, dass eine Errichtung des Parkhauses am Standort Mittelstraße nicht erforderlich ist. Jedoch wird unter dem Punkt „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“ auf Seite 195 folgendes festgestellt:</p> <p><i>„in der Erwartung, dass die jeweiligen Parkhäuser für sich genommen unwirtschaftlich wären, müsste somit z.B. eine Querfinanzierung über</i></p>	Zum weiteren Verfahren in Bezug auf das Parkhaus in der Mittelstraße liegen Anträge der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vor. Die Stellungnahme 47 wird mit der Beschlussvorlage zu diesen Anträgen in die Gremien eingebracht und daher an dieser Stelle nicht mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen.	

	<p><i>innerstädtische Kurzparkerlöse vollzogen werden, um eines oder mehrerer dieser Projekte perspektivisch zu realisieren.“</i></p> <p><i>„Zudem sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollten die drei Standorte Mittelstraße, Agentur für Arbeit und Rekener Straße Ost weitergehend analysiert werden, um sich mittelfristig Optionen zu verschaffen. So werden bereits frühzeitig mögliche Parkraumerweiterungen aufgezeigt und auf eine Eignung für die Verlagerung von Stellplätzen geprüft.“</i></p> <p>Unter dem Punkt „Parkraumerweiterungen“ auf Seite 103 heißt es weiter:</p> <p><i>„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.</i></p> <p><i>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</i></p>		
--	--	--	--

	<p><i>Erweiterung des Parkraumangebots nicht zwingend erforderlich."</i></p> <p><u>II. Keine eindeutige Handlungsempfehlung des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße"</u></p> <p>Diese Passagen des Entwurfs „Masterplan Mobilität" werfen die Frage auf, warum - trotz Unwirtschaftlichkeit der einzelnen Parkhäuser und problemloser Kompensation des Verkehrsaufkommens durch die verfügbaren Reserven auf sonstigen Parkflächen- weiterhin die Errichtung des Parkhauses auf dem Grundstück der Mittelstraße geplant wird, wenn die Erweiterung von 76 auf 212 Stellplätze nicht erforderlich ist.</p> <p>Der Entwurf „Masterplan Mobilität" bezieht insofern nicht ausreichend Stellung zum Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße". Die ledigliche Feststellung, dass „<i>eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots nicht zwingend erforderlich</i>" ist, reicht nicht aus, um eine städtebauliche Erforderlichkeit i.S.d. § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB des in Planung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße" zu verneinen, da im Entwurf lediglich die Rede davon ist, dass eine quantitative Erweiterung des Parkraumangebots nicht zwingend erforderlich ist.</p> <p>Es wäre zudem im höchsten Maße unwirtschaftlich mit dem Angebotsbepauungsplan des Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße" das städtebaulich maximal verträgliche Stellplatzangebot planungsrechtlich zu sichern, obwohl eine problemlose Kompensation des Verkehrsaufkommens -laut des Entwurfs des</p>		
--	---	--	--

	<p>„Masterplan Mobilität“- durch die verfügbaren Reserven möglich ist.</p> <p>Auch würde spätestens bei der tatsächlichen Ausführung des aktuellen Parkhauses mit 216 Stellplätzen der „Masterplan Mobilität “ effektiv umgangen und dessen Ziele bei dem Grad der geplanten Versiegelung des Grundstücks durch die größtmögliche Kubatur eines reinen Kfz-Parkhauses auch letztlich gänzlich konterkariert.</p> <p>Aufgrund des Vorstehenden ist es vielmehr notwendig, dass aus dem „Masterplan Mobilität“ deutlich hervorgeht, dass von einer Erweiterung der Stellplätze aufgrund der Unwirtschaftlichkeit der einzelnen Parkhäuser und der problemlosen Kompensation des Verkehrsaufkommens durch die verfügbaren Reserven, Abstand genommen werden sollte und so eine eindeutige Handlungsempfehlung des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“ darstellt.</p>		
47.2	<p>III. Anmerkungen zum Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht „Masterplan Mobilität“</p> <p>In dem zum Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht „Masterplan Mobilität “ wird auf Seite 5 unter E1 gefordert, dass <i>„begleitend zum Masterplan Mobilität [...] eine Fortschreibung & Aktualisierung des Parkraumkonzept 2025 aus 2012 unter Berücksichtigung der aktuellen Parkraumsituation sowie der geplanten neuen Parkhäuser Krankenhaus, Kreishaus, Mittelstraße, Rekener Straße & Agentur für Arbeit“</i> erfolgen soll.</p>	<p>Zum weiteren Verfahren in Bezug auf das Parkhaus in der Mittelstraße liegen Anträge der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vor. Die Stellungnahme 47 wird mit der Beschlussvorlage zu diesen Anträgen in die Gremien eingebracht und daher an dieser Stelle nicht mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen..</p>	

	<p><i>„Zudem ist bei der zukünftigen Umgestaltung von innerstädtischen Quartieren, wie z.B. dem Kapuzinerquartier, eine ausreichende Dimensionierung von Parkflächen zu berücksichtigen.“</i></p> <p>Entgegen der Ansicht des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V., ist keine ausreichende Dimensionierung von Parkflächen erforderlich, da laut des Entwurfs „Masterplan Mobilität“ eine problemlose Kompensation des Verkehrsaufkommens durch die verfügbaren Reserven möglich ist. Ein höheres Verkehrsaufkommen ist auch in Zukunft nicht zu erwarten.</p> <p>Auf Seite 6 des Positionspapiers heißt es unter E1b-c wie folgt:</p> <p><i>„Die Planungen zu den Parkbauten Mittelstraße, Rekener Straße und Agentur für Arbeit müssen konsequent weiterverfolgt werden, ansonsten ist keine Parkraumverlagerung möglich.“</i></p> <p>Der Neubau des Parkhauses des In Planung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“ steht in keinem Verhältnis zu den bereits vorhandenen Stellplätzen, sodass eine konsequente Weiterverfolgung der „Parkraumverlagerung“ wohl kaum gefordert werden kann.</p> <p>Aus der folgenden Passage des Positionspapiers geht zudem das bestehende Eigeninteresse an der Umsetzung der Parkhäuser der Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. hervor:</p> <p>Der Stadtmarketingverein fordert auf Seite 6 eine Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in</p>		
--	---	--	--

		<p>den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage" parken dürfen.</p> <p>Der Stadtmarketingverein stellt damit klar, dass er mit der Forderung der Umsetzung der Parkhäuser letztlich die Attraktivität der vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten steigern möchte.</p> <p>Dieses Eigeninteresse widerspricht dem Zielen des Masterplans Mobilität, welcher gerade versucht die historisch gewachsene Innenstadt der kleinen Mittelstadt Coesfeld zu erhalten und eine nachhaltige Straßenraumgestaltung zu schaffen.</p>		
48	48.3	<p>zu Seite 88: Es wird angeregt, für das Parken im Straßenraum und auf oberirdischen Sammelparkplätzen sowie in den Parkhäusern/Tiefgaragen einen einheitlichen Gebührensatz einzuführen.</p>	<p>Einer einheitlichen Gebührengestaltung für das Parken kann aus fachlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Die Bepreisung von Parkraum entfaltet grundsätzlich eine wesentliche, für die Planung unverzichtbare Steuerungswirkung. Zudem hilft eine Staffelung der Preise bei der Erreichung von Zielen des Masterplans. Daher sollten dem Grundsatz nach die Preise so gestaltet werden, dass Pkw-Führenden ein Anreiz geschaffen wird, in erster Instanz die Parkstandorte am Innenstadtrand und dann die Parkbauten aufzusuchen. Straßenraumstellplätze sollten bestenfalls entfallen. Auf kurz- bis mittelfristige Sicht sollte – solange die anvisierte Verlagerung noch nicht umgesetzt ist - für diese „Gold-Parkplätze“ der höchste Gebührensatz erhoben werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.19:</p> <p>Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.3 (einheitlicher Gebührensatz).</p>
48	48.4	<p>zu Seiten 93 und 95: Es wird angeregt, dass die Bürgermeisterin den Mietvertrag mit der Bäder- und Parkhausgesellschaft der Stadt Coesfeld über die</p>	<p>Aktuell hat die Stadt 5 Plätze für städtische Dienstwagen angemietet. Drei davon sind mit Wallboxen ausgestattet, zwei</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.29:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, in dem in der</p>

		<p>Anmietung von Stellplätzen in der Tiefgarage Markt kündigt, um so mehr freie Plätze für den Besucher- und Kundenverkehr zu schaffen.</p>	<p>sollen kurzfristig damit ausgestattet werden. Eine kurzfristige Verlagerung aller Stellplätze ist also nicht möglich, da dann die Ladeinfrastruktur fehlen würde. Weiter ist zu berücksichtigen, dass Mitarbeiter z.B. des Ordnungsamtes schnell und spontan zu Notfalleinsätzen müssen. Entsprechend spontan müssen die Dienstwagen dann zur Verfügung stehen, ohne dass Zeit bleibt, um z.B. die Scheiben eisfrei zu bekommen. Daher müssen einzelne Wagen weiterhin wettergeschützt in einer Garage untergebracht werden.</p> <p>In der Marktgarage wurden vor einiger Zeit Behindertenstellplätze eingerichtet. Diese werden nicht genutzt, u.a. auch deshalb, weil die Marktgarage nicht komplett barrierefrei betreten und verlassen werden kann. Daher wird aktuell über eine Verlagerung der Behindertenstellplätze nachgedacht. Zusätzlich sieht der Masterplan Mobilität eine Aufwertung der Marktgarage vor. In diesem Gesamtzusammenhang sollte geprüft werden, ob eine Verlagerung der Dienstwagenstellplätze auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich ist.</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung beschriebenen Gesamtzusammenhang zu prüfen, ob eine Verlagerung der Dienstwagenstellplätze auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich ist.</p>
48	48.7	<p>zu Seiten 117, 191 ff: Das Ziel, langfristig keine Stellplätze mehr im öffentlichen Raum innerhalb der Innenstadt vorzuhalten, lehne ich ab: Das bisherige System zumindest des Einwohner-Parkens muss grundsätzlich beibehalten werden, gegebenenfalls mit einer angemessenen Erhöhung des jährlichen Gebührensatzes für den Parkausweis. Einerseits</p>	<p>Im Rahmen der vorliegenden Maßnahme ist ausdrücklich beschrieben, dass eine adäquate Lösung für die Nutzungsgruppe der Innenstadtanwohnenden gefunden werden muss. Eine Verödung der Wohnsituation ist keineswegs eine</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.20: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.7 (Einwohner-Parken).</p>

		haben die Eigentümer in der Vergangenheit für nicht nachgewiesene Parkplätze im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach der Stellplatzsetzung Ablösebeträge an die Stadt gezahlt; andererseits würde eine Aufgabe des Anwohner-Parkens tendenziell zu einer Verödung der Wohnsituation in der Innenstadt führen.	hinnehmbare Konsequenz aus künftig zu ergreifenden Maßnahmen bzgl. des Parkraums.	
48	48.12	<p>zu Seite 199: Es wird apodiktisch behauptet, dass die Maßnahme E lb kostenneutral sei, also die Verlagerung der Parkmöglichkeiten im innerstädtischen Straßenraum in Sammelstellplatzanlagen. Dies steht jedoch in Widerspruch zu den Ausführungen im zweiten Absatz auf Seite 194 und der Realität.</p> <p>Insbesondere nicht nachvollziehbar ist die Behauptung auf Seite 199, die Maßnahmen E lc und E ld würden Kosten von ca. 25.000,- € - 35.000,-€ auslösen. Der Ersatzparkhausbau an der Münsterstraße wird von der Stadt Coesfeld bzw. der Bäder- und Parkhausgesellschaft der Stadt Coesfeld geplant und finanziert. Schon die Kosten der Leistungsphase 1 HOAI sind höher als der Kostenansatz auf Seite 199.</p> <p>Wenn zur Maßnahme E ld „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“ zusammen mit der Maßnahme E 1" nur ein Betrag von ca. 25.000, -- € - 35.000,- € angesetzt wird, muss der Leser daraus schließen, dass die Verfasser bereits jetzt davon ausgehen, dass die angesprochenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden können?</p>	<p>Der Hinweis auf die Kosten der Maßnahme E1c und E1d stellt einen Fehler im Entwurf dar. Dieser ist redaktioneller Natur und sollte angepasst werden. Gemeint war die Beauftragung eines Fachplanungsbüros zur Erarbeitung des Umsetzungsplans bzw. einer integrierten Machbarkeitsstudie für die Neuerrichtung von Parkbauten. Diesem Teil der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Der am Ende der Anregung geäußerte Rückschluss ist nicht folgerichtig.</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.2:</p> <p>Es erfolgt eine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.12. Es ist klarzustellen, dass die Grobkostenprognose für die Maßnahmen E1c und E1d sich auf die Erarbeitung des Umsetzungsplans bzw. einer Machbarkeitsstudie beziehen und ein potenzieller Parkhausneubau hier nicht im eingerechnet ist.</p>
49	49.3	Der Parkplatz an der Pfauengasse war bei den Veranstaltungen, auf Schaubildern und im Einzelhandelskonzept als Potenzialfläche ausgewiesen.	Der Maßnahmensteckbrief bezieht sehr deutlich Stellung zum Thema der	Siehe Beschlussvorschlag 15.1

		<p>Bilder zeigten eine Bebauung. Falls eine Bebauung durchgesetzt werden soll, so wäre dass das Gegenteil vom bekennenden "Ziel der Entsiegelung" und des "mehr Grün".</p> <p>Als Geschäftsinhaber an der Kupferstraße bin ich auch auf Kunden angewiesen, die auf kurzem Wege, für wenige Minuten parkend, schnell ins Lokal kommen und ihren Bedarf bei mir decken. Darum bin ich dagegen, dass der Parkplatz an der Pfauengasse (teilweise) wegfällt. Niemand kann erwarten, dass diese Kunden die Hunderte Meter vom Parkplatz an den Bahngleisen in die Kupferstraße und wieder zurückgehen. Diese würden dann im Zweifel sofort die Supermärkte ansteuern und dort ihren Bedarf decken.</p>	<p>Sammelstellplätze, zu denen auch die Pfauengasse gehört:</p> <p><i>„Konkret wird die Zielsetzung verfolgt, Stellplätze in innerstädtischen Straßenräumen nicht mehr zu benötigen. Damit sind ausdrücklich zunächst nur die Stellplätze gemeint, die straßenbegleitend zur Fahrbahn angeordnet sind. Nicht betroffen sind in einer ersten Stufe alle Formen der Sammelparkanlagen, welche auch genutzt werden sollen, um eine Verlagerung zu ermöglichen. Als ganz langfristige Zielsetzung wurde darüber hinaus definiert, dass keine Stellplätze (Sammelstellplätze und Straßenräume) mehr im öffentlichen Raum (innerhalb des Rings) der Innenstadt mehr benötigt werden. Dies ist zunächst als perspektiver Ansatz zu verstehen und wird erst dann verfolgt, wenn die Transformation der Straßenraumplätze abgeschlossen ist.“</i></p> <p>Damit ist klar, dass eine Umnutzung des Parkplatzes an der Pfauengasse in absehbarer Zeit nicht angedacht ist. Insofern ist es auch müßig, darüber nachzudenken, ob eine Bebauung des Platzes dem Ziel der Entsiegelung und des "mehr Grün" entspricht. Konkret würde aber eine Bebauung mit umliegenden Gartenflächen gegenüber der heutigen Parkplatzfläche immer noch eine Entsiegelung bedeuten. Perspektivisch denkbar wäre aber auch eine Parkanlage oder Tinywald denkbar,</p>	
--	--	---	---	--

			<p>die noch deutlich positivere Auswirkungen im Sinne der Klimaanpassung hätten.</p> <p>Und hierzu noch eine ergänzende Bemerkung: selbst bei einem sofortigen Wegfall des Parkplatzes an der Pfauengasse ständen mit den Parkflächen unter der Kupferpassage und an der Davidstraße zur Verfügung, die fußläufig nicht weiter von der Kupferstraße entfernt sind und die insgesamt deutliche Kapazitätsreserven aufweisen.</p> <p>Die Abwägung der Anregungen erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.</p>	
51	51.2	<p>Bevor neue Parkhäuser am Kreishaus, Krankenhaus und Arbeitsagentur gebaut werden ist eine Parkregelung in den umliegenden Wohngebieten vorzunehmen. Es ist den Anwohnern der erweiterten Innenstadt, insbesondere Stadtwaldallee, Lange Stiege, Drachters Weg und Wahrkamp nicht zuzumuten, dass unregelmäßiger Parkverkehr zu Sicherheitseinschränkungen führt. Schon heute gibt es immer wieder Situationen, dass Feuerwehr und Rettungskräfte kaum durch die Stadtwaldallee fahren können.</p>	<p>Als Instrument unregelmäßigen Parkdruck zu steuern wäre die Einrichtung einer Halteverbotszone, in der nur in den gekennzeichneten Flächen das Parken erlaubt wäre. Grundsätzlich wäre es denkbar, dass die bestehende Halteverbotszone für den Wahrkamp, Burenstock u.a. auf die Stadtwaldallee und Lange Stiege ausgedehnt wird, sofern festgestellt wird, dass der Parkdruck dort tatsächlich zu Sicherheitseinschränkungen, insbesondere für Feuerwehr und Rettungsdienste, führt. Der Bau eines Parkhauses, insbesondere am Kreishaus, wird aber einen enormen Effekt für das Gebiet vom Wahrkamp bis zur Stadtwaldallee erzielen und dort den Parkdruck spürbar zurücknehmen. Sollte sich der Bau des Parkhauses am Kreishaus wider Erwarten zerschlagen, so wäre die Einrichtung einer</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.21:</p> <p>Der Anregung, eine Parkregelung (Halteverbotszone) in den Straßen Stadtwaldallee, Lange Stiege, Drachters Weg und Wahrkamp vorzunehmen (Anregung 51.2), wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Für den Fall, dass sich der Bau des Parkhauses am Kreishaus wider Erwarten zerschlagen sollte, wird die Verwaltung beauftragt, die Einrichtung einer Halteverbotszone in den angesprochenen Straßen zu prüfen.</p>

			Haltverbotszone zu überprüfen. Die Entscheidung über das Parkhaus/die Parkhäuser sollte aber zunächst abgewartet werden.	
52	52.3	Überlegungen Parkplatzanlagen in der Innenstadt zu reduzieren sollten stets unter dem Aspekt einer Nachverdichtung erfolgen. Neuer innerstädtischer Wohnraum sorgt für mehr Kundenfrequenz im Einzelhandel.	Oberirdische Parkplatzstandorte sind richtigerweise Potenzialflächen für innerstädtische Nachverdichtung. Die mögliche Nachverdichtung ist gesetzlich vorgeschrieben und somit für die Stadt Coesfeld verbindlich. Nichtsdestotrotz sind diese Überlegungen aus städtebaulicher /stadtentwicklungstechnischer Perspektive zu beurteilen. Die Nachnutzung von Parkplatzanlagen sind werden somit in anderen Fachplanungen verortet.	Beschlussvorschlag 15.22: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs zur Berücksichtigung der Anregung 52.3 (Nachverdichtung, Kundenfrequenz).
53	53.2	Mobilitätshubs müssen in Rollator tauglicher Distanz entstehen: Parkplätze jenseits der Bahn helfen einer mobilitätseingeschränkten Person nicht.	Die Anregung ist insgesamt bereits durch den Masterplan berücksichtigt. Es werden Mobilitätsstationen unmittelbar innerhalb der Innenstadt entstehen (bspw. Lambertikirche). Weiterhin wird es innenstadtnahe und in der Innenstadt gelegene Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte geben.	Beschlussvorschlag 15.23: Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 53.2. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte wird bestätigt.
54	54.2	Entsprechend muss wenigstens geklärt sein: ... • wie viele Parkplätze tatsächlich entfallen, wenn wie angedacht „Flächenanspruch durch den ruhenden Kfz-Verkehr reduziert wird, um mehr Raum für Grüngestaltung, Stadtmobiliar und gastronomische Aufstellflächen zu schaffen“?	Siehe Stellungnahme zur Anregung 35.1	Beschlussvorschlag 15.24: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 54.2.

		<ul style="list-style-type: none"> • Was das konkret für alle Formen von Unternehmungen im Innenbereich vom Krankenhaus, über die Arztpraxis, die Apotheke, die Anwaltskanzlei etc. bis hin zu jedem Einzelhändler bedeutet? • wie eine Zeitschiene zur Umsetzung aussehen soll? • Ob diese Maßnahmen so gestaltet werden können, dass bei Reduzierung der vorhandenen Parkplätze im Straßenraum, beizeiten der Ausgleich durch Bereitstellung neuen Parkraumes über Parkhaus-Aus- oder -Neubau priorisiert wird? <p>...</p> <p>All das ist nicht verbindlich geklärt. Vorgenannte Datengrundlagen liegen nicht vor.</p>		
56	56.4	<p>Bei der genaueren Betrachtung der verwendeten Daten ergeben sich zahlreiche Fragestellungen, die durch die vorliegenden Analysen kaum hinreichend beantwortet werden können, bzw. neue Fragen aufwerfen. Als Beispiel:</p> <p>Die Parkauslastung eines städtischen Parkhauses wie der Marktgarage an einer Messung an zwei halben Tagen im Jahr zu messen und davon ausgehend eine Schlussfolgerung über die Parkauslastung und damit verbundene Notwendigkeit dieser Parkgelegenheit im Allgemeinen zu folgern, ist kaum nachvollziehbar und gefährlich in Hinblick auf mögliche (falsche) Rückschlüsse. Das wäre so, als wenn man von einer einzelnen Wettersituation auf das gesamte Klima schließen würde. (siehe hierzu Seite 73, Mobilität in Coesfeld – Analyse des Bestandes und der mobilitätsbezogenen Rahmenbedingungen: „...Daher wurde im Rahmen der</p>	<p>Prinzipiell ist der zugrundeliegende Gedanke, für möglichst genaue und valide Rückschlüsse eine größtmögliche Stichprobe zugrunde zu legen, nachvollziehbar und richtig. Dem sind jedoch verschiedene Gründe entgegenzustellen, von denen die Finanzierbarkeit sowie die praktische Durchführbarkeit einer solchen Erhebung nur einige sind.</p> <p>Die Erhebung der Parkraumauslastung wurde entsprechend der gängigen Anwendungspraxis, der geltenden Richtlinien und somit an zwei repräsentativen Werktagen durchgeführt. Innerhalb der betreffenden Richtlinienwerke werden für verkehrsbezogene Erhebungen die Tage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag vorgeschrieben, da hier von der höchsten</p>	<p>Beschlussvorschlag 15.25:</p> <p>Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 56.4.</p>

		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 halb-stündlichen Intervall statt...ff.)	<p>Verkehrsbelastung ausgegangen wird und das Risiko von Verzerrungen der Ergebnisse durch Einflüsse des Wochenendes geringgehalten wird. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde bewusst ein Donnerstag ausgewählt. Außerdem wurde zusätzlich ein Markttag als Erhebungstag genutzt, da hier auch mit Besuchenden aus dem Umland zu rechnen ist. Weiter zeigen die Auslastungsdaten der Parkhausbetreiber, dass freitags die Parkbauauslastung am höchsten ist. Für die Parkhäuser standen darüber hinaus Auslastungsdaten von insgesamt zwei Wochen zur Verfügung.</p> <p>Darüber hinaus stehen Echtzeitdaten und Daten zur Langzeitauslastung für alle Parkflächen, die in das Parkleitsystem integriert sind der Bäder- und Parkraumgesellschaft bereit, die die Intention des Masterplans sowie die Ergebnisse der Analyse stützen.</p>	
Maßnahme E 2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet				
1	1.2	<p>Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Montessori Schule</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung auf der Seminarstr., z. B. durch: <ul style="list-style-type: none"> ○ Seminarstr. ausschließlich für Busse und Fahrräder 	Nach der Bestätigung der Maßnahme „Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes“ und dem Beschluss des Masterplans Mobilität wird die Verwaltung einen Prozess zur Entwicklung von konkreten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung starten. In diesen Prozess sollten die Anregungen eingebracht und dort bewertet	<p>Beschlussvorschlag 16.2:</p> <p>Die in der Anregung 1.2 genannten Einzelpunkte sind in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Seminarstr. (Geschwindigkeitsstellen, Verkehrsinseln, Bepflanzung) ○ Zebrasteifen an der Seminarstr. ● Verkehrsberuhigung am Teichweg ○ offizielle Einbahnstr. (im Uhrzeigersinn) einrichten ○ Taxi-Parkplätze ausweisen <p>Die Begründung kann der Originalstellungnahme entnommen werden.</p>	<p>werden. Wesentlicher Bestandteil des Prozesses wird die Beteiligung der Öffentlichkeit sein. Hier sollte die an der Montessori Schule eingerichtete AG eingebunden werden.</p>	<p>bewerten. Die an der Montessori Schule eingerichtete AG Verkehr ist in den Prozess einzubinden.</p>
2		<p><i>Anmerkung der Verwaltung: Die Anregung enthält Übersichtspläne mit Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet. Die Pläne können in der Originalstellungnahme eingesehen werden.</i></p> <p><i>In einem Gespräch am 28.03.2023 mit der Einwenderin wurden die Vorschläge erörtert. Die Ergebnisse wurden wie folgt festgehalten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Hauptanliegen der Einwenderin ist die Entlastung der Kreuzung Seminarstraße/Basteiring/Basteiwall. Durch das aktuelle Verbot der Einfahrt in die Seminarstraße wurde die Kreuzung deutlich entlastet. Dadurch ist eine verträgliche Situation eingetreten. Die Kreuzung ist nicht geeignet, den Verkehr aufzunehmen, der vor Einführung der aktuell geltenden Regelung über die Kreuzung gefahren ist. Eine ausreichende Verkehrssicherheit ist dann nicht gewährleistet. ● Die Einwenderin könnte auch die Unterbindung der kompletten Durchfahrt im gesamten Gebiet 	<p>Die in der Anregung 2 enthaltenen Übersichtspläne sind in Verbindung mit den Gesprächsergebnissen im Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes zu bewerten.</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.3:</p> <p>Die in der Anregung 2 enthaltenen Übersichtspläne sind in Verbindung mit den Gesprächsergebnissen in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die Einwenderin und der Eigentümer des Lebensmittelmarktes sind in den Prozess einzubinden.</p>

		<p>der nordwestlichen Innenstadt und des Hengtegebietes zwischen Borkener Straße auf der einen Seite und Holtwicker Straße, Viehstraße und Pumpengasse auf der anderen Seite mittragen. Sieht aber das Problem, dass dann große Umwege auch von den Anliegern in Kauf genommen werden müssen und dass diese daher gegen eine solche Lösung sein könnten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Vorschlag könnte aus Sicht der Einwenderin sein, dass die Durchfahrt über Kapuzinerstraße und Hohe Lucht in der einen Richtung und Marienring und Basteiring in der anderen Richtung weiterhin möglich bleibt, nach Möglichkeit mit einer Beschränkung für Mobilitätseingeschränkte. • Der Einwenderin wurde zugesagt, dass - einen positiven Ratsbeschluss zur Maßnahme Maßnahme E 2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ vorausgesetzt - relativ kurzfristig gemeinsam mit den Anliegern nach einer Lösung gesucht werden soll. Dabei sollte der Eigentümer des Lebensmittelmarktes an der Hengtestraße einbezogen werden. 		
14	14.9	<p>Die Maßnahmen wecken bei mir eine große Hoffnung. In der Bestandsanalyse gehen Sie mit der Abbildung 103 auf die Aufenthaltsqualität am Beispiel der Letter Straße ein. Ich wohne direkt nebenan und kann nur bestätigen: Was hier stört, sind ausschließlich Autos - geparkt wie fahrend. Die geparkten Autos machen die Stelle sehr unübersichtlich und behindern das Vorankommen. Der fahrende Verkehr beeinflusst zudem die Sicherheit für Fußgänger. Sollte diese Straße vom Autoverkehr</p>	<p>An dieser Stelle wird schwerpunktmäßig auf den Aspekt der Verkehrsberuhigung und damit des fließenden Verkehrs eingegangen. Zusätzlich wird die Anregung auch unter der Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ aufgeführt.</p> <p>Die Ausweisung der Letter Straße als Fußgängerzone war Bestandteil der Aktionswochen im vergangenen Jahr. Der</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.4: Auf die Ausweisung der Letter Straße als Fußgängerzone wird zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet.</p>

		<p>befreit werden, wäre das für mich persönlich ein Zugewinn an Lebensqualität.</p>	<p>Versuch krankte zum einen an der eingeschränkten Bereitschaft der Gastronomen, den Verkehrsraum in noch größerem Umfang für die Außengastronomie zu nutzen. Zum anderen führte die kurze Laufzeit und die provisorische Ausgestaltung, dass das Durchfahrtsverbot von den Verkehrsteilnehmern teilweise nicht akzeptiert wurde und diese trotzdem durch die Letter Straße fuhren. In den Befragungen, die die Verwaltung vor Ort durchgeführt hat, war dies der Hauptkritikpunkt an der Aktion. Insgesamt war das Meinungsbild aber sehr uneinheitlich. Ungefähr die Hälfte der Befragten äußerte sich positiv zur Ausweisung der Fußgängerzone.</p> <p>Als Voraussetzung für die Ausweisung der Fußgängerzone muss der Verkehr in einer großen Schleife (Kellerstraße, Ritterstraße, Hinterstraße, Jakobiring) um die Letter Straße herumgeführt werden, damit alle Grundstücke und Parkplätze erschlossen bleiben. Dies hat Umwege und eine zusätzliche Belastung für die Anlieger zur Folge. Daher hält es die Verwaltung für erforderlich, zunächst die Parkplätze in diesem gesamten Gebiet und damit den Verkehr insgesamt zu reduzieren, um dann eine Fußgängerzone ausweisen zu können.</p>	
22		<p>Als Anwohner in der Innenstadt ist es unglaublich schwierig sich mit dem Auto noch fortzubewegen. Da ich mit meinem Auto am Basteiring los fahren muss, ist es wirklich eine Qual den hin und</p>	<p>Die Sperrung der Seminarstraße hängt bekanntlich mit der Baustelle in der Hohen Lucht zusammen. Die Erreichbarkeiten für die Anlieger des Basteirings und -</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 16.1</p>

