

**Von:** [Hinterberger](#)  
**An:** [REDACTED]  
**Cc:** [Ludorf, Holger](#); [Sonia Rube](#)  
**Betreff:** AW: Eingaben für das Mobilitätskonzept  
**Datum:** Freitag, 10. März 2023 09:25:32

---

Hallo [REDACTED]

super, vielen Dank für die Eingaben, das sind wichtige Themen, ich leite sie an die Stadt Coesfeld weiter.

Herzliche Grüße



Innovation und Transformation



USP Projekte GmbH  
Büro München  
Friedrichstraße 27  
80801 München  
+49 (0)89 461 337 31  
[hinterberger@usp-projekte.de](mailto:hinterberger@usp-projekte.de)  
[www.usp-projekte.de](http://www.usp-projekte.de)

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Donnerstag, 9. März 2023 08:09  
**An:** Bärbel Hinterberger <[hinterberger@usp-projekte.de](mailto:hinterberger@usp-projekte.de)>  
**Betreff:** Eingaben für das Mobilitätskonzept

Guten Tag Frau Hinterberger,  
ich möchte zum Mobilitätskonzept gerne noch zwei Punkte einbringen. Zum einen betrifft das die Barrierefreiheit am Bahnhof Coesfeld und die Sicherheit an der Maria Montessori Grundschule.

#### **Nr. 1.1** Barrierefreiheit Bahnhof

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.

#### **Nr. 1.2** Montessori Grundschule

Die Montessori Grundschule befindet sich an der Seminarstraße, die sie ja bestimmt schon aus einigen Diskussionen kennen. Gegenüber ist das Heriburg Gymnasium. Auch die Grundschule ist mit der Situation vor Ort unzufrieden und sorgt sich um die Sicherheit der Schüler:innen. Aus diesem Grund hat sich dort vor einiger Zeit ein AG Verkehr gebildet, die Vorschläge zur Verbesserung der Situation erarbeitet hat. Ich würde mich freuen, wenn Sie diese Vorschläge zur Bearbeitung weitergeben könnten. Ich hatte bereits gesehen, dass es im Mobilitätskonzept dafür Vorschläge gibt, aber vielleicht helfen Ihnen diese, verschiedene Varianten zu erarbeiten:

### **Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Montessori Schule**

- Verkehrsberuhigung auf der Seminarstr., z. B. durch:
  - Seminarstr. ausschließlich für Busse und Fahrräder
  - verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Seminarstr. (Geschwindigkeitsstellen, Verkehrsinseln, Bepflanzung)
  - Zebrasteifen an der Seminarstr.
- Verkehrsberuhigung am Teichweg
  - offizielle Einbahnstr. (im Uhrzeigersinn) einrichten
  - Taxi-Parkplätze ausweisen

### **Begründung**

Die verkehrliche Situation wird von Eltern, Lehrpersonal und Kindern rund um die Maria Montessori Schule als sehr unsicher angesehen. In den Stoßzeiten kommt es oft zu brenzlichen Situationen, die die Kinder auf dem Schulweg verunsichern und somit die Verkehrssicherheit gefährden.

Die Montessori Schule hat hierzu eine Arbeitsgruppe gegründet, um die Risiken zu benennen und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Dabei haben sich insbesondere folgende Gefahrenpunkte herausgestellt:

- Querung der Seminarstr. (auf dem Schulweg, aber auch beim Weg zum Sportunterricht oder für alle Kinder, die zur Bushaltestelle die Straße queren müssen)
- Gegenverkehr auf dem Teichweg (teilweise große LKWs)
- Parkende Autos auf dem Gehweg Teichweg
- Taxiverkehr auf dem Schulparkplatz
- Wartende Eltern mit Fahrrädern / Lastenrädern im Eingangsbereich vor den Kinderfahrradplätzen

Um die Gefahren in Eigenverantwortung zu reduzieren, haben wir bereits interne Regelungen formuliert, die wir regelmäßig den betreffenden Personen mitteilen:

- Interne Einbahnstraßenregelung im Uhrzeigersinn um die Schule
- Keine Parkzone auf dem Teichweg für Eltern
- Möglichst mit dem Fahrrad kommen
- Auto-Parkplatz am Heriburg in der Abholzeit (15:00 – 15:15 Uhr) nutzen

- *Kiss-and-Go-Parkplatz am Arbeitsamt*

*Neben den internen Regelungen wünschen wir uns von der Stadt weitere Maßnahmen zu treffen, auf die wir direkt keinen Einfluss haben. Für eine Verkehrsberuhigung auf der Seminarstraße schlagen wir folgende Maßnahmen vor:*

- *Seminarstr. ausschließlich für Busse und Fahrräder*
- *verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Seminarstr.  
(Geschwindigkeitsstellen, Verkehrsinseln, Bepflanzung)*
- *Zebrasteifen an der Seminarstr.*

*Um die Sicherheit am Teichweg zu erhöhen, schlagen wir vor eine offizielle Einbahnstraße (im Uhrzeigersinn) anzuordnen. Zudem sollten ausgewiesene Taxiparkplätze eingerichtet werden.*

Freundliche Grüße



**Von:** [REDACTED]  
**An:** [Diekmann, Eliza](#); [Berning, Rudolph](#); [Dickmanns, Uwe](#); [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Fragen zum Entwurf des Mobilitätskonzept  
**Datum:** Samstag, 11. März 2023 16:41:01  
**Anlagen:** [Vorschlag Übersicht Umgeung.HEIC](#)  
[Vorschlag Parkroute.HEIC](#)  
[Entwurf Stadt Coe.HEIC](#)  
[Entwurf Stadt Fragen.HEIC](#)

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem vorgeschlagenen Mobilitätskonzept der Stadt Coesfeld.

Leider habe ich am Donnerstagabend keine Zeit um an der Vorstellungsrunde teil zu nehmen. Deshalb habe ich ein paar Fragen meinerseits zu dem Konzept aufgeschrieben und einen eigenen Vorschlag angeheftet, der auch gern diskutiert werden darf.

Vielleicht könnten sie mir meine Fragen beantworten oder mir einen Termin anbieten um diese zu erläutern.

Die Skizzen mit den Fragen liegen im Anhang.

Gruß

[REDACTED]

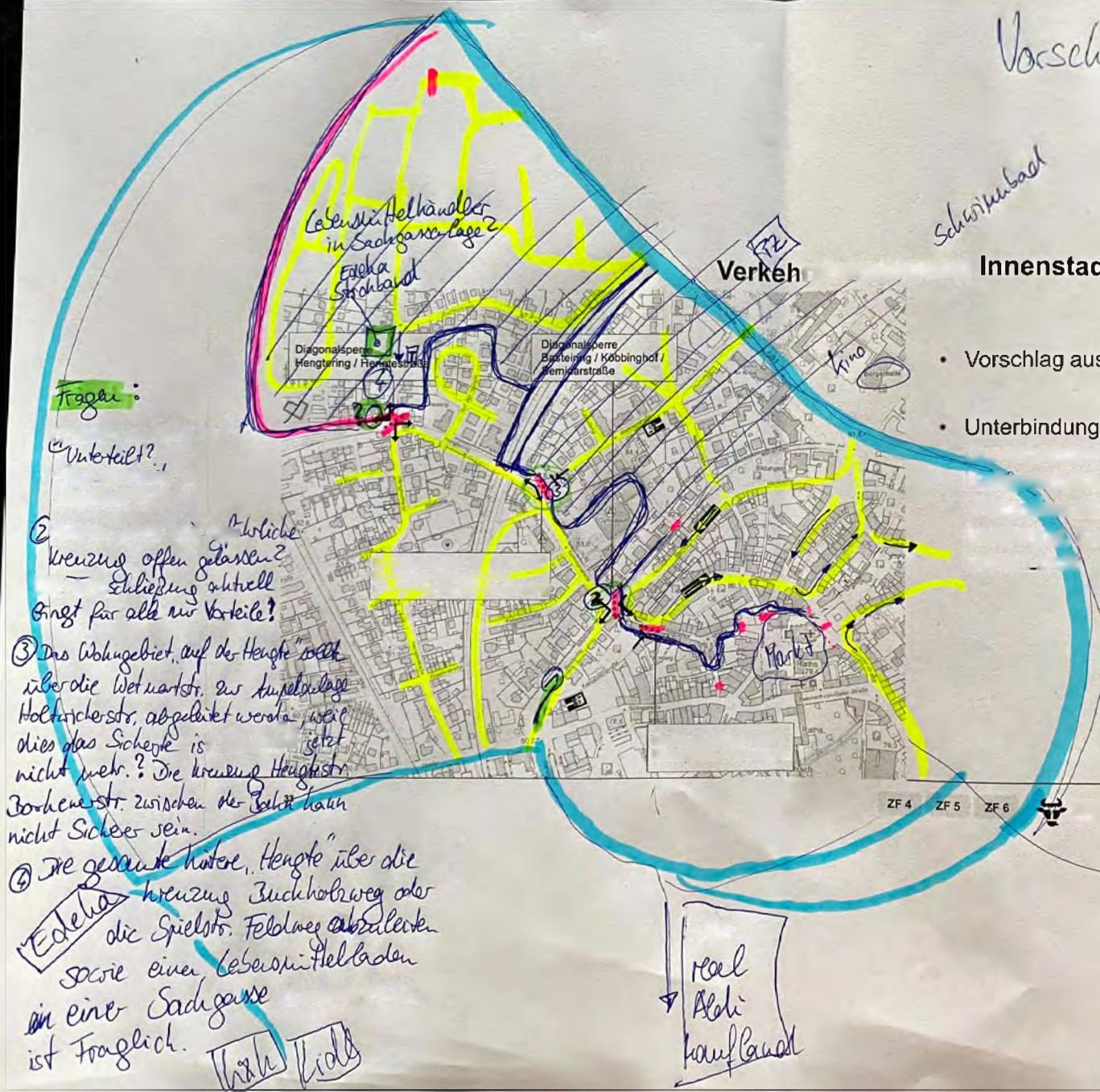
Vorschlag: Stadt Gesfeld

### Straßennetzhierarchie der Innenstadt



Teilung  
Abtrennung  
keine Pkw  
Durchfahrt möglich

# Vorschlag: Stadt Gefeld



- Schwimmbach
- Innenstadt / Hengte**
- Vorschlag aus VEP
  - Unterbindung der

Wo ist die  
Schweizerstr.  
 aufgeführt?  
 Soll dort (an zwei  
 Schulen) der Durch-  
 gangsverkehr durch-  
 geführt werden?

**Fragen:**

1. Unterteilt?

2. Welche Kreuzung offen gelassen?  
 - Schließung aktuell  
 bringt für alle nur Vorteile?

3. Das Wohngebiet „auf der Hengte“ soll über die Wetmarktstr. zur Hauptanlage Holzrichterstr. abgetrennt werden, wie dies das Schengle ist nicht mehr? Die Kreuzung Hengtstr. Buchenstr. zwischen der Behrstr. kann nicht sicher sein.

4. Die gesamte historische „Hengte“ über die Kreuzung Buchholzweg oder die Spielstr. Feldweg abtrennen sowie einen Lebensmitteleinzelhandel in einer Sachgasse ist fraglich.

Wohl Kid

real Altkaufmann

nts  
 Ingenieurgesellschaft

- Teilung der Gebiete
- Umgehungsstraße
- Sperren
- Verkehrsflüsse

Vorschlag:

"Innerer Parkring"  
 "Wohngbiet -  
 Durchgangsverkehr &  
 ÖPNV räuml."  
 Verkehrsberuhigung Innenstadt / Hengste

① Die gefährliche Kreuzung  
 Seinerstr./Basteiwahl/Basteiring  
 für Kraftfahrzeuge sperren.  
 Vorteil: - Sicherheit für Schüler!  
 - Angenehme für Passanten  
 der Innenstadt über den  
 Wall zu kommen.

- Vorschlag aus VEP
- Unterbindung der Durchgangsverkehre

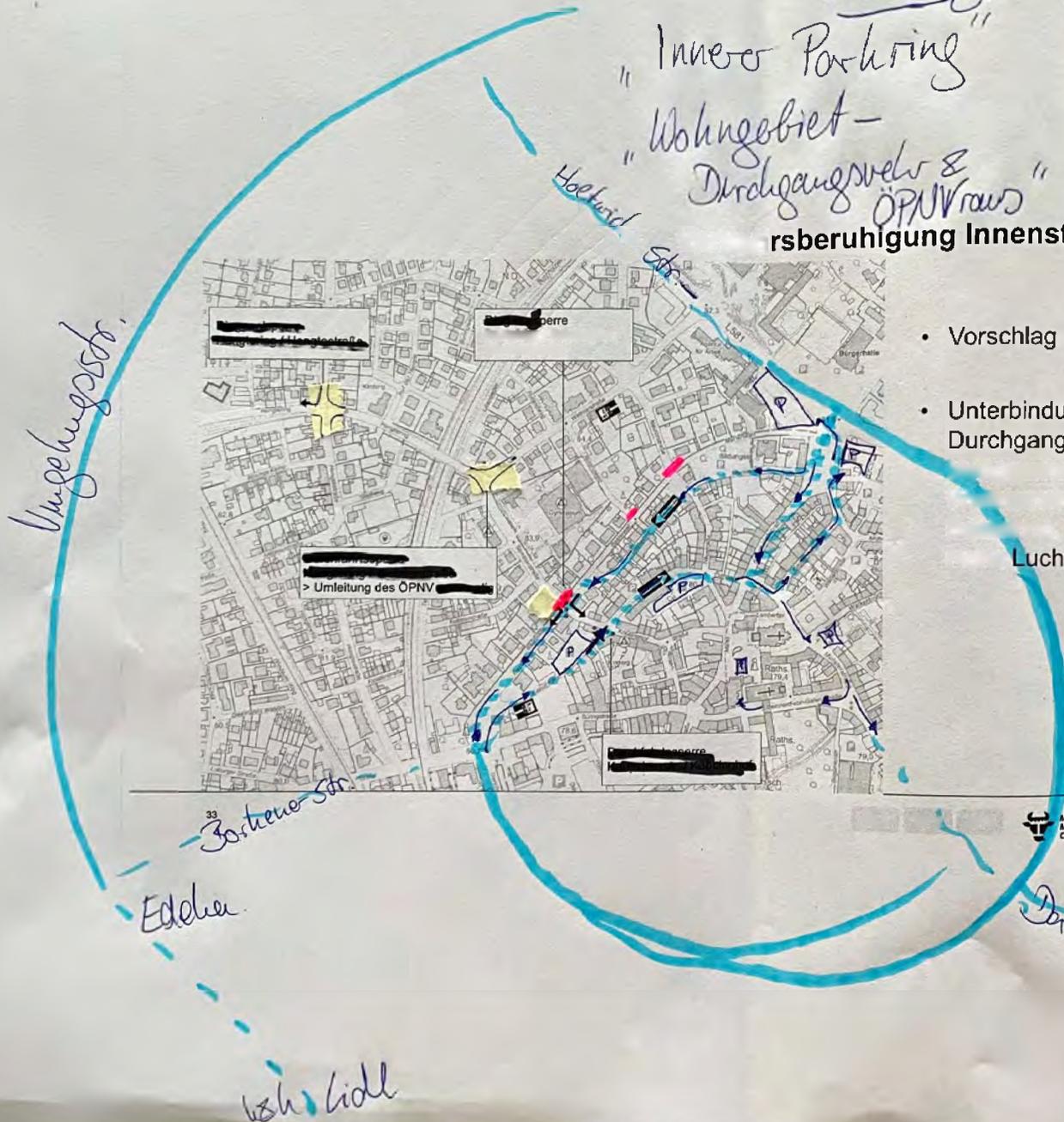
- Durch die Fahrtrichter-  
 führung den Durchgangs-  
 Verkehr raus, aus dem  
 wo

- Bewohner des Wohnviertels  
 "Heugst" können weiter zuver  
 nutzen

② Die Kreuzung Neuforstr./Kornwall  
 Schließen.  
 Vor: - Fahrtrichter verkehrs-  
 fluss nicht stören  
 - Wohnviertel schützen!

Sperrn

→ Parkroute um  
 Coesfelder Innenstadt  
 mit Einbahnstr. !!



Umgehungsstr.

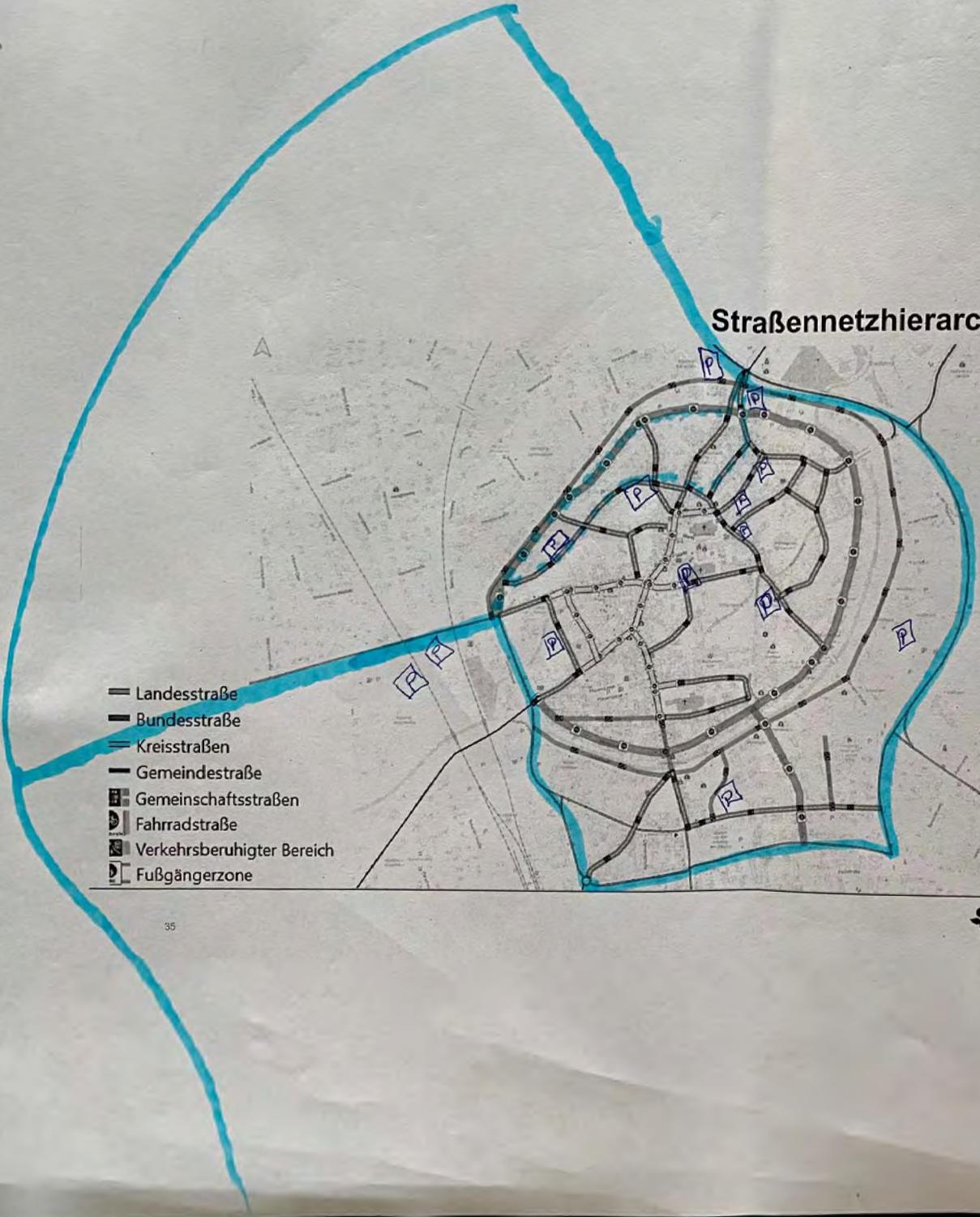
Edelstr.

bsh, liell



## Straßennetzhierarchie der Innenstadt

- Landesstraße
- Bundesstraße
- Kreisstraßen
- Gemeindestraße
- Gemeinschaftsstraßen
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone



Kraftfahrzeug Ring  
Um Coesfeld

Parkroutingring  
möglich lassen!