		<p>Rückweg zur Arbeit anzutreten. Ein großes Hindernis ist die einseitige Sperrung der Seminarstraße. Hier habe ich den Grund noch nicht ganz verstanden? Wenn es wegen der Schule ist, gibt es keine Möglichkeit eine temporäre Sperrung einzurichten? Der müßige Umweg über den Teichweg nehme ich ungerne in Kauf, da die Straße mehr als eng und beschädigt ist. Für mich bedeutet der notwendige Weg am Schulzentrum vorbei ein riesen Umweg. Von meiner Seite aus unverständlich, da ich morgens um halb sechs wenig Menschen in diesen Straßen begegne.</p> <p>Auch die ewig anhaltende Baustelle an der hohen Lucht stößt bitter auf. Wieder ein Parkplatz weniger für Mietshäuser? Durch die ewige Fahrerei durch die nachmittags überfüllte Innenstadt und den Umweg an den Baustellen bin ich mit meinem Auto weit davon entfernt umweltfreundlich zu handeln.</p> <p>Man erwischt so doch langsam mit dem Gedanken zu spielen die Stadt zu verlassen oder außerhalb der Innenstadt zu ziehen. Scheinbar ähnlich wie es den Geschäften geht. Ich hoffe das in Zukunft mehr an die Anwohner und Besucher gedacht wird.</p>	<p>walls haben sich dadurch tatsächlich verschlechtert. Die aktuelle Verkehrsführung ist aber letztendlich nur eine Übergangsphase und wie bereits erwähnt baustellenbedingt. Für den Basteiring und -wall sowie für das übrige Hengtegebiet soll zeitnah eine einvernehmliche (verkehrliche) Lösung für die Zukunft gemeinsam mit den Bewohnern des Gebiets erarbeitet werden.</p> <p>Diese ist vor allem zum Schutz der Anwohner vor den negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs erforderlich. Umwege müssen dann ggf. in Kauf genommen werden.</p> <p>Der Wegfall von Parkplätzen in der Innenstadt, wie hier an der Hohen Lucht, führt auch zu einem Wegfall von Parksuchverkehr. Insofern ist es müßig hier die Umweltverträglichkeit zu reflektieren. Hier setzt sich die Maßnahme E1 thematisch tiefgreifender mit dem Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt auseinander.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.</p>	
26	26.1	<p>Leider kann man nicht mit dem Auto in die Stadt fahren.</p>	<p>Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird mit dem Masterplan Mobilität nicht eingeschränkt. Jedes Ziel ist weiterhin erreichbar. Diese Anregung geht in keinsten Weise auf den Inhalt des Masterplans ein.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 16.1.</p>

			Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.	
27	27.3	<p>Warum plant man nicht RICHTIG?</p> <p>KREISVERKEHR Kreuzung "Jägerhof" mit Tangente Borkener Str. / Gerichtsring mit Konzept nördl.Innenstadt.... meine "Planungen " habe ich und könnte sie kostenlos vorstellen</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: in einem Gespräch am 08.05.2023 mit dem Einwender wurde die Anregung erörtert. Der Einwender reichte unter anderem Pläne mit Vorschlägen zur Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und mit Vorschlägen zur Ausgestaltung des Gerichtsrings mit Kreisverkehren (mit Auswirkungen auf die Verkehrsführung im westlichen Innenstadtbereich: Gerichtsring, Davidstraße, Süringstraße, Pfauengasse etc.) ein. Die Pläne sind als Anlage beigefügt.</i></p>	<p>In der Vergangenheit gab es sowohl seitens der Verwaltung als auch der Bürgerschaft immer wieder Überlegung, die Verkehrsführung im Gerichtsring und in den zuführenden Straßen des Vorbehaltsnetzes (Borkener und Rekener Straße) zu ändern. Diese Überlegungen wurden entweder unabhängig von der Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt oder aber auch direkt im Zusammenhang mit dieser Verkehrsführung (als Teil einer Lösung) getätigt.</p> <p>Die übergebenen Unterlagen enthalten einen Plan mit Vorschlägen zu einer geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt.</p> <p>Dieser Plan könnte analog zur Anregung 2 in den nachgeschalteten Abstimmungsprozess gegeben werden. Die Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsrings mit Auswirkungen auf die Verkehrsführung in der westlichen und der nordwestlichen Innenstadt sind schwieriger zu bewerten. Sie könnten Teil einer Lösung für die nordwestliche Innenstadt sein. Dann müssten sie im Rahmen des weiteren Abstimmungsprozesses gemeinsam mit weiteren denkbaren Varianten für diesen Bereich geprüft und bewertet werden. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung wäre zur Prüfung ein Verkehrsmodell mit</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.5 (Alternative 1):</p> <p>Die Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt sind in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich sind im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.</p> <p>Beschlussvorschlag 16.5 (Alternative 2):</p> <p>Der Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ist zusammen mit den Plänen zur Umgestaltung des</p>

			<p>Belastungen für den gesamten Bereich erforderlich. Hierfür sind umfassende Verkehrszählungen und Auswertungen erforderlich. Die Prüfung würde mehrere Monate dauern.</p> <p>Alternativ könnte die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt zunächst losgelöst von der Frage einer Umgestaltung des Gerichtsrings gemeinsam mit den Anliegern diskutiert und einer Lösung zugeführt werden. Dies hätte den Vorteil eines deutlich kleineren Zeitrahmens. Die Frage der Umgestaltung des Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich könnte dann im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ betrachtet werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen werden zwei alternative Beschlussvorschläge formuliert.</p>	<p>Gerichtsrings in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die erforderliche umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist durch die Verwaltung zu beauftragen.</p>
30	30.4	<p>Die kurzfristige Einrichtung von Fahrradstraßen im Bereich der nordwestlichen Innenstadt (Hengtestraße, Wetmarstraße, Seminarstraße) würde eine echte Verbesserung bringen. Sollte dies nicht möglich sein, so wäre alternativ die Einrichtung von Fußgängerquerungen (Zebrastreifen) zwischen Heriburg Gymnasium und Montessorischule (Seminarstraße), über den Basteiring (Höhe Seminarstraße), sowie über die Seminarstraße / Ecke Wetmarstraße eine sinnvolle Möglichkeit, um eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit der MIV, sowie eine Senkung der Attraktivität als alternativer</p>	<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind, insbesondere in dem hier erwähnten Bereich um das Heriburg-Gymnasium, zwingend erforderlich. Die Fahrradstraße ist ein denkbare Instrument für den Bereich Hengtestraße, Wetmarstraße und Seminarstraße. Die rechtliche Umsetzbarkeit wird nach Beschlussfassung des Masterplans Mobilität, auch in einem Abwägungsprozess mit Alternativmaßnahmen wie z. B. Durchfahrtsverbote,</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.6: Die Verwaltung wird beauftragt, Fußgängerüberwege zwischen Heriburg Gymnasium und Montessorischule (Seminarstraße), über den Basteiring (Höhe Seminarstraße) sowie über die Seminarstraße / Ecke Wetmarstraße in die Überlegungen für ein Gesamtkonzept mit</p>

		Durchfahrtsweg zu erreichen, bis Maßnahme E2 umgesetzt wird.	Fußgängerüberwege, Herausnahme des Busverkehr usw. abschließend überprüft.	einzubeziehen, deren rechtliche Umsetzbarkeit zu prüfen und deren Notwendigkeit im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen zu bewerten.
30	30.7	Weiterhin ist eine strikte Kontrolle der bereits eingeführten (und auch bestehenden...Stichwort Geschwindigkeitskontrolle im innerstädtischen Bereich) Maßnahmen dauerhaft vonnöten - noch immer biegen reihenweise Kraftfahrzeuge unerlaubt vom Basteiring in die Seminarstraße ein (interessante Beobachtung: diverse niederländische Fahrzeuge blinkten erst in Richtung Seminarstraße, um dann korrekt nach rechts in den Köbbinghof abzubiegen; dasselbe Bild bei polnischen und rumänischen Fahrzeugen, während diverse Lieferdienste (auch Postfahrzeuge), sowie reihenweise Coesfelder, Borkener und Lüdinghausener (und weitere) Privatfahrzeuge regelwidrig abbiegen).	Kontrollen werden regelmäßig durch die Polizei durchgeführt. Verstöße werden seit Einführung der Verbotsschilderung zunehmend weniger. Eine gänzliche Einhaltung des Verbots wird leider nicht akzeptiert und ist wahrscheinlich, aufgrund der tief verwurzelten Gewohnheit, nur schwer zu erreichen. Die Erfahrungen aus der aktuellen Verkehrsregelung fließen in die Entwicklung der Maßnahme E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet ein.	Beschlussvorschlag 16.7: Die Verwaltung wird beauftragt, die mit der jetzigen Verkehrsregelung gesammelten Erfahrungen in die Entwicklung der Maßnahme E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ einfließen zu lassen.
31	31.3	Meiner Meinung nach ist die Lösung, dass man in der gesamten Innenstadt Gemeinschaftsstraßen einführt zu einfach gedacht. Persönlich würde ich die Gemeinschaftsstraßen wirklich nur in den Regionen der Innenstadt anwenden, wo kein bis wenig reger Autoverkehr stattfindet. Generell würde es mehr Sinn machen, eine Hauptachse als normale Straße weiterhin zu klassifizieren. Zum einen wäre das positive, dass der Verkehr besser fließen würde. Zum anderen besteht meiner Meinung nach die Gefahr, dass durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Straße Rettungswagen, die das Krankenhaus anfahren ausgebremst werden könnten. Auch könnten Kritiker damit entkräftet werden.	Die Herausnahme der Verbindung Münsterstraße/Viehstraßen aus dem Vorbehaltsnetz ist wesentlicher Bestandteil des Masterplans Mobilität. Die Beweggründe werden im Endbericht eingehend dargestellt: <i>„Aufgrund ihrer Führung quer durch das Zentrum kann und wird sie jedoch auch als Abkürzung anstelle der Ringeroute um die Innenstadt herum genutzt. Da der Masterplan künftig die Priorisierung des Fuß- und mit Abstrichen des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt vorsieht und langfristig die Innenstadtstraßen</i>	Beschlussvorschlag 16.8: Der Anregung, Gemeinschaftsstraßen wirklich nur in den Regionen der Innenstadt anzuwenden, wo kein bis wenig reger Autoverkehr stattfindet und eine Hauptachse als normale Straße weiterhin zu klassifizieren, wird nicht gefolgt. Beschlussvorschlag 16.9: Hinsichtlich der Hilfsfristen für Rettungswagen und

		<p>Die Stadt wäre somit weiterhin optimal das das Kfz erreichbar. Als eine Person, die in einer anderen Stadt zur Schule gegangen ist (2018-2021) kann ich mal Sichten der Schüler (Als Fahrschüler) dieser Stadt im Hinblick auf das Straßennetz in Coesfeld zusammenfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sehr viele Einbahnstraßen und kaum Übersicht • Als Person aus anderen Ortschaften fällt es schwer, Parkplätze zu finden 	<p><i>nahmobilitätsfreundlich baulich umgestaltet werden sollen (siehe Maßnahme D1), stellt die Ausweisung der Münsterstraße sowie der Kleine / Große Viehstraße als Teil des Vorbehaltsnetzes einen Widerspruch zur Zielsetzung für diesen Bereich dar. Nur durch die Funktionsänderung können Aufenthaltsqualität und eine Attraktivierung des öffentlichen Raums erreicht werden. Dieses Vorgehen ist somit von richtungsweisender Bedeutung für das Erreichen der Zielsetzungen und die Durchführung verschiedenster Maßnahmen. Es sollten zusätzlich bauliche Eingriffe vorgenommen werden, um die Unterbindung des Durchgangsverkehrs sicherzustellen. Die Ziele innerhalb der Innenstadt bleiben für den Ziel- und Quellverkehr selbstverständlich auch dann erreichbar.“</i></p> <p>Mit der Friedrich-Ebert-Straße verbleibt eine leistungsfähige Alternative im Vorbehaltsnetz. Rettungsfahrzeuge und Busse sollen die Sperre in der Münsterstraße weiterhin passieren können. Bereits heute gilt in weiten Teilen dieser Verbindung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wesentliche Reisezeitverluste sind für diese Fahrzeuggruppen also zunächst nicht zu befürchten. Durch die Entlastung der direkten Zufahrten zum Krankenhaus wird die Erreichbarkeit des Krankenhauses auch durch Rettungsfahrzeuge sogar erheblich verbessert.</p>	<p>Notärzte sind die Kreisleitstelle und die Feuerwehr in den Entscheidungsprozess einzubinden.</p> <p>Beschlussvorschlag 16.10: Ein Änderungsbedarf in Bezug auf die vorhandenen Einbahnstraßen und die bessere Auffindbarkeit von Parkplätzen wird nicht bestätigt.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Hinsichtlich der Hilfsfristen für Rettungswagen und Notärzte erfolgt selbstverständlich eine Einbindung der Kreisleitstelle und der Feuerwehr.</p> <p>Die Tatsache, dass in Coesfeld viele Einbahnstraßen ausgewiesen werden, könnte durchaus korrekt sein. Dies lässt sich aber in den meisten Fällen auch eindeutig begründen (Verkehrslenkung, schmale Straßenräume etc.). Mit ganz wenigen Ausnahmen (Wiesenstraße, Sökelandstraße, Bahnhofstraße) betrifft dies aber nur Straßen, in die ein Ortsunkundiger nicht fahren sollte, wenn er kein direktes Ziel im Gebiet hat.</p> <p>Mit dem Parkleitsystem sind alle Parkplätze hervorragend ausgewiesen und erreichbar. Andere Parkplätze sollten von Ortsunkundigen nicht angefahren werden.</p>	
32	32.24	<p>Bei der Umsetzung dieser Maßnahme ist darauf zu achten, dass ein attraktiver ÖPNV weiterhin möglich ist. Dafür ist es erforderlich bei Unterbrechungen des Durchfahrtverkehrs diese mittels beweglicher Poller durchzuführen, die bei Annäherung eines Busses automatisch versenkt werden. Dies gilt z.B. für die Unterbrechung des Durchfahrtverkehrs auf der Münsterstraße, denn andernfalls könnte die Haltestelle Lambertikirche von normalen Linienbussen nicht mehr bedient werden. Diese Haltestelle ist jedoch die Einzige, die in der Nähe des Markplatzes liegt, und auch jene, von der aus man das Krankenhaus am besten erreichen kann. Die Haltestelle Krankenhaus lasse ich bei dieser Betrachtung außen vor, da sie nur vom Bürgerbus bedient wird und</p>	<p>Wie im Maßnahmensteckbrief beschrieben, soll in der nachgeschalteten Bearbeitungsphase bewertet werden, „ob es über die Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs hinaus notwendig und machbar ist, den ÖPNV ganz oder teilweise aus dem Gebiet [nordwestliche Innenstadt, Anm. der Red.] heraus zu nehmen“. Es bestehen bereits verschiedene Planvarianten zur Herausnahme des Busverkehrs aus bspw. der Wetmarstraße. Im Falle einer baulichen Sperrung zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist die Nutzung von herunterfahrbaren Pollern und möglichen einer ÖPNV-</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.11: Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E2 zur Berücksichtigung der Anregung 32.24.</p>

	<p>aufgrund der baulichen Situation von normalen Lini- enbussen auch gar nicht angefahren werden kann. Wenn die Haltestelle Lambertikirche nicht mehr an- gefahren werden könnte, würde das die Attraktivität des ÖPNV nennenswert verschlechtern (Wider- spruch zum übergeordneten Ziel II und zum Ziel ÖV1) und würde die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖV einschränken (Widerspruch zum Ziel ÖR5). Auch die Bushaltestelle Heriburg-Gymnasium muss weiter durch Busse angefahren werden. Auf der Linie R62 sind sonst eine ganze Reihe von Hal- testellen nicht mehr (sinnvoll) bedienbar. Außerdem liegt sie günstig, um bestimmte Ziele in der Innen- stadt zu erreichen. Selbst der Fußverkehrs-Check hat ergeben, dass der Busverkehr weiter durch das Quartier fahren sollte. Eine Verlagerung des Schul- verkehrs an eine Haltestelle an der Holtwicker Straße ist keine realistische Option. Die Kinder müssten an der viel befahrenen Straße warten. Beim Ein- und Ausstieg müssten sie den Fahrrad- weg queren, was zwangsläufig zu Konflikten führt. Außerdem ist der Weg bis zur Holtwicker Straße mit mehr als 500 Metern zumindest für Grundschulkin- der zu weit. Es ist somit fraglich, ob nach Aufgabe der Haltestelle Heriburg-Gymnasium überhaupt noch eine ausreichende Bedienung der Bevölke- rung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Perso- nennahverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz bestehen würde. Auch ist zu beachten, dass einzelne Kinder zwar auf den Busverkehr angewie- sen sind, viele Kinder aber durchaus die Möglichkeit haben, alternativ ein (Groß-)Elterntaxi zu nutzen. Die Bereitschaft solche Fahrten durchzuführen wird bei den Erwachsenen insbesondere dann gegeben sein, wenn sie den ÖPNV aufgrund der oben</p>	<p>Anforderung eine vorstellbare Option. Zum jetzigen Zeitpunkt hat jedoch noch keine abschließende Bewertung der ver- schiedenen Planvarianten und Gedanken- spiele stattgefunden, auch weil hierzu eine Vielzahl verschiedener Interessens- lagen (bspw. der jeweiligen Schulen, der Anwohnenden, der Busbetreibenden) zu beachten sind, die bisher noch nicht mit einander vereinbar waren.</p>	
--	---	---	--

	<p>beschriebenen Problempunkte nicht als ausreichend sicher einschätzen. Es ist niemand geholfen, wenn der Kfz-Verkehr durch Herausnahme des Busverkehrs etwas abnimmt, dies durch zusätzliche Elterntaxis aber mehr als kompensiert wird. Der Busverkehr an der Haltestelle Heriburg-Gymnasium kann durchaus durch eine verbesserte Fahrplangestaltung reduziert werden. So reicht es im Allgemeinen, wenn aus jeder Richtung ein Bus direkt am Heriburg hält. Bei nur gering genutzten Verbindungen reicht unter Umständen auch eine Umsteige-Verbindung aus. Dadurch ließe sich der Busverkehr in der besonders kritischen Morgenspitze ca. um die Hälfte reduzieren. Mittags und nachmittags, wenn die Busse über einen längeren Zeitraum verteilt fahren, erscheint eine Reduzierung um ca. ein Drittel möglich. In Ergänzung zu Verbindungen mit Umstieg (z.B. am Schulzentrum) ist es denkbar, dass Busse zusätzlich an der Holtwicker Straße halten. Jüngere Kinder könnten dann die Umsteige-Verbindung nutzen und Jugendliche den Fußweg absolvieren. Wenn auf dem Basteiring zwischen Seminarstraße und Neutorstr. wie geplant Stellplätze im Straßenraum entfallen, wird es möglich, dass dort (wieder) Linienbussen fahren. Dann könnten die Linien des Schulverkehrs vom Schulzentrum kommend über die Neutorstr. und den Basteiring zum Gerichtsring fahren. Eine Bushaltestelle könnte auf dem Basteiring z.B. auf Höhe der 10 eingerichtet werden. Diese wäre von der Montessori-Schule und dem Heriburg-Gymnasium mit einem kurzen, sicheren Fußweg erreichbar. Der besonders kritisierte Begegnungsverkehr von Bussen auf der Wetmarstraße könnte dann auf den sehr kurzen Abschnitt Holtwicker Str. und Kreisverkehr reduziert werden.</p>		
--	--	--	--

		In dem Abschnitt könnte die Straße so umgestaltet werden, dass der Begegnungsverkehr unproblematisch abgewickelt werden kann. Aufgrund des Fahrplans der RegioBusse sind bei diesen keine Begegnungen auf der Wetmarstr zu erwarten. Somit kann den Hauptkritikpunkten von einigen Anwohnenden begegnet werden, ohne die Attraktivität des ÖPNV nennenswert einzuschränken.		
35	35.5	<p>Wir haben in Coesfeld bereits ein durch Einbahnstraßen geprägtes Innenstadtproblem. Jetzt sollen irgendwelche Straßensperrungen errichtet werden, und zwar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hengtering, Hengtestraße • Basteiring, Köbbinghof, Seminarstraße • Hengtering, Wetmarstraße • Kapuzinerstraße, Köbbinghof <p>Da wir schon jetzt genug Verkehrsprobleme in Coesfeld haben, bin ich gegen jede Art von Straßensperrungen. Zuletzt betraf der Bürgerentscheid 2010 genau diese Problematik. Auch bezüglich der geplanten Sperrungen würde ich ein Bürgerbegehren befürworten. Das gleiche gilt für die Unterbindung der Durchgangsverkehre auf der Münsterstraße, Großen Viehstraße und Kleine Viehstraße.</p>	<p>Die Straßen werden nicht komplett gesperrt, sondern es werden verkehrslenkende Maßnahmen vorgeschlagen, die die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen und verbessern und gleichzeitig unerwünschte Durchgangsverkehre auf andere klassifizierte Straßen verlagern.</p> <p>Die Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sollen dabei immer nur im Rahmen einer Gesamtlösung für den kompletten Bereich bzw. für das Wohngebiet entwickelt werden. Insbesondere für die nordwestliche Innenstadt, aber auch für die Münsterstraße werden die Bewohner dabei intensiv beteiligt.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.</p>	Siehe Beschlussvorschlag 16.1
39	39.18	Die Sperrung der Münsterstraße für den Durchgangsverkehr lehnen wir ab. (s. D 1) Stattdessen sollte ein Ausbau der Münsterstraße von der Kleinen Viehstraße bis zur Abbiegung Krankenhaus, inkl. Der Großen Viehstraße als Gemeinschaftsstraße oder Shared-Space-Verkehrsfläche erfolgen, wie auch schon im Bereich	Siehe Stellungnahme und Beschlussvorschlag zur Anregung 39.1 unter der Maßnahme D1 „Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen“	

		Münsterstraße/Bernhard-von-Galen-Straße erfolgreich umgesetzt. Ggf. kann durch eine weitere Verkehrsberuhigung, zusätzliche Zebrastreifen und/oder Baumbepflanzungen die Attraktivität als Durchgangsstraße reduziert werden ohne die Erreichbarkeit der Anlieger (z. B. Sparkasse) zu erschweren.		
42	42.2	<p>Beispiel Schüler:innen-Verkehr Wetmarstraße/Seminarstraße/Hengtering</p> <ul style="list-style-type: none"> • parkende Autos gefährden einen sicheren Verkehrsfluss • Stoßzeiten Mo-Fr 7-17Uhr, besonders Schulanfang 7:30-8:00, Mittagsschulschuss, 6te Stunde, ~13:00, Ende Ganztagschule ~15:45 • Buchholzweg mit einplanen • jetzige Parkverbotsregelung führt dazu das PKW und LKW auf der Brücke parken an unübersichtliche Stellen, parken vor/auf einer Geländekuppe. 	<p>Auch hier ist letztendlich eine vernünftige Gesamtlösung für den gesamten Bereich zwingend erforderlich. Parkende Autos gefährden in der Tat den Verkehrsfluss vor und nach der Schule im Hinblick auf die zusätzlichen Busse. Gleichzeitig dienen sie aber auch als Element der Verkehrsberuhigung Der Umgang mit dem zukünftigen Busverkehr ist ein wichtiger Baustein für die Gesamtlösung.</p> <p>Das Parken auf der Brücke ist tatsächlich quantitativ angestiegen. Grund ist auch die neue Wohnbebauung „Auf der Hengte“. Dieser Punkt muss bei der Entwicklung einer Gesamtlösung für das Hengtegebiet mit angesprochen werden. Dabei sind die Anlieger und die Öffentlichkeit mit einzubinden.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2. Bei der Entwicklung der Maßnahme sind die angesprochenen Punkte zu prüfen und zu bewerten.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 16.1</p> <p>Beschlussvorschlag 16.12:</p> <p>Bei der Entwicklung der Maßnahme E2 sind die in der Anregung 42.2 angesprochenen Punkte zu prüfen und zu bewerten.</p>
48	48.2	zu Seiten 81 ff und 200: Die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ist seit Jahrzehnten wesentlicher Diskussionspunkt der städtischen Planungen gewesen. Vor fast 20 Jahren erzielten die	Durch das Bürgerbegehren wurde ein Beschluss des Rates zur Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsverfahren empfohlenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Siehe Beschlussvorschlag 16.1

		<p>Nachbarschaften der nordwestlichen Innenstadt in einem umfangreichen Moderationsverfahren eine Kompromissformel für die Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt, die später durch das Bürgerbegehren im Jahre 2007 „gekippt“ wurde. Es wird angeregt, auf der Basis der damaligen Kompromissformel der Nachbarschaften erneut ein Moderationsverfahren der direkt betroffenen Anlieger und Nachbarschaften durchzuführen.</p>	<p>in der nordwestlichen Innenstadt gekippt. Die Jahre später in einem Moderationsverfahren entwickelte „Kompromissformel“ wurde im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt. Durch den Rat wurde dieser Versuch nach kurzer Zeit abgebrochen, ohne dass eine Chance bestand, dass sich die veränderte Situation hätte einspielen können.</p> <p>Der Maßnahmensteckbrief sieht ausdrücklich vor, dass eine neuerliche Lösung gemeinsam mit den Anliegern entwickelt wird: <i>„Aufbauend auf diesen Grundlagen strebt die Stadt an, erneut mit den Anliegern und der gesamten Öffentlichkeit eine gesamträumliche Lösung zu entwickeln, die für alle Seiten verträglich ist.“</i></p> <p>Insofern ist eine Ergänzung des Steckbriefs aufgrund der Anregung nicht erforderlich. Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.</p>	
48	48.9	<p>zu Seiten 128, 188 f: Im Gegensatz zu dem Entwurf rege ich an, die Kleine und die Große Viehstraße weiterhin als Teil des sog. Vorbehaltsnetzes zu belassen. Dies erscheint mir zwingend für eine möglichst schnelle Erreichbarkeit des Krankenhauses, insb. für Rettungswagen, Notärzte etc.</p>	<p>Die Herausnahme der Verbindung Münsterstraße/Viehstraßen aus dem Vorbehaltsnetz ist wesentlicher Bestandteil des Masterplans Mobilität. Die Beweggründe werden im Endbericht eingehend dargestellt:</p> <p><i>„Aufgrund ihrer Führung quer durch das Zentrum kann und wird sie jedoch auch als Abkürzung anstelle der Ringeroute um die Innenstadt herum genutzt. Da der Masterplan künftig die Priorisierung des</i></p>	<p>Beschlussvorschlag 16.13: Der Anregung, die Kleine und die Große Viehstraße weiterhin als Teil des sog. Vorbehaltsnetzes zu belassen, wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 16.9: Hinsichtlich der Hilfsfristen für Rettungswagen und Notärzte sind die Kreisleitstelle</p>

			<p><i>Fuß- und mit Abstrichen des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt vorsieht und langfristig die Innenstadtstraßen nahmobilitätsfreundlich baulich umgestaltet werden sollen (siehe Maßnahme D1), stellt die Ausweisung der Münsterstraße sowie der Kleine / Große Viehstraße als Teil des Vorbehaltsnetzes einen Widerspruch zur Zielsetzung für diesen Bereich dar. Nur durch die Funktionsänderung können Aufenthaltsqualität und eine Attraktivierung des öffentlichen Raums erreicht werden. Dieses Vorgehen ist somit von richtungsweisender Bedeutung für das Erreichen der Zielsetzungen und die Durchführung verschiedenster Maßnahmen. Es sollten zusätzlich bauliche Eingriffe vorgenommen werden, um die Unterbindung des Durchgangsverkehrs sicherzustellen. Die Ziele innerhalb der Innenstadt bleiben für den Ziel- und Quellverkehr selbstverständlich auch dann erreichbar.“</i></p> <p>Mit der Friedrich-Ebert-Straße verbleibt eine leistungsfähige Alternative im Vorbehaltsnetz. Rettungsfahrzeuge und Busse sollen die Sperre in der Münsterstraße weiterhin passieren können. Bereits heute gilt in weiten Teilen dieser Verbindung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wesentliche Reisezeitverluste sind für diese Fahrzeuggruppen also zunächst nicht zu befürchten. Durch die Entlastung der direkten Zufahrten zum Krankenhaus wird die Erreichbarkeit des Krankenhauses</p>	<p>und die Feuerwehr in den Entscheidungsprozess einzubinden.</p>
--	--	--	---	---

			<p>auch durch Rettungsfahrzeuge sogar erheblich verbessert.</p> <p>Hinsichtlich der Hilfsfristen für Rettungswagen und Notärzte erfolgt selbstverständlich eine Einbindung der Kreisleitstelle und der Feuerwehr.</p>	
49	49.2	<p>Wenn verschiedene Vorschläge tatsächlich umgesetzt werden, sehe ich Existenzen gefährdet. Falls z.B. die Kleine Viehstraße, so wie angedeutet, abgeschnitten werden soll (Sperrung an der Sparkasse) und es zur Streichung der Parkplätze kommt, ist das der schleichende, aber sichere Tod der Geschäfte. Trägt einer seine Hemden vom Parkplatz Arbeitsamt zur Lamberti-Reinigung? Werden Warenlieferung oder -abholung zum Trödelshop Hundert(e) Meter geschleppt, wenn es sperrige oder mehrere Artikel sind? Ich denke nicht. Und die Sperrung vor der Sparkasse würde den Verkehr über andere Straßen lenken. Aber sicher nicht nur über die Friedrich-Ebert-Straße, sondern auch über die Anwohnerstraßen (Mühlenstraße, Hamms Gasse...).</p>	<p>Zur zukünftigen Funktion der Kleinen Viehstraße und zur Sperrung in Höhe der Sparkasse siehe Stellungnahme zur Anregung 48.9</p> <p>Hierzu ergänzend: alle Ziele an der Kleinen Viehstraße können weiterhin auch mit Kfz erreicht werden. Insbesondere um negative Auswirkungen auf die Mühlenstraße zu verhindern, sieht der der Maßnahmensteckbrief dort eine Einbahnstraßenregelung vor.</p> <p>Die Abwägung erfolgt mit dem grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 16.1</p>

			<p>Insbesondere um den Einzelhandel zu stärken, ist die Rücknahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum für die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (Aufenthaltsqualität) erforderlich, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Zudem sind die Gemeinschaftsstraßen weiterhin befahrbar, sodass ein schnelles Einladen von schweren Waren möglich ist. Hierfür können auch Kurzzeit-Haltezonen eingerichtet werden. Des Weiteren ist selbst bei vorhandenen Stellplätzen nicht sicher, dass der Stellplatz verfügbar ist (insbesondere hohe Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum). Zudem wird bereits heute ein großer Anteil der Stellplätze in der Kleinen Viehstraße von Bewohnenden belegt, so dass sie ohnehin nicht den Kunden zur Verfügung stehen.</p> <p>Großen Wert legt der Maßnahmensteckbrief darauf, dass die Ziele in einer vertretbaren fußläufigen Entfernung des Stellplatzangebotes liegen. Bereits heute beträgt die Distanz zum Parkplatz Arbeitsamt 250 m (3 Min), auch die Marktgarage liegt nicht weiter entfernt.</p> <p>3 Minuten Fußweg sind der gesunden Bevölkerung zumutbar. Menschen mit Behinderung und Mobilitätseingeschränkte – werden ebenfalls im Rahmen der Gesamtlösung für die jeweilige Straße oder den Bereich mitgedacht.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 15.1</p>
--	--	--	--	--------------------------------------

			Die Abwägung erfolgt mit dem grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E1.	
52	52.2	<p>Verkehrsführung:</p> <p>Es sollten durchgängige Ringstraßen für den Autoverkehr bestehen bleiben, um für eine bessere Orientierung für Nicht-Coesfelder bei der Parkplatzsuche zu sorgen und Suchverkehr weiter zu reduzieren.</p>	<p>Der Innere Ring über Friedrich-Ebert-Straße, Alte Münsterstraße, Bahnhofstraße, Sökelandstraße, Wiesenstraße und Gerichtsring im Bereich des Vorbehaltsnetz steht nicht zur Disposition. Das Parkleitsystem führt den Parkplatzsuchenden über diesen Inneren Ring. Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt haben daher grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Parkplatzsuche der Nicht-Coesfelder. Gemeinsam mit den Anliegern und der Öffentlichkeit soll ein verträgliches Verkehrssystem entwickelt werden, welches eine Entlastung der Straßen in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet bewirkt. Wie dieses</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.14:</p> <p>Das Offenhalten der Straßen in der nordwestlichen Innenstadt (Basteiring, Marienring, Hohe Lucht, Kapuzinerstraße) für den Durchgangverkehr wird nicht als Prämisse für die Entwicklung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung definiert. Gemeinsam mit Anliegern und Öffentlichkeit soll ein Gesamtsystem zur Verkehrsberuhigung entwickelt werden.</p>

			<p>aussehen wird, lässt sich zur Zeit noch nicht sagen. Das Offenhalten der Straßen in der nordwestlichen Innenstadt (Basteiring, Marienring, Hohe Lucht, Kapuzinerstraße) für den Durchgangverkehr als Prämisse für die Entwicklung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu definieren, würde aber den Grundaussagen und Zielen des Maßnahmensteckbriefes widersprechen.</p>	
58	58.1	<p>Schlusswort der Feldweg Anwohner und Appell an den Rat:</p> <p>Wir vertrauen darauf, dass durch den Rat geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. -Verhinderung beschlossen und kurzfristig durchgeführt werden. Wir warten schon viel zu lange auf geeignete Maßnahmen, da die Verkehrsteilnehmer und insbesondere die Anwohner (Kinder) hier Tag für Tag akut gefährdet sind. Aus unserer Sicht können hier nur folgende Maßnahmen zielführend sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> eine Sperrung des Feldwegs, wie durch die externen Gutachter gefordert (Abb. Unten Pos. 1) am Übergang zur Hengtestraße für den Autoverkehr. Dies würde auch den gesamten Verkehr des Hengtegebiets beruhigen, da eine Abkürzung zwischen Holtwicker Straße und Borkeener Straße unattraktiver wird. Der kleine Umweg über Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Borkeener Straße und umgekehrt ist zumutbar. <p>Diese Maßnahme hat zwischen dem Gerlever Weg und Am Honigbach auch bereits den gewünschten Effekt erzielt.</p>	<p>Die Verwaltung sieht einen dringenden Handlungsbedarf für den Feldweg. Mit den Anliegern sollte gemeinsam eine Lösung erarbeitet und in das Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet integriert werden. Anhaltspunkte können die im Fußverkehrcheck vorgeschlagenen Maßnahmen (Sperrung der Straße oder Aufpflasterungen) sein.</p>	<p>Beschlussvorschlag 16.15:</p> <p>Im Rahmen des Maßnahmenpaketes E2 sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für den Feldweg zu entwickeln und in das Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet zu integrieren.</p>

		<p>alternativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraßenregelung stadtauswärts {Abb. Unten Pos. 3) und zusätzlich Plateau- Aufpflasterungen {Abb. Unten Pos.2) jeweils am Eintritt, Austritt und mittig des verkehrsberuhigten Bereichs des Feldwegs zwischen Hengtestraße und Leisweg. Um den Spielstraßencharakter zu unterstreichen, außerdem entsprechende Markierungen auf dem Boden. <p>Die jeweilige Maßnahme bedeutet wenig Aufwand und sollte daher auch umgesetzt werden können.</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: die Stellungnahme enthält ausführliche Erläuterungen und Begründungen zur Gesamthematik, die der Originalstellungnahme</i></p>		
Maßnahme E 3: Vision „Digitale Brücken“				
32	32.25	<p>Der visionäre Ansatz verspricht einige Vorteile. Gleichzeitig sind das Erfassen von Kennzeichen und das Einrichten von Sperrungen Maßnahmen, die bei bestimmten Menschen negative Emotionen auslösen. Um die Akzeptanz für den gesamten Masterplan zu erhöhen, sollten die „Digitalen Brücken“ daher als ergebnisoffener Prüfauftrag formuliert werden. Wobei nicht nur technische, rechtliche und finanzielle Aspekte, sondern auch die Akzeptanz bei allen Betroffenen Kriterien dafür darstellen müssen, ob die Maßnahme weiter verfolgt wird.</p>	<p>Gesamtstellungnahme zu den Anregungen 32.25, 39.19, 48.13:</p> <p>Im Rahmen des Masterplans wurde bei der Entwicklung der Maßnahme bereits eine rechtliche Ersteinschätzung eingeholt. Grundsätzlich ist es richtig, dass durch das Modell einige Rechtsfragen aufgeworfen werden. Das ist insbesondere deshalb der Fall, da es sich um eine Planung im Bestand und nicht im Neubau handelt. Konkret kann zweifelhaft sein, ob die zwangsläufig zu gewährleistende Erreichbarkeit von Wohngrundstücken mit dem Pkw von einer dauerhaften Datenspeicherung abhängig machen darf.</p> <p>Die Machbarkeit scheint grundsätzlich gegeben. Bei einer Werksbesichtigung</p>	<p>Beschlussvorschlag 17.1:</p> <p>Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung bestätigt:</p> <p>In dem Bewusstsein um die mögliche kritische Sicht auf die rechtlichen Aspekte und die tatsächlichen Auswirkungen auf das soziale Beisammensein eines solchen Konzepts, wird vorgeschlagen, die Maßnahme E3 über die bereits getätigten Abgrenzungen weiter von den sonstigen Maßnahmen des Masterplans abzugrenzen. Im Rahmen des</p>
39	39.19	<p>Uns stellt sich die Frage der flächendeckenden Praktikabilität. Außerdem sähe man sich des Vorwurfs des „Aussperrens“ spezifischer Nutzergruppen „durch die Hintertür“ ausgesetzt. Andere Maßnahmen wären aus unserer Sicht zielführender und schneller realisierbar.</p>		

48	48.13	zu Seiten 205 ff: Ich rege an, bevor man über die Maßnahme E 3: „Vision digitale Brücken“ nachdenkt, sich mit den juristischen Rahmenbedingungen für solche Ideen zu befassen, insbesondere aus straßenverkehrlicher und datenschutzrechtlicher Sicht.	wurde nts eine bereits umgesetzte Lösung in Monheim und Nordhorn vorgestellt. Nichtsdestotrotz ist die Maßnahme E3 bewusst als Vision vorgegeben, da die Kritikpunkte einer solchen Umsetzung aus Sicht der Begutachtung nicht vernachlässigt werden dürfen. Die Maßnahme sollte daher noch weiter von den sonstigen Maßnahmen abgegrenzt werden, um der Anregung ausreichend Würdigung zu schenken. In dem Bewusstsein um die mögliche kritische Sicht auf die rechtlichen Aspekte eines solchen Konzepts, wird vorgeschlagen, die Maßnahme über die bereits getätigten Abgrenzungen weiter von den sonstigen Maßnahmen des Masterplans abzugrenzen.	Handlungskonzepts soll sich bei der Einteilung der zeitlichen Umsetzungsstrategie bei der Maßnahme E3 die sonst einheitliche Sprachregelung „kurz-, mittel-, langfristig“ verlassen und die Maßnahme mit dem Startpunkt „visionär“ versehen werden.
Maßnahme F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz				
13		Wie ist das mit Tempo 30 auf den Einfallstrassen nach Coesfeld rein. Z.B. Rekener Straße und Borkener Straße. Dies halte ich für sehr sinnvoll. Tempo 30 ab Ortsschild. Ebenso den Schwerlastverkehr konsequent von diesen Straßen verbannen. Die Rekener Straße ist kaputt gefahren!	Eine flächendeckende Temporeduzierung auf 30 km/h auf Straßen des Vorbehaltsnetzes ist rein rechtlich schwierig umsetzbar (siehe § 45 Abs. 9 StVO), da die Begrifflichkeit „zwingend erforderlich“ in der Regel nicht vertretbar nachgewiesen werden kann. Nur vor sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schule, Altenheime, etc.) ist eine Temporeduzierung auf 30 km/h heute schon eine rechtlich zwingende Vorgabe (z. B. vor Altenheim und Kindergarten an der Rekener Straße). Speziell auf der Rekener Straße ist noch die im	Beschlussvorschlag 18.2: Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob an weiteren Streckenabschnitten vor sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schule, Altenheime, etc.) die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden kann.

			<p>Maßnahmensteckbrief B4 „Planung und Bau des Radnetzes“ beschriebene Umgestaltung eine Option, die planerisch ja schon angestoßen wurde.</p> <p>Der Durchgangsverkehr für Schwerlastfahrzeuge soll grundsätzlich aus dem Stadtgebiet herausgehalten werden. Dies wurde auch schon auf vielen Einfallstraßen umgesetzt (z. B. Holtwicker Straße).</p>	
26	26.4	Außerdem sind die Geschwindigkeiten auf der Daruper Straße viel zu hoch.	Dies ist korrekt. Polizei und Kreisverwaltung kontrollieren hier deshalb regelmäßig die Geschwindigkeiten.	Beschlussvorschlag 18.3: Die Verwaltung wird beauftragt darauf hinzuwirken, dass die Geschwindigkeit insbesondere auf der Daruper Straße durch Polizei und Kreisverwaltung weiterhin regelmäßig kontrolliert wird.
39	39.20	Die geplante Herausnahme der Bahnhofstraße aus dem Vorbehaltsnetz sehen wir als problematisch an, da sie neben der Hansestraße und Sökelandstraße den Abfluss des Verkehrs vom Bahnhof in Richtung Osten gewährleistet und in der umgekehrten Fahrtrichtung zwischen der Daruper Straße und Dülmener Straße für die Erreichbarkeit der westlichen Innenstadt von Bedeutung ist.	Mit der Verbindung über die Daruper Straße und die Alte Münsterstraße steht eine Verbindung im Vorbehaltsnetz als Alternative zur Verfügung. Voraussetzung zur Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz ist eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Mit welchen Mitteln dies gelingen kann und welche Auswirkungen dies auf die umliegenden Straßen hat, ist im Vorfeld einer solchen Maßnahme durch eine Detailuntersuchung zu klären	Beschlussvorschlag 18.4: Grundsätzlich wird die Definition des Vorbehaltsnetzes bestätigt. Das in der Stellungnahme der Verwaltung (<i>Voraussetzung zur Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz ist eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Mit welchen Mitteln dies gelingen kann und welche Auswirkungen dies auf die umliegenden Straßen hat, ist im Vorfeld einer solchen Maßnahme durch eine</i>

				<i>Detailuntersuchung zu klären</i>) beschriebene Verfahren wird für das weitere Vorgehen ebenfalls bestätigt.
42	42.3	<p>Parkende Autos auf Ausfallstraßen Innenstadt/Wohngebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> • parkende Autos auf Ausfallstraßen Innenstadt und Wohngebiete • Holländische Fahrradwege“ verhindern das Parken • Höchstgeschwindigkeit <30 km/h • Bremsen, Halten, Anfahren sorgt dafür das die Anwohner mit Bremsabrieb, Reifenabrieb und Abgase mehr belastet werden <p>Beispiele: Hengtstraße, Marienburger Straße, Druffelsweg, Lübbesmeyerweg (Adolf-Meyer-Straße bis Am Wasserturm), am Wasserturm</p>	<p>Die Stellungnahme der Verwaltung bezieht sich an dieser Stelle auf Straßen im Vorbehaltsnetz:</p> <p>Die Anregung zielt darauf ab, dass das Parken auf den „Ausfallstraßen“ verhindert werden sollte, um Behinderungen des fließenden Verkehrs zu vermeiden.</p> <p>Da beabsichtigt wird die Parkplätze in der Innenstadt nach außerhalb zu verlegen, sollten parkende Autos an den Ausfallstraßen aktuell kein Diskussionspunkt sein.</p> <p>Eine Temporeduzierung auf Straßen im Vorbehaltsnetz auf 30 km/h ist -wie schon erwähnt- rein rechtlich schwierig umsetzbar.</p>	<p>Beschlussvorschlag 18.2:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob an weiteren Streckenabschnitten vor sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schule, Altenheime, etc.) die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden kann.</p> <p>Beschlussvorschlag 18.5:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob Regelungen zum ruhenden Verkehr auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes notwendig oder sinnvoll sind.</p>
46	46.7	<p>Eine Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten ist sicherlich ein zu verfolgendes Ziel. Wenn man jedoch die verkehrliche Durchlässigkeit in einer Stadt aufgibt und den Verkehr auf ein Vorbehaltsnetz reduzieren möchte, werden bei einem ähnlichen Verkehrsaufkommen, wobei wir ja eigentlich für einen florierenden Einzelhandel mehr Verkehrsaufkommen haben müssten, die Belastungen für die dortigen Anlieger und Anwohner deutlich zunehmen. Diese Problematik ist schon vor Jahrzehnten erkannt worden und in der Politik eingehend diskutiert worden. Leider, als es städtebauliche die</p>	<p>Die Konzentration des Verkehrs auf die Straßen des Vorbehaltsnetzes zur Entlastung der Wohngebiete ist ureigenste Aufgabe der Verkehrsplanung. Dabei wird in Kauf genommen, dass die Wohnbevölkerung entlang der Straßen des Vorbehaltsnetzes größeren Emissionen ausgesetzt ist. Hierauf kann dann z.B. mit passiven oder aktiven Schallschutzmaßnahmen oder mit einer verringerten Geschwindigkeit zur</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 16.1</p>

		<p>Möglichkeiten noch gab, sind diese nicht energisch genug durchgesetzt worden. Hier wären Veränderungen u. E. nur sehr behutsam möglich.</p>	<p>Minimierung der Lärmimmissionen reagiert werden.</p> <p>Es kann angenommen werden, dass sich die Anregung auf den Verkehr in der nordwestlichen Innenstadt bezieht. Hier wurde in der Bestandsanalyse ein deutliches Defizit festgestellt, weil die dortigen Straßen von der gesamten Gestaltung er nicht geeignet sind, um den heutigen Verkehr aufzunehmen. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 2005 wurde nachgewiesen, dass der Verkehr auch alleine über den östlichen Innenstadtring verträglich abgewickelt werden kann. Die heutigen Verkehrsbelastungen liegen deutlich unter den Prognosewerten des Verkehrsentwicklungsplans. Sofern ist davon auszugehen, dass eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs auch heute möglich wäre.</p> <p>Die Aussage, dass die Schließung des Rings auf der Westseite nicht energisch genug durchgesetzt wurde, ist falsch. Eine Verkehrsuntersuchung, die im Rahmen der damaligen Planfeststellung durchgeführt wurde, zeigte, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs in der Einmündung in die Borkener Straße nicht möglich gewesen wäre und der Verkehr dort zum Erliegen gekommen wäre.</p> <p>Die Abwägung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme E2.</p>	
--	--	--	---	--

Maßnahme F2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten				
8	8.2	Zusätzlich wünsche ich mir, daß die Straße Am Wietkamp im Bereich von der Kita bis zum Grenzweg eine verkehrsberuhigten Zone wird. Mittlerweile wohnen und spielen auf der Straße sehr viele Kinder, die Situation ist oftmals sehr gefährlich da Autos und auch Schulbusse aufgrund der geraden und breiten Straße sehr schnell fahren. Die Kinder können nicht alleine, sondern nur unter Aufsicht von Erwachsenen auf der Straße spielen. Häufig kommt es zu unschönen Diskussionen zwischen uns als Anwohnern und Autofahrern. Eine Verkehrsberuhigung zu. B. durch Pflanzinseln wäre toll.	Zu den Anregungen 8.2, 9, 11, 15, 18: Der Umbau einer gegenwärtigen (separierten) Tempo 30-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich ist sehr aufwändig und auch kostenintensiv, da der Rückbau der Gehwege hierfür erforderlich wäre. Busse fahren dort offiziell eigentlich gar nicht mehr, da die Haltstelle vom Akazienweg zum Kalksbecker Weg verlegt wurde. Die Unfalllage dort ist unauffällig. Das dort Kinder grundsätzlich wohnen, kann nicht als Grund angeführt werden. Nicht jede Straße kann eine „Spielstraße“ sein. Für die Ausweisung als Spielstraße sind bestimmte Kriterien zu erfüllen. Aktuell stellt die Straße Am Wietkamp eine direkte Verbindung zwischen Grenzweg und Kalksbecker Weg dar. Denkbar wäre es, die Durchfahrt mittels einer Diagonalsperre zu unterbinden. Dies wäre erste Voraussetzung für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Im weiteren ist zu prüfen, ob dann ein Komplettumbau (Aufhebung der Separation zwischen Fahrbahn und Gehweg) erforderlich wird oder eventuell auch das Freiburger Modell umgesetzt werden könnte.	Beschlussvorschlag 19.2: Im Rahmen des Maßnahmenpaketes F2 ist auch die Verkehrsberuhigung der Straße Am Wietkamp zu prüfen. Dies geschieht im Rahmen des im Handlungskonzept definierten Zeitplanes und nach vorheriger Priorisierung der Einzelmaßnahmen innerhalb des Maßnahmenpaketes F2. Die Priorisierung ist den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.
9		Durch den vermehrten Bussverkehr Am Wietkamp , dieses Stück (Haus Ne 1-14) ist nicht einmal eine Busstrecke, (Grund Kreuzschule) und der geraden Straße, die sehr verlockend ist schneller wie 30 km/h zu fahren, möchten wir, dass diese Straße generell als Verkehrsberuhigt eingestuft wird. Hier wohnen sehr viele kleine Kinder, die durch die Autos und Busse, die viel zu schnell fahren, gefährdet werden.		
11		Wir würden uns wünschen, daß der Wietkamp ein verkehrsberuhigter Bereich wird. Das Problem sind die Busse, die seit der Umlegung der Busshaltstelle für die Kreuzschule, tagtäglich die Abkürzung mit erhöhter Geschwindigkeit nutzen. Es wohnen viele Kinder, unsere beiden eingeschlossen, auf dieser schönen Straße. Zu letzt möchte ich noch daran erinnern das ein Kind in den 70er Jahren tödlich (von einem Buss erfasst) verunglückt ist.		

15		Anliegen unsere Familie ist, dass die Straße am Wietkamp als Verkehrsberuhigt eingestuft wird, aufgrund viele Kinder in der Nachbarschaft. Die Kinder werden öfter durch die Busse und viele Autos gefährdet.		
18		<p>Bei uns Am Wietkamp leben viele ältere Menschen und viele Familien mit kleinen Kindern. Offiziell ist unser Bereich des Wietkamps kein Schulweg, darum wird nicht gestreut und kein Schnee geräumt. Dennoch fahren die Schulbusse mehrmals täglich über unsere Straße. Und dies, obwohl die Bushaltestelle aufgrund des Neubaus vom Akazienweg verlegt wurde.</p> <p>Ich bin zum Schutz für alle für die Einführung einer Spielstraße, in der Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Denn auch die Parksituation trägt aktuell nicht zur Sicherheit bei. Kommt man von dem Bereich der Kreuzschule, parken häufig Autos auf der rechten Seite. Hier ist ein Schulweg und es gilt rechts vor links (Ulmenweg). Kinder, Radfahrer und Autos, die von rechts kommen, sind aufgrund der geparkten Autos schlecht bzw. sehr spät zu sehen.</p>		
30	30.8	Hierbei ist auch die Sicherstellung der digitalen Umsetzung wichtig - hier muss die Verwaltung ebenfalls tätig werden. Bis heute ist die Sperrung der Hohen Lucht (und die geänderte Verkehrsführung der Kapuzinerstraße) nicht bei Google Maps angekommen und auch die Einfahrt in die Seminarstraße vom Basteiring aus ist laut Google immer noch möglich - und da Autofahrer auf Bahnschienen, in Kanäle oder Hafenbecken fahren, weil das Navi ihnen das so sagt, werden auch weiterhin Fahrzeuge falsch in die Seminarstraße einbiegen,	Die Aussage wird wahrscheinlich richtig sein. Die falsche Navigation wird aber hauptsächlich nicht der Grund für das Missachten des Verbots an der Seminarstraße sein. Sobald langfristig entschieden wurde, wie die Verkehrsführung im Bereich Seminarstraße und Basteiring umgesetzt werden soll, sollten die Neuerungen auch an die jeweiligen Navigationsdienste übermittelt werden.	<p>Beschlussvorschlag 19.3:</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, Änderungen in der Verkehrsführung an die die jeweiligen Navigationsdienste zu übermitteln.</p>

		solange Navigationsdienste diese Änderung nicht umsetzen. Diesen Faktor muss die Stadt bei der Umsetzung jeglicher Maßnahme, die die Verkehrsführung ändert, beachten und Änderungen digitaler Dienste anmahnen.		
39	39.21	Die Maßnahme sehen wir unkritisch und stimmen zu	Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme F2.	Siehe Beschlussvorschlag 19.1
42	42.3	<p>Parkende Autos auf Ausfallstraßen Innenstadt/Wohngebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> • parkende Autos auf Ausfallstraßen Innenstadt und Wohngebiete • Holländische Fahrradwege“ verhindern das Parken • Höchstgeschwindigkeit <30 km/h • Bremsen, Halten, Anfahren sorgt dafür das die Anwohner mit Bremsabrieb, Reifenabrieb und Abgase mehr belastet werden <p>Beispiele: Hengtestraße, Marienburger Straße, Druffelsweg, Lübbesmeyerweg (Adolf-Meyer-Straße bis Am Wasserturm), am Wasserturm</p>	<p>Die Stellungnahme der Verwaltung bezieht sich an dieser Stelle auf Straßen in Wohngebieten abseits des Vorbehaltsnetzes:</p> <p>Über eine Reduzierung der Parkplätze in den Wohngebieten ist im Einzelfall zu entscheiden. Die Anzahl wird z. B. allein durch die Einrichtung von Fahrradstraßen schon reduziert bzw. es wird in diesem Zusammenhang über deren Verbleib im Straßenraum noch beraten. Bei erhöhtem Parkdruck muss z. B. die Einrichtung einer Haltverbotszone diskutiert werden (z. B. Stadtwaldallee).</p> <p>Die Höchstgeschwindigkeit liegt in diesen Straßen schon bei max. 30 km/h. Einzelfallbezogen wird die Umwandlung einer Tempo 30-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich diskutiert und möglicherweise auch vollzogen, wie z. B. Am Stockkamp.</p> <p>Die Abwägung der Anregung erfolgt über den grundsätzlichen Beschluss zur Maßnahme F2. Die angesprochenen Punkte</p>	Siehe Beschlussvorschlag 19.1

			werden im Rahmen der Detailplanung geprüft und bewertet. Ein weitergehender Beschluss ist nicht erforderlich.	
Maßnahme F3: Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools				
39	39.22	Aspekte der Gesundheitsvorsorge und des Gesundheitsschutzes für die Bürgerinnen und Bürger liegen grundsätzlich auch im Interesse der Unternehmen. Daher unterstützen wir die Ziele der Lärmaktionsplanung. Ein flächendeckender Lärmschutz ist wichtig, jedoch sehr aufwändig für alle Nebenstraßen zu evaluieren. Für die Umsetzung von Maßnahmen sind aus unserer Sicht valide Kennzahlen von großer Bedeutung. Längerfristige Verkehrszählungen auf den Nebenstraßen wären daher eine zentrale Voraussetzung, um objektive Ergebnisse zu erhalten und zielgerichtete Maßnahmen umzusetzen.	Die Verkehrsbelastungszahlen gehen als Ausgangswerte in die Berechnung des Lärmtools ein und sind somit wesentliche Grundlage der Abschätzung der Lärmsituation. Insofern wird die Anregung durch den Maßnahmensteckbrief bereits abgebildet. Eine weitere Beschlussfassung ist nicht erforderlich.	

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Handlungskonzept/zum Zeitplan				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
5	5.2	Tolles Konzept! Sehr durchdacht. Allerdings halte ich den gesteckten Zeitrahmen bis 2040 für viel zu groß. Der Verkehrssektor hat die Klimaziele nicht erreicht - aktueller Klimabericht Deutschland. Es wird berichtet, dass daraus resultierend auf Bundesebene bereits Sofortprogramme aufgelegt werden sollen, um diese Ziele zu erreichen. Ich denke, dass auch Coesfeld gut beraten wäre, das Tempo hier deutlich zu erhöhen, um dann auch schnell auf aufgemachte Fördertöpfe zugreifen zu können.	<p>Zu den Anregungen 5.2, 10.2, 28.2 und 30.2.:</p> <p>Bestandteil des Masterplanes ist ein integriertes Handlungskonzept, mit dem ein Umsetzungsfahrplan definiert wird. Dieser berücksichtigt nicht nur die für die einzelnen Maßnahmen festgesetzten Prioritäten, sondern darüber hinaus als wesentliche limitierende Faktoren auch die personellen und finanziellen Ressourcen der Darüber hinausergeben sich weitere Zwangspunkte, die die Realisierbarkeit von Maßnahmen beeinflussen. Hierzu gehört z.B. die Verfügbarkeit von Fördermitteln, aber auch die Abhängigkeit zu anderen Maßnahmen des Masterplans, aber auch zu Maßnahmen anderer Träger. Besonders deutlich wird dies bei den Maßnahmen die die Innenstadt betreffen. Auf dieser Grundlage wurde das integrierte Handlungskonzept entwickelt. Eine schnellere Abwicklung ist aus Sicht der Verwaltung nicht realistisch. Die Entscheidung über die vorgebrachten Anregungen zur Beschleunigung des Realisierungszeitraumes werden über den Beschluss zum integrierten Handlungskonzept getroffen.</p>	Siehe Beschlussvorschlag 20
10	10.2	Allerdings sind mir die lang angesetzten Planungszeiten zu lang. Ich hoffe, es geht schneller, auch wenn ich weiß, dass Förderanträge manchmal länger brauchen.		
28	28.2	<p>Es wäre toll, wenn Maßnahmen die keine großen Kosten verursachen sofort 2023/24 umgesetzt werden. z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstraßen • Verbesserung der Barrierefreiheit durch entfernen von Pollern (1 Poller anstatt 2) • Ampelschaltung für Radfahrer verlängern bzw. optimieren (Länger als Fußgänger) • Markierungen (rot auf der Fahrbahn) für Radwege insbesondere im Bereich von Kreuzungen/Einmündungen ergänzen • etc. 		<p>Weitere Beschlüsse zum Handlungskonzept/zum Zeitplan, die aus Stellungnahmen/Abwägungen zu einzelnen Maßnahmen resultieren und auch dort aufgeführt werden:</p> <p>Beschlussvorschlag 20.1: Das Handlungskonzept ist gegenüber dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf dahingehend zu ändern, dass der Beginn der Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“</p>
30	30.2	Generell gilt allerdings, dass eine schnellere Umsetzung erster Akzente, wie den unten genannten, möglichst noch in diesem Jahr, ein wichtiges Signal für die Einwohner und Anlieger wäre, dass es		

		<p>tatsächlich voran geht. Nur wenige Maßnahmen sind für eine kurzfristige Umsetzung vorgesehen. Das sollte dringen überdacht werden.</p> <p><i>Anmerkungen der Verwaltung: es folgen Anregungen zu einzelnen Maßnahmen, die an den entsprechenden Stellen in der Abwägungstabelle eingeordnet wurden.</i></p>		<p>vorgezogen wird auf das 2. Halbjahr 2023.</p> <p>Beschlussvorschlag 20.2: Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B3.2 bestätigt.</p> <p>Beschlussvorschlag 20.3: Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B.4 und hier insbesondere in Bezug auf die Radwegeverbindung nach Lette bestätigt.</p>
--	--	--	--	---

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Kostensituation/zur Förderung			
Anregung	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
29	Wie hoch werden die Kosten für das gesamte Konzept sein? Eine Aufzählung von einzelnen Kosten sind für mich als Bürger wenig hilfreich. Auch Fördergelder sind Steuergelder die wir bezahlen.	<p>Eine Kostenschätzung liegt vor und ist einsehbar. Diese kann zum jetzigen Zeitpunkt nur einen groben Rahmen vorgeben. Die konkreten Kosten hängen von den konkreten Planungen ab. Jede einzelne Umsetzung wird in den städtischen Haushalt eingestellt und ist einzeln vom Stadtrat zu beschließen.</p> <p>Fördermittel werden vom Bund und vom Land bereitgestellt, um Ziele, die sich der Bund oder das Land gegeben haben, zu erreichen. Diese nicht zu nutzen, um Steuermittel zu sparen, ist nicht zielführend, weil dann allgemein vorgegebene Ziele nicht erreicht werden.</p>	Beschlussvorschlag 21: Die im Masterplan ange-setzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich.
32	32.30 Für die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Kostenschätzungen angegeben. Es fehlen aber die Angaben für die Kosten, die entstehen, wenn Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Verkehr erzeugt Kosten für die einzelne Person, die mobil ist, aber auch für die Kommune und die Gesellschaft [33, 34, 35]. Diese Kosten sollten im Masterplan dargestellt werden. Bezüglich der Stadt Coesfeld und der Gesellschaft könnten die Kosten aufgrund vorliegender oder ermittelbarer Daten abgeschätzt werden. Die Kosten für die einzelne Person könnten in Form fiktiver Beispiele dargestellt werden, z.B. für einen Haushalt, der aufgrund des verbesserten ÖPNV, der Möglichkeit zum Car-Sharing und besserer Fahrrad-Infrastruktur auf ein Auto verzichten kann.	<p>Eine Kostenschätzung liegt vor und ist einsehbar. Diese kann zum jetzigen Zeitpunkt nur einen groben Rahmen vorgeben. Die konkreten Kosten hängen von den konkreten Planungen ab. Jede einzelne Umsetzung wird in den städtischen Haushalt eingestellt und ist einzeln vom Stadtrat zu beschließen.</p> <p>Der in der Anregung erläuterte Ansatz ist durchaus nachvollziehbar. Dessen Durchführung ist aber mit einem sehr hohen Aufwand verbunden, der aktuell nicht zu leisten ist und auch nicht Bestandteil der Beauftragung war.</p>	Beschlussvorschlag 21: Die im Masterplan ange-setzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich.