Wohngebiete abtrennen

Fachbereich 60

Persönliches Gespräch



28.03.2023

## zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Grundlage:

Mail vom 11.03.2023 mit Vorschlägen zur Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

### Stellungnahme:

- 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 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.
- 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.

28.03.2023

gez. Holger Ludorf

**Von:** [von Oy, Johanna](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** WG: Mobilitätskonzept Taxis in Coesfeld  
**Datum:** Mittwoch, 15. März 2023 14:06:16

---

zur Info

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: [REDACTED]  
Gesendet: Dienstag, 14. März 2023 10:21  
An: von Oy, Johanna <Johanna.vonOy@coesfeld.de>  
Betreff: Mobilitätskonzept Taxis in Coesfeld

Sehr geehrte Frau von Oy,

vor 1 1/2 Wochen habe ich mir bei Ihnen die Thermocard abgeholt und wir sind bzgl. des Mobilitätskonzepts und insbesondere der unbefriedigenden Taxisituation in Coesfeld ins Gespräch gekommen. Wir hatten vereinbart, dass ich Ihnen eine Rückmeldung über ein geplantes Gespräch mit dem Taxi-Beauftragten des Kreises Coesfeld geben würde.

Dies ist der Herr Hoffmann mit der Telefonnummer 183600, 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 Hoffmann momentan einiges im Argen. Das Problem ist wohl, dass - anders als in Lüdinghausen oder Dülmen - zu wenige Unternehmen an einer Taxikonzession 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.

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.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

**Von:** [Diekmann, Eliza](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Fwd: Feedback Mobilitätskonzept  
**Datum:** Freitag, 17. März 2023 08:37:04

---

Hallo Holger,

ich leite nun immer die Anregungen direkt an Dich weiter, ok?

Viele Grüße und ein schönes Wochenende  
Eliza

Von meinem iPhone gesendet

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

**Von:** [REDACTED]  
**Datum:** 17. März 2023 um 08:33:57 MEZ  
**An:** "Diekmann, Eliza" <Eliza.Diekmann@coesfeld.de>  
**Betreff:** Feedback Mobilitätskonzept

Guten Morgen Eliza (ich hoffe, das DU ist ok).

**Nr. 4.1** Vielen Dank für die gestrige Veranstaltung. Das Konzept gefällt mir gut und sollte schnellstmöglich angegangen werden. Auch hinsichtlich der Fördergelder. Zwar ist

**Nr. 4.2** 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.

**Nr. 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 :-)

**Nr. 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.....

**Nr. 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?

**Nr. 4.1** Ich freue mich sehr darauf, wenn nach und nach das Konzept umgesetzt wird und ich als Fast-Rentner in 2040 davon profitieren kann

Ein letztes Anliegen: Du hast in Deiner „Regierungszeit“ tolle Arbeit geleistet und viel in Bewegung gebracht. Aber vor allem das verstaubte Rathaus mal durchgelüftet. Ich hoffe sehr, dass die Coesfelder bei der nächsten Wahl wieder das richtige Kreuz machen und sich nicht von einigen sturen, alten Coesfeldern beeinflussen lassen, für die früher alles besser war.

Ich habe nämlich Befürchtung, dass die CDU nicht an einer 1:1 Umsetzungen dieses Konzeptes interessiert ist.

Vielen lieben Dank und viel Kraft für den weiteren Weg.

[REDACTED]

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Freitag, 17. März 2023 15:07:26

---

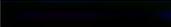
Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

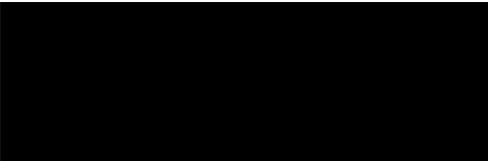
- Nr. 5.1** Tolles Konzept! Sehr durchdacht. Allerdings halte ich den gesteckten Zeitrahmen bis 2040 für viel zu groß. Der Verkehrssektor hat die Klimaziele nicht erreicht - aktueller
- Nr. 5.2** Klimabericht Deutschland. Es wird berichtet, dass daraus resultierend auf Bundesebene bereits Sofortprogramme 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.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 18. März 2023 08:22:06

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

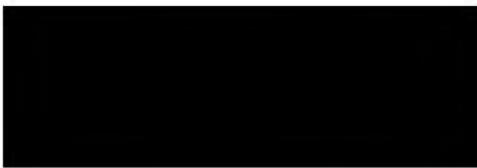
Ich bin vom Konzept begeistert. Ein großes Lob an alle die sich eingebracht haben . Danke dafür!

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 18. März 2023 08:50:15

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

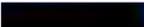
Ich bedanke mich bei der Bürgermeisterin und dem gesamten Team der Mobilitätswende für ihr Engagement.

Ich stimme allen Maßnahmen zu zur Verdrängung des fahrenden und besonders ruhenden Verkehrs.

Ich werde aktiv alle kommenden Aktionen unterstützen.

Beste Grüße und „gute Arbeit“

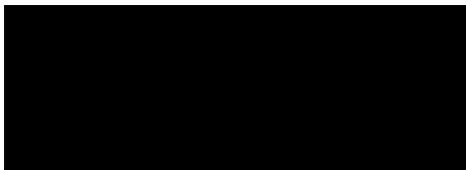


**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 18. März 2023 09:50:42

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

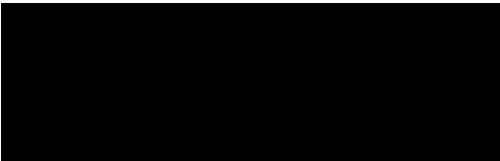
- Nr. 8.1** Ich befürworte das Mobilitätskonzept. Zusätzlich wünsche ich mir, daß die Straße Am Wietkamp im Bereich von der Kita bis zum Grenzweg eine verkehrsberuhigten Zone wird.
- Nr. 8.2** Mittlerweile wohnen und spielen auf der Straße sehr viele Kinder, die Situation ist oftmals sehr gefährlich 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.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 18. März 2023 10:35:08

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

Mit großem Interesse nehmen wir gerne Teil.

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.

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An:  [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Samstag, 18. März 2023 12:19:15

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

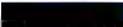
Nr. 10.1 Ich habe, so gut es geht, die knapp 240 Seiten überflogen und halte das Konzept für sehr ausgewogen. Allerdings sind mir die lang angesetzten Planungszeiten zu lang. Ich hoffe, es geht schneller, auch wenn ich weiß, dass Förderanträge manchmal länger brauchen.

Nr. 10.2

Nr. 10.3 Zur Nachverdichtung vs. Entsiegelung: nun hat die Stadt Coesfeld in den letzten Jahren fleißig die Stadt zugepflastert 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!)

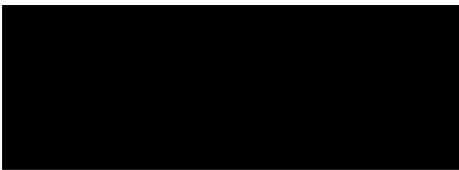
Nr. 10.4 Eine letzte Anregung: man sollte alle Parkplätze mit Solar überdachen. Da gibt's doch bestimmt auch Fördertöpfe für...

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 18. März 2023 12:38:37

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

Wir würden uns wünschen, daß der Wietkamp ein verkehrsberuhigter Bereich wird. Das Problem sind die Busse, die seit der Umlegung der Busshaltestelle für die Kreuzschule, tagtäglich die Abkürzung mit erhörter 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.

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Samstag, 18. März 2023 19:59:21

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Diekmann, 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.

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.

12 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.

(Am Südring müsste man wegen des Krankenhauses bei einer Verlegung der Radverkehrs im Übrigen sicher noch einmal neu denken.)

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.

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.

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?

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.

Große Entwicklungen in der Stadtgeschichte hat es immer wieder geben: z.B.:

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.).

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.

Wir sollten keine Angst haben vor dem Wandel, der um uns herum und auch bei uns ja ohnehin stattfindet.

Auf Veränderungen muss die Bevölkerung eingestimmt werden, und sie sollte an diese gewöhnt werden.

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.

Ein wichtiger historischer Aspekt scheint mir im Übrigen noch zu sein, dass es in Coesfeld über die Jahrhunderte immer wieder irgendwelche Verbotsregelungen 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.

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.

Auch Stadtgeschichte kann und sollte hier ganz aktiv mitarbeiten.

Vielen Dank.



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Sonntag, 19. März 2023 09:18:23

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

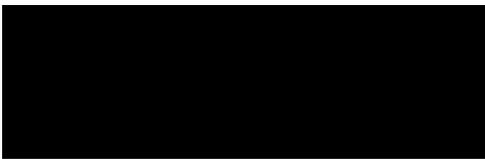
Wie ist das mit Tempo 30 auf den Einfallstrassen nach Coesfeld rein. Z.B Rekener Straße und Borkener Straße. Dies halte ich für sehr sinnvoll. Tempo 30 ab Ortsschild. Ebenso den Schwerlastverkehr konsequent von diesen Straßen verbannen. Die Rekener Straße ist kaputt gefahren !  
Vielen Dank.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] Ludorf, Holger  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Sonntag, 19. März 2023 15:09:47

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

# Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



## Stellungnahme:

Liebes Team des Masterplan Mobilität für Coesfeld,

Nr. 14.1

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 für Wort gelesen, aber die für mich relevanten Punkte sehr gründlich überflogen.)

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.

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.

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...

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.

Im Folgenden möchte ich mich genauer zu ein paar Punkten aus dem Konzept äußern. Um meine Ansichten besser einordnen zu können, vielleicht ein paar Worte zu mir. Ich bin männlich, Anfang 30, besitze kein Auto, wohne recht zentral in der Straße Südring mit Blick auf die Promenade und den Parkplatz Mittelstraße, erledige fast alle Angelegenheiten innerhalb Coesfelds zu Fuß, greife für mittlere Strecken (das schließt den Weg zur Arbeit in Gescher ein) auf das Fahrrad und den ÖPNV zurück und fahre für weitere Strecken immer mit der Bahn.