		<p>Gerade die Kosten für die Stadt Coesfeld sind ein wichtiger Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Wenn dabei nur im Masterplan steht, was die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kostet, aber nicht, was an Kosten anfällt, wenn sich nichts ändert, ist es schwierig Zustimmung zum Masterplan zu erhalten.</p>	<p>Angesprochen werden mit der Anregung auch Kosten, die in naher Zukunft ohnehin anfallen, auch wenn der Masterplan hier keine Maßnahmen definieren würde. Als Beispiel kann hier die ohnehin anstehende Sanierung einer Straße, die als Gemeinschaftsstraße umgestaltet werden soll. Hier dürften eigentlich nur die Kosten dem Masterplan angerechnet werden, die über die Sanierungskosten hinaus anfallen. Um dies leisten zu können, müssten aber allumfassend alle Faktoren bekannt sein, die die Kostenberechnung beeinflussen (z.B.: muss der Abwasserkanal ebenfalls saniert werden, sind Maßnahmen für eine zentrale Wärmeversorgung notwendig etc.). Diese können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt werden.</p> <p>Bei Kostenschätzungen einzelner Handlungsstränge muss berücksichtigt werden, dass Infrastruktur zu erhalten ist. Auch der Handlungsstrang „nichts-tun“ verursacht (Mehr-)Kosten, wenn beispielsweise Instandhaltungen aufgeschoben werden wie z.B. Erneuerung Fahrradstraßen, oder Klimafolgekosten entstehen.</p>	
39	39.23	<p>Die konsequente Nutzung von Fördermöglichkeiten halten wir für grundsätzlich richtig und wichtig, um den angespannten städtischen Haushalt nicht weiter zu belasten. Ob die aktuelle Förderkulisse jedoch weiterhin und auf lange Frist bestehen bleibt, ist fraglich.</p>	<p>Der erste Satz dieser Anregung ist richtig und bestätigt das bisherige Verhalten der Verwaltung. Der zweite Satz gibt eine reine Spekulation wieder, eine Berücksichtigung innerhalb des Masterplanes ist nicht möglich.</p>	

48	48.14	<p>Für jedes Jahr ist ein Haushaltsplan/Haushaltsbuch einschließlich eines Investitionsplans, eine Haushaltssatzung und eine mittelfristige Finanzplanung aufzustellen. Bei nicht ausgeglichener Haushaltswirtschaft ist die Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzepts vorgeschrieben. Im Hinblick auf die großen Investitionen der Stadt Coesfeld, deren Umsetzung bereits beschlossen ist und/oder in Zukunft absolut zwingend sein wird, erscheint es sinnvoll, die mittelfristige Finanzplanung entsprechend den Intentionen des Entwurfs unter Ansatz realistischer Kostenansätze bis auf das Jahr 2040 fortzuschreiben, um in absehbarer Zeit nicht die Aufstellung eines Haushaltssicherungskonzepts umsetzen zu müssen.</p>	<p>Beim Masterplan Mobilität handelt es sich um ein großes Projekt mit hoher Relevanz und Tragweite für den Stadtumbau. Coesfeld möchte Veränderung und insb. Angebote schaffen statt Verbote, wofür dementsprechende Investitionen notwendig sind, wie bspw. für den Aufbau eines On-Demand-Angebots.</p> <p>Derzeit besteht die Chance durch Förderprogramme bspw. für On-Demand Systeme 75% und für Mobilstationen einen Anteil von 75% - 90% der Kosten gefördert zu bekommen. Diese sollten genutzt werden.</p> <p>Fördermittel werden vom Bund bereit gestellt um Ziele des Landes zu erreichen. Diese nicht zu nutzen um Steuermittel zu sparen ist nicht zweckerfüllend. Diese werden lediglich von anderen Kommunen in Anspruch genommen.</p> <p>Des Weiteren werden Synergieeffekte genutzt, indem bei bereits vorgesehenen Straßenumbaumaßnahmen die Maßnahmen aus dem Masterplan (bspw. Straßenraumgestaltung) zugleich angegangen werden.</p> <p>Bei Kostenschätzungen einzelner Handlungsstränge muss berücksichtigt werden, dass Infrastruktur zu erhalten ist. Auch der Handlungsstrang „nichts-tun“ verursacht (Mehr-)Kosten, wenn beispielsweise Instandhaltungen aufgeschoben</p>	<p>Beschlussvorschlag 22:</p> <p>Die Anregung 48.14 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen.</p>
----	-------	---	--	---

			<p>werden wie z.B. Erneuerung Fahrradstraßen, oder Klimafolgekosten entstehen.</p> <p>Der AK Finanzen ist mit den Kosten für den Masterplan Mobilität befasst. Für den Haushalt ist der Stadtrat verantwortlich. Eine Kostenschätzung liegt vor und ist einsehbar, die konkreten Kosten hängen von den konkreten Planungen ab. Jede einzelne Umsetzung wird einzeln vom Stadtrat beschlossen.</p>	
48	48.15	<p>Auffällig am Entwurf ist, dass an mehreren Stellen die Planungskosten nach der HOAI nur in den Leistungsphasen 1 - 5 aufgeführt werden, nicht in den Leistungsphasen 6 - 9. Eine Begründung dafür erschließt sich dem Leser nicht.</p>	<p>Dafür spricht, dass nach der Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) die Ausführung selbst beginnt. Es folgen vergabetechnische Abläufe und weitere ausführungsbezogene Phasen. Diese stellen inhaltlich sowie hinsichtlich der Aufgabenverteilung einen neuen Abschnitt dar. Hier kommen oft neue Akteure ins Spiel. Die Planungskosten 6 – 9 gehen als Baunebenkosten üblicherweise in die Kosten zum Objekt selbst ein. Die Kostenschätzungen auf die Phasen 1 bis 5 zu beziehen, orientiert sich somit näher am realistischen Wert und entspricht des Weiteren der gängigen Praxis.</p>	<p>Beschlussvorschlag 23:</p> <p>Es erfolgt keine Änderung des Endberichtes zur Berücksichtigung der Anregung 48.15. Das Vorgehen in Bezug auf die Aufstellung der Planungskosten wird bestätigt.</p>
53	53.4	<p>Die Konzepterstellung kostet wohl nicht „100.000,00 €“, wie im Rahmen einer Vorveranstaltung mitgeteilt wurde, sondern jedenfalls - wenn der Haushaltsplan 2021/2022 der Stadt Coesfeld diesbezüglich maßgeblich sein soll, - bereits bis 2022 mindestens 238.000 € und 35.500 € gleich 273.500 €, die in den Haushalten 2021 und 2022 bereit gestellt wurden.</p>	<p>Die Gesamtkosten wurden irrtümlicherweise in der Veranstaltung des AK Handel und Gastronomie falsch angegeben. Die für die Ausschreibung und Auftragsvergabe maßgebliche Leistungsbeschreibung wurde durch den Rat freigegeben. Der Auftrag erfolgte im freigegebenen Rahmen, die erforderliche Haushaltsmittel wurden in den Haushalt eingestellt und</p>	<p>Beschlussvorschlag 24:</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Rechtliche Bedenken in Bezug auf das On Demand-System werden nicht</p>

		<p>Dem stehen Fördermittel für den „Masterplan Mobilität“ in den Jahren 2021 und 2022 in Höhe von 42.900 € gegenüber, so dass mindestens bis dato ein Betrag 230.600 € verbleibt, den die Stadt aus Eigenmitteln zu finanzieren hat. Nach aktueller Finanzplanung dürfte der Stadt Coesfeld im Jahre 2026 – namentlich auf Grund der Defizite im Bereich der Projektsteuerung Schulzentrum – die Haushaltssicherung drohen.</p> <p>Am Rande bemerkt: Nach diesseitiger Einschätzung betragen die Baukosten pro Quadratmeter dort ca. das Vierfache dessen, was für das durchaus anspruchsvolle Bauvorhaben Lindencarré in Ansatz gebracht wird. Für private Gewerbetreibende hieße dies schlicht Exitus: „Insolvenz“. Es ist auch vor diesem Hintergrund nicht im Ansatz dargestellt, wie das Mobilitätskonzept mit all seinen schönen bunten Bildern finanziert werden soll.</p> <p>Wenn tatsächlich mehrere Straßen und Kreisverkehre umgebaut werden sollen, entstehen Erstellungskosten, die achtstellig sein dürften. Zur Ehrlichkeit gehört auch, dass „Rikscha Shuttles“ und „On-Demand-Systeme“ signifikante Folgekosten produzieren, über die sich offensichtlich niemand ernsthaft Gedanken gemacht hat.</p> <p>Auch stellt sich die Frage, ob dieses Vorhaben im Einklang steht mit der Gemeindeordnung, die der wirtschaftlichen Tätigkeit von Kommunen und deren Marktteilnahme als „Taxiunternehmerin“ bekanntlich Grenzen setzt.</p>	<p>durch den Rat freigegeben. Das gesamte verfahren entspricht den rechtlichen Vorgaben, eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.</p> <p>Ein On Demand-System würde nicht durch die Stadt Coesfeld betrieben. Hierfür ist ein Verkehrsunternehmen mit einer entsprechenden Konzessionierung erforderlich. Aktuell läuft ein solches System z.B. in Senden, in Gronau und in Münster. Die rechtlichen Voraussetzungen für einen solchen Betrieb liegen vor, ebenso detaillierte Erfahrungen aus den bisherigen Betriebsstandorten. In welcher Form ein Rikscha-System installiert und betrieben werden könnte, müsste in der Machbarkeitsstudie geprüft werden, wenn dies ein Lösungsansatz sein kann</p> <p>Weitere Ausführungen zur Kostendarstellung können der Stellungnahme zu Anregung 48.14 entnommen werden.</p>	<p>gesehen. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind wie im bisherigen Umfang zuvor in den städtischen Haushalt einzustellen und durch en Rat zu beschließen.</p>
54	54.3	<p>Entsprechend muss wenigstens geklärt sein: ...</p>	<p>Die Verwendung von Finanzmitteln wird im Einzelnen und entsprechend der formalisierten Verfahren abgestimmt.</p>	<p>Beschlussvorschlag 25: Die Anregung 54.3 wird zur Kenntnis genommen. Eine</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Und schließlich wie die Stadt Coesfeld – bei sehr angespannter Haushaltslage - für was, wann, welche Finanzmittel bereitstellen kann und will? <p>All das ist nicht verbindlich geklärt. Vorgenannte Datengrundlagen liegen nicht vor.</p> <p>Schon gar nicht gibt es eine „Kostenfolgenabschätzung“ geschweige eine angemessene Verhältnis-mäßigkeitsprüfung. Dazu wurden keinerlei Grundlagen geschaffen. Letzteres ist aus juristischer Sicht für jede Kommune genauso verpflichtend wie das „sparsame und wirtschaftliche Haushalten“ nach §§ 75 ff Gemeindeordnung. Schon hier werden Aufsichtsbehörden einschreiten müssen!</p> <p>Falsch ist in diesem Zusammenhang die Aussage, dass der Rat die Finanzen mache. Der Rat kann nur prüfen und beschließen, was ihm als geordnete Verwaltungsvorlage vorgelegt wird. Diese Vorlagen gibt es bisher nicht Ansatzweise. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass Häppchenweise Informationen an Rat und Öffentlichkeit gehen, die so nur noch schwer im Zusammenhang verstanden und geprüft werden können. Sollte also der Gesamtplan weiter in unübersichtlichen Einzelschritten verpackt daher kommen, wird es keine Transparenz geben, so sehr diese auch möglicherweise bekundet wird.</p>	<p>Beim Masterplan Mobilität handelt es sich um ein großes Projekt mit hoher Relevanz und Tragweite für den Stadtumbau. Coesfeld möchte Veränderung und insb. Angebote schaffen statt Verbote, wofür dementsprechende Investitionen notwendig sind, wie bspw. für den Aufbau eines On-Demand-Angebots.</p> <p>Der AK Finanzen ist mit den Kosten für den Masterplan Mobilität befasst. Für den Haushalt ist der Stadtrat verantwortlich. Eine Kostenschätzung liegt vor und ist einsehbar, die konkreten Kosten hängen von den konkreten Planungen ab. Jede einzelne Umsetzung wird einzeln vom Stadtrat beschlossen.</p> <p>Derzeit besteht die Chance durch Förderprogramme bspw. für On-Demand Systeme 75% und für Mobilstationen einen Anteil von 75% - 90% der Kosten gefördert zu bekommen. Diese sollten genutzt werden.</p> <p>Fördermittel werden vom Bund bereit gestellt um Ziele des Landes zu erreichen. Diese nicht zu nutzen um Steuermittel zu sparen ist nicht zweckerfüllend.</p> <p>Des Weiteren werden Synergieeffekte genutzt, indem bei bereits vorgesehenen Straßenumbaumaßnahmen die Maßnahmen aus dem Masterplan (bspw. Straßenraumgestaltung) zugleich angegangen werden.</p>	<p>Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die im Masterplan ange-setzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen. Rechtliche Bedenken in Bezug auf die Darstellung der Kostensituation bestehen nicht.</p>
--	--	---	---

			Bei Kostenschätzungen einzelner Handlungsstränge muss berücksichtigt werden, dass Infrastruktur zu erhalten ist. Auch der Handlungsstrang „nichts-tun“ verursacht (Mehr-)Kosten, wenn beispielsweise Instandhaltungen aufgeschoben werden wie z.B. Erneuerung Fahrradstraßen, oder Klimafolgekosten entstehen.	
56	56.5	<p>Kostenplanung/ Kosteneinschätzung</p> <p>Eine Einschätzung der Kosten für die Umsetzung dieses Masterplans liegt nicht vor. Weder die Kosten einer vollständigen Umsetzung, einer teilweisen Umsetzungen oder auch die Kosten, sofern dieser Plan nicht umgesetzt werden würde, sind weder berechnet noch ungefähr geschätzt.</p> <p>Ein derartiges Dokument zu erarbeiten und auf dessen Grundlage dem Rat der Stadt Coesfeld eine Beschlussvorlage zur Entscheidung zu erarbeiten ohne auch nur im Ansatz die finanziellen Chancen und Risiken abzuwägen, ist geradezu als grob fahrlässig zu betrachten.</p> <p>Es liegt anscheinend weder eine Einschätzung im Groben noch in einzelnen Teilschritten vor. Sollte aus diesem Masterplan Mobilität eine Beschlussvorlage erarbeitet und durch den Rat der Stadt Coesfeld beschlossen werden, entstehen zwangsläufig dadurch Kosten sowie auch weitere Verpflichtungen und Konsequenzen. Diese noch nicht einmal im Ansatz im Vorhinein zu benennen, dürfte jegliche Sorgfaltspflicht des Rates der Stadt Coesfeld verletzen.</p>	Siehe Stellungnahme zu Anregung 54.3	<p>Beschlussvorschlag 26:</p> <p>Die Anregung 56.5 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die im Masterplan ange-setzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen.</p>

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit: Sonstige Anregungen				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4	4.2	Zwar ist immer noch viel Raum für Autos übrig, aber 2040 werden dies hoffentlich größtenteils E-Autos sein. Hier würde ich mir mehr Schnellladestationen wünschen, da diese sicherlich auch ein Kriterium sind, warum Menschen auf „E“ umsteigen und sich auswertige Besucher unsere Stadt aussuchen.	Eine Qualifizierung des Ladekonzeptes steht noch bevor. Die Anregung, Schnellladestationen umzusetzen, ist in der weiteren Konzepterstellung zu berücksichtigen.	Beschlussvorschlag 27: Der Vorschlag mehr Schnellladestationen umzusetzen wird im Rahmen des Maßnahmensteckbriefs E1 Umsetzungsplan Parken ergänzt.
4	4.4	Auch als wichtig erachte ich die Begrünung und dadurch Beschattung. Das lädt im Sommer noch mehr zum Verweilen ein. Denn die Sommer in Coe werden wohl nicht kühler werden.....	Zu den Anregungen 4.4, 10.3, 24.4 und 25.2: Im Kapitel 8 des Masterplans Mobilität werden Planungsprämissen formuliert, die im Rahmen des verkehrspolitischen und –planerischen Handelns der Zukunft zu beachten sind. Grundlage für diese Prämissen sind die zuvor definierten Ziele (Kapitel 7) sowie übergeordnete, politische Vorgaben. Eine wesentliche Prämisse bezieht sich auf die Aktivierung der ökologischen Funktionen des öffentlichen Raums und die Maßnahmen der Klimafolgenanpassung. Wesentliches Element ist eine veränderte Grüngestaltung mit der Integration von Grünelementen in öffentliche Straßenräume, eine größere Anzahl von schattenspendenden Bäumen, aber auch der Einsatz anderer, an das veränderte Klima angepasste Arten von Bäumen. Eingang finden die Planungsprämissen in die Gestaltung der Gemeinschaftsstraßen in der Innenstadt. Aber auch bei allen	Zu den Anregungen 4.4, 10.3, 24.4 und 25.2: Beschlussvorschlag 28: Die im Kapitel 8 enthaltenen grundlegenden Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung sind im Rahmen des verkehrspolitischen und –planerischen Handelns der Zukunft zu beachten und werden ausdrücklich als Grundlage aller zukünftigen Straßenneubau- und Straßensanierungsmaßnahmen bestätigt.
10	10.3	Zur Nachverdichtung vs. Entsiegelung: nun hat die Stadt Coesfeld in den letzten Jahren fleißig die Stadt zugestampft und ich sehe auch in unmittelbarer Nachbarschaft viel Versiegelung, wo einst Gärten waren (Basteiwall). Es müssen dringend wieder mehr Grünflächen und Bäume her. Und die Bäume brauchen auch Platz für ihre Wurzeln. Wir sehen ja gerade leider auch die Schäden an den Linden in den Promenaden. Wir haben im letzten Sommer den Linden vor unserer Tür privat Wasser gegeben, denn sie haben extrem unter der Trockenheit gelitten. Von daher mein dringender Appell keine Pflanzkübel zu planen, sondern tatsächlich Straßen aufzureißen und Bäume zu pflanzen, aber ihnen mehr Platz als 2 qm zu geben - in der Süringstr. sieht man leider gerade, dass alle Bäume kaputt gehen, kein Wunder, sie sind quasi einbetoniert. (Da hätte man auch am Bahnhofsvorplatz mehr machen können!)		

24	24.4	Meine Bitte ist nur: pflanzt so viele Bäume wie möglich! Gebt ihnen viel Platz – wir werden sie so dringend brauchen!	Straßenneubau- oder Straßensanierungsmaßnahmen sind diese zu berücksichtigen. Mit dem abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität werden die Planungsprämissen als Grundlage zukünftiger Straßenneubau- oder Straßensanierungsmaßnahmen bestätigt.	
25	25.2	Einen großen Wunsch bei der Umsetzung möchten wir anbringen: In der Präsentation am 16.3. wurden verschiedene Möglichkeiten von Straßenumgestaltungen vorgestellt. Mit Blick auf Kapitel 8 des Konzeptentwurfs bitten wir darum, dass Varianten mit Begrünung der Stadt vorrangig gewählt werden. Es ist uns sehr wichtig, dass die Steinwüsten grüner und damit auch klimaresilienter werden. Bei Neugestaltungen (Normannwehr, Bahnhof) ist viel Stein und Beton in der Flächengestaltung eingesetzt worden. Hier wünschen wir uns in Zukunft die stärkere Einplanung von Grünflächen, Staudenbeeten, Bäumen.		
10	10.4	Eine letzte Anregung: man sollte alle Parkplätze mit Solar überdachen. Da gibt's doch bestimmt auch Fördertöpfe für...	Dies gilt laut Bauordnung NRW bereits heute für eine Größe von mehr als 35 Stellplätzen. Eine Ausweitung auf kleinere Stellplätze hält die Verwaltung aktuell nicht für zielführend.	Beschlussvorschlag 29: Der Anregung, alle Stellplätze mit Solar zu überdachen, wird nicht gefolgt.
14	14.11	Ich vermisste in dem Konzept eine klare Zusage zu einem grundsätzlicher Paradigmen- und Hierarchiewechsel: Fußgänger und Radfahrer sollten überall und immer das Vorrecht vor motorisierten Verkehr haben. Auch der ÖPNV schlägt MIV. Autofahren ist ein bequemer First World-Luxus und sollte als solcher anderen Verkehrsarten den Vortritt lassen.	Der Paradigmenwechsel ist sehr wohl beabsichtigt. Er manifestiert sich im Konzept über eine Vielzahl an Punkten, so bspw. im Zielkapitel 7 (Schaubild zur Hierarchisierung der Verkehrsarten) oder in einer Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. Ebenso ist der Changeprozess von Beginn an Maßgabe des gesamten Verfahrens gewesen. Es ist jedoch auch darauf zu verweisen, dass das Konzept einen ausgewogenen Kompromiss der Beteiligung und einer Vielzahl an Gesprächen und Beratungen	Beschlussvorschlag 30: Die im Masterplan definierten Ziele zum Paradigmenwechsel werden als ausgewogen bestätigt. Es erfolgt keine Änderung zur Berücksichtigung der Anregung 14.11.

			<p>darstellt. Der Kfz-Verkehr darf aus diesem Grund und auch aus Gründen der gleichberechtigten Teilhabe an Mobilität nicht komplett verdrängt werden. So ist Autofahren nicht ausschließlich First-World-Luxus, sondern für einige auch eine nicht zu ersetzende Möglichkeit, mobil zu sein.</p> <p>Es bedarf immer noch (einiger) Hauptstraßen, die die überörtlichen und örtlichen Durchgangsverkehre führen.</p>	
40	40.3	<p>Schade, das auch der PC-Laden anfangs der Fußgängerzone abgewandert ist. Er war seit Jahren etabliert und akzeptiert. Das man an der Stelle keine Regelung gefunden hat, ist mir unverständlich.</p> <p>Mit diesem Vorgehen stirbt die Coesfelder Innenstadt aus, schade.</p>	<p>Hierbei handelt es sich nicht direkt um einen Belang des Masterplanes Mobilität. Schon bevor Fahrradständer in die B-v-Galen-Straße aufgestellt wurden, durfte die Fußgängerzone nach 11 Uhr vormittags nicht befahren werden.</p>	<p>Beschlussvorschlag 31:</p> <p>Die Anregung 40.3 wird ohne einen sich daraus ergebenden Auftrag an die Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>
42	42.10	<p>Sicherheitsdefizit im öffentlichen Raum</p> <p>Die Polizeibehörde Coesfeld schafft es nicht mal die Sicherheit im neu gestalteten „Schlosspark“ zu gewährleisten. Es musste ein privater Sicherheitsdienst angemietet werden. Einer Bekannten sind beim Parken des Fahrrades in der Stadt die Lenkergriffe gestohlen worden. Mir sind die Fahrradtaschen vom Fahrrad gestohlen worden. Der „Polizeipräsident des Kreises Coesfeld“ Landrat Dr. Schulte „Piepenröcker“ bekommt zwar seine Gehaltszulage von B5 nach B7, gewährleistet aber nicht die Sicherheit in der Stadt und im Kreis Coesfeld.</p>	<p>Die Überwachung des öffentlichen Raums ist eine grundsätzliche Aufgabe der Polizei.</p> <p>Sicherheitsaufgaben zum Schutz kommunaler Liegenschaften können auf private Sicherheitsunternehmen übertragen werden. Als Eigentümer von kommunalen Liegenschaften verfügen Kommunen über das Hausrecht.</p> <p>Private Sicherheitsdienste dürfen nicht zur Durchsetzung des Hausrechtes an Grundstücken eingesetzt werden, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Dies gilt auch für Parks, Kinderspielplätze und allgemein zugängliche Parkplätze von kommunalen Immobilien.</p>	<p>Beschlussvorschlag 32:</p> <p>Das bisherige Vorgehen der Verwaltung wird bestätigt. Die Anregung 42.10 führt zu keinem Arbeitsauftrag an die Verwaltung.</p>

			<p>Beschäftigten von privaten Sicherheitsunternehmen stehen wie jedem Bürger und jeder Bürgerin die sog. „Jedermannsrechte“ zu. Diese gestatten lediglich Eingriffe in die Rechte Dritter allein zum Schutz eigener privater Rechtsgüter und Notwehr. Eine Beauftragung eines Unternehmens mit der Wahrnehmung ordnungsbehördlicher Aufgaben ist nicht zulässig (z.B. Aussprache von Platzverweisen, Vornahme von Identitätsfeststellungen, Durchsuchung von Personen, Sicherstellung und Verwahrung von Sachen). Zulässig ist lediglich eine unselbstständige, unterstützende Tätigkeit im Rahmen der Verwaltungshilfe (z.B. gemeinsame Streife). Für gemeinsame Streifen fehlen jedoch die personellen Kapazitäten im FB 30.</p> <p>In der Vergangenheit haben wir uns in Absprache mit der Polizei darüber hinweggesetzt. Entsprechende Urteile untersagen aber grundsätzlich diese Praxis.</p> <p>Jedoch bestehen auch in dieser Hinsicht Absichten eine private „Citystreife“ für die Sommermonate zu beauftragen.</p>	
43	43.2	<p>Warum wird konsequent versucht den Einzelhandel in den Ortsteilen wie z. B. Lette zu unterdrücken, wie z. B. eine Drogerie / Discounter bei vorhandenem Grundstück und vorhandenem Investor? Muss nicht vielmehr der Einzelhandel in den Ortsteilen gestärkt werden, um aus ökologischen Gründen (denn darum geht es doch hier) den Verkehrsfluss</p>	<p>Die Bezirksregierung Münster vertritt die Auffassung, dass Drogerie- oder Lebensmittelmärkte im zentralen Bereich von Lette anzusiedeln sind. Alternativ sind sie als Ergänzung zum vorhandenen Lebensmittelmarkt in eine großräumigere Erweiterung des Siedlungsbereiches einzubinden. Die Stadt befindet sich in</p>	<p>Beschlussvorschlag 33: Die Anregung 43.2 wird zur Kenntnis genommen. Ein Änderungsbedarf für den Masterplan Mobilität ergibt sich nicht.</p>

		<p>nach Coesfeld und damit unnötige Fahrten zu vermindern? Die Altersstruktur in Lette lässt für viele Personen kein Radfahren mehr zu, bei völlig unattraktivem ÖPNV (zu wenige Haltestellen, zu weite Strecken zu den Haltestellen etc.)? Oder besteht der Wille bei der Kaufmannschaft Coesfeld bzw. deren Lobby, unter Missachtung jeglicher ökologischer etc. Gründe, die Bewohner der Ortsteile zu zwingen unnötige Wege in die Stadt auf sich zu nehmen, wenn sie mehr benötigen, als sie bei einem EDEKA bekommen können? Oder besteht eine Vereinbarung mit Onlinegeschäften, da bei der schon jetzt problematischen Parkplatzsituation (der 'Kauflandparkplatz' ist z. B. ständig überfüllt, weil dort viele Menschen parken, die von dort wegen anderweitigen Parkplatzmangels in die Innenstadt gehen) die Onlinebestellung nervenschonender ist?</p>	<p>Gesprächen mit der Bezirksregierung, um hier eine Lösung zu finden. In keinsten Weise behindert die Verwaltung bewusst die Entwicklung in Lette.</p>	
46	46.4	<p>Coesfeld ist ganz sicher eine Stadt im Grünen die ihresgleichen sucht. Das lässt sich auch im Innenstadtbereich eindrucksvoll an Luftbildaufnahmen erkennen. Dass es noch mehr Grün und entsiegelte Flächen brauche und diese nur auf den heutigen Verkehrsflächen sein könne, wie Frau Rube erläutert, stimmt so nicht und ist grob unverhältnismäßig. Auf der einen Seite werden riesige Flächen für die Logistikzentren von Parador und IR-Logistik und andere Gewerbeflächen versiegelt, was für den Standort Coesfeld auch wichtig ist und die wenigen Flächen die im Kerngebiet der Stadt Coesfeld entsiegelt werden könnten, sollen es dann bringen und das mit unbekanntem Auswirkungen auf die gesamte Infrastruktur und insbesondere auf den Handel? Da gibt es an andere Stelle deutlich bessere und einfachere Möglichkeiten Grünflächen oder Maßnahmen zu schaffen, die ein Aufheizen der</p>	<p>Die Klimaauswirkungen sind vor Ort spürbar und bergen viele Risiken (z.B. Hitze für Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen). Ursache von überhitzten Städten und ähnlichen Begleiterscheinungen des Klimawandels sind auch die engen Straßen und Parkflächen, die nur viel zu wenig Bäume zulassen. Um diesem Missstand nachzukommen, müssen neue Maßstäbe gesetzt werden. Die Planung ist per Gesetz zur Klimafolgeanpassung verpflichtet.</p> <p>Straßenräume nehmen einen großen Teil des Stadt- und damit des Lebensraumes ein. Die notwendige Umgestaltung der Stadträume in der Innenstadt dient nicht nur der Abkühlung des nachgewiesenen überhitzten Siedlungsbereichs und der</p>	<p>Zu den Anregungen 46.4 und 48.5: Beschlussvorschlag 34: Den Anregungen 46.4 und 48.5 wird nicht gefolgt. Die im Masterplan beschriebene Notwendigkeit zur Umgestaltung der Stadt- und Straßenräume wird bestätigt.</p>

		Innenstädte reduzieren können, oder helfen Oberflächenwasser in den Boden einzuleiten.	Schaffung von Retentionsräumen für Regen/Starkregen, sondern ist auch zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (Aufenthaltsqualität) erforderlich, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen und so sowohl der Einzelhandels- wie auch der Wohnstandort Innenstadt gestärkt wird.	
48	48.1	zu Seite 80: Ein Knotenpunkt Gerichtsring/Dülmener Straße ist den Coesfelder Bürgern nicht bekannt.	Angesprochen wird der Knotenpunkt Gerichtsring/Kupferstraße. Der Endbericht wurde entsprechend angepasst. Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung, ein Beschluss ist nicht erforderlich.	
48	48.5	zu Seiten 106 ff: Die Verfasser räumen ein, dass es keine einheitliche Definition für den Begriff der Aufenthaltsqualität gibt. Die Verfasser sehen in ihren Ausführungen den wesentlichen Widerspruch zwischen dem MIV und der Aufenthaltsqualität, insbesondere im Straßenraum. Die Aufenthaltsqualität im Innenbereich könnte zeitnah z. B. durch die Umgestaltung des Umfelds der Jakobi-Kirche in Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin gefördert werden, durch eine Möblierung der Wallanlagen, durch eine Umgestaltung der großen Rasenflächen zwischen Schützenwall und Umflut z. B. durch eine Boule-Anlage, einen Kinderspielplatz mit einem hohen Wasser-/Matschanteil, eine Blumenwiese, einen Trimm-Dich-Pfad etc. oder die Umsetzung der langjährigen Planungen für den Stadtpark an der Billerbecker Straße. Dies hätte sicherlich schnellere und effizientere Effekte als die vorgeschlagene Straßenraumgestaltung im Sinne der Seiten 108 ff des Entwurfs.	Siehe Abwägung zu Stellungnahme 46.4	Zu den Anregungen 46.4 und 48.5: Beschlussvorschlag 34: Den Anregungen 46.4 und 48.5 wird nicht gefolgt. Die im Masterplan beschriebene Notwendigkeit zur Umgestaltung der Stadt- und Straßenräume wird bestätigt.