**Nr. 14.2** - (B7) 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.

**Nr. 14.3** - (B 3.1) 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.

**Nr. 14.4** - (B1) Die Situation an den Knotenpunkten Gerichtsring/Borkener Straße und Gerichtsring/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.

Einige der Ampeln wären an dieser Stelle nicht einmal notwendig. Schon jetzt ist die Fußgänger- und Radfahrerampel für die Querung der Südringstraße gegenüber der Borkener Straße am Gerichtsring und die Querung der Kupferstraße am Gerichtsring 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> (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.)

**Nr. 14.5** - (B1) Die Gestaltung von Kreuzungsbereichen sollte sich ebenfalls besser an den Niederlanden orientieren. Also echte geschützte Kreuzungen anstatt "Radschutzstreifen".

**Nr. 14.6** 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. Deswegen gilt diese Kritik für jede Form von Radweg, auch außerhalb von Kreuzungen.

**Nr. 14.7** - (C1) 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 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.

**Nr. 14.8** - (C3) 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.

**Nr. 14.9** - (D1/F2) 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 Zugewinn an Lebensqualität.

**Nr. 14.10** - (A1/E1) 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 hassen. 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.

**Nr. 14.11** - Ganz allgemein: Ich vermisse 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.

Ich freue mich auf die Umsetzung und wünsche Ihnen viel Erfolg. Wenn Sie einen Fürsprecher und Multiplikator für einzelne Maßnahmen brauchen, wäre ich dabei :)

Viele Grüße



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Sonntag, 19. März 2023 16:41:24

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

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. [REDACTED]

Fachbereich 60

Telefonische Stellungnahme



20.03.2023

**zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität**



**Stellungnahme:**

Die Deipe Stegge sollte bei der Planung des On-Demand-Systems berücksichtigt und über ein ÖPNV-Angebot erschlossen werden.

20.03.2023

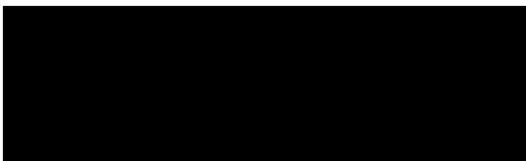
gez. Holger Ludorf

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] Ludorf, Holger  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Montag, 20. März 2023 11:25:18

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

Nr. 17.1 Hallo, ich finde den Masterplan Mobilität großartig und hoffe auf eine schnelle Umsetzung. Unsere Mail/Schreiben zu diesem Thema (Verzicht auf Anforderungsschalter für Radfahrer und Fußgänger) vom Montag, 6. Februar 2023 möchte ich hier noch einmal wiedergeben, wobei diese Änderung zeitnah erfolgen sollte und nicht erst irgendwann bis zum Jahr 2040:

Ampelschaltung in Coesfeld diskriminiert Fußgänger und Radfahrer - Bitte um Überprüfung und Änderung, insbesondere Verzicht auf Anforderungsschalter für Radfahrer und Fußgänger

Sehr geehrte Damen und Herren,

Nr. 17.2 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.

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 Diskriminierung von Fußgängern und Radfahrern durch die Lichtsignalanlagen in Coesfeld, soweit ich das beurteilen kann, nicht berücksichtigt!

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:

Bundesstraße 474 - Holtwicker Straße/Konrad-Adenauer-Ring - Reifen Löb:

Radfahrer und Fußgänger erhalten sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts nur dann Grün, wenn sie den Anforderungstaster an der Ampel, auch Bettelampel genannt, betätigen. Man muss das Signal abholen. Ich bekomme auch kein Grün, wenn der Radfahrer auf der anderen Straßenseite den Anforderungsknopf gedrückt hat, da nur die eigene Straßenseite berücksichtigt wird.

Dies diskriminiert sie gegenüber dem Autoverkehr, der automatisch Grün bekommt. Im Grenzfall führt dies hier und an vielen anderen Lichtsignalanlagen dazu, dass der Radfahrer oder Fußgänger einen ganzen Ampelzyklus auf sein Grünsignal warten muss. Hier sollten die Anforderungsschalter entfernt werden und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer in jedem Zyklus automatisch eine Grünphase mit dem Kfz-Verkehr vorgesehen werden. Stadteinwärts würde sich für den Kfz-Verkehr nicht einmal eine Änderung der Zeiten ergeben, da der Rechtsabbieger außerhalb der Lichtsignalanlage eine eigene Rechtsabbiegespur nutzt und der Linksabbieger stadtauswärts zunächst noch Rot hat.

Um nicht zu lange an der Ampel warten zu müssen, fahre ich vorausschauend und manchmal sehr schnell, um vor der nächsten langen Rotphase über die Kreuzung zu kommen. Vorher muss ich die Rechtsabbiegerspur überqueren, was mich dann regelmäßig ausbremst, da ich dort immer wieder von Autofahrern übersehen und mir die Vorfahrt genommen wird, so dass ich hier vorsichtshalber immer langsam fahre.

Nachdem ich die Kreuzung überquert habe, komme ich nach 200 Metern an einem Schild mit der Aufschrift "Fahrradfreundliche Stadt" vorbei, was mir als Radfahrer bei den vielen frustrierenden Ampelstopps sofort negativ auffällt! Auch die Weiterfahrt bis zur nächsten Ampelkreuzung ist nicht unproblematisch, da an den Ein- und Ausfahrten zum Hengte-Grill und zur Tankstelle sowie an den Straßeneinmündungen Hölkers Kamp und Buchholzweg häufig Autos auf dem Rad- und Fußweg stehen oder die Vorfahrt missachten und meine volle Aufmerksamkeit erfordern, damit ich nicht zu Schaden komme.

Holtwicker Straße/ Wetmarstraße - Arbeitsamt/Schulzentrum

An dieser Ampel habe ich nichts zu beanstanden, als Radfahrer bekomme ich automatisch mit den Autofahrern Grün.

Holtwicker/Str. Osterwicker Straße/ Friedrich-Ebert-Straße/Große Viehstraße

Hier entstehen auch für den nichtmotorisierten Verkehr unnötige Wartezeiten durch die Bedarfsanforderung zum Überqueren der Kreuzung. Radfahrer und Fußgänger erhalten nur dann Grün, wenn sie den Anforderungstaster an der Ampel betätigen. Im Grenzfall führt dies hier dazu, dass der Radfahrer oder Fußgänger einen ganzen Ampelzyklus einschließlich der separat geschalteten Linksabbieger, also mehr als 3 Minuten, auf sein Grünsignal warten muss. Auf dem Heimweg kommt noch hinzu, dass ich, von der Promenade kommend, an dieser Kreuzung von der linken auf die rechte Seite wechseln muss und somit 2 Ampelzyklen, bis zu 3 ½ Minuten warten muss! Auch wenn es sich hier zugegebenermaßen um eine anspruchsvolle Kreuzung handelt, sollte auch hier unbedingt

auf die Anforderungsschalter verzichtet werden und den schwächeren Verkehrsteilnehmern in jedem Zyklus automatisch eine Grünphase mit dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden.

Dann radle ich über die Promenade zur Arbeit, Ampeln muss ich Gott sei Dank nicht mehr überqueren.

Bei schönem Wetter nehme ich von Holtwick aus einen anderen Weg, vorbei am Schloss Varlar, über den Brink, vorbei am CoeBad, durch den Stadtpark und habe nur eine einzige Ampelkreuzung, die aber extrem fahrradunfreundlich schaltet:

Friedrich-Ebert-Straße/Billerbecker Straße

Auch hier nur Grün für Radfahrer, wenn ich den Bedarfsschalter betätige. Aber selbst, wenn ich das mache, wenn die Autofahrer in der gleichen Richtung noch Rot haben, muss ich das ca. 30 Sekunden vor dem Umschalten auf Grün gemacht haben, sonst bleibt es Rot und ich warte noch einen Zyklus. Warum? Wird dem Autofahrer hier ein geringeres Wahrnehmungsvermögen unterstellt und kann er erst nach einer Karenzzeit die nicht motorisierten Teilnehmer erkennen und seine Fahrweise darauf einstellen? Auch hier sollte die Bedarfsanforderung für Radfahrer und Fußgänger dringend abgeschafft werden.

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 Ampelschaltungen und der Verzicht auf Anforderungsampeln für Radfahrer und Fußgänger ist aus vielen Gründen wichtig: 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 CO<sub>2</sub>-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.

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.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Verteiler:

Stadt Coesfeld, Frau Eliza Diekmann, Bürgermeisterin

Stadt Coesfeld, Herr Holger Ludorf, Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr  
Straßen.NRW

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen (m/w/d) verzichtet. Alle Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Dienstag, 21. März 2023 09:40:01

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Hallo, 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.

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.

Viele Grüße  
[REDACTED]

**Von:** [REDACTED]  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** AW: Coesfelder Visionen  
**Datum:** Freitag, 24. März 2023 12:09:22

---

Sehr geehrter Herr Ludorf,

mit Bürgerbefragung meine ich einen Volksentscheid.

**Nr. 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.

Natürlich können Sie gerne meinen Text als Anregung in den Masterplan aufnehmen.

Schönes Wochenende !

Gruß: [REDACTED]

Gesendet von [Mail](#) für Windows

---

**Von:** [Ludorf, Holger](#)  
**Gesendet:** Donnerstag, 23. März 2023 08:15  
**An:** [REDACTED]  
**Betreff:** AW: Coesfelder Visionen

Guten Morgen Herr [REDACTED]

vielen Dank für die freundliche Rückmeldung! Wir sammeln gerade die Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf des Masterplans Mobilität. Soll ich ihren Text (unten gelb markiert) als Anregung zum Masterplan aufnehmen und dem Rat als Grundlage der endgültigen Beschlussfassung vorlegen? Dann müssten sie mir nur noch einmal erläutern, in welche Richtung die Bürgerbefragung gehen sollte oder welche Fragestellung ihnen vorschwebt.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag  
Holger Ludorf  
--  
Holger Ludorf

---

STADT COESFELD  
DIE BÜRGERMEISTERIN  
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr

Team Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umlegung  
Markt 8  
48653 Coesfeld

---

Tel.: +49 (0) 2541 939-1308  
Fax: +49 (0) 2541 939-7508  
E-Mail: [holger.ludorf@coesfeld.de](mailto:holger.ludorf@coesfeld.de)  
Internet: [www.coesfeld.de](http://www.coesfeld.de)

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Mittwoch, 22. März 2023 10:34  
**An:** Ludorf, Holger <Holger.Ludorf@coesfeld.de>  
**Betreff:** AW: Coesfelder Visionen

Sehr geehrter Herr Ludorf,

vielen Dank für Ihr freundliches und umfassendes Feedback !