53	53.1	<p>Realitätsbezug Die Aufstellung eines Mobilitätskonzepts ist begrüßenswert. Ein solches Konzept sollte nicht zur PR-Bühnenshow verkommen, sondern Handlungsrelevanz für die Verwaltungspraxis entfalten. Dies erfordert auch eine Antwort auf die Frage, wie innerstädtische Mobilität und Mobilität im und mit dem Umland sinnvollerweise verknüpft werden können und an welcher Stelle z.B. Parkhäuser als „Mobilitätshubs“ neu entstehen können.</p> <p>Eine verantwortungsvolle Mobilitätsplanung setzt u.a. voraus, dass sichergestellt wird, dass private Grundstückseigentümer de facto bereit sind, Flächen zu den von der Stadt angebotenen Konditionen zu veräußern. Diesbezüglich hat die Stadt Coesfeld dem Vernehmen nach in der Vergangenheit wohl nicht unbedingt eine glückliche Hand bewiesen, um es vorsichtig zu formulieren: Kein privater Projektentwickler würde sich in dieser Weise von der Presse zitieren lassen, um danach (!?) mit Grundeigentümern in Kontakt zu treten, um mit diesen über den Erwerb der erforderlichen Flächen zu verhandeln, so aber geschehen z.B. an der Münsterstraße.</p>	<p>Die Etablierung von Mobilitätshubs, im Konzept Mobilitätsstationen genannt, ist Bestandteil des Gesamtkonzeptes. Erste Standortvorschläge liegen vor, z.B. auch zur Verknüpfung mit dem Umland (Beispiel Bahnhof). Die weitere Standortfindung erfolgt im Rahmen der Detailplanung.</p>	<p>Beschlussvorschlag 35: Das im Maßnahmensteckbrief C3 „Mobilstationen“ beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Einrichtung von Mobilstationen wird bestätigt und die Anregung 53.1 damit ausreichend berücksichtigt.</p>
53	53.3	<p>Klimaschutz Das vorliegende Mobilitätskonzept soll „dem Klimaschutz“ dienen. Im Ergebnis stellt sich die Frage, ob es tatsächlich dem Klima dienlich ist oder dieses Ziel sogar konterkariert.</p> <p>Diese signifikante Vorfrage wurde in keinster Weise angemessen bewertet. Der Hinweis, dass hier z.B. Ausweichverkehre entstehen werden und Personen aus dem Umland in weiter entfernte Ortschaften „abwandern“ werden und damit längere Fahrtwege</p>	<p>Die aktuellen Klimaveränderungen haben vor Ort unmittelbaren Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung, weshalb Maßnahmen zur Klimaanpassung getroffen werden müssen.</p> <p>Durch das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sind Städte und Gemeinden dazu verpflichtet Maßnahmen des Klimaschutzes zu ergreifen. Darüber hinaus sind Klimaschutz und</p>	<p>Beschlussvorschlag 36: Der durch den Masterplans Mobilität festgelegte Ansatz, Klimaschutz insbesondere durch einen Modal-Shift zu erreichen, wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 53.3 ergibt sich nicht.</p>

		<p>produziert werden, ist nicht von der Hand zu weisen und wurde durch nichts widerlegt.</p> <p>Sicherlich ist Klimapolitik auch – aber sicherlich nicht nur – Außenpolitik und effizient dürfte es sein, primär Chinesen, Inder, Brasilianer, Russen und andere davon zu überzeugen, weniger CO² in die Luft zu „blasen“, als dies in der Vergangenheit in der Bundesrepublik Deutschland an der Tagesordnung war.</p> <p>Sicherlich ist auch aus Verantwortung für nachfolgende Generationen darüber zu diskutieren, wie die 2% Klimaimmissionen, die auf Deutschland rechnerisch entfallen, zu reduzieren sind, wie viel mehr Deutschland leisten kann und welchen Anteil die Stadt Coesfeld in diesem Zusammenhang zwingend erbringen muss.</p> <p>Im Ergebnis ist eine ideologische Realitätsferne ohne jede Form der sachlichen Bewertung der Sache aber nicht dienlich. Hierzu gehört auch, dass die Stadt Coesfeld ihre „Hausaufgaben“ macht und die nötigen empirischen Daten erhoben werden.</p>	<p>Klimafolgenanpassung Aufgabe aller Nationen in gleicher Weise, mit dem Ziel, dass möglichst schnell keinerlei klimaschädliche Emissionen mehr verursacht werden. Das gilt in allen Städten und Gemeinden.</p> <p>Dazu wird letztendlich auch gehören, dass jeder Einzelne sich klimaneutral verhält. Der Masterplan liefert den Rahmen, dass für jeden Einzelnen klimaneutrales Verhalten möglich ist.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden und führt zur Verlagerung auf Verkehrsmittel wie Fuß und Rad, die einen kürzeren Weg haben.</p> <p>Der Masterplan eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für die Bürgerinnen und Bürger zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote, die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit und gibt mehr Orientierung auf der Suche nach einem Parkplatz, sodass zeitraubende Parkplatzsuche vermieden wird.</p> <p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p>	
54	54.1	Soll Klimaschutz ansatzweise gelingen, muss er handwerklich sauber erfolgen. Nachhaltigkeit	Im Zuge bestehenden Handlungsbedarfs u.a. aus dem integrierten Handlungskonzept der Innenstadt ist ohnehin ein	Beschlussvorschlag 37:

		<p>bedeutet dazu Ökologie, Ökonomie und soziale Aspekte in Einklang zu bringen! Dies gilt auch für Klimaschutz, sonst wird er nicht nachhaltig sein. Entsprechend muss wenigstens geklärt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche CO2 Mengen durch vorgesehene Baumaßnahmen verursacht werden? • Welche CO2 Mengen durch die Neugestaltung des Verkehrs an- oder entfallen? • Ob das Konzept tatsächlich CO2 erspart (Ziel 20%?) oder nur CO2 Emissionen verlagert, weil dann Pendler/Käufer aus dem Umland von Coesfeld woanders einkaufen o.ä.? 	<p>Umbau der Straßen aus mehreren Gründen notwendig. Z.B. Wärmeplanung, Anpassung des Entwässerungssystems auf zukünftige Starkregenereignisse etc. siehe hierzu Steckbrief Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen.</p> <p>Die anfallen CO2 Mengen durch die Baumaßnahmen und Neugestaltung der Straßen sind hier verhältnismäßig im Sinne des Klimaschutzes.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden. Das Mobilitätskonzept eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für Bürgerinnen und Bürger, Pendelnde und Besuchende zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote. Dazu zählen Angebote für die letzte Meile und die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die sodann kürzere Wege haben.</p> <p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p> <p>Hierbei ist die Berechnung von CO2-Einsparpotenzialen möglich. Aus folgenden Gründen fiel aber eine Entscheidung gegen ein solches Vorgehen: Für die Berechnung ist ein komplexes Geflecht an unterschiedlichen Einflüssen durch verschiedene planerische Belange,</p>	<p>Der Ansatz, im Rahmen des Masterplanes Mobilität auf eine CO2-Bilanz zu verzichten, wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 54.1 ergibt sich nicht.</p>
--	--	---	--	--

			<p>grundsätzliche globale Entwicklungen der Wirtschaft, des Klimas und der Gesellschaft sowie weiterer Aspekte zu betrachten. Daher ist eine Prognose der Auswirkungen auf bspw. die Klimaziele praktisch nicht abschätzbar. CO²-Einsparungspotenziale können grundsätzlich abgeschätzt werden, böten dann jedoch nur eine grobe, nicht valide Orientierungshilfe. Daher wurde sich gegen dieses Vorgehen entschieden.</p>	
54	54.5	<p>Bisher haben wir viel Aktionismus und wenig Handwerk erlebt. Klimaschutz ist keine Bühnenshow sondern sauberes verantwortliches Handwerk. Nur das ist nachhaltig! Entsprechend müssen (!!) nun kommende Verwaltungsvorlagen vorgenannten Ansprüchen genügen. Solange dies nicht erfolgt, sollte die Stadt - nicht nur mit Blick auf ihre angespannte Finanzlage - von den bisherigen Vorhaben Abstand nehmen. Sie schadet Ihrer Glaubwürdigkeit und ganz besonders dem Standort Coesfeld als multifunktional verlässlichem Standort und Kreis-Zentrum! Der Rat wird bis hin zu Haftungsfragen sich Gedanken machen müssen, ab wann er zu was überhaupt ab- und zustimmen darf, solange es keine vollständigen Entscheidungsgrundlagen gibt.</p>	<p>Durch das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sind Städte und Gemeinden sind dazu verpflichtet Maßnahmen des Klimaschutzes zu ergreifen.</p> <p>Alle Maßnahmen dienen der Stabilisierung des Einzelhandels und die Stärkung der Stadtmitte. Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums ist relevant, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden. Das Mobilitätskonzept eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für Bürgerinnen und Bürger, Pendelnde und Besuchende zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote. Dazu zählen Angebote für die letzte Meile und die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die sodann kürzere Wege haben.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 48:</p>

			<p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
56	56.2	<p>Zielsetzung Eine Zielsetzung ist nur allgemein und sehr emotional gehalten formuliert – es fehlt in weiten Teilen eine messbare/ konkrete Zielsetzung und Parametern. Wie genau sollen z.B. gefahren Fahrkilometer eingespart werden? Wie viele weniger gefahrene Kilometer sollen erreicht werden (pro Person, pro transportierte Ware, pro Dienstleistung)? Wann und nach welchen Kriterien wäre Coesfeld „klimaneutral“? Wie sieht eine verbesserte Teilhabe der Bürger*innen aus und wie kann diese gemessen werden? Wie soll eine Verbesserung einer Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Coesfeld gemessen werden – an welchen Parametern und zu welchen Zeitpunkten? Antworten auf diese Fragen können dem zugrunde liegenden Masterplan nicht entnommen werden.</p>	<p>Der Detaillierungsgrad der Zielsetzung ist der Abstraktheit eines Masterplan angemessen. Der Masterplan geht bereits über die Formulierung messbarer Ziele hinaus, dies war ein Zwischenschritt der Konzepterstellung. Durch das vorgesehene Maßnahmenbündel wird die abstrakte Zielsetzung bereits konkretisiert.</p>	<p>Beschlussvorschlag 38: Der Detaillierungsgrad in der Zielsetzung im Rahmen des Masterplanes Mobilität wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 56.2 ergibt sich nicht.</p>
56	56.3	<p>Stärken/ Schwächen – Chancen/ Risiken (SWOT-Analyse) In dem gesamten Konzept gibt es keine Stärken/ Schwächen – Chancen/ Risiken Analyse (SWOT-Analyse). Stärken des Konzeptes sowie Möglichkeiten/ Chancen im gesamten Umfeld können gar nicht entsprechend wahrgenommen, bzw. verstärkt</p>	<p>Stärken/ Schwächen – Chancen/ Risiken (SWOT-Analyse) wurden im Rahmen der Bestandsanalyse und in der Zukunftswerkstatt am 30.3.22 gemeinsam mit Bürger*innen erarbeitet und sind in die Konzeptentwicklung eingeflossen.</p>	<p>Beschlussvorschlag 39: Die Bestandsanalyse als Grundlage des Masterplans wird in ihrer Systematik und Tiefenschärfe bestätigt. Eine weitergehende SWOT-Analyse wird als nicht notwendig</p>

	<p>werden, da schlicht die Messparameter in dem vorliegenden Masterplan dafür nicht genannt sind. Demnach können auch Schwächen des Konzeptes sowie auch aus dem Umfeld hervorgehende Risiken im Entstehungsprozess nicht gemessen und oder rechtzeitig erkannt und ggf. abgewendet werden. (Wie will z.B. die Stadt und der Rat darauf reagieren, wenn aufgrund einer negativen Erreichbarkeit der Stadt für Berufspendler und Berufstätige nach einer definierten Zeit „X“ neue Investoren für die Stadt ausbleiben und oder sich gar Investoren und Arbeitgeber von der Stadt abwenden?) Demnach ist aus den bis heute vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich, nach welchen Parametern bei dem Konzept eine Durchführung als erfolgreich (im Wohle für die Stadt Coesfeld und seine Bürger*innen) bezeichnet werden kann. Es fehlen die Messpunkte und Zielwerte (z.B. Einsparung an CO2-Emissionen oder ähnliches, weniger gefahren Kilometer, bessere Erreichbarkeit der Ziele innerhalb der Stadt und oder von außerhalb zu der Stadt hin etc.).</p> <p>Ausgehend von einer fehlenden SWOT-Analyse ist zu beanstanden, dass auch nicht etwaige negative Auswirkungen des Konzeptes auf die Entwicklung der Stadt berechnet sind, bzw. im Verlauf der Umsetzung gemessen werden, um ggf. zu intervenieren oder auch festzustellen, wann Erfolgsparameter erreicht sind.</p> <p>Was wäre z.B. wenn im Zuge einer erschwerten Erreichbarkeit in fünf bis zehn Jahren die in der Innenstadt befindlichen Ärzte Ihre Kassenarztsitze in neue Zentren an den Stadtrand verlagerten? Allein rund um den Marktplatz ziehen die dort befindlichen</p>	<p>Der Detailgrad der Zielsetzung ist der Abstraktheit eines Masterplan angemessen.</p> <p>Der Masterplan geht bereits über die Formulierung messbarer Ziele hinaus, dies war ein Zwischenschritt der Konzepterstellung. Durch das vorgesehene Maßnahmenbündel wird die abstrakte Zielsetzung bereits konkretisiert.</p> <p>Alle Maßnahmen dienen der Stärkung und der Attraktivitätssteigerung der gesamten Stadt</p> <p>Deshalb wurden Chancen und Risiken analysiert und sind dem Konzept zugrunde gelegt bzw. der Auslöser für die Konzepterstellung.</p> <p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen erhält, sodass alle die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können. Die Rücknahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum ist einerseits aus Klimaschutzgründen (Begrünung, Abkühlung etc.) unausweichlich. Zudem ist dies zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (Aufenthaltsqualität) erforderlich, damit</p>	<p>erachtet. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 56.3 ergibt sich nicht.</p>
--	---	---	--

	<p>Ärzte wöchentlich weit über 3500 Patienten an, die sie aufsuchen. Diese Zahlen sind in den Analysen weder genannt, erfasst, noch wird in den vorliegenden Dokumenten darauf eingegangen, wenn derartige Personenzahlen der Innenstadt fern blieben. Symptomatisch für dieses Fehlen sei die Antwort von Frau Diekmann auf eine Frage in der Veranstaltung in der Bürgerhalle am 16.03.2023 genannt. Von einem Teilnehmer wurde sie gefragt, ob aufgrund der Maßnahmen im Verkehrsraum der Innenstadt (Zugangsregulierung von MIV im Innenstadtbereich) nicht vielleicht auch viele der von außen kommenden Kunden, Besucher, Patienten und auch Arbeitnehmer in Zukunft der Stadt Coesfeld fern bleiben könnten und stattdessen in andere benachbarte Städte fahren könnten um ihre Angelegenheiten dort zu erledigen. Zudem die Frage ob man dieses berechnet hätte oder es zumindest Schätzungen dazu gibt. Dieses wurde von Frau Diekmann damit beantwortet, dass sie an dieses „Szenario nicht glaube“ und dass „es bestimmt sehr gut“ werden würde und die Menschen darauf alle nach Coesfeld kämen.</p> <p>Auf „Hoffen & Glauben“ sollte jedoch nicht ein so bedeutendes Konzept basieren. Schon gar nicht sollte es das Ausbleiben einer WSOT-Analyse rechtfertigen.</p>	<p>künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Um dennoch ausreichend Stellplätze in Innenstadtnähe vorzuhalten, ist sogar womöglich ein Ausbau vorhandener Parkierungsanlagen vorgesehen. Ein Ausbau im öffentlichen Raum ist aus genannten Gründen nicht möglich.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden. Das Mobilitätskonzept eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für die Bürgerinnen und Bürger zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote, die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die dann weniger Umwege haben und gibt mehr Orientierung auf der Suche nach einem Parkplatz, sodass zeitraubende Parkplatzsuche vermieden wird.</p> <p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p>	
--	--	---	--

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess				
Anregung		Inhalt der Anregung	Abwägung	Beschlussvorschlag
4	4.1	<p>Das Konzept gefällt mir gut und sollte schnellstmöglich angegangen werden. Auch hinsichtlich der Fördergelder. Zwar ist immer noch viel Raum für Autos übrig, aber 2040 werden dies hoffentlich größtenteils E-Autos sein.</p> <p>...</p> <p>Ich freue mich sehr darauf, wenn nach und nach das Konzept umgesetzt wird und ich als Fast-Rentner in 2040 davon profitieren kann</p>	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
5	5.1	Tolles Konzept! Sehr durchdacht.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
6		Ich bin vom Konzept begeistert. Ein großes Lob an alle die sich eingebracht haben. Danke dafür!	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
7		<p>Ich bedanke mich bei der Bürgermeisterin und dem gesamten Team der Mobilitätswende für ihr Engagement.</p> <p>Ich stimme allen Maßnahmen zu zur Verdrängung des fahrenden und besonders ruhenden Verkehrs. Ich werde aktiv alle kommenden Aktionen unterstützen.</p>	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
8	8.1	Ich befürworte das Mobilitätskonzept.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51

10	10.1	<p>Ich habe, so gut es geht, die knapp 240 Seiten überflogen und halte das Konzept für sehr ausgewogen.</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>
12		<p>Nach meiner Teilnahme an der Veranstaltung in der Bürgerhalle am 16.03.2023, die mir im Grunde sehr gut gefallen hat, möchte ich kurz auf einige Aspekte zu sprechen kommen. Verzeihen Sie bitte, wenn ich zu theoretisch und zu historisch und zu ausführlich daherkommen sollte.</p> <p>Ich bin der Ansicht, dass es für die Bürger nicht so leicht ist, sich ins Jahr 2040 zu versetzen. Als gelernter Historiker bin ich es gewohnt zurückzuschauen, um z. B. daraus gewisse Lehren für Gegenwart und Zukunft ziehen zu können. Wir alle leben m. E. viel zu sehr im Hier und Jetzt. Wir müssen uns verändern, ob wir wollen oder nicht. Wir müssen nach vorne schauen und dabei laufend (und/oder fahrend) - verzeihen Sie den Scherz - in den historischen (Fahrrad-/Auto-)Rückspiegel blicken.</p> <p>Zum Beispiel sind uns seit Jahrzehnten Fahrräder in der Promenade ganz selbstverständlich. Will man die Fahrräder aus der Promenade fernhalten und in den dann autofreien Innenstadtring verlegen, erscheint dies vielleicht vielen Bürgern als Unfug, vielleicht auch mir; vielleicht aber auch nicht. Dabei war der Innenstadtring bis ins 20. Jahrhundert natürlich autofrei; weil es bis dahin eben kaum Autos gab. Als die Promenade im 19. Jahrhundert angelegt wurde, gab es noch keine Fahrräder. Zur selben Zeit bedienten sich viele Bürger offenbar bei den Resten der Stadtmauer für ihre privaten Zwecke (Steine waren wertvoll!). Was um 1800/50</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

	<p>praktiziert und amtlicherseits offenbar irgendwie toleriert wurde, war um 1600 und vorher ganz undenkbar und im Übrigen strafbar.</p> <p>(Am Südring müsste man wegen des Krankenhauses bei einer Verlegung der Radverkehrs im Übrigen sicher noch einmal neu denken.)</p> <p>Wie der 2007 verstorbene frühere Coesfelder Stadtarchivar, Ludwig Frohne M.A., stets betonte, wird in einer Stadt über die Jahrzehnte und Jahrhunderte hinweg immer wieder gebaut, abgerissen, verändert, usw., letztlich: eben neu gedacht. Meines Erachtens gehört auch dies zum Wesen einer Stadt: der Umgang mit dem permanenten, mal kleinerem, mal etwas größeren Wandel.</p> <p>Außer Frage steht natürlich die schwierige Finanzierungsproblematik. Über Drittmittelakquise auch von privater Seite sollte auf jeden Fall nachgedacht werden. Im ausgehenden 14. Jahrhundert stifteten die Bürger z.B., was das Zeug hielt, damals für das Seelenheil, für die Totenfürsorge, für die eigene Memoria.</p> <p>Die öffentliche Hand wird möglicherweise nicht alles stemmen können. Hier könnte über Crowdfunding u.dgl. nachgedacht werden. Auch hier muss eben ganz neu gedacht werden, und zwar vor dem simplen Hintergrund: Welche Stadt will ich als Bürger denn eigentlich haben?</p> <p>Veränderungen in einer Stadt können Katalysatoren sein, also Mittel, die Prozesse vorantreiben und beschleunigen. Die Bürgereinbindung wie auch die Unternehmenseinbindung muss m. E. noch deutlich breiter aufgestellt werden.</p> <p>Große Entwicklungen in der Stadtgeschichte hat es</p>		
--	--	--	--

	<p>immer wieder geben: z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none">a) der nach der Pest 1350 einsetzende, für damalige Verhältnisse gewaltige Zuzug in die Stadt, ein demographischer Wandel größten Ausmaßes,b) die gewaltigen Umwälzungen im 17. Jahrhundert (Besatzungszeit durch hessische Truppen; der Bau und die spätere Verwahrlosung der fürstbischöflichen Zitadelle),c) weitgehende Beseitigung der ehemaligen baulichen Verteidigungsanlagen (Stadt Tore und Stadtmauer) im frühen 19. Jahrhundert,d) die weitgehende Vernichtung der Altstadt im März 1945 und der anschließende Wiederaufbau mit all seinen positiven (etwa der Durchbruch Bernhard-von-Galen-Straße) und negativen Entwicklungen (die aus heutiger Perspektive recht kurzsichtige Beibehaltung des Krankenhauses am zerstörten Standort),e) die Entstehung neuer Baugebiete außerhalb der Altstadt seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts bis in unsere Zeit, und zwar aufgrund der Industrialisierung (Bahnhof, zahlreiche neue Unternehmen: Webereien, etc.). <p>Was ich sagen will: Dem nun vorgestellten Mobilitätskonzept tun die beteiligten Fachleute gut, es scheint auf der Planungsebene im Grundsatz kein rein innerstädtisches Klein-Klein zu geben. Das Konzept muss ganz breit in die Bevölkerung getragen werden, zunächst mit all seinen Macken, die es sukzessive zu verbessern gilt. Das scheint ja Ihr Anliegen zu sein.</p> <p>Wir sollten keine Angst haben vor dem Wandel, der um uns herum und auch bei uns ja ohnehin stattfindet.</p> <p>Auf Veränderungen muss die Bevölkerung</p>		
--	---	--	--

		<p>eingestimmt werden, und sie sollte an diese gewöhnt werden.</p> <p>Diesen Punkt (den Punkt Bildung) hatte ein Bürger in der Fragerunde am 16.03. angesprochen. Ich hatte den Eindruck, dass die Vortragenden sein Anliegen überhaupt nicht verstanden haben. Aber das kann ja nachgeholt werden.</p> <p>Ein wichtiger historischer Aspekt scheint mir im Übrigen noch zu sein, dass es in Coesfeld über die Jahrhunderte immer wieder irgendwelche Verbotssregelungen gegeben hat: Glücksspielverbote um 1400, Vermummungsverbote im Karneval des 16. Jahrhunderts, usw. Diese zeigen im Umkehrschluss, dass es offenbar gegen öffentliche Anordnungen immer wieder Widerstand gegeben hat; vielleicht, weil die Bevölkerung über amtliche Vorstellungen nicht angemessen informiert wurde und diese nicht als zu ihr gehörig interpretiert hat.</p> <p>Durch Coesfeld weht nun in der Tat ein neuer Wind. Meine Hoffnung auf einen ebensolchen, die ich Ihnen in einem Gespräch vor Ihrer Wahl ja schon einmal kundgetan habe, vielleicht erinnern Sie sich, besteht nach wie vor darin, Wege zu finden, die Bevölkerung noch stärker einzubinden, ohne sie zu dabei zu drangsalieren und zu überfordern.</p> <p>Auch Stadtgeschichte kann und sollte hier ganz aktiv mitarbeiten.</p>		
14	14.1	<p>Zuerst möchte ich mich herzlich für den bisherigen Verlauf des Projekts bedanken. Die Beteiligungsmaßnahmen, die Informationspolitik, die diversen Veranstaltungen, all das ist für so ein Projekt richtig gut und vorbildlich. Ich war am Donnerstag bei der Vorstellung des Konzepts in der Bürgerhalle und hatte mir vorab den aktuellen Entwurf zu Gemüte geführt. (Okay, ich habe nicht alle 230 Seiten Wort</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

	<p>für Wort gelesen, aber die für mich relevanten Punkte sehr gründlich überflogen.)</p> <p>Bevor ich auf einzelne Punkte eingehen, möchte ich das Fazit vorwegnehmen: Dieses Konzept enthält zwar weniger, als ich mir gewünscht hätte, aber viel mehr, als ich erwartet hätte. Sollte dieses Konzept so umgesetzt werden, ist das für eine Stadt wie Coesfeld ein riesiger Schritt nach vorne und ein absoluter Gewinn. Ich wohne erst seit etwa fünf Jahren in Coesfeld und habe schon in einigen Ecken Deutschlands gelebt. Die Probleme in Sachen Mobilität sind immer ähnlich, aber das Bewusstsein und vor allem die Bereitschaft, etwas mehr als kosmetisch zu ändern, ist in Coesfeld eindeutig stärker vorhanden.</p> <p>Es ist ja bekannt, wie solche Sachen laufen. Bevor sie wirklich politisch verabschiedet werden, wird ein solches Konzept ja häufig noch verwässert, damit es überhaupt die nötige Mehrheit bekommt. Ich möchte ganz stark hoffen, dass das hier nicht der Fall sein wird. Das Konzept in seiner aktuellen Form dürfte eher noch progressiver und radikaler sein und das Fundament für weitere Ausbauten darstellen.</p> <p>Lassen Sie sich bitte nicht von den konservativen Stimmen von Ihrer Vision abbringen. Diese Menschen werden im Laufe der Zeit merken, dass sie auf dem Holzweg sind und die Menschheit nicht einfach weitermachen kann wie die letzten fünfzig Jahre. Vor allem die parkplatzfokussierte Diskussion ist absolut lächerlich. Woher kommt dieser Parkplatzfetisch? Leben diese Menschen in ihren Autos? Entschuldigen Sie bitte, das war polemisch...</p>		
--	---	--	--

		In aller Kürze: Dieses Konzept ist ein richtig gutes Ergebnis und ich freue mich sehr auf die Umsetzung in den nächsten Jahren. Vielen Dank für Ihre Arbeit.		
17	17.1	Ich finde den Masterplan Mobilität großartig und hoffe auf eine schnelle Umsetzung.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
19	19.4	Bisher sind ja nur Visionen (Rischkas in der Stadt) und mögliche Pläne aus verschiedenen politischen Richtungen bekannt. Vieles ist vage und nur wenig konkret. Die Bürger müssen natürlich über die Pläne öffentlich informiert werden. Danach sollten die Anwohner der Stadt abstimmen, wie bei einer Wahl. Das wäre demokratisch und erspart später unnötige Diskussionen.	Die Öffentlichkeit wurde in einem umfassenden Beteiligungsprozess in die Aufstellung des Masterplans eingebunden. Das Gesamtkonzept wurde am 16.03.2023 in der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Anschließend hatte die Öffentlichkeit 4 Wochen Zeit, Anregungen zum Masterplan einzubringen. Die Beteiligungsmöglichkeiten gehen weit über das hinaus, was in vergleichbaren Fällen üblich ist.	Beschlussvorschlag 41: Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestätigt.
			Die Öffentlichkeit wurde in einem umfassenden Beteiligungsprozess in die Aufstellung des Masterplans eingebunden. Das Gesamtkonzept wurde am 16.03.2023 in der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Anschließend hatte die Öffentlichkeit 4 Wochen Zeit, Anregungen zum Masterplan einzubringen. Die Beteiligungsmöglichkeiten gehen weit über das hinaus, was in vergleichbaren Fällen üblich ist. Die Steckbriefe enthalten Maßnahmen, die einen Konkretisierungsgrad aufweisen, wie es für ein Mobilitätskonzept	Siehe Beschlussvorschlag 51

			<p>üblich und angemessen ist. Im Weiteren müssen die Maßnahmen weiter ausgearbeitet und bis hin zur Ausführungsreife entwickelt werden. Die so ausgearbeiteten Maßnahmen werden in jedem einzelnen Fall wiederum der Öffentlichkeit vorgestellt und dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung zum Konkretisierungsgrad erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
			<p>Es liegt ein offizieller Antrag für ein Bürgerbegehren vor. Dieser wird aktuell geprüft und ggf. dem Rat zur Entscheidung vorgelegt. Eine Abwägung an dieser Stelle ist daher weder nötig noch möglich.</p>	
23	23.1	<p>Insgesamt sehe ich das Mobilitätskonzept, insbesondere die geplante Stärkung des Rad- und Fußverkehrs positiv.</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>
24	24.1	<p>Ich bin begeistert von diesem Konzept - ich finde es ist ein wunderbarer Auftakt für ein richtig attraktives Coesfeld! Vorher habe ich ganz neidisch auf Ahaus geguckt, die den Autos den schattigen Platz unter den Bäumen wegnehmen und ihn den Menschen zur Verfügung stellen.</p> <p>...</p> <p>Ich bin sehr gespannt und freue mich auf die Veränderungen. Wir können nur gewinnen :)</p> <p>Selber die Veränderung gestalten, ehe wir gezwungen sind, einen anderen Plan umzusetzen - höchste</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