Also muss ich mir den schönen Bahnhof doch einmal in Ruhe von der Rückseite anschauen und möglicherweise meine Meinung korrigieren. Vielleicht entdecke ich ja auch zu meiner Freude ein Taxi.

**Nr. 19.1** 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.

**Nr. 19.2** Sinnvoll wäre die Parkdauer auf zwei Stunden zu begrenzen und die Parkgebühren deutlich

**Nr. 19.3** zu erhöhen. Außerdem meiden unverständlicherweise viele Autofahrer in Coesfeld, nicht nur ältere Mitbürger, Tiefgaragen in der Innenstadt. Coesfeld ist nicht Münster.

**Nr. 19.4** Eine Bürgerbefragung bringt hier sicherlich Licht in den Masterplan. Denn der darf nicht nur von Schreibtischtätern umgesetzt werden.

Gruß: [REDACTED]

Gesendet von [Mail](#) für Windows

---

**Von:** [Ludorf, Holger](#)  
**Gesendet:** Dienstag, 21. März 2023 13:15  
**An:** [REDACTED]  
**Betreff:** AW: Coesfelder Visionen

Guten Tag [REDACTED]

vielen Dank für Ihre Hinweise zum Thema Mobilität in Coesfeld. Gerne möchte ich ihnen hierzu den Standpunkt der Stadt erläutern.

Die Reisenden liegen der Stadt schon immer sehr am Herzen. Auf Initiative Stadt und mit finanzieller und personeller Vorleistung der Stadt in Bezug auf die ersten Planungsschritte wurde der Bahnhof zu einer modernen Verkehrsstation ausgebaut, in der die Bahnsteige modern und komfortabel ausgestaltet und barrierefrei zu erreichen sind. Auf der Westseite haben wir eine Park-and-Ride-Anlage mit knapp 100 Stellplätzen gebaut, auf denen die Reisenden ihre Autos komfortabel abstellen können. Gleichzeitig können diese Flächen auch genutzt werden, um Reisende zum Bahnhof zu bringen oder von dort abzuholen. Auf der gleichen Seite bieten wir überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an, ein Teil davon verschließbar, so dass Pendler dort auch hochwertige Räder sicher abstellen können. Erst vor Kurzem haben wir auf der gegenüberliegenden Seite, integriert in das neue Bahnhofsgebäude, ein großzügiges Fahrradparkhaus eröffnet. Was den ÖPNV angeht hat man sich seinerzeit entschieden, die Busse nicht auf dem Bahnhofsvorplatz halten zu lassen, sondern unmittelbar neben den Bahnsteigen. Das bietet für die Reisenden den deutlichen Vorteil der kurzen Wege beim Umstieg vom Zug in den Bus oder umgekehrt. Das Gleiche gilt für die neu angelegten Stellplätze für Taxen, die sich unmittelbar neben dem Bahnsteig befinden. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurden Stellplätze für Carsharing geschaffen, die aktuell von Ford-Carsharing genutzt werden. Weiterhin hält die Emery auf dem Bahnhofsvorplatz Leihelektrofahrräder für Reisende bereit, die damit die „letzte Meile“ zum Ziel zurücklegen können. Die Fahrspuren auf dem neu geschaffenen Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz können zum Ein- und Aussteigen genutzt werden, so dass es auch auf dieser Seite ermöglicht wurde, Reisende mit dem Auto zum Bahnhof bringen zu können. Allerdings waren sich alle Beteiligten einig, dass vor dem Bahnhof kein vom Auto dominierter (Park)platz entstehen soll. So erfolgte der Beschluss, in welcher Form der Platz gestaltet und ausgebaut werden soll, im Rat am 01.07.2021 einstimmig.

Ich bin also der Auffassung, dass das der Bahnhof mit seinem gesamten Umfeld in den vergangenen Jahren sehr ausgewogen zu einer modernen Mobilstation ausgebaut wurde, die auf alle Verkehrsarten eingeht und vor allem einen leichten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht.

Genauso ausgewogen ist aus Sicht der Verwaltung der Entwurf für den Masterplan Mobilität, der aktuell im Internet veröffentlicht ist. Auch dieser bietet passgenaue Lösung, die ganz genau auf die Situation der Stadt Coesfeld zugeschnitten sind. Coesfeld ist im Binnenverkehr eine Fahrradstadt mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil. Gleichzeitig kommt aber auch eine überdurchschnittlich große Gruppe von Berufspendlern jeden Tag nach Coesfeld, und das oft mit dem Auto, weil es häufig gar keine andere Möglichkeit gibt. Darüber hinaus hat Coesfeld weiterhin eine große Bedeutung als Einkaufsstadt, sowohl für die Coesfelder selber als auch für die Menschen aus dem Umland. Für alle diese Gruppen wird Coesfeld auch in Zukunft attraktiv und erreichbar bleiben. Natürlich sind wir dabei auch und vor allem den übergeordneten Zielen wie dem Klimaschutz verpflichtet. Hier wurden verpflichtende Ziele durch die EU und die Bundesregierung definiert, die auch wir als Kommune erreichen müssen. Eine Antriebswende hin zur Elektromobilität alleine- da sind sich alle Fachleute einig – wird hier nicht ausreichen. Gleichzeitig bietet auch der Strukturwandel im Einzelhandel ganz besondere Herausforderungen, auf die wir uns mit dem Masterplan Mobilität einstellen müssen.

Der Masterplan Mobilität bietet im aktuellen Entwurf daher zunächst einmal ein breites Angebot, mit dem der Umstieg auf die nachhaltigen Verkehrsmittel ermöglicht und attraktiver wird. Daneben soll die Innenstadt als Lebensraum deutlich attraktiver gestaltet werden, die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und gleichzeitig Maßnahmen zur Klimaanpassung umgesetzt werden. Davon wird die Innenstadt insgesamt profitieren, egal ob als Einzelhandels-, Wohn- oder Gewerbestandort. Dafür benötigen wir deutlich mehr Platz als heute. Da der Raum aber endlich ist, müssen wir Platz schaffen, indem wir Stellplätze aus den Straßenräumen herausnehmen. Das soll aber nur dann geschehen, wenn weiterhin ein ausreichendes Stellplatzangebot garantiert werden kann, welches in einer zumutbaren Entfernung erreicht werden kann. Die Umsetzung soll nicht kurzfristig flächendeckend erfolgen, sondern Zug um Zug. Die bestehenden Parkgaragen am Markt und unter der Kupferpassage bleiben erhalten. Das Gleiche gilt zunächst für Sammelstellplätze wie am Marienring oder an der Pfaugasse. Das Parkplatzangebot für Pendler soll durch den Bau eines Parkhauses durch den Kreis erweitert werden, gleichzeitig soll der Ersatzbau für das Parkhaus Am Krankenhaus mit Hochdruck weiterverfolgt werden. Ob darüber hinaus weitere Parkbauten erforderlich werden, soll im Rahmen der Zug-um-Zug-Realisierung immer wieder geprüft werden.

Ich hoffe, ich konnte ihnen den Standpunkt der Verwaltung mit diesen Ausführungen verständlich machen und ihnen die Vorzüge des neuen Bahnhofes wie auch des Masterplans Mobilität etwas näher bringen.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag  
Holger Ludorf  
--  
Holger Ludorf

---

STADT COESFELD  
DIE BÜRGERMEISTERIN  
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr  
Team Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umlegung  
Markt 8  
48653 Coesfeld

---

Tel.: +49 (0) 2541 939-1308  
Fax: +49 (0) 2541 939-7508  
E-Mail: [holger.ludorf@coesfeld.de](mailto:holger.ludorf@coesfeld.de)  
Internet: [www.coesfeld.de](http://www.coesfeld.de)

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Montag, 20. März 2023 14:49  
**An:** Ludorf, Holger <[Holger.Ludorf@coesfeld.de](mailto:Holger.Ludorf@coesfeld.de)>  
**Betreff:** Coesfelder Visionen

Sehr geehrter Herr Ludorf,

herzlichen Glückwunsch zum neuen Bahnhof. Ein wahres Schmuckstück. Nur ewig gestrige und Nostalgieromantiker trauern der alten Struktur nach. Allerdings hat der Bahnhof offensichtlich keine Interesse an Reisende.

Weltweit gehören auf dem Bahnhofplatz Taxis, Busse und Parkplätze auch für Abholer wie für Reisende, die ihr Auto am Bahnhof stehen lassen, um nach der Rückkehr weiterfahren zu können. Offensichtlich spiegelt sich hier sichtbar die Autofeindlichkeit der Stadtplaner wieder.

Sollten die abenteuerlichen Pläne von Frau Diekmann bis 2040 wirklich umgesetzt werden, wird Coesfeld zur Geisterstadt. Umliegende Städte, wie Ahaus und Dülmen, können sich auf neue Kundschaft freuen. Amazon ohnehin.

In den naheliegenden holländischen Grenzstädten tickt der Zeitgeist anders. Denn in Enschede ist jeder Sonntag ganzjährig verkaufsoffen. Und in Winterswijk ist sogar das Parken im Innenstadtbereich auf vielen Parkplätzen kostenlos. Die Kundschaft aus Coesfeld und Umgebung sorgt hier gerne für eine Umsatzsteigerung. Dafür ist dann in Coesfeld schön ruhig und grün.

Abschließend wünsche ich Ihnen alles Gute und bleiben Sie gesund.