		Zeit, mit Blick auf die Klimabelastung durch den Verkehr! Danke an alle Beteiligten und meinen Respekt für den Mut, die Fairness und Beharrlichkeit, mit der Sie durch den Prozess gegangen sind!		
25	25.1	Zunächst ein großes Lob für die transparente Projektdurchführung und das sehr gelungene Ergebnis. Wir freuen uns, wenn die vielen kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen angegangen werden. Wir hoffen, dass auch auch der eher skeptische Anteil der Bevölkerung sich auf die ersten Veränderungen einlässt und die Wirkung objektiv bewertet.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
28	28.1	Erst einmal finde ich das Vorgestellte Konzept sehr gut, wobei es für meinen Geschmack in einigen Punkten noch etwas konsequenter sein könnte.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
30	30.1	Insgesamt ist das vorgestellte Konzept wirklich gut gelungen und sehr ausgewogen. ... Ich freue mich auf die ersten Schritte und alle weiteren, die da folgen. Bleiben Sie mutig und unbeirrt auf dem Weg, Coesfeld attraktiver für Einheimische und Besucher zu machen!	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
31	31.1	Kritik Um Coesfeld auch zukünftig als Einkaufs aber auch Arbeitsstadt attraktiv bleibt bedarf es ein ausgereiftes Mobilitätskonzept, dass alle Faktoren gleichermaßen beachtet.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
32	32.1	Insgesamt ist der auf Daten und Fakten beruhende analytische Ansatz zu begrüßen. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen haben das Potential Coesfeld als Stadt zum Einkaufen, Arbeiten und Leben attraktiver zu machen. Einzelne Widersprüche sind	Die Stellungnahme 32 enthält eine Vielzahl an Anregungen mit dem Schwerpunktthema ÖPNV. Diese sind den Maßnahmen C1 und C3 zugeordnet.	Siehe Beschlussvorschlag 51

		aufzulösen und manche Maßnahmen stärker in Richtung Zukunft auszurichten. Bezüglich des ÖPNV sind weitere Analysen und Maßnahmen erforderlich.	An dieser Stelle erfolgt die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	
32	32.26	Zutreffend wird ausgeführt, dass Push-Maßnahmen für die Mobilitätswende hin zu nachhaltiger Mobilität erforderlich sind. Einzelne Push-Maßnahmen werden im Entwurf des Masterplans genannt (Verlagerung des Parkens an den Innenstadtrand und Erhöhung der Parkgebühren). Es ist aber fraglich, ob diese ausreichen. Im Entwurf des Masterplans fehlt eine zusammenfassende Darstellung der Push-Maßnahmen mit den von ihnen zu erwartenden Wirkungen. Erforderlichenfalls sind auch weitere Push-Maßnahmen zu ergänzen oder die vorhanden in ihrer Wirkung zu verstärken.	<p>In der Wissenschaft ist anerkannt, dass die Verkehrswende nur mit einem Bündel aus push- und pull-Maßnahmen gelingt. Durch ein reines Angebot wird es nicht möglich sein, den Kfz-Verkehr emissionsärmer zu gestalten und des Weiteren zu reduzieren. In diesem Kontext sind jedoch unter anderem die räumlichen Gegebenheiten in Coesfeld, wirtschaftliche Faktoren, Interdependenzen mit dem Coesfelder Umland sowie soziale Faktoren mit zu bedenken, die das Ergreifen von restriktiven push-Maßnahmen unter Umständen fraglich erscheinen lassen.</p> <p>Der Masterplan stellt ein ausgewogenes Konzept dar, das als Ergebnis umfangreicher Beratungen und Beteiligungen einen abgewogenen Kompromiss zur Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener sozialer und gesellschaftlicher Gruppen am Ende eines langen Prozesses steht. Dabei wurden restriktive push-Maßnahmen ebenfalls diskutiert. Einige dieser Planungen haben auch Eingang in den Entwurf erhalten. Andere wurden mit Blick auf die Umsetzbarkeit als Gesamtkonzept und die Akzeptanz innerhalb der Coesfelder Stadtgesellschaft verworfen.</p> <p>Eine zusammenfassende Darstellung aller Maßnahmen ist an zwei Stellen im</p>	Siehe Beschlussvorschlag 51

			<p>Entwurf enthalten. Eine Kategorisierung dieser Maßnahmen nach push- und pull-Maßnahmen war aus Sicht der Verfassenden nicht zwingend erforderlich.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
32	32.27	<p>Der Aspekt der Verkehrsvermeidung kommt im Entwurf des Masterplans kaum vor. Eine Definition für Mobilität lautet: „Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt.“ [32] Verkehr mit all seinen negativen Auswirkungen lässt sich also bei gleicher Mobilität vermeiden, wenn zur Befriedigung der Bedürfnisse nur eine geringe Raumveränderung erforderlich ist. Die Stadt Coesfeld kann die erforderliche Raumveränderung direkt über Bebauungspläne steuern. Werden neue Wohngebiete nur noch dort ausgewiesen werden, wo die Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Idealfall zu Fuß, zumindest aber mit dem Fahrrad erreichbar sind, reduziert das den zukünftigen Autoverkehr. Da bestimmte Gewerbebetriebe störende Auswirkungen haben, sollten diese einen Mindestabstand zu Wohngebieten aufweisen. Ansonsten sollten aber auch neue Gewerbegebiete möglichst dicht an bestehender Bebauung entstehen.</p>	<p>Es werden die Grundsätze einer modernen und zeitgemäßen Stadtplanung beschrieben, die eine kompakte Siedlungsstruktur zum Ziel haben.</p> <p>Diese Ziele sind bereits in verschiedenen Planwerken der Stadt Coesfeld festgehalten worden. Mit dem integrierten Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungskonzept, dem integrierten Handlungskonzept der Innenstadt und dem Dorf-Innenentwicklungskonzept Lette hat sich die Stadt bereits in der Vergangenheit mit wichtigen Weichenstellungen auf den Weg gemacht, die Stadtentwicklung in Coesfeld positiv, klimagerecht und zeitgemäß zu gestalten. Hier werden Grundsätze definiert, die in Bezug auf die Mobilität durch den Masterplan bewusst weiterentwickelt werden sollen. Daher wurde auch ausdrücklich formuliert, dass Mobilität in Coesfeld kurze Wege beinhalten soll (siehe Leitgedanke sowie konkrete Ziel MV7, MV8 Kapitel 7).</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den</p>	Siehe Beschlussvorschlag 51

			abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	
32	32.29	In dem Zusammenhang sollte die Stadt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für bezahlbaren, zentral gelegenen und attraktiven Wohnraum einsetzen. Bisher sind Wohnungen in Mehrfamilienhäusern für Familien oft wenig attraktiv, da sie an großen Straßen liegen und keinen (für Kinderspiele) geeigneten Garten haben. Mehrfamilienhäusern mit privaten Gartenparzellen für einige Wohnungen, ebenerdigen Fahrradabstellmöglichkeiten und guter ÖPNV-Anbindung wären eine sinnvolle Maßnahme um Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Zumindest auf einige der Aspekte kann die Stadt Coesfeld über Bebauungspläne Einfluss nehmen.	Die Anregungen werden als sinnvoll erachtet. Allerdings gibt sie keinen direkten Belang des Masterplans Mobilität wieder. Eine Abwägung an dieser Stelle ist nicht erforderlich.	
32	32.31	Naturgemäß liegt bei einem Planwerk der Stadt Coesfeld auch der Fokus auf der Stadt Coesfeld. Dennoch sollte der Verkehr von Menschen aus Coesfeld außerhalb Coesfelds betrachtet werden. In Coesfeld wird z.B. der MIV in der Wetmarstraße von Anwohnenden kritisiert. Auch in Münster an der Weseler Str. wohnen Menschen. Auch dort gibt es Kinder. Schon der Respekt diesen Menschen gegenüber gebietet es zu überlegen, ob dort so viele Personen aus Coesfeld mit dem Auto entlang fahren müssen. Auch die Politik (z.B. die Kommunalpolitik in Münster und Essen) hat erkannt, dass es erforderlich ist, die Menschen vor den negativen Folgen des Verkehrs zu schützen, was zwangsläufig zu Maßnahmen führt, die den MIV einschränken. Daher ist z.B. die Maßnahme C1 (Optimierung des Regionalverkehrs) auch vor dem Hintergrund zu betrachten, wie es gelingt, dass mehr Menschen aus Coesfeld für ihre Wege in andere Städte den ÖPNV	Diese Aussage wird grundsätzlich unterstützt. Durch eine Förderung des ÖPNV sollen Verlagerungspotenziale des MIV eröffnet werden. Dies ist Inhalt der angesprochenen Maßnahme C1. Dabei verfolgt der Masterplan das Ziel, ein besseres Angebot zu schaffen und so mehr Nachfrage zu generieren. In diesen Bereich ist auch die Maßnahme C2 gedacht. Es wurden jedoch zudem die geringen Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Coesfeld hinsichtlich des städteübergreifenden ÖPNV festgehalten, die nicht wegzudiskutieren sind. Die Mobilstationen sollen weiter dazu beitragen, dass Menschen von außerhalb der Umstiege in direkter Nähe zu den zentralen Achsen des MIV wie des ÖPNV möglich gemacht wird.	Siehe Beschlussvorschlag 51

		nutzen. Ebenso ist vor Ort in Coesfeld die Erreichbarkeit der Bahnstationen für die Menschen aus Coesfeld zu verbessern. Wenn Coesfeld wirkungsvolle Maßnahmen ergreift, die mithelfen, den MIV in den Großstädten zu verringern, wächst dort auch die Akzeptanz für den unbedingt notwendigen MIV.	Von daher sieht die Begutachtung die hier vorgebrachten Anregungen bereits durch den Masterplan berücksichtigt. Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	
33		Bitte beschließen Sie das Mobilitätskonzept so wie sie es den Bürgern vorgestellt haben! Gemeinschaftsstraßen sind eine gute Idee, überall wo möglich sollte Radfahrern und Fußgängern dieselben Rechte wie Autofahrern eingeräumt werden, bestenfalls sollten Sie sogar Vorrang haben.	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität. Des Weiteren siehe auch Abwägung unter der Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen	Siehe Beschlussvorschlag 51
36	36.1	Je mehr ich mich mit dem Mobilitätskonzept beschäftige, bemerke ich, welche einschneidenden Veränderungen es für uns BürgerInnen haben wird. Und bezüglich des Klimas wird es eher schlechter werden, denn die Zahl der Autos wird sich wenig verringern und die Coesfelder werden Umwege fahren müssen, um ihr Ziel in Coesfeld zu erreichen, viele werden zum Einkaufen demnächst nach Lette fahren oder in die umliegenden Ortschaften, z.B. auch Dülmen, wo es Parkplätze in der Innenstadt geben wird!	Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insbesondere auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden. Der Masterplan eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für die Bürgerinnen und Bürger zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote, die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die dann weniger Umwege haben und gibt mehr Orientierung auf der Suche nach einem Parkplatz, sodass zeitraubende Parkplatzsuche vermieden wird. Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.	Siehe Beschlussvorschlag 51

36	36.2	<p>In jedem Fall sollten alle Bürgerinnen Coesfelds in einem Bürgerbescheid über das Mobilitätskonzept abstimmen können.</p>	<p>Es liegt ein offizieller Antrag für ein Bürgerbegehren vor. Dieser wird aktuell geprüft und ggf. dem Rat zur Entscheidung vorgelegt. Eine Abwägung an dieser Stelle ist daher weder nötig noch möglich.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
37		<p>Auf der Bürgerversammlung zum Mobilitätskonzept haben Sie uns Bürger aufgefordert, ggfls. bis zum 14.4.2023 eine Stellungnahme abzugeben. Das will ich hiermit tun, auch mit der Gefahr der Wiederholung von mir bereits gemachten Meinungsäußerungen:</p> <p>1. Fehlenden Einbettung in einen aktuellen Gesamtentwicklungsplan:</p> <p>Das vorgestellte Mobilitätskonzept wird leider nicht in den größeren Rahmen eines aktualisierten Gesamtentwicklungsplanes der Stadt Coesfeld gestellt, in dem entscheidende Aspekte der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung, des Wohnens, des Arbeitens, der Ämter, des Krankenhauses, des Gewerbes, des Handels, der Gastronomie, der Kulturangebote, der Freizeitangebote, der Verkehrsangebote, der benachbarten Städte und Gemeinden etc. eingeflossen wären. Da dass nun vorgestellte Konzept sich nur auf die Innenstadt und nur auf die Mobilität bezieht, wird es deswegen in jedem Falle zu kurz greifen, sowohl hinsichtlich der Fakten, als auch in der Art der Bürgerbeteiligung, als auch im Sinne eines demokratischen Vorgehens. Es kommt mir vor, wie wenn man ein Haus renoviert und ohne Gesamtplan nur die Elektrik plant und der Architekt</p>	<p>Zu 1.</p> <p>Zur kritisierten fehlenden Einbettung in ein Gesamtstadtkonzept muss auf die Rahmenbedingungen Coesfelds hingewiesen werden.</p> <p>Dem Mobilitätskonzept ein mit der Stadtgesellschaft aufgestelltes <u>Gesamtstadtentwicklungs</u>konzept vorzuschicken, hätte mindestens 2-3 Jahre Rückstellung des Masterplan Mobilität erforderlich gemacht. Dies wurde überlegt und verworfen vor dem Hintergrund folgender Überlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coesfeld ist eine sehr kompakt entwickelte Stadt, von den Ortsrändern sind es etwa nur 10 Min. Radweg bis ins Zentrum. Ergänzt wird die Kernstadt um nur einen Ortsteil Lette, der über eine Grundversorgung (Nahversorgung, Kita, Grundschule etc.) verfügt und eine gewisse Entwicklung vollziehen darf. Lediglich die 	<p>Beschlussvorschlag 42:</p> <p>Die in der Stellungnahme 37 unter Punkt 1 genannte Kritik wird zu Kenntnis genommen. Die Entscheidung der Verwaltung, ein Gesamtstadtentwicklungsprozess nicht vorzuschalten oder parallel laufen zu lassen, wird als richtig bestätigt.</p> <p>Beschlussvorschlag 43:</p> <p>Die in der Stellungnahme 37 unter den Punkten 2, 3 und 4 genannte Kritik wird zurückgewiesen.</p>

	<p>die Bauherren fragt, ob sie mit dieser Planung einverstanden sind.</p> <p>2. Fehlende Abstimmung mit den wichtigsten Akteuren:</p> <p>Sie haben zwar bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes uns Bürger zum Mitwirken eingeladen, aber sich wohl nicht wirklich mit den Immobilienbesitzern und Händlern auseinandergesetzt. Jedenfalls liegt mir eine Stellungnahme von Herrn Domeier als einem der größeren Besitzer/ Verwalter von Innenstadt-Immobilien vor, in dem seine Frustration über den Prozess und die tatsächliche Einbindung deutlich wird. Ähnliches konnte man auf der Bürgerversammlung von Seiten der Wirtschaft (Klostermann, Krumme, Hüsken) hören. Ich bin sicher, wenn sich die wesentlichen Investoren nicht wirklich eingebunden fühlen, werden sie in Folge Schritt für Schritt ihr Engagement zurückfahren. Da wird auch kein Citimanagement helfen können, sondern immer mehr zur Nothilfe werden.</p> <p>3. Falsche Berater:</p> <p>Ein Berater, der bereit ist ein Konzept zu erstellen, das die beiden oben genannten Punkte nicht berücksichtigt, handelt fahrlässig, weil ohne angemessenes Berücksichtigen der Rahmenbedingungen. Oder ist von vornherein auf ein vorfabriziertes Konzept fixiert und eben genau nicht ergebnisoffen. Um im Bild zu bleiben: Sie würden ja wohl auch nicht einem Architekten glauben, der einen vorfabrizierten Elektroplan als Hausrenovierung vorstellt. Ein Berater, der mit der jetzt hier eingesetzten Marketingkampagne die Bürger zur Beteiligung motivieren will, macht damit Bürgerprovokation, m. E. sogar Bürgerbeschimpfung. Jedenfalls hat die</p>	<p>Siedlung Goxel ist durch eine isolierte Lage gekennzeichnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Regionalplan Münsterland sind 2021/22 die Wohnsiedlungsentwicklungspotentiale (ASB) immer im direkten Ortsrandanschluss verortet worden, ebenso die die Gewerbeentwicklungspotentiale (GIB), bis auf die Erweiterungsgebiete am IPNW. Die Potentiale umfassen flächenmäßig das 3-fache des errechneten Wachstumspotentials. Welche konkrete Fläche aus diesem Flächenpool entwickelt wird, hängt von der Flächenverfügbarkeit ab. Insofern sind schon im Regionalplan am nördlichen Siedlungsrand von Coesfeld bewusst in Nähe des DB-Haltespunktes Schulzentrum angelegt worden oder in Lette eher nördlich mit Blick auf eine schnelle Radanbindung an Coesfeld ausgewiesen worden. Alle Erweiterungsflächen im Regionalplan sind geprüft worden bzw. unter der Maßgabe diskutiert worden, dass neben der KFZ-Erschließung auch eine gute Rad- und Fußweganbindung umsetzbar ist bzw. geschaffen werden kann. - Für den Ortsteil Lette ist das Nahversorgungszentrum an der Bruchstraße im Entwurf des 	
--	---	--	--

	<p>Marketingkampagne das Gegenteil der vermutlichen Ziele wie konstruktive Bürgerbeteiligung und positive Veränderungsmotivation erreicht.</p> <p>4. Falscher Zeitpunkt: Es scheint wenig sinnvoll, jetzt zum Stabwechsel des 1. Beigeordneten von Herrn Backes zu Herrn Hänsel, dem neuen, nicht eingearbeiteten Herrn Hänsel einen von ihm nicht mitgeprägtem, aber seine Arbeit sehr prägenden Plan vorzusetzen. Eigentlich kann man das einer verantwortlichen Führungskraft nicht zumuten und die neue Führungskraft dürfte das auch nicht mitmachen.</p> <p>Mein Vorschlag: Initiieren Sie eine Gesamtentwicklungsplanung und betten das dazu passende Mobilitätskonzept in diesen Gesamtplan ein.</p>	<p>Einzelhandel- und Zentrenkonzeptes 2022/23 mit einem Erweiterungsbereich für einen Discounter und Drogeriemarkt angedacht, um Wege in Drogeriemärkte nach Coesfeld ggf. vermeiden zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kita- und Schulentwicklungsplanung sind im Wesentlichen als Fachplanungen abgeschlossen. <p>Insofern wird davon ausgegangen, eher eine Priorisierung von Flächenentwicklungen an Zielen oder Maßgaben des Masterplans Mobilität zu orientieren. Das im Masterplan Mobilität verankerte „Prinzip der Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -beruhigung als ein elementarer Bestandteil</p> <p>jedes nachhaltigen Verkehrskonzepts“ ist auf absehbare Szenarien der Stadtentwicklung umsetzbar. Um im Bild der Hausrenovierung zu bleiben: Wo die Zimmer mit welcher Funktion im zu renovierenden Haus sind, ist klar – welche energetische Ausrichtung berücksichtigt werden soll oder eine Barrierefreiheit ist grundsätzlich zu entscheiden.</p> <p>Zu 2.</p> <p>Die Erarbeitung des Masterplan Mobilität wurde als breit angelegter Beteiligungsprozess konzipiert. Verschiedene Beteiligungsformate wurden angeboten,</p>	
--	---	---	--

			<p>vorrangig offene Veranstaltungen. Hier konnten und haben sich Bürger:innen mit verschiedener Intensität eingebracht. Weiter wurden speziell (jedoch nicht individuell) Händler:innen und Immobilieneigentümer:innen der Innenstadt u.a. zu einem Abendtermin auf dem Parkplatz Pfauengasse eingeladen, um die Anregungen und Bedenken zu erörtern. Die Beteiligung der Einzelhändler:innen erfolgte gezielt durch die Einladung in die Lenkungsgruppe, zusammen mit Vertretern aus dem Rat und anderen Institutionen. Hier waren Teilnehmer:innen, die über bekannte Informationsquellen hätten angesprochen werden können. Das ggf. Prozessergebnisse nicht den Erwartungen entsprechen, kann nicht bewertet werden.</p> <p>Zu 3. Der Masterplan Mobilität ist mit Beschluss des Rates bewusst angelegt, nicht einen Verkehrsentwicklungsplan früherer Prägung zu erarbeiten, sondern die zurzeit auch auf Bundes-, Landes- und Kreisebene angestoßene Verkehrswende zu steuern und einzuleiten. Dass der Prozess ein grundsätzliches Auseinandersetzen mit dem Thema Mobilität anstoßen soll war Ziel. Ob die Aktionen und Diskussionsthemen als Provokation negativ oder als Anregungen positiv empfunden wurden, unterlag – wie die unterschiedlichen</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Reaktionen darauf zeigen – der individuellen Betrachtung.</p> <p>Zu 4. Die Erarbeitung des Masterplan Mobilität ist an den Erfordernissen einer Stadt- und Verkehrsplanung zu orientieren. Der 2006 erarbeitete Verkehrsentwicklungsplan stand seit längerem auf der Agenda des Bereiches Verkehrsplanung im FB 60.</p>	
39	39.1	<p>Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist ein äußerst wichtiger Faktor für die Wirtschaft einer Stadt und ein bedeutender Standortfaktor. Eine gut erreichbare Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln bietet zahlreiche Vorteile für alle Innenstadttakteure und innenstadtrelevanten Zielgruppen. Gut ausgebaute Verkehrswege erleichtern den Zugang zum Stadtzentrum und bilden eine der zentralen Voraussetzungen, damit die Stadt ihre Funktion als Handels-, Dienstleistungs- und Versorgungsstandort wahrnehmen kann.</p> <p>Insgesamt zeigt die öffentliche Debatte um das Mobilitätskonzept „A nach B – Coesfeld geht weiter“, dass die Themen Mobilität und Verkehr für die Bürger von großer Bedeutung sind und dass eine offene und transparente Diskussion dabei helfen kann, die bestmögliche Lösung für alle Beteiligten zu finden. Eine breite Beteiligung aller Anspruchsgruppen, insbesondere des Einzelhandels und der Gastronomie, wird daher von uns ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Das Selbstverständnis des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e. V. besteht darin, die</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Damit wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.</p> <p>Alle Maßnahmen dienen der Stabilisierung des Einzelhandels und die Stärkung der Stadtmitte. Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums ist relevant, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden. Das Mobilitätskonzept eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für</p>	Siehe Beschlussvorschlag 51

	<p>Attraktivität von Coesfeld als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu steigern und das positive Image unserer Stadt zu fördern. Hierzu arbeiten wir eng mit lokalen Unternehmen, Behörden und der Bevölkerung zusammen, um gemeinsam innovative Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln, die das Stadtbild verbessern und das Leben in unserer Stadt für alle Bürgerinnen und Bürger angenehmer gestalten. Dabei legen wir großen Wert auf Nachhaltigkeit, Kreativität und die Einbindung unserer Mitglieder und Partner in den Prozess. Unser Ziel ist es, Coesfeld auch zukünftig als lebenswerten und attraktiven Ort zu positionieren und somit langfristig den wirtschaftlichen Erfolg und das Wohlbefinden der Menschen in unserer Region zu fördern.</p> <p>Die Corona-Pandemie hat insbesondere die Einzelhändler und Gastronomen stark getroffen, auch in Coesfeld. Viele Ladenlokale mussten schließen oder konnten nur eingeschränkt öffnen, was zu erheblichen Umsatzeinbußen, teilweise in existenzbedrohlichem Ausmaß führte. Einige haben ihre Geschäfte aufgeben müssen, was zu einem Verlust an Vielfalt und Attraktivität in unserer Innenstadt geführt hat.</p> <p>Deshalb ist es in der heutigen Zeit umso wichtiger, die innerstädtischen Akteure zu fördern und zu unterstützen. Eine lebendige Coesfelder Innenstadt mit einem attraktiven Angebot an Geschäften und Restaurants zieht Besucher und Kunden auch von außerhalb an und stärkt das Image unserer Stadt. Dadurch können auch neue Unternehmen gewonnen werden, was langfristig zu einer Steigerung der Wirtschaftskraft führt.</p> <p>Angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes, sowie mit Blick auf den zunehmenden</p>	<p>Bürgerinnen und Bürger, Pendelnde und Besuchende zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote. Dazu zählen Angebote für die letzte Meile und die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die sodann kürzere Wege haben.</p> <p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
--	--	---	--

	<p>Handlungsbedarf zur Sicherung und Weiterentwicklung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt gilt es, das Mobilitätssystem in Coesfeld sukzessive auf eine nachhaltigere Grundlage zu stellen. Aus unserer Sicht sind die Nachhaltigkeits- und Klimaschutzaspekte des Mobilitätskonzeptes aus mehreren Gründen wichtig und unterstützenswert:</p> <p>Imagegewinn: Eine Stadt Coesfeld, die sich aktiv für Nachhaltigkeit und Klimaschutz einsetzt, kann ihr Image verbessern und damit potenzielle Besucher, Investoren und neue Einwohner anziehen.</p> <p>Verantwortungsbewusstsein: Der Stadtmarketingverein sieht es als seine Verantwortung an, sich für eine nachhaltige und klimafreundliche Entwicklung der Stadt einzusetzen und sich aktiv an diesem Prozess zu beteiligen.</p> <p>Zukunftssicherheit: Eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität in unserer Stadt trägt dazu bei, die Umwelt zu schützen und die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen.</p> <p>Die fünf definierten Oberziele/Zielfelder im Masterplan</p> <p>I. Der Klimaschutz, die Klimafolgenanpassung und die Energiewende sollen vorangetrieben werden.</p> <p>II. Der Verkehr in Coesfeld soll 2040 klimaneutral sein.</p> <p>III. Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll emissionsfrei sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.</p> <p>IV. Die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen soll zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation gestärkt werden.</p>		
--	---	--	--

	<p>V. Die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt (soziale Funktion) sowie ihre ökonomische und klimatische Situation (ökologische Funktion) sollen gestärkt werden.</p> <p>werden daher grundsätzlich unterstützt.</p> <p>Gleichzeitig möchten wir jedoch auf einige Punkte aufmerksam machen, die unserer Meinung nach einer Optimierung bedürfen und bei der Umsetzung des Masterplans Mobilität berücksichtigt werden sollten. Im Sinne einer umfassenden Definition des Begriffs „Nachhaltigkeit“ sind die notwendigen Veränderungsprozesse so zu gestalten, dass die Anforderungen der Unternehmen und ihrer vielfach aus dem Umland stammenden Beschäftigten und Kunden angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für ein Mittelzentrum wie Coesfeld mit einer (noch) vergleichsweise hohen Zentralitätskennziffer von 128,0. Der Fokus auf Kunden und Besucher kommt nach unserer Auffassung im Entwurf zu kurz. Wir sind daher der Überzeugung, dass eine konstruktive Debatte und eine offene Diskussion zwischen Stadt, Wirtschaft und Bürgerschaft dazu beitragen können, dass die Mobilität in Coesfeld in Zukunft, auch unter Einbeziehung der Anforderungen unserer lokalen Unternehmen, noch besser und nachhaltiger gestaltet werden kann.</p> <p>Unter Beachtung realistischer Planungszeiträume und Finanzierungswege bedeutet dies, dass sich die „Verkehrswende“ eher als ein über viele Jahre andauernder Veränderungsprozess darstellen wird, in dem eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen bestmöglich aufeinander abzustimmen sind. Dies spiegelt der Entwurf des Masterplans Mobilität der Stadt Coesfeld bereits wider.</p>		
--	--	--	--

		<p>In gemeinschaftlicher Diskussion mit der IHK Nord Westfalen haben wir die vorgestellten Maßnahmen auf den kommenden Seiten kritisch beleuchtet.</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: es folgen Anregungen zu den einzelnen Maßnahmen, die an den entsprechenden Stellen in der Abwägungstabelle eingeordnet wurden.</i></p>		
39	39.24	<p>Fazit</p> <p>Der Stadtmarketingverein begrüßt das Vorhaben der Stadt Coesfeld einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Anpassung des innerstädtischen Mobilitätsverhaltens. Insgesamt betrachtet zeigt das Konzept „A nach B – Coesfeld geht weiter“ gute und vielversprechende Ansätze einer langfristigen Mobilitätswende bis zum Jahr 2040. Jedoch sind wir der Auffassung, dass die Auswirkungen einzelner vorgestellter Maßnahmen in einigen Bereichen unterschätzt und die Belange der innerstädtischen Akteure nicht hinreichend gewürdigt werden.</p> <p>Von wesentlicher Bedeutung für den Stadtmarketingverein als Interessensvertretung unserer Mitglieder, jedoch auch im Sinne einer Zukunftsfähigkeit unserer Stadt unter ganzheitlichen Gesichtspunkten sind die potenziellen Auswirkungen einzelner innerstadtrelevanter Maßnahmen auf die Erreichbarkeit von Kunden, Besuchern, Mitarbeitenden und Anwohnern. Auch das attraktivste Stadtzentrum muss gut erreichbar sein. Für uns gilt daher: die Erreichbarkeit der Innenstadt durch alle Zielgruppen darf zu keinem Zeitpunkt gefährdet oder in Frage gestellt werden. Dies würde auch dem Image der Stadt schaden.</p> <p>Der Durchgangsverkehr sollte durch den gezielten Ausbau von Gemeinschaftsstraßen und weitere</p>	<p>Die Verwaltung ist davon überzeugt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem vorliegenden Konzept in keinsten Weise beeinträchtigt wird. Alle Ziele in der Innenstadt bleiben erreichbar, in Einzelfällen müssen minimale Umwege in Kauf genommen werden. Alle Parkeinrichtungen in der Innenstadt mit Ausnahme der Straßenparkplätze bleiben erhalten. Das Parkraumangebot am Innenstadtrand soll sogar erweitert werden. Das Zug-um-Zug-Konzept gewährleistet, dass immer ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen zur Verfügung steht.</p> <p>Die Förderung der Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer ist wesentliches Ziel des Masterplanes. Dies stößt aber an Grenzen, wenn die Belastungszahlen auf einzelnen Abschnitten so deutlich über den Grenzwerten liegen, dass eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs nicht möglich ist. Dies trifft auf die Wallanlage zu.</p> <p>Der Hinweis „Daher gilt es, jede Maßnahme zum Zeitpunkt einer (Rats-)Entscheidung auch auf eine finanzielle Umsetzbarkeit zu überprüfen.“ Gibt eine</p>	Siehe Beschlussvorschlag 51