Gruß:



Gesendet von [Mail](#) für Windows



Virenfrei [www.avast.com](http://www.avast.com)

**Von:** [REDACTED]  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Beitrag zum Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 22. März 2023 15:47:28

---

[REDACTED]

An die

Stadt Coesfeld

z.Hd. Herrn Holger Ludorf, Fachbereich 60

Beitrag zum Masterplan Mobilität

Sehr geehrter Herr Ludorf,

ich habe an der Veranstaltung zum "Masterplan Mobilität" am 16.3.2023 besucht und möchte durch meine folgenden Überlegungen zur Diskussion bzw. zur Planung beitragen.

#### 1. Ausgangspunkt

Ich nehme am innerstädtischen Verkehr in Coesfeld teil als

- Fußgänger
- (intensiv) als Fahrradfahrer
- (selten) als Autofahrer

Als Fahrradfahrer habe ich nach meiner Erfahrung die stärkste Stellung unter diesen drei Verkehrsteilnehmergruppen. In dieser Rolle habe ich ein positives Image und ich habe bereits jetzt Vorrechte gegenüber Autofahrern wie zum Beispiel in der Gartenstraße (Fahrradfahrer dürfen in beide Richtungen fahren) und im Basteiwall (Vorfahrt gegenüber querendem Autoverkehr). Nach meiner Beobachtung nehmen sich einige Fahrradfahrer bzw. Fahrradfahrerinnen auch Privilegien, die ihnen nach den Verkehrsregeln nicht zustehen, wie das Nebeneinanderherfahren. Dies führt wiederholt zu gefährlichen Konflikten mit Fußgängern. Ich bin in den vergangenen Monaten öfters in der Dunkelheit durch den Basteiwall und den Marienwall gelaufen und musste dort extrem rechts oder links gehen, um Fahrradfahrern auszuweichen.

Auch an den vielen Stellen, an denen der Bürgersteig in einen Fahrradweg und einen Fußweg geteilt ist, gibt es viele Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern. Fahrradfahrer nutzen sehr oft auch den Fußweg, teilweise aus Platzgründen, weil ein

Fahrradfahrer auf der linken Seite fährt oder weil man neben einem anderen Fahrradfahrer herfahren möchte, teilweise aus Bequemlichkeit, weil man auf einem breiteren Weg weniger konzentriert fahren kann. Als Fußgänger muss ich insgesamt in Coesfeld mehr Aufmerksamkeit auf Radfahrer verwenden als auf Autofahrer und es gibt häufigere Konflikte.

## 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 Vorbehaltsnetz (Umgehungsstraßen) verlagert wird, möglich, den gesamten Bürgersteig den Fußgängern zu überlassen.

## 3. Neuralgischer Punkt: Gerichtsring

Die meisten Ringstraßen sind bereits derzeit vom Durchgangsverkehr freigehalten. Der Burgring und der Südring sind jeweils in der Mitte für den Autoverkehr unterbrochen. Der Jakobiring ist zur Kupferstraße hin abgesperrt. Wenn die Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet realisiert worden ist, gibt es auch im Basteiring und im Marienring wie jetzt schon im Schützenring nur lokalen Verkehr.

Einzig der Gerichtsring ist breit für den Durchgangsverkehr ausgebaut. Ein Großteil dieses Verkehrs könnte aber auf die Umgehungsstraßen verlagert werden.

Denn die Umgehungsstraße ist nirgendwo sonst so innenstadtnah wie zwischen der Rekener Straße und der Borkener Straße, so das es für viele Autofahrer kein oder ein kurzer Umweg wäre, diesen Abschnitt des Konrad-Adenauer-Rings anstelle des Gerichtsrings zu nutzen. Darüber hinaus befinden sich die Umgehungsstraßen an der West- und Südseite von Coesfeld. Der Gerichtsring dient derzeit aber vor allem dem Durchgangsverkehr vom Süden in den Westen von Coesfeld und umgekehrt. Diese Relation wird auch problemlos durch das Vorbehaltsnetz bedient.

In der Anlage zum Entwurf des Masterplans Mobilität gibt es eine Folie mit der Überschrift "Fußverkehrsnetz der erweiterten Innenstadt". Dadurch wird deutlich, dass es im Bereich des Gerichtsrings nur einen Fußweg der niedrigsten Qualitätsstufe gibt. Auf diesem Weg dürfen Radfahrer in beiden Richtungen fahren und es gibt privat genutzte Parkplätze. Dies unterstreicht die schlechte aktuelle Situation für Fußgänger und damit den Handlungsbedarf im Bereich Gerichtsring. Der Gerichtsring in der derzeitigen Form ist somit der neuralgische Punkt des geplanten Promenadenrings für Fußgänger und des Fahrradrings.

## 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 Fahrradfahrer 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 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.

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.

Ich bitte, diese Überlegungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Sonntag, 26. März 2023 18:59:18

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Sehr geehrte Damen und Herren,  
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.

Vielen Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüße  
[REDACTED]

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Sonntag, 26. März 2023 19:00:46

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

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 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.

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. 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.

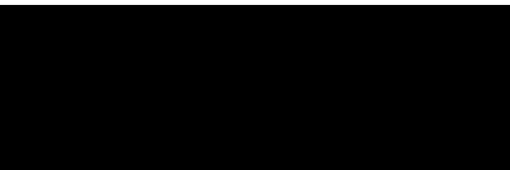
Vielen Dank

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An:  [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Donnerstag, 30. März 2023 17:02:23

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

Sehr geehrte Damen und Herren,

**Nr. 23.1** insgesamt sehe ich das Mobilitätskonzept, insbesondere die geplante Stärkung des Rad- und Fußverkehrs positiv.

**Nr. 23.1** Zum Radwegenetz möchte ich folgende Anregung machen:

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.

Sieht man sich den Radwegeplan des Masterplans genauer an, fällt auf, dass eine Verbindung zwischen der Radhaupttroute Am Tüskelbach 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.

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.

Mit freundlichen Grüßen

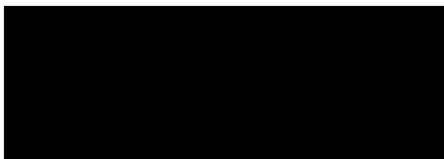


Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Montag, 3. April 2023 21:09:57

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

- Nr. 24.1** 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.
- Nr. 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.
- Nr. 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!
- Nr. 24.4** Meine Bitte ist nur: pflanzt so viele Bäume wie möglich! Gebt ihnen viel Platz - wir werden sie so dringend brauchen!
- Nr. 24.5** 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!
- Nr. 24.1** Ich bin sehr gespannt und freue mich auf die Veränderungen. Wir können nur gewinnen :) Selber die Veränderung gestalten, ehe wir gezwungen sind, einen anderen Plan umzusetzen - höchste 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!

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 5. April 2023 06:55:54

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Liebes Team des Projekts,

**Nr. 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 der eher skeptische Anteil der Bevölkerung sich auf die ersten Veränderungen einlässt und die Wirkung objektiv bewertet.

**Nr. 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.

Vielen Dank

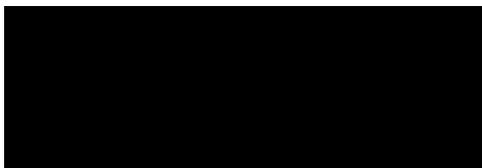
[REDACTED]

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Donnerstag, 6. April 2023 08:14:39

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



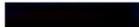
### Stellungnahme:

**Nr. 26.1** Leider kann man nicht mit dem Auto in die Stadt fahren. Bei Events gibt es keine Parkplätze. Radwege an der Daruper Straße und an der Bahnhofstraße sind lebensgefährlich. Wie soll da der Autofahrer 1,5 m Abstand halten. Außerdem sind die Geschwindigkeiten auf der Daruper Straße viel zu hoch.

**Nr. 26.2**

**Nr. 26.3**

**Nr. 26.4**

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Donnerstag, 6. April 2023 09:56:12

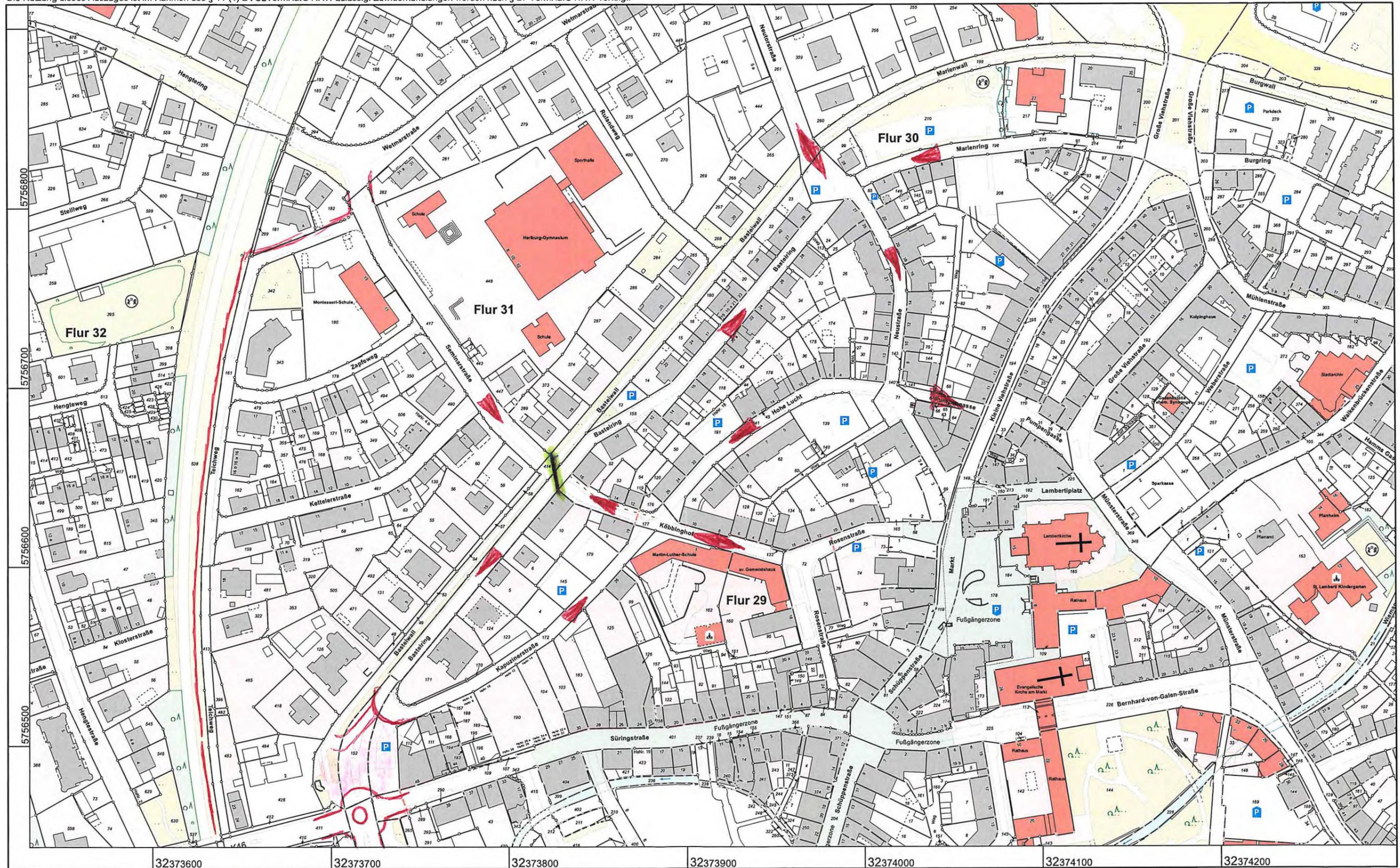
---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