	<p>verkehrsberuhigende Maßnahmen an Attraktivität verlieren. Eine Sperrung von einzelnen Straßenbereichen lehnen wir ab. Darüber hinaus sollte keine Trennung von Rad- und Fußverkehr im Bereich der Wallanlage erfolgen. Vielmehr sollte die Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Für alle Maßnahmen rund um die Parkraumverlagerung aus der Innenstadt ist zwingend an einer Zugum-Zugum-Umsetzung festzuhalten. Eine Attraktivierung der bestehenden Parkhäuser Kupferpassage und Marktgarage begrüßen wir ausdrücklich.</p> <p>Die Umsetzung des Masterplans Mobilität mit allen vorgestellten Einzelmaßnahmen bedeutet eine enorme, bisweilen noch nicht abzuschätzende finanzielle Belastung für den städtischen Haushalt. Auch wenn zum heutigen Zeitpunkt eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten existieren, ist die Entwicklung der Förderlandschaft bis zum Jahr 2040 nicht absehbar. Daher gilt es, jede Maßnahme zum Zeitpunkt einer (Rats-)Entscheidung auch auf eine finanzielle Umsetzbarkeit zu überprüfen.</p> <p>Sollten die in diesem Positionspapier formulierten Diskussionsansätze in der Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes Berücksichtigung finden, glauben wir an langfristig positive Effekte und eine im ganzen Sinne nachhaltige Verbesserung für die Stadtentwicklung von Coesfeld. Wir regen an, den Lenkungskreis zum Masterplan sowie den Stadtmarketingverein bei der weiteren Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen aus dem Masterplan eng zu beteiligen.</p>	<p>Selbstverständlichkeit im verwaltungstechnischen und haushaltsrechtlichen Handeln wieder.</p> <p>Die Aussagen zu einzelnen Maßnahmen werden in der Stellungnahme an anderer Stelle wiederholt. Sie werden in der Abwägungstabelle unter den einzelnen Maßnahmen abgewogen.</p> <p>An dieser Stelle erfolgt die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
41	<p>Ich würde mich freuen, wenn möglichst viel von dem vorgestellt Konzept umgesetzt wird.</p>	<p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

			abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	
44		<p>Ich lebe in Coesfeld und war nachdem Bericht über die erste öffentliche Feedbackrunde im Brauhaus etwas aufgebracht, da anscheinend nur 1 Pro-Fahrrad Bürger gegen 30 Geschäftsinhaber ankommen musste. Zumindest laß es sich in dem AZ Bericht so.</p> <p>Umso mehr hat es mich gefreut zu sehen, dass bei der 2ten Feedbackrunde in der Bürgerhalle, der ich auch beigewohnt habe, soviele Bürger mit dem Rad da waren und ich wohl bei weitem nicht der Einzige war, dem diese übermäßige Einflussnahme der Geschäftsleute mächtig gegen den Strich ging. Es ist natürlich einfach und selbstgerecht als Gewerbetreibender das eigene Versagen auf zu wenig Parkplätze zu externalisieren, anstatt das eigene Konzept / Handeln zu hinterfragen. Und no pun intended, aber dazu passt das der erbreiche Vorsitzende im Stadtmarketingverein, die das Konzept nun (mal wieder) kritisieren, in dem Familienbetrieb, das noch seinen Namen trägt, nichts mehr zusagen hat. Und das obwohl es dort mehr als genug Parkplätze gab & gibt. Ich war dort mal Azubi.</p> <p>Ich befürworte das Konzept aus ganzem Herzen und würde mich freuen wenn wir in Coesfeld als Herz der Fahrradtourismusregion Münsterland, uns gemeinsam trauen, voran zu gehen und (vllt sogar als Pilotprojekt in DE) ein nahezu niederländisches Niveau an rad- und fußgängerfreundlichen Infrastruktur auf- und auszubauen. In meinem persönlichen Umfeld von Mitdreißigern mit kleinen Kids, sieht das fast jeder so mit dem ich mich bisher so</p>	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51

		<p>unterhalten habe. Angst vor Parkplatzmangel ist da nicht existent.</p> <p>Und bitte gebt der Industrie/ Handel nicht noch mehr Einfluss über Lobbyismus und IHK Studien, basierend auf anachronistischen Konzepten.</p> <p>Jede hier ansässige, natürliche Person hat seine Stimme bei den lokalen Wahlen. Die Wirtschaft muss sich dem durch die Bürger bestimmten politischen Willen und Entscheidungen beugen bzw. anpassen und nicht andersherum. Wenn die Einflussnahme regionaler juristischer Personen und Industrie- und Handelsverbänden, das Konzept zu sehr verwässert, würde mich das richtig stark enttäuschen, bzw geradezu in die zweirädrige Militanz treiben.</p> <p>Was ich eigentlich sagen will ist, es gibt eine Menge Unterstützer, auch wenn die sich nicht so laut machen wie die Kritiker.</p> <p>Gute Arbeit & Weiter so!</p>		
45	45.1	<p>Ich hätte mir in dem Masterplan eine weitergehende Betrachtung der wirtschaftlichen Folgen für die Stadt, einer konkreteren Projektierung die ersten Maßnahmen inkl. Auswirkungen auf Anwohner und Handel, sowie eine Analyse/ Prognose der erreichbaren Klimaziele gewünscht. Grundsätzlich fehlen mir messbare (Zwischen-)Zielsetzungen um das Konzept mit dem sicherlich herausfordernden Prozessen bis 2040 für Coesfeld, den Bürgern, Pendlern und Besuchern attraktiv und steuernd zu gestalten.</p>	<p>Die vorgebrachten Einwände sind durchaus nachvollziehbar Eine genaue Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen kann jedoch nicht anhand einzelner Faktoren wie der Förderung des Radverkehrs oder der Verlagerung von Stellplätzen (oder weiteren Maßnahmen) seriös vorgenommen werden (siehe hierzu fortführend auch Stellungnahme zu Anregung 46.3). Hierbei ist ein komplexes Geflecht an unterschiedlichen Einflüssen durch verschiedene planerische Belange, grundsätzliche globale Entwicklungen der Wirtschaft, des Klimas und der Gesellschaft sowie</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

			<p>weiterer Aspekte zu betrachten. Daher ist eine Prognose der Auswirkungen auf bspw. die Klimaziele praktisch nicht abschätzbar. CO²-Einsparungspotenziale können grundsätzlich abgeschätzt werden, böten dann jedoch nur eine grobe, nicht valide Orientierungshilfe. Daher wurde sich gegen dieses Vorgehen entschieden.</p> <p>Da keine quantitativen Messbaren Ziele abseits des Modal-Splits formuliert wurden, gilt es – wie im Rahmen der Bürgerinformationen ausdrücklich eingeräumt wurde – ständige „Mannöverkritik“ zu betreiben und Ziele und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung laufend zu überprüfen und zu hinterfragen.</p> <p>Internationale Erfahrungen zeigen jedoch, dass eine mobilitäts- und verkehrsbezogene Entwicklung, wie sie der Masterplan anstrebt, zu einer positiven Gesamtentwicklung von Städten auf alle genannten Handlungsfelder bewirken kann. Das gilt für die Auswirkungen auf Wohnverhältnisse, auf die Attraktivität und die Entwicklung der städtischen Einzelhandelskonzentrationszonen sowie die kleinklimatischen Verhältnisse. Die Ziele des Masterplans behandeln diese verschiedenen Handlungsfelder und sollen durch die Maßnahmen erreicht werden.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den</p>	
--	--	--	---	--

			abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	
46	46.1	<p>Nachfolgend möchten wir uns zum geplanten Mobilitätskonzept äußern. In der Allgemeinen Zeitung vom 11.03.2023 war zum „Masterplan Mobilität“ u. a. zu lesen, dass ähnlich wie bei einer Bürgerbeteiligung im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen alle Interessierten schriftlich bis zum 14. April schriftlich Stellung zum Konzept nehmen können. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen haben nach unserer Kenntnis die betroffenen Anwohner des Gebietes in dem der Bebauungsplan aufgestellt werden soll ein Stimmrecht. Bei dem „Masterplan Mobilität“ gibt es offenbar hierzu keine Regeln oder Vorgaben, wie die Stellungnahmen bewertet und gewichtet werden. Muss man in Coesfeld gemeldet sein, reicht es, wenn man in einem Handels-, Dienstleistungs- oder sonstigem Gewerbebetrieb, oder einer Behörde arbeitet, oder Inhaber dieses Betriebes ist, auch wenn man nicht in Coesfeld wohnt? Werden die Stellungnahmen von betroffenen Grundstückseigentümer anders gewichtet als jemand der nur gelegentlich aus einer Nachbargemeinde nach Coesfeld kommt? Davon ausgehend, dass insbesondere betroffene Grundstückseigentümer und Handels-, Dienstleistungs- oder sonstige Gewerbetreibende jeweils eine Stimme, bzw. auch ein Mehrfachstimmrecht haben, fassen sie unsere Stellungnahme bitte jeweils für wie folgt auf.</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: es folgt eine Aufzählung von Liegenschaften und Hauptmietern, die der Originalstellungsname entnommen werden kann.</i></p>	<p>Weder im Bebauungsplanverfahren noch im informellen Planverfahren zur Aufstellung des Masterplans Mobilität gibt es ein Stimmrecht. Vielmehr geht es darum, Informationen und Fakten, die für das Gesamtwerk von Belang sind, zu ermitteln. Der Rat beschließt das Gesamtwerk unter Abwägung der maßgebenden Belange. Dabei ist es zunächst unerheblich, wer die Belange vorbringt, woher er kommt, ob er Arbeitgeber oder Arbeitnehmer in Coesfeld ist oder ob er Vermieter oder Mieter ist.</p> <p>Beim informellen Verfahren geht es darüber hinaus allenfalls noch darum, ein Meinungsbild zu erfassen, welches dem Rat als Anhaltspunkt dienen kann. Da keine Stimmen ausgezählt werden, kann es auch keine Gewichtung geben. In jedem Fall verbleibt die endgültige Entscheidung aber beim Rat.</p>	<p>Beschlussvorschlag 44:</p> <p>Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität einschließlich der Offenlage sowie des Abwägungsvorganges wird als angemessen und richtig bestätigt.</p>

46	46.2	<p>Bei der Vorstellung des Mobilitätskonzepts am 16.03.2023 in der Bürgerhalle, erläuterten sie Frau Diekmann in ihrer Eingangsrede, wie schön und toll es in Coesfeld ist und wie glücklich wir uns schätzen können, in dieser wundervollen Stadt leben zu können . Warum ist das so? Das liegt daran, weil es so ist wie es derzeit ist und weil die Stadt Coesfeld und die politische Mehrheit in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Rahmenbedingungen dafür geschaffen haben , dass Grundstückseigentümer, Händler, Handwerker, Dienstleister und viele weitere Gewerbetreibende eine attraktive Stadt und eine Infrastruktur mit einem florierenden Handel, einem großen Schulanangebot , guten Arbeitsplätzen und einem vielschichtigen Freizeitangebot schaffen konnten. Das war kein Selbstläufer, da wurde auch in der Vergangenheit hart um den richtigen Weg gerungen. So war z. B. die jetzt noch kürzlich hoch gelobte „Coesfeld er Sortimentsliste" nicht in allen politischen Lagern so selbstverständlich. Da konnte sich der Handel zum Glück durchsetzen, weshalb wir hier im westlichen Münsterland noch vergleichsweise gut dastehen, jedoch mit deutlich abnehmender Tendenz, wie durch die abnehmende Zentralitätskennziffer erkennbar ist. Dieser Abwärtstrend lässt sich nicht nur mit dem zunehmenden Internethandel begründen, sondern ist vielfach auch „hausgemacht".</p> <p>Um diese Coesfelder Infrastruktur aus Handelsgeschäften, Dienstleistungen, Schul- und Freizeitangeboten, ärztlicher Versorgung etc. aufrecht erhalten zu können, brauchen wir neben den knapp 38.000 Einwohnern aus Coesfeld ein großes Einzugsgebiet von 120.000 Einwohnern und mehr. Die umliegenden kleineren Städte wie Gescher,</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Damit wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.</p> <p>Alle Maßnahmen dienen der Stabilisierung des Einzelhandels und Stärkung der Stadtmitte. Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums ist relevant, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen.</p> <p>Insbesondere um den Einzelhandel zu stärken, ist die Rücknahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum für die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (Aufenthaltsqualität) erforderlich.</p> <p>Das Mobilitätskonzept eröffnet mit seinem Maßnahmenpaket für Bürgerinnen und Bürger, Pendelnde und Besuchende zahlreiche Verbesserungen wie die Verfügbarkeit neuer Mobilitätsangebote. Dazu zählen Angebote für die letzte Meile und die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit, die sodann kürzere Wege haben.</p> <p>Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden im</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>
----	------	---	---	------------------------------------

	<p>Holtwick, Osterwick, Darfeld, Schöppingen, Darup, Rorup, Nottuln und viele weitere ländliche Gemeinden, Höfe und Ansiedlungen haben diese Infrastruktur überwiegend nicht mehr, verfügen im günstigsten Fall vielleicht noch über einen Discounter vor Ort und die Einwohner sind darauf angewiesen ein adäquates Versorgungszentrum in der Nähe aufzusuchen. Das geschieht hier im ländlichen Raum in einem hohen Maße durch den Individualverkehr, was in Ermangelung eines gut ausgebauten oder wenigstens halbwegs akzeptablen ÖPNV noch sehr lange Zeit so bleiben wird. Wir gehen davon aus, dass der Individualverkehr mit neuen Antriebstechniken und Steuerungsmöglichkeiten auch in der Zukunft hier in der ländlichen Region einen sehr hohen Stellenwert haben wird, was den Klimaschutzzielen in keinster Weise entgegensteht.</p> <p>Die Frage ist, wo die Einwohner aus dem Hinterland, aus dem wir eigentlich räumlich unser Einzugsgebiet rekrutieren, ihre Bedürfnisse decken. Wir stehen hier im unmittelbaren Wettbewerb mit Dülmen, Ahaus, Borken, Bocholt, Münster, Enschede, Winterswijk etc. Wenn es nicht attraktiv ist nach Coesfeld zu kommen, weil kein ausreichender ÖPNV, nicht ausreichend innenstadtnahe Parkplätze zur Verfügung stehen, oder diese zu teuer sind, es keine schönen Geschäfte und Cafe's mehr gibt, dann kommen die Leute nicht. So einfach ist das, dann fahren die Leute nach Ahaus, da ist das Parken billiger und in Winterwijk ist es sogar umsonst, oder sonst wohin. Borken z. B., wo früher der Handel immer recht problematisch war, ist mittlerweile ausgesprochen gut aufgestellt. Wenn wir gut 80.000 Leute, was eigentlich nicht reicht, im Mittel mindestens alle 2 Monate mal nach Coesfeld haben</p>	<p>Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
--	--	---	--

	<p>wollen, sind das rund 480.000 Transfers im Jahr, und auf 300 Tage verteilt 1.600 am Tag. Die kommen über- wiegend nicht mit dem Rennrad und auch nicht mit dem ÖPNV, sondern mit dem PKW. Das schaffen keine Rikscha- oder On-Demand-Shuttle Services, hier eine nennenswerte Anzahl von Personen von einem Parkplatz in der Peripherie bei jedem Wetter in die Innenstadt zu bringen. Das kann allenfalls ein netter Service sein, genau wie die Mobilstationen. Bei einer objektiven Kosten-Nutzenanalyse mögen diese Mittel vielleicht anderweitig eine bessere Verwendung finden. Auf zu mietende E-Roller zu setzen halten wir für unheilvoll, hier hat man in einigen Städten zum Glück erkannt, die Nutzung einzuschränken oder ein Verbot für die Vermietung dieser auszusprechen.</p> <p>Wir können ihnen aus eigener häufiger Erfahrung versichern, dass es mittlerweile unglaublich schwierig ist in Coesfeld ein Ladenlokal adäquat zu vermieten oder gar eine ansprechende Gastronomie anzusiedeln, selbst in 1A-Lagen ist es praktisch kaum mehr möglich. Den aller- meisten Handelsunternehmen und Systemgastronomen ist Coesfeld zu klein. In diesem schwierigen Umfeld kann selbst die kleinste Störung fatale Auswirkungen haben. Hier als Kommune den Individualverkehr durch Lenkungsmaßnahmen einschränken oder begrenzen zu wollen, lässt die Innenstadt veröden. Zu diesen Störungen gehören im Übrigen auch ein schlechtes Baustellenmanagement mit nicht endenden wollen Baustellen, oder unüberlegtes Aufstellen von Fahrradständern, Baumkübeln und sonstigen Platzhaltern.</p>		
--	---	--	--

		<p>Bei der Auftaktveranstaltung und den verschiedenen Veranstaltungen rund um das Mobilitätskonzept hieß es immer, auch auf Nachfrage bei der wortgewandten Moderatorin Sonja Rube, dass der Masterplan ergebnisoffen sei. Das möchten wir energisch bestreiten. Offenbar ist es laut Bericht der AZ vom 11.03.2023 schon gesetztes Klimaschutz-Ziel, den PKW-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, es geht nur noch darum wie das erreicht werden kann. Wer hat wann dieses Klimaschutzziel für Coesfeld beschlossen? Wer hat ergründet und beschlossen, dass dadurch die CO₂-Belastung verringert und das Klimaschutzziel dadurch erreicht wird?</p> <p>Wir sind der Auffassung, dass genau das Gegenteil eintritt und die CO₂-Belastung sich nur verlagert und unterm Strich sogar mehr wird, weil einfach mehr gefahren wird, vielleicht nicht mehr in Coesfeld, sondern woanders. Das ist bereits vielfach erläutert worden. Wenn man die Veranstaltungen überwiegend verfolgt hat, kann man sich nicht des Eindrucks erwehren, dass die ganzen geäußerten Erläuterungen, Bedenken und Kritiken besorgter Coesfelder, Anwohner und Händler überhaupt nicht in dem Konzept berücksichtigt wurden, weil man sie einfach nicht hören wollte. Dahingehend ist das von der Moderatorin Rube über den Klee gelobte Konzept nach unserer Auffassung nicht das Konzept der Coesfelder, es ist nicht ausgewogen und es ist nicht zu Ende gedacht.</p>		
46	46.8	<p>Alles in allem halten wir das Mobilitätskonzept in der derzeitigen Form für Coesfeld in einem hohen Maße für schädlich, insbesondere was die Planungen innerhalb der Wälle angeht. Es ist nach unserer Auffassung ideologisch geleitet, zu vollgepackt, zu</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

		<p>schnell gestrickt , es berücksichtigt in einem hohen Maße nicht die Belange der tatsächlichen Akteure der Innenstadt wie die der Grundstückseigentümer, der Handel und Gewerbetreibenden, der Dienstleister, der Angestellten usw., die keine große Wahl haben und die Belange der 80.00 bis 100.000- auswertigen Menschen nicht, die wir für ein florierendes Coesfeld brauchen, die aber eine Wahl haben. Diese können sich für ein anderes Einkaufsparadies entscheiden, denn wie sie Frau Bürgermeisterin richtig bemerkt haben, „ist es woanders ja am schönsten“.</p> <p>Zwar gibt es Vielzahl guter Ansätze, die auch unbedingt weiterverfolgt werden sollten, in der Gesamtbetrachtung ist das Mobilitätskonzept in dieser Konstellation abzulehnen. Für unsere Gruppe würde ein positiver Bescheid zu dem vorliegenden Mobilitätskonzept, insbesondere zu den verkehrlichen Vorhaben innerhalb der Wälle, als Konsequenz eine deutliche Zurückhaltung bei der Entwicklung und Modernisierung unserer Liegenschaften bedeuten und uns lediglich auf den notwendigen Erhalt dieser beschränken.</p>	<p>mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkierungsanlagen erhält, sodass alle die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
49	49.1	<p>Einige Dinge im Konzept sehe ich als problematisch an, einige Dinge lehne ich ab.</p> <p>Ein Fördern des Fuß- und Radverkehrs finde ich gut. Das sollte durch Angebote, Anreize und guten Argumenten geschehen. Das Problem in Teilen des Konzeptes und in der bisherigen Diskussion sehe ich darin, dass das oft nach Verbot, Gegeneinander und Umerzierung "riecht". Das führt sicherlich eher zu einer Ablehnung, als zu einer "Mobilitätswende".</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkierungsanlagen erhält, sodass alle die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

			<p>Das Mobilitätskonzept priorisiert das Schaffen von Angeboten wie z.B. der Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur. Dies sowie die zwingende Notwendigkeit Klimaschutz zu betreiben ist jedoch ohne eine Umverteilung von Verkehrsflächen nicht möglich. Auch kann die Vermeidung von z.B. Schleichverkehren zur Entlastung von Wohngebieten nicht ohne Durchfahrtsverbote erfolgen. Eine Zufahrt ist jedoch jederzeit unbegrenzt möglich.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
49	49.4	<p>Die Politik/Verwaltung rühmt sich der Beteiligungsmöglichkeiten, die während der Erstellung des Konzeptes angeboten wurden. Ja, die gab es. Aber die Resonanz war dürftig. Die Menschen erwarten eine ausgewogene Umsetzung. Sie hatten keine Lust oder keine Zeit aktiv dabei zu sein. Aber die Auswirkungen wären sicherlich nicht für alle ausgewogen. Anwohner, die plötzlich keinen Parkplatz mehr finden. Von denen erwartet wird, hunderte Meter zu laufen und dann auch noch (mehr) Geld dafür zahlen müssten. Darum muss bei jeder Maßnahme rechtzeitig für alle offen und klar kommuniziert werden, welche Auswirkungen sie hätte. Positive wie Negative. Nur so könnten wir eine Akzeptanz erreichen.</p>	<p>Die Entwicklung des Masterplan entstand in einem hochpartizipativen Prozess. Mit Zukunftswerkstatt, Marktplatz Mobilität, Jugendworkshop, Podiumsdiskussion, täglichen Angeboten von Einzelgesprächen vor Ort innerhalb der 3-wöchigen Aktionswoche, Workshops mit dem Einzelhandel, Anliegenden-Gesprächsrunden, dem Angebot für Einzelgespräche und Äußerungsmöglichkeiten auf der Homepage bestand ein umfassendes und vorbildliches Beteiligungsangebot. Das Konzept ist der gefundene Kompromiss zwischen allen auch in der Beteiligung formulierten Belangen.</p> <p>Eine klare Kommunikation in der weiteren Planungs- und Umsetzungsphase ist für die Verwaltung weiterhin selbstverständlich. Allerdings ist zu beachten, dass</p>	<p>Beschlussvorschlag 45: Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestätigt. Ein Beschlussbedarf in Bezug auf die Kommunikation in der weiteren Planungs- und Umsetzungsphase wird nicht gesehen.</p>

			durch den Masterplan wichtige Weichen gestellt werden, die im Anschluss nicht mehr in Frage gestellt werden können.	
51	51.1	<p>im Wesentlichen stimme ich der Stellungnahme des Stadtmarketingvereins zu. Folgende Ergänzungen sind mir wichtig:</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: es folgen Anregungen zu verschiedenen Maßnahmen, die an der entsprechenden Stelle in der Abwägungstabelle eingeordnet wurden.</i></p>	Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.	Siehe Beschlussvorschlag 51
52	52.1	<p>Folgend möchten wir Ihnen und dem Planungsteam gerne ein paar Anregungen zum Mobilitätskonzept mit auf den weiteren Weg geben.</p> <p>Fehlende Verknüpfung des Mobilitätskonzeptes mit übergeordnetem Gesamtentwicklungsplan:</p> <p>Es sollte(n)</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Betrachtung der Mobilität unter Berücksichtigung des sich ändernden Regional- und Nutzungsplanes gemacht werden. • eine Vision von Coesfeld entwickelt werden: wie möchte sich Coesfeld entwickeln (Coesfeld als Einzelhandelsstadt/ Coesfeld als Wohnstadt (Kapuzinerquartier) etc.) Dafür ist eine aktive Mitgestaltung des Regional- & Nutzungsplanes erforderlich! • alle zukünftigen Quartiersentwicklungen schon heute vor-/ mitgedacht werden, die in den kommenden Jahren zu erwarten sind. <p><i>Anmerkung der Verwaltung: es folgen Anregungen zu verschiedenen Maßnahmen, die an der</i></p>	<p>Eine Gesamtentwicklungsplanung ist ein altmodischer Begriff, der einer Denkweise aus den Jahren der Planungseuphorie in den 1960er-Jahren entspringt. Hier wurden als integrierte Gesamtplanungen angelegte, alle Fachplanungen vereinende, vielfach unumsetzbare und langfristige Planwerke geschaffen. In dieser Zeit hat man die Erfahrung gemacht, dass eine solche Planung auch nicht krisenresistent ist. Auf die Phase der Planungseuphorie folgte in den 70er-Jahren die Phase der inkrementalistischen Planung (stark an Versuch und Irrtum orientiert), in der man nur durch Einzelmaßnahmen Stück für Stück weiterkommen wollte. Die großen Pläne der 60er-Jahre versickerten in der Schublade.</p> <p>In der Planungswissenschaft besteht Einigkeit, dass weder das eine, noch das andere Extrem zu einer abgewogenen, qualitativen Planung führt. Von daher entspricht das Vorgehen, einen integrierten</p>	<p>Beschlussvorschlag 46:</p> <p>Der methodische Ansatz des Masterplanes Mobilität wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf aufgrund der Anregung 52.1 wird nicht gesehen.</p>

		<p><i>entsprechenden Stelle in der Abwägungstabelle eingeordnet wurden.</i></p> <p>Denken Sie Coesfeld als Ganzes und in seiner Funktion als Kreisstadt. Der Zeitpunkt um die relevanten Themen miteinander zu verflechten ist günstig und unbedingt zu ergreifen, da sich viele Planungsinstrumente derzeit in Überarbeitung befinden. Nutzen Sie die Möglichkeiten und stellen Sie die Weichen!</p>	<p>Fachplan zu schaffen, der kurz- bis langfristige Zielsetzung für einen bestimmten (zeitlichen) Bereich des sozialen Zusammenlebens schafft, dem gängigen Stand der Planungspraxis und dem angeratenen Wissenstand. Ergänzend wurde im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung am 16.03. die Genese des Masterplans genau aufgezeigt: nach den richtungsweisenden Planwerken Integriertes Handlungskonzept Innenstadt, Integriertes Klimaschutz- und Klimafolgeanpassungskonzept sowie Dorffinnenentwicklungskonzept Lette hat man den Bedarf gesehen, im Bereich der Mobilität nachzusteuern und eine diesbezügliche Ergänzung zu den bestehenden Planwerken zu schaffen – kein rein technisches Regelwerk nach altem Muster des Verkehrsentwicklungsplans.</p>	
53	53.5	<p>Auswirkungen auf Gewerbetreibende in der Innenstadt</p> <p>Man mag zur Kenntnis nehmen, dass Strom nicht aus der Steckdose, Geld nicht aus dem Automaten kommt, Werte nicht vom Himmel fallen und im Ergebnis Wohlstand vor Ort erarbeitet werden muss – und zwar von Leuten, die jeden Tag aufstehen und auf eigenes Risiko und mit eigener Energie versuchen, für sich und andere, eine Existenzgrundlage zu schaffen bzw. zu erhalten.</p> <p>Zur Ehrlichkeit gehört jedenfalls, diese Sorgen und Bedürfnisse ernst zu nehmen und zumindest sich darum zu bemühen, die wirtschaftlichen Parameter,</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist keine Ideologie, sondern ein ausgewogenes Mobilitätskonzept, das den gesetzlich gegebenen Auftrag an alle Kommunen Deutschlands erfüllen soll, eine Verkehrswende unter der Maßgabe der unabdingbare Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Dabei haben die Kommunen unter ihren jeweiligen individuellen Rahmenbedingungen Lösungen aufzuzeigen und umzusetzen. Das Mobilitätskonzept Coesfelds basiert auf einer sehr guten Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>

		<p>die dem zugrunde liegen, zu verstehen und Akteuren auf Augenhöhe zu begegnen.</p> <p>Vielleicht hilft diesbezüglich auch das Verständnis, dass hier nach Abzug von Kosten nach allgemeinen Parametern ein Ertrag von mindestens 147.601 € netto, gleich 175.645,19 brutto (bei 72,9 Prozent Cost-Income-Ratio 2021 laut Stat. Bundesamt) erzielt werden muss, damit eine einzelne Geschäftsinhaberin auf das Gehalt kommt, das durchschnittlich eine im öffentlichen Dienst beschäftigte Person verdient. Dies entspricht einem Wert von ca. 800 € pro Werktag.</p> <p>Man mag sich im Ergebnis davor hüten, gegen die Interessen und den erklärten Willen der Innenstadtakteure hier ideologische Konzepte durchdrücken zu wollen. Die Innenstadt lebt auch davon, dass Bürgerinnen und Bürger Engagement und Risikobereitschaft mitbringen, um „ihre“ Innenstadt zu gestalten. Die Politik kann hierfür Rahmenbedingungen setzen und sollte sich nicht dadurch hervortun, dass Engagement de facto verhindert wird.</p> <p>Nur am Rande: Es irritiert – gelinde gesagt –, wenn Bauanträge bei der Stadt Coesfeld Jahre (!) dauern und anschließend sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen so geändert haben, dass 20 Wohnungen einfach mal nicht gebaut werden... Schade. Diesbezüglich mag die Stadt Coesfeld ihre Hausaufgaben machen. Das gehört auch zur Ehrlichkeit.</p>	<p>Ausbau zentraler Parkieranlagen, so dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können. Damit wird dem Wunsch der Gewerbetreibenden nachgekommen. Die Reduzierung bzw. Rücknahme von KFZ-Verkehr / ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Raum eröffnet – neben Klimabelangen – in der Fachwelt mittlerweile anerkannte Chancen, dass die die Innenstadt Besuchenden / Kunden die Rücknahme des KFZ-Aufkommens positiv bewerten (u.a. mehr Sicherheit als Fußgänger, weniger Lärm) und eine Zunahme der Frequenz erfolgt. In der Folge eine Umsatzsteigerung erfolgen kann. (siehe dazu cima.monitor Deutschlandstudie Innenstadt 2022: https://einzelhandel.de/component/attachments/download/10700)</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
54	54.4	<p>Insoweit führte die Veranstaltung in der Bürgerhalle zu keinem Erkenntnisgewinn. Das Bündeln von Fragen und Antworten verhindert das Nachfragen und damit stringente Antworten. Diese Art des Vorgehens ist üblich, wenn man den Anschein einer</p>	<p>Die Entwicklung des Masterplan entstand in einem hochpartizipativen Prozess. Mit Zukunftswerkstatt, Marktplatz Mobilität, Jugendworkshop, Podiumsdiskussion, täglichen Angeboten von</p>	<p>Beschlussvorschlag 47: Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestä-</p>

		<p>Beteiligung erwecken will. Nicht mehr und nicht weniger. Eine wirklich offene und ehrliche Kommunikation und Diskussion zu diesem Konzept konnte und hat es bisher nicht gegeben.</p>	<p>Einzelgesprächen vor Ort innerhalb der 3-wöchigen Aktionswoche, Workshops mit dem Einzelhandel, Anliegenden-Gesprächsrunden, dem Angebot für Einzelgespräche und Äußerungsmöglichkeiten auf der Homepage bestand ein umfassendes und vorbildliches Beteiligungsangebot. Das Konzept ist der gefundene Kompromiss zwischen allen auch in der Beteiligung formulierten Belangen. Der Konzeptentwurf zum Masterplan Mobilität wurde auf der Bürgerveranstaltung am 16.03.23 detailliert vorgestellt. Die Infoveranstaltung wurde von ca. 300 Personen wahrgenommen. Dabei sollte es möglichst vielen Personen ermöglicht werden, Fragen zu stellen. Aufgrund der Bündelung von Fragen konnten alle Fragen der Teilnehmenden beantwortet werden. Die Diskussion wurde mitprotokolliert. Fragestellungen und Antworten sind dem Veranstaltungsprotokoll zu entnehmen. Vertreter*innen der Fachplanung und Stadtverwaltung beantworteten die Fragen sehr offen und ehrlich und standen nach der Veranstaltung für Nachfragen zur Verfügung.</p> <p>Um keine Frage zu verlieren, wurde zusätzlich die 4-wöchige Möglichkeit der Äußerung geschaffen.</p>	<p>tigt. Auch das Format der abschließenden Informationsveranstaltung wird als angemessen bestätigt.</p>
--	--	--	--	--

55	<p>Mit Ihrem „Masterplan Mobilität Coesfeld“ verfolgen Sie das Ziel, einer Transformation der Mobilität von einer autogerechten Stadt hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Sie begründen diesen Schritt mit den großen strukturellen, demographischen und klimabedingten Herausforderungen der Stadt Coesfeld. Das von Ihnen zur Bewältigung dieser Herausforderungen vorgestellte Konzept, definiert als Teilziel u. a. die Reduzierung – bis zur kompletten Verbannung – des PKW-basierten Individualverkehrs aus dem Innenstadtbereich.</p> <p>Wir als Vertreterinnen und Vertreter der CDA Coesfeld stellen fest:</p> <p>Der „Masterplan Mobilität Coesfeld“ ist nicht geeignet, die von Ihnen definierten Herausforderungen zu bewältigen.</p> <p>Eine Verbannung des PKW-basierten Individualverkehrs aus der Innenstadt wird nicht zu einer Reduzierung, sondern lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens führen. Eine signifikante Reduzierung des CO₂-Ausstoßes wird daher ausschließlich durch die bereits begonnene und sich in naher Zukunft beschleunigende Verschiebung vom Verbrennungsmotor zum E-Antrieb gelingen.</p> <p>Darüber hinaus führen die beabsichtigten Maßnahmen nicht zu einer Bewältigung, sondern zu einer Verschärfung der demographischen Herausforderungen. Der Wandel in der altersstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung führt bekanntermaßen zu einer Überalterung der Bevölkerung. Hiervon ist die Stadt Coesfeld nicht ausgenommen. Die beabsichtigten Maßnahmen bergen das Risiko einer Spaltung der Gesellschaft in Jung und Alt.</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Das Konzept zeigt Maßnahmen auf, wie eine Mobilität der Zukunft umgesetzt werden kann, die aber nicht allein darauf basiert, fossil betriebene KFZ gegen Elektro-KFZ auszutauschen, um folgerichtig den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Damit würden aber Problemlagen bestehen bleiben, für die auch Lösungen anzustreben sind. Für Coesfeld wird nicht die Verbannung des KFZ-Individualverkehrs sondern ausdrückliche das Ziel verfolgt, dass alle, die – trotz Umdenkens über das Mobilitätsverhalten und neuer Angebote – auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können. Zusätzlich werden Angebote für Mobilitätseingeschränkte geschaffen, wie ein On-Demand-Service und eine Priorisierung nahegelegener Parkflächen.</p> <p>Das Konzept geht davon aus, dass die jüngere Generation im Sinne eines Füreinander der Generationen die Parkplätze am Innenstadtrand nutzt. Mit einer aufgewerteten Fuß- und Radwege- und öffentlichen Verkehrsinfrastruktur verbessert sich außerdem die</p>	<p>Siehe Beschlussvorschlag 51</p>
----	--	--	------------------------------------

	<p>Insbesondere die Tatsache, dass durch den Masterplan Verkehrsmittel ausgeschlossen werden sollen und sinnvolle und barrierefreie Alternativen nicht zur Verfügung stehen werden, führt dazu, dass ältere und mobilitätseingeschränkte Bewohnerinnen und Bewohner vom Stadtleben ausgeschlossen werden. Die sich daraus ergebenden Folgen für die überwiegend in der Innenstadt ansässigen Fachärzte und Apotheken, aber auch für den Einzelhandel, Cafés etc. sind gravierend.</p> <p>Aber auch die jüngere Bevölkerung bzw. die jüngeren Familien, die aufgrund der in der Vergangenheit gestiegenen Immobilienpreise gezwungen waren, in die Stadtrandlagen zu ziehen, werden weiterhin nicht auf den PKW-basierten Individualverkehr verzichten können. Die sogenannten Alltagsgeschäfte werden sehr wahrscheinlich weiterhin außerhalb der Innenstadt per PKW, verbunden mit dem Arbeitsweg oder den Wegen zum Kindergarten/zur Schule erledigt werden.</p> <p>Vor dem Hintergrund der zu erwartenden immensen Kosten, die mit der Umsetzung des „Masterplans Mobilität Coesfeld“ verbunden sein werden, steht aufgrund der angespannten Haushaltslage zu befürchten, dass andere, in unseren Augen dringendere Projekte, vernachlässigt werden müssen. Gerade das Ausbleiben der notwendigen Ertüchtigung der städtischen Schulgebäude, wird direkte Auswirkungen auf die jetzige und die folgenden jungen Generationen haben. Wir sind der Auffassung, dass durch eine Investition in Bildung Klimaschutz mittelbar gefördert wird.</p>	<p>Mobilitätsmöglichkeiten und -Sicherheit für die junge Generation unter 18 Jahren.</p> <p>Alle Maßnahmen sollen der Stabilisierung des Einzelhandels dienlich sein, der sich bewusst sein muss über die notwendige Weiterentwicklung. Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums ist relevant, damit künftig mehr Menschen in die Innenstadt kommen und die Stadtmitte stärken.</p> <p>Die vorgesehenen Maßnahmen dienen insb. auch dazu, dass die starken Verkehrsbelastungen der Wohngebiete reduziert werden.</p> <p>Durch das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung sind Städte und Gemeinden sind dazu verpflichtet Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung zu ergreifen, die auch den Mobilitätssektor betreffen. Auch kann vorausgesetzt werden, dass alle andere Gemeinden (u.a. anderem auch die „Konkurrenzstädte Ahaus, Borken und Dülmen) im Planungshorizont 2040 in vergleichbarer Weise klimagerechte Innenstädte planen und Maßnahmen zur Neuausrichtung des Mobilitätsverhaltens festlegen.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
--	--	---	--

	<p>Basierend auf dem Grundsatzprogramm der CDA „Der Mensch ist wichtiger als die Sache“ appellieren wir an Sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze in der Innenstadt müssen gut erreichbar bleiben, unabhängig vom Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß). <p>Die von Ihnen beabsichtigte Verlagerung von Parkplätzen in die Außenbereiche hat erhebliche zeitliche und finanzielle Auswirkungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Aufgrund eines längeren Anfahrtsweges zum Arbeitsplatz wird die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erschwert. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer könnten dadurch gezwungen sein, den zeitlichen Umfang ihres familienbedingten Teilzeit-Arbeitsverhältnisses weiter zu reduzieren. Dies hätte sehr wahrscheinlich auch einen mittelbaren Einfluss auf die Umsätze des Einzelhandels in der Innenstadt. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fachkräfte (z. B. Pflegepersonal im Krankenhaus, Ärzte, MTA, PTA, Erzieherinnen und Erzieher sowie Angestellte) aus Coesfeld abwandern werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandene medizinische und pharmazeutische Infrastruktur und der Einzelhandel in der Innenstadt müssen erhalten bleiben. Insbesondere durch das zu erwartende Ausbleiben älterer Menschen in der Innenstadt wird den etablierten Arztpraxen, Apotheken, aber auch Cafés, die Geschäftsgrundlage entzogen. • Für Mitbürger mit Mobilitätseinschränkung muss der PKW-basierte Individualverkehr im Innenstadtbereich erhalten bleiben. 		
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • Schaffen Sie attraktive Alternativen zum PKW – bevor Sie es verbannen! • Die Umsetzung des „Masterplans Mobilität Coesfeld“ darf nicht auf Kosten maroder Bildungseinrichtungen und auf dem Rücken der jüngeren Generation erfolgen. <p>Wir hoffen, dass die hier im Namen der durch die CDA vertretenen Mitglieder dargelegten Sorgen und Einwände bei der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.</p>		
56	56.1	<p>Grundsätzlich sehe ich es als begrüßenswert, dass sich die Stadt Coesfeld um ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept bemüht. Soweit möglich alle zukünftigen Planungen und Maßnahmen der Stadt Coesfeld an klimarelevanten Kriterien auszurichten, bzw. sich an diesen zu messen halte ich persönlich für zwingend notwendig und der Zeit gemäß.</p> <p>Grundsätzlich könnte ein Masterplan Mobilität ein entsprechendes Instrument darstellen, eine derartige Entwicklungsplanung konzeptionell zusammen zu fassen. Jedoch der hier vorliegende Masterplan Mobilität für Coesfeld (https://a-b.coesfeld.de/) erscheint zu diesem Zeitpunkt und in der Form, wie er vorliegt, als konzeptionelles Grundpapier für weitere Beschlussvorlagen für den Rat der Stadt Coesfeld als kaum geeignet.</p> <p>Das Konzeptpapier „Mobilität in Coesfeld - Masterplan Mobilität“ bleibt in wichtigen Fragen unscharf, unvollständig und handwerklich bedenklich. Aus diesem Dokument geht etwa nicht klar hervor, „WIE“ z.B. eine konkrete Zielsetzung/ Zielerreichung des Masterplanes aussehen sollte, wie Chancen und Risiken eingeschätzt werden, wie eine</p>	<p>Der Masterplan Mobilität ist ein ausgewogenes Konzept, das unabdingbare Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht und gleichzeitig die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit dem Kfz durch Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Damit wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.</p> <p>Der Detailgrad der Zielsetzung ist der Abstraktheit eines Masterplan angemessen.</p> <p>Der Masterplan geht bereits über die Formulierung messbarer Ziele hinaus, dies war ein Zwischenschritt der Konzepterstellung. Durch das vorgesehene Maßnahmenbündel wird die abstrakte Zielsetzung bereits konkretisiert.</p>	Siehe Beschlussvorschlag 51

	<p>finanzielle Umsetzung des Konzeptes aussehen könnte oder auch wann ein solcher hier dargestellter Masterplan in seiner Umsetzung als gescheitert und am Ziel vorbei gelten würde.</p> <p>Um dies zu erklären seien in Kürze vier Betrachtungen dieses Dokumentes genannt:</p> <p><i>Anmerkung der Verwaltung: es folgen Ausführungen zu den Themen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Zielsetzung</i> • <i>Stärken/ Schwächen – Chancen/ Risiken (SWOT-Analyse)</i> • <i>Datengrundlage & Analysen</i> • <i>Kostenplanung/ Kosteneinschätzung</i> <p><i>Diese wurden thematisch an die entsprechenden Stellen der Abwägungstabelle eingeordnet.</i></p> <p>Auf der Grundlage der hier skizzierten vier kurzen Themenbetrachtungen sowie der weiteren detaillierten (aber hier nicht diskutierten) Betrachtung des Masterplanes Mobilität für die Stadt Coesfeld, erschließt es sich mir nicht, wie dieses vorliegende und oben genannte Mobilitätskonzept eine ausreichende Grundlage für eine Beschlussvorlage für den Rat der Stadt Coesfeld darstellen kann. Es mutet geradezu erschreckend an, dass es dem Konzept einer soliden Risiko-Chancen-Analyse fehlt. Wie und auf welcher Grundlage sollen die jeweilige Stadträtin/ der jeweilige Stadtrat zu einer fundierten und gesicherten Entscheidung gelangen? Vielmehr betrachte ich die vorliegenden Ausführungen des Mobilitätskonzeptes als teilweise missverständlich bis irreführend, gefahrenbehaftet und an verschiedenen Bereichen an dem eigentlichen Ziel – für das</p>	<p>Alle Maßnahmen dienen der Stärkung und der Attraktivitätssteigerung der gesamten Stadt</p> <p>Deshalb wurden Chancen und Risiken analysiert und sind dem Konzept zugrunde gelegt bzw. der Auslöser für die Konzepterstellung.</p> <p>Die Abwägung der vorgebrachten Anregung/Meinung erfolgt über den abschließenden Beschluss zum Masterplan Mobilität.</p>	
--	---	---	--

		Wohl der Bürger*innen der Stadt Coesfeld und für den Klimaschutz – vorbei. Für eine solide Umsetzung würde es nach meiner derzeitigen Einschätzung wesentliche Ergänzungen und Aufarbeitungen des Konzeptes benötigen.		
--	--	--	--	--

57	57.1	<p>Wie in der Zusammenfassung des Masterplans Mobilität beschrieben, ist es das Ziel des Masterplans, den Verkehr in Coesfeld bis zum Jahre 2040 klimaneutral zu gestalten, die ökologische Funktion von Straßen und Plätzen zu verbessern und die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstadt in ihrer sozialen, ökonomischen und ökologischen Funktion zu stärken. Diese allgemeinen Zielsetzungen sind so umfassend wie positiv formuliert und können daher grundsätzlich nur begrüßt werden. Entsprechend vielfältig gestalten sich die im Anschluss dargestellten Maßnahmenbündel zur Stärkung des Radverkehrs, zur Umstrukturierung des Parkraumangebotes und zur veränderten Verkehrsführung in der Innenstadt etc. Betrachtet man das Mobilitätskonzept als grundsätzliche Leitlinie sind darin sicherlich eine Vielzahl an sinnvollen Ansätzen enthalten. Trotz des vorgeblich integrierten Ansatzes des Masterplans wird die Frage der städtebaulichen Aus- und Wechselwirkungen der verschiedenen Maßnahmenvorschläge jedoch kaum betrachtet bzw. nicht näher dargestellt. In der Regel wird eine verbesserte Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes nach Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als Hauptargument für einzelne Maßnahmenvorschläge angeführt, ohne diese jedoch genauer für die verschiedenen betroffenen Räume zu definieren.</p> <p>Leider muss man sagen, dass der Masterplan an dieser Stelle seinem eigenen Anspruch in den skizzenhaft dargestellten Gestaltungsvorschlägen für den öffentlichen Straßenraum nicht gerecht wird. Die beispielhaft entwickelten Skizzen sind jedenfalls nach meinem Eindruck nicht geeignet das Bild einer</p>	<p><u>Thema 1:</u></p> <p>In der Stellungnahme wird die Erarbeitung des Masterplan Mobilität als richtigen und wichtigen <u>ersten</u> Schritt herausgestellt, die Mobilität in Coesfeld zukunftsfähig auszurichten. Dies bedeutet in vielen Belangen einen Paradigmenwechsel einzuleiten. Der bewusst prozesshaft und beteiligungsorientiert angelegte Projektverlauf war aus Sicht der Verwaltung und Auftragnehmer notwendig, grundsätzliche Aspekte einer geänderten Sichtweise auf die Mobilität aufzuzeigen, zu diskutieren und festzulegen.</p> <p>Dabei ist angesichts des Diskussionsumfangs im laufenden Prozess deutlich geworden, dass die vom Stellungnehmenden angemahnte Vertiefung der städtebaulichen Auswirkungen im Konzept teilweise nicht erfolgen konnte, aus Sicht der Verfasser aber an anderen Stellen durchaus begründet wird. Es hat sich an bestimmten Punkten (z.B. Innenstadt-Parken, Verkehrsführung nordwestl. Innenstadt) herauskristallisiert, dass ohne weitere vertiefende Untersuchungen oder Varianten-Planungen keine fundierte Aus- und Wechselwirkung für eine Abwägung in dieser Projektphase aufgezeigt werden kann.</p> <p>Der Masterplan stellt die strategische Grundlage für künftige sektoralen und räumlichen Einzelplanungen dar. Entwürfe oder Konkretisierungen von</p>	<p><u>Zu Thema 1:</u></p> <p>Beschlussvorschlag 48:</p> <p>Der Anregung wird abgeändert dahingehend gefolgt, die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Vertiefung hinsichtlich der städtebaulichen Aus- und Wechselwirkung konsequent noch einmal einer Prüfung zu unterziehen.</p> <p><u>Zu Thema 2:</u></p> <p>Beschlussvorschlag 49:</p> <p>Der Anregung der generellen Überführung und Überprüfung der Maßnahmen in ein Innenstadtkonzept wird nicht gefolgt.</p> <p>Beschlussvorschlag 50:</p> <p>Die zeitnahe Aktualisierung des InHK 2013 wird beschlossen.</p>
----	------	--	---	--

	<p>hohen bzw. verbesserten Aufenthaltsqualität zu vermitteln.</p> <p>Die Fragestellung, welche Auswirkungen eine veränderte Erschließungssituation auf die Nutzungsstruktur der betroffenen Quartiere – im positiven wie im negativen – besitzt, wird in dem Mobilitätskonzept nicht diskutiert, ist aber doch für die betroffenen Nutzer und Eigentümer von zentraler Bedeutung. Am bereits öffentlich diskutierten Beispiel der „Kleinen Viehstraße“ mit ihrer hohen Zahl an Ladenlokalen wird deutlich, dass es in einer solchen Situation eines über die sektorale Betrachtung der Mobilität hinausgehenden Ansatzes bedarf, um langfristig die gewünschten vitalen innerstädtischen Strukturen zu sichern. Die Analyse der Parkraumsituation im öffentlichen Raum und auf den bestehenden öffentlichen Parkplätzen, die im Rahmen des Masterplans Mobilität erarbeitet wurde, liefert dafür eine wichtige und gute Grundlage. Gleichwohl ersetzt dies nicht die notwendige städtebauliche Diskussion über die künftigen Standorte und Verteilung des öffentlichen Parkraums. Die Entwicklung neuer Parkhausstandorte hat – abgesehen von den Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld – eben auch erhebliche Auswirkung auf die Ausrichtung möglicher Kundenströme zur und in die Innenstadt. Gleiches gilt für die Frage möglicher Durchfahrtsperren oder Einbahnstraßenregelungen in der Innenstadt. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten mag dies jeweils begründbar sein, gleichwohl müssen die städtebaulichen Auswirkungen bis hin zu möglichen Verkehrsverlagerungen und deren Auswirkungen bedacht und gut abgewogen sein. Die im Masterplan Mobilität vorgenommene Priorisierung der verschiedenen Maßnahmen vermittelt nicht den</p>	<p>Maßnahmen, die zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Quartieren oder Straßen dienen sollen, werden deshalb später erstellt – einschließlich der Diskussion, was eigentlich unter Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Detail für die unterschiedlichen betroffenen Benutzer zu verstehen ist. Daher wird es jeweils eigene quartiers- und straßenbezogene Beteiligungsveranstaltungen geben müssen.</p> <p>Am Beispiel Kleine Viehstraße als Gemeinschaftsstraße i.V.m der Unterbrechung der Münsterstraße in Höhe der Sparkasse Westmünsterland kann aber z.B. schon jetzt aufgezeigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) eine Verkehrsverlagerung erfolgt auf dafür vorgesehene Erschließungsstraßen wie die Friedrich-Ebert-Straße b) die Erreichbarkeit der Geschäfte ist weiter gewährleistet c) reduzierte Stellplätze oder der Verzicht auf Stellplätze werden auf Grundlage der Ausrichtung des Masterplan Mobilität zu einen Mehrwert durch mehr Aufenthaltsqualität führen, wenn Bäume/Grünbepflanzung statt Stellplätze angeboten werden – für Geschäftsleute wird ein Mehrwert dann spürbar, wenn die Kunden statt des Parkplatzes ein attraktives Laufumfeld positiv wahrnehmen. 	
--	--	---	--

	<p>Eindruck, als stünde diese integrierte Betrachtung der Situation im Fokus.</p> <p>Um diese Fragestellung aufzugreifen, würde ich daher anregen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst in einen Masterplan Innenstadt überführt werden, der eine Gesamtschau im Zusammenspiel mit weiteren über den verkehrlichen Aspekt hinausgehenden Maßnahmen für eine zukunftsfähige Innenstadt formuliert und damit letztendlich eine Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt aus dem Jahre 2013 bildet. Damit würde sich auch die Chance bieten, die Priorisierung und Reihenfolge der im Masterplan Mobilität vorgeschlagenen Maßnahmen noch einmal unter städtebaulichen Gesichtspunkten sinnvoll zu strukturieren. Dies wäre dann auch das geeignete Instrument zur Beantragung weiterer Städtebaufördermittel im Sinne der Förderrichtlinien des Landes NRW.</p> <p>...</p> <p>Ich denke, mit dem Masterplan Mobilität hat die Stadt einen ersten wichtiger Schritt getan, die Mobilität in Coesfeld zukunftsfähig auszurichten. Nun gilt es diese Ansätze unter städtebaulichen Gesichtspunkten zu vertiefen. Ich würde mich daher freuen, wenn Sie meine Anregungen den politischen Gremien zur weiteren Diskussion zur Kenntnis geben.</p>	<p>Bei Vertiefungsplanungen wird auch ein höherer Anspruch an die Qualität der argumentativen und zeichnerischen Darstellungen einzufordern sein.</p> <p><u>Thema 2:</u></p> <p>Strategischer Natur ist die Fragestellung, ob zunächst die vorgeschlagenen Maßnahmen in einen Masterplan Innenstadt überführt werden müssen (bzw. eine Fortschreibung des InHK von 2013) und dort die Plausibilität (Aus- und Wechselwirkungen) abgeprüft wird. Dann wird – bei beteiligungsorientierter Ausrichtung – wiederum ein Zeitraum von mind. 2 Jahren Konzeptphase vergehen.</p> <p>Eine Aktualisierung des InHK 2013 steht nach 10 Jahren Umsetzungszeitraum zeitnah auf dem Arbeitsprogramm des FB 60 Stadtplanung für die Jahre 2024 oder 2025. Ein Abwarten von sinnvollen Maßnahmen des Masterplan Mobilität sollte aber vor diesem Hintergrund nicht festgelegt werden.</p>	
--	--	---	--

Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen/Zuordnung innerhalb der Abwägungstabellen					
Anregung		übertra- gen	Abwä- gung	Zugeordnet zu	
1	1.1	ja	ja	Maßnahme C3	
	1.2	ja	ja	Maßnahme E 2	
2		ja	ja	Maßnahme E 2	
3		ja	ja	Maßnahme C2	
4	4.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	4.2	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	4.3	ja	ja	Maßnahme B4	
	4.4	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	4.5	ja	ja	Maßnahme E1	
5	5.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	5.2	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
6		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
7		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
8	8.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	8.2	ja	ja	Maßnahme F2	
9		ja	ja	Maßnahme F2	
10	10.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	10.2	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
	10.3	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	10.4	ja	ja	Sonstige Anregungen	

11		ja	ja	Maßnahme F2	
12		ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
13		ja	ja	Maßnahme F1	
14	14.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	14.2	ja	ja	Maßnahme B7	
	14.3	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	14.4	ja	ja	Maßnahme B1	
	14.5	ja	ja	Maßnahme B1	
	14.6	ja	ja	Maßnahme B4	
	14.7	ja	ja	Maßnahme C1	
	14.8	ja	ja	Maßnahme C3	
	14.9	ja	ja	Maßnahme E1/ Maßnahme E2	
	14.10	ja	ja	Maßnahme E1/ Maßnahme A1	
	14.11	ja	ja	Sonstige Anregungen	
15		ja	ja	Maßnahme F2	
16		ja	ja	Maßnahme C2	
17	17.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	17.2	ja	ja	Maßnahme B1	
18		ja	ja	Maßnahme F2	
19	19.1	ja	ja	Maßnahme E1	
	19.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	19.3	ja	ja	Maßnahme E1	
	19.4	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	

20		ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
21		ja	ja	Maßnahme E1	
22		ja	ja	Maßnahme E2	
23	23.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	23.2	ja	ja	Maßnahme B4	
24	24.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	24.2	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	24.3	ja	ja	Maßnahme B2	
	24.4	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	24.5	ja	ja	Maßnahme C1/Maßnahme C2	
25	25.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	25.2	ja	ja	Sonstige Anregungen	
26	26.1	ja	ja	Maßnahme E 2	
	26.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	26.3	ja	ja	Maßnahme B4	
	26.4	ja	ja	Maßnahme F1	
27	27.1	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	27.2	ja	ja	Maßnahme B4	
	27.3	ja	ja	Maßnahme E 2	
	27.4	ja	ja	Maßnahme B5	
28	28.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	28.2	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
	28.3	ja	ja	Maßnahme E1	

	28.4	ja	ja	Maßnahme A2	
29		ja	ja	Kostensituation/Förderung	
30	30.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	30.2	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
	30.3	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	30.4	ja	ja	Maßnahme E2	
	30.5	ja	ja	Maßnahme B2	
	30.6	ja	ja	Maßnahme D1	
	30.7	ja	ja	Maßnahme E2	
	30.8	ja	ja	Maßnahme F2	
31	31.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	31.2	Ja	ja	Maßnahme E1	
	31.3	Ja	ja	Maßnahme E2/Maßnahme D1	
	31.4	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
32	32.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	32.2	ja	ja	Maßnahme A2	
	32.3	ja	ja	Maßnahme B1/Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	32.4a	ja	ja	Maßnahme B2	
	32.4b		ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	32.5	ja	ja	Maßnahme B4	
	32.6	ja	ja	Maßnahme B5	
	32.7	ja	ja	Maßnahme B6	
	32.8	ja	ja	Maßnahme B7	

	32.9	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.10	ja	ja	Maßnahme C3	
	32.11	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.12	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.13	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.14	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.15	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.16	ja	ja	Maßnahme C1	
	32.17	ja	ja	Maßnahme C2	
	32.18	ja	ja	Maßnahme C3	
	32.19	ja	ja	Maßnahme C3	
	32.20	ja	ja	Maßnahme D1	
	32.21	ja	ja	Maßnahme E1	
	32.22	ja	ja	Maßnahme E1	
	32.23	ja	ja	Maßnahme E1	
	32.24	ja	ja	Maßnahme E2	
	32.25	ja	ja	Maßnahme E3	
	32.26	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	32.27	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	32.28	ja	ja	Maßnahme A1	
	32.29	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	32.30	ja	ja	Kostensituation/Förderung	
	32.31	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	

33		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	33.2		ja	Maßnahme D1	
34		ja	ja	Maßnahme B7	
35	35.1	ja	ja	Maßnahme E1	
	35.2	ja	ja	Maßnahme B7/Maßnahme D2	
	35.3	ja	ja	Maßnahme C3	
	35.4	ja	ja	Maßnahme EC2	
	35.5	ja	ja	Maßnahme E2	
	35.6	ja	ja	Maßnahme E1	
36	36.1	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
	36.2	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
37		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
38		ja	ja	Maßnahme E1	
39	39.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	39.2	ja	ja	Maßnahme B1	
	39.3	ja	ja	Maßnahme B2	
	39.4	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	39.5	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	39.6	ja	ja	Maßnahme B4	
	39.7	ja	ja	Maßnahme B5	
	39.8	ja	ja	Maßnahme C1	
	39.9	ja	ja	Maßnahme C2	
	39.10	ja	ja	Maßnahme C3	

	39.11	ja	ja	Maßnahme D1	
	39.12	ja	ja	Maßnahme D2	
	39.13	ja	ja	Maßnahme E1	
	39.14	ja	ja	Maßnahme E1	
	39.15	ja	ja	Maßnahme E1	
	39.16	ja	ja	Maßnahme E1	
	39.17	ja	ja	Maßnahme E1d	
	39.18	ja	ja	Maßnahme E2	
	39.19	ja	ja	Maßnahme E3	
	39.20	ja	ja	Maßnahme F1	
	39.21	ja	ja	Maßnahme F1	
	39.22	ja	ja	Maßnahme F3	
	39.23	ja	ja	Handlungskonzept/Zeitplan	
	39.24	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
40	40.1	ja	ja	Maßnahme B4	
	40.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	40.3	ja	ja	Sonstige Anregungen	
41		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
42	42.1	nein	ja	Maßnahme E1	
	42.2	ja	ja	Maßnahme E2	
	42.3	ja	ja	Maßnahme F1/Maßnahme F2	
	42.4	ja	ja	Maßnahme B2	
	42.5	ja	ja	Maßnahme D1	

	42.6	ja	ja	Maßnahme C3	
	42.7	ja	ja	Maßnahme D1	
	42.8	ja	ja	Maßnahme B2	
	42.9	ja	ja	Maßnahme B2	
	42.10	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	42.11	ja	ja	Maßnahme C3	
43	43.1	ja	ja	Maßnahme E1	
	43.2	ja	ja	Sonstige Anregungen	
44		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
45	45.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	45.2	ja	ja	Maßnahme D1	
	45.3	ja	ja	Maßnahme E1	
46	46.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	46.2	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	46.3	ja	ja	Maßnahme E1	
	46.4	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	46.5	ja	ja	Maßnahme B4	
	46.6	ja	ja	Maßnahme E1	
	46.7	ja	ja	Maßnahme F1	
	46.8	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
47	47.1	ja	ja	Maßnahme E1	
	47.2	ja	ja	Maßnahme E1	
48	48.1	ja	ja	Sonstige Anregungen	

	48.2	ja	ja	Maßnahme E2	
	48.3	ja	ja	Maßnahme E1	
	48.4	ja	ja	Maßnahme E1	
	48.5	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	48.6	ja	ja	Maßnahme B2	
	48.7	ja	ja	Maßnahme E1	
	48.8	ja	ja	Maßnahme D2	
	48.9	ja	ja	Maßnahme E2	
	48.10	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	48.11	ja	ja	Maßnahme C3	
	48.12	ja	ja	Maßnahme E1	
	48.13	ja	ja	Maßnahme E3	
	48.14	ja	ja	Kostensituation/Förderung	
	48.15	ja	ja	Kostensituation/Förderung	
49	49.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	49.2	ja	ja	Maßnahme E2	
	49.3	ja	ja	Maßnahme E1	
	49.4	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
50		ja	ja	Maßnahme B2	
51	51.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	51.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	51.3	ja	ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	51.4	ja	ja	Maßnahme C1	

	51.5	ja	ja	Maßnahme B5	
52	52.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	52.2	ja	ja	Maßnahme E2	
	52.3	ja	ja	Maßnahme E1	
	52.4	ja	ja	Maßnahme B7	
	52.5	ja	ja	Maßnahme C3	
	52.6	ja	ja	Maßnahme C3	
53	53.1	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	53.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	53.3	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	53.4	ja	ja	Kostensituation/Förderung	
	53.5	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
54	54.1	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	54.2	ja	ja	Maßnahme E1	
	54.3	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	54.4	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	54.5	ja	ja	Sonstige Anregungen	
55		ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
56	56.1	ja	ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	56.2	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	56.3	ja	ja	Sonstige Anregungen	
	56.4	ja	ja	Maßnahme E1	
	56.5	ja	ja	Kostensituation/Förderung	

57	57.1	ja	Ja	Gesamtkonzept/Beteiligungsprozess	
	57.2	ja	Ja	Maßnahme B3.1/Maßnahme B3.2	
	57.3	ja	Ja	Maßnahme B4	
58	58.1	ja	ja	Maßnahme E2	