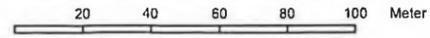
**Stellungnahme:**  
Mobilitätskonzept

- Nr. 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 !
- Nr. 27.2** Gleichzeitig werden Spielgeräte am Fuß/Radweg Friedrich Ebert Straße geplant (siehe Skizze im Mob.konzept) mit Schriftzüge "gemeinsam Rücksicht nehmen" ... wer plant sowas ? Spielgeräte an Verkehrswege sind gefährlich !
- Nr. 27.3** Warum plant man nicht RICHTIG?  
KREISVERKEHR Kreuzung "Jägerhof" mit Tangente Borkener Str. / Gerichtsring .... mit Konzept nördl.Innenstadt.... meine "Planungen " habe ich und könnte sie kostenlos vorstellen
- Nr. 27.4** siehe Vorschläge zum Fahrradstraßennetz auf den beiden letzten Plänen



**Kreis Coesfeld  
Katasteramt**  
Friedrich-Ebert-Straße 7  
48653 Coesfeld

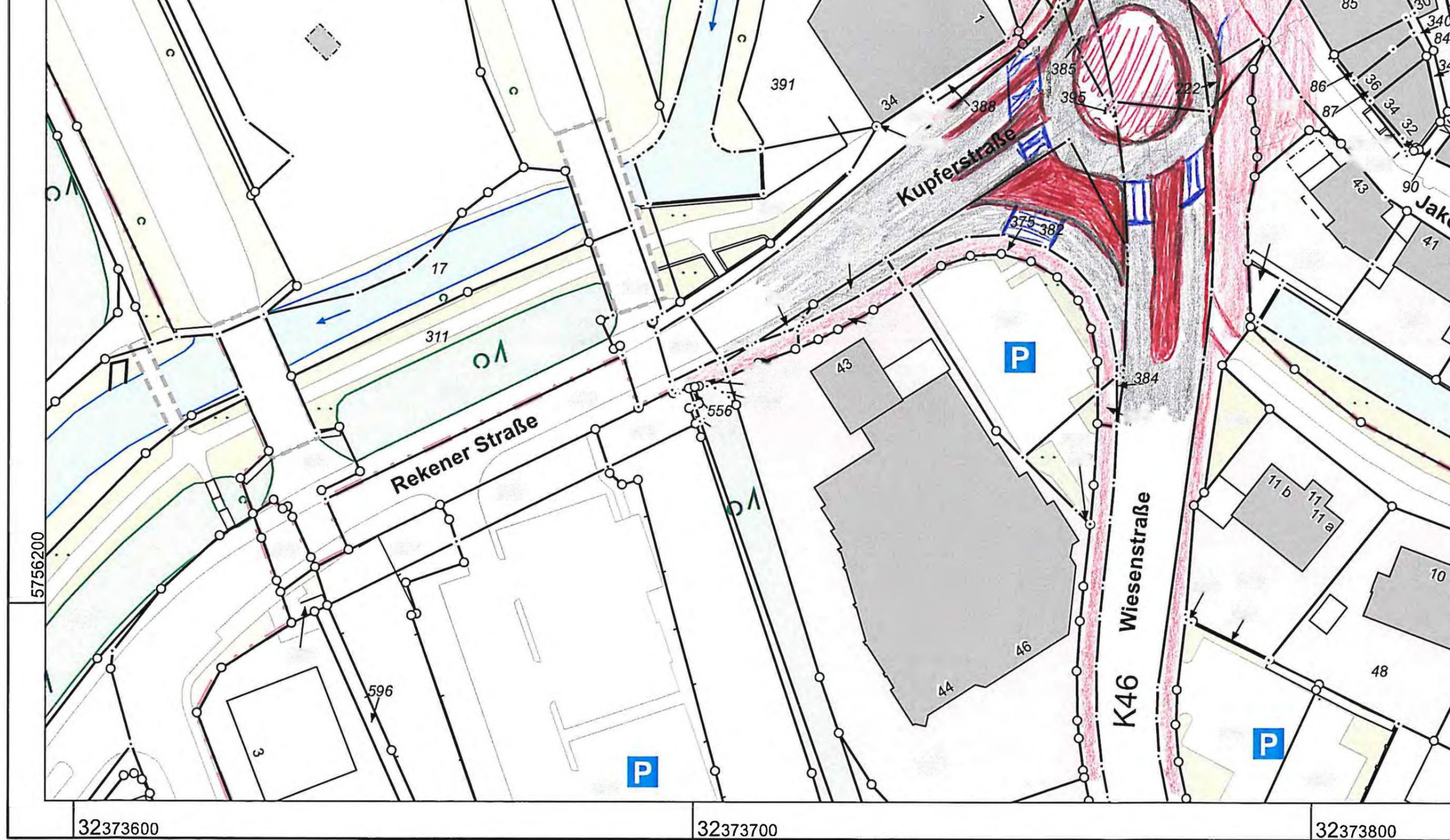
Maßstab 1 : 2000



**Auszug aus dem  
Liegenschaftskataster**  
Flurkarte NRW 1:2000

Flurstück: 191  
Flur: 29  
Gemarkung: Coesfeld-Stadt  
Hohe Lucht 18, Coesfeld

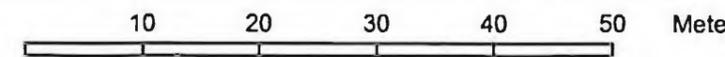
Erstellt: 02.05.2023  
Zeichen:



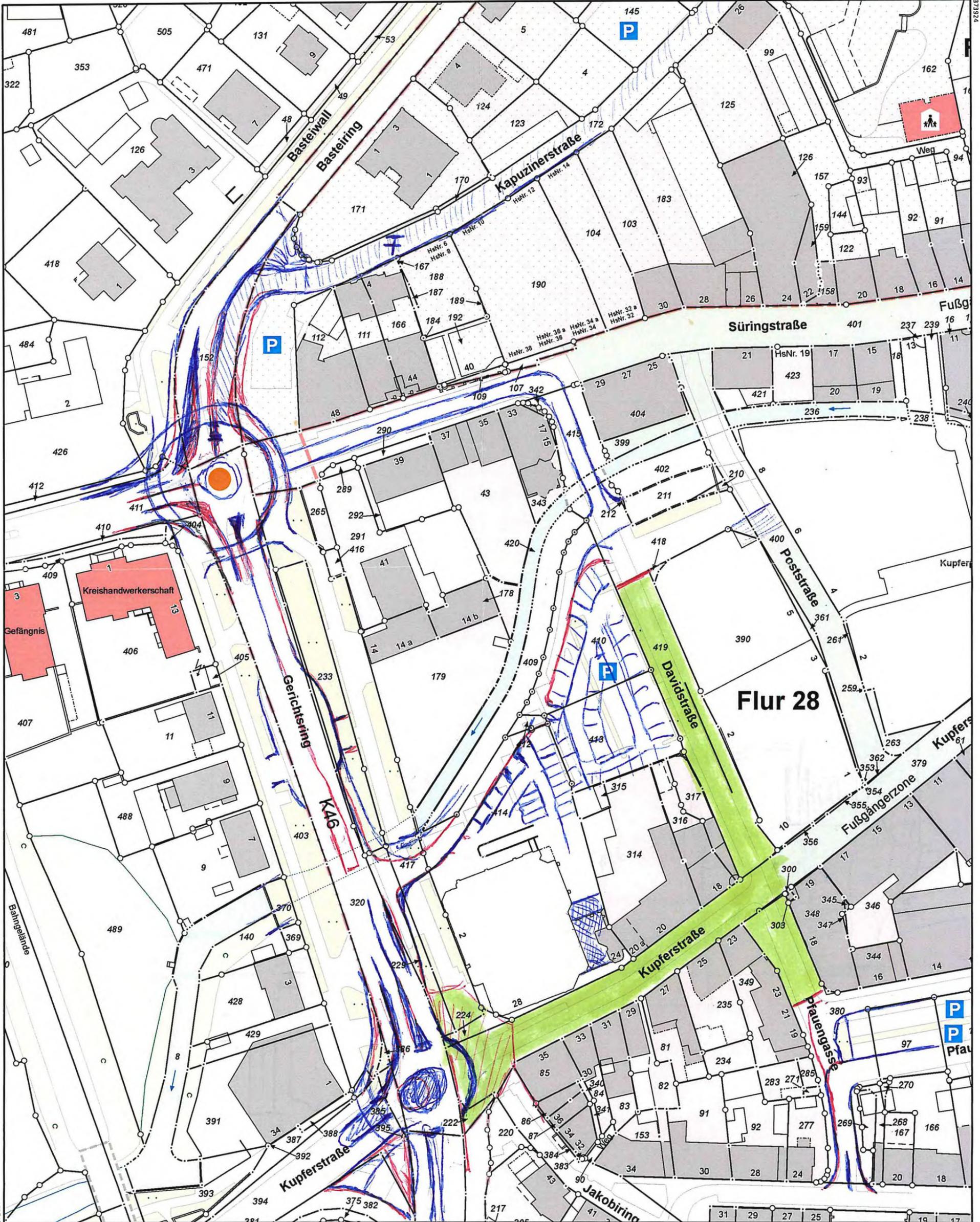
**Kreis Coesfeld  
Katasteramt**

Friedrich-Ebert-Straße 7  
48653 Coesfeld

Maßstab 1 : 1000



Flurstück: 222  
Flur: 28  
Gemarkung: Coesfeld-Stadt  
Kupferstraße, Coesfeld





# Kreis Coesfeld Katasteramt

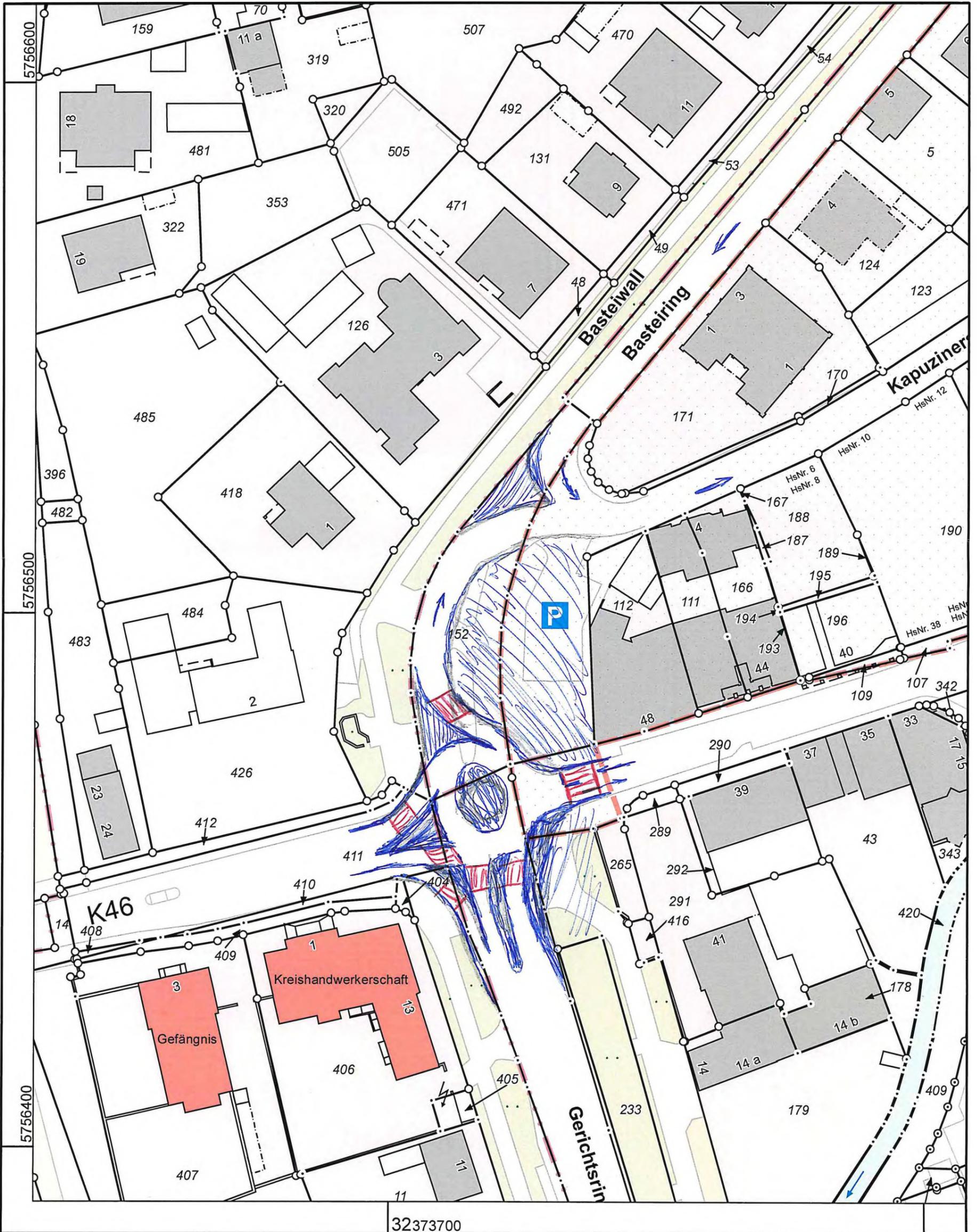
Friedrich-Ebert-Straße 7  
48653 Coesfeld

# Auszug aus dem Liegenschaftskataster

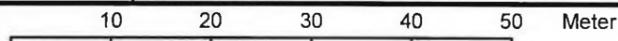
Flurkarte NRW 1:1000

Flurstück: 152  
Flur: 29  
Gemarkung: Coesfeld-Stadt  
Basteiring, Coesfeld

Erstellt: 02.05.2023  
Zeichen:



Maßstab 1 : 1000



Die Nutzung dieses Auszuges ist im Rahmen des § 11 (1) DVOzVermKatG NRW zulässig. Zuwiderhandlungen werden nach § 27 VermKatG NRW verfolgt.



# Kreis Coesfeld Katasteramt

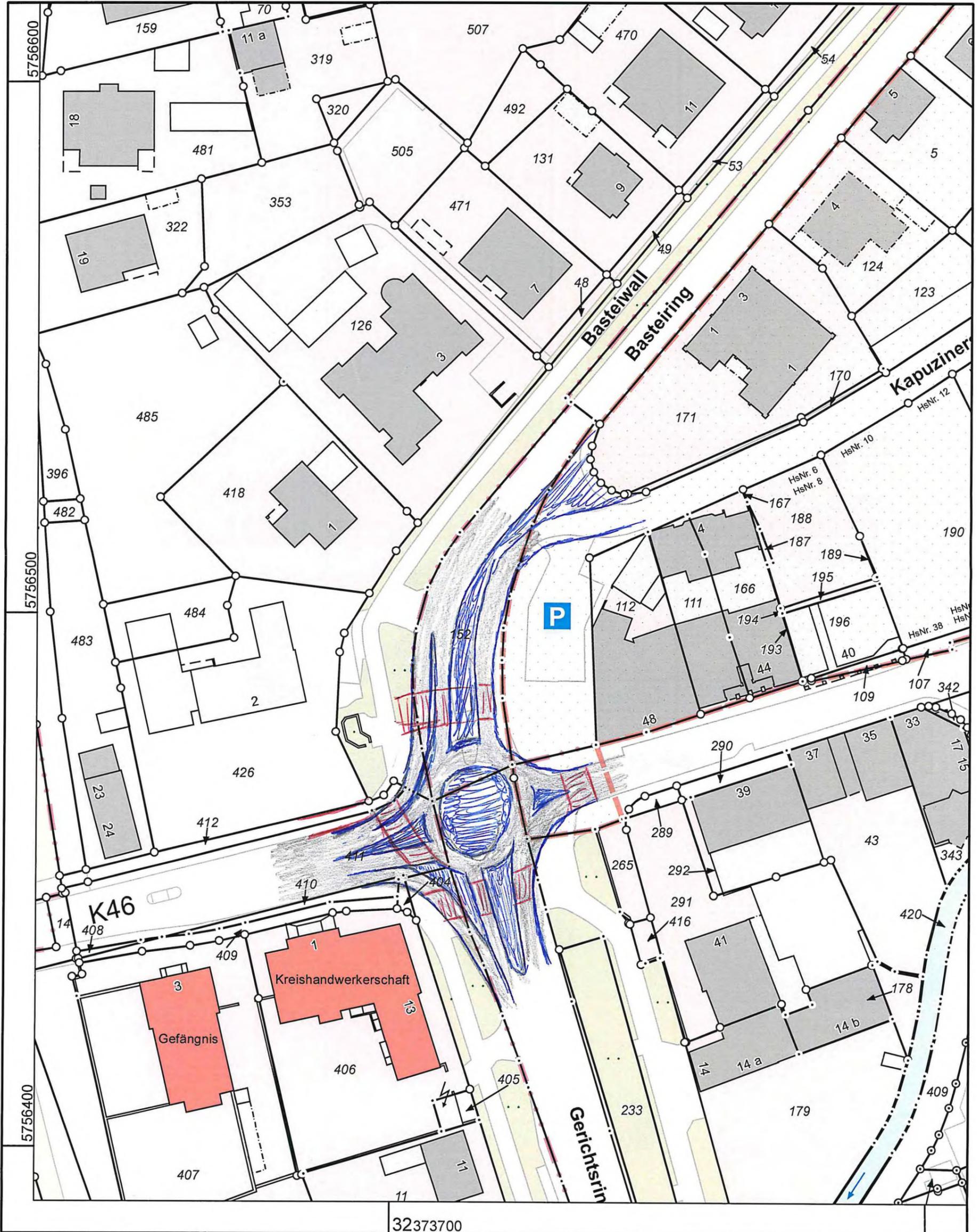
Friedrich-Ebert-Straße 7  
48653 Coesfeld

# Auszug aus dem Liegenschaftskataster

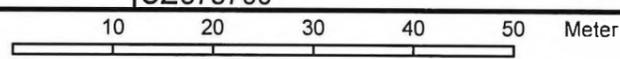
Flurkarte NRW 1:1000

Flurstück: 152  
Flur: 29  
Gemarkung: Coesfeld-Stadt  
Basteiring, Coesfeld

Erstellt: 02.05.2023  
Zeichen:



Maßstab 1 : 1000



Die Nutzung dieses Auszuges ist im Rahmen des § 11 (1) DVOzVermKatG NRW zulässig. Zuwiderhandlungen werden nach § 27 VermKatG NRW verfolgt.



**Kreis Coesfeld  
Katasteramt**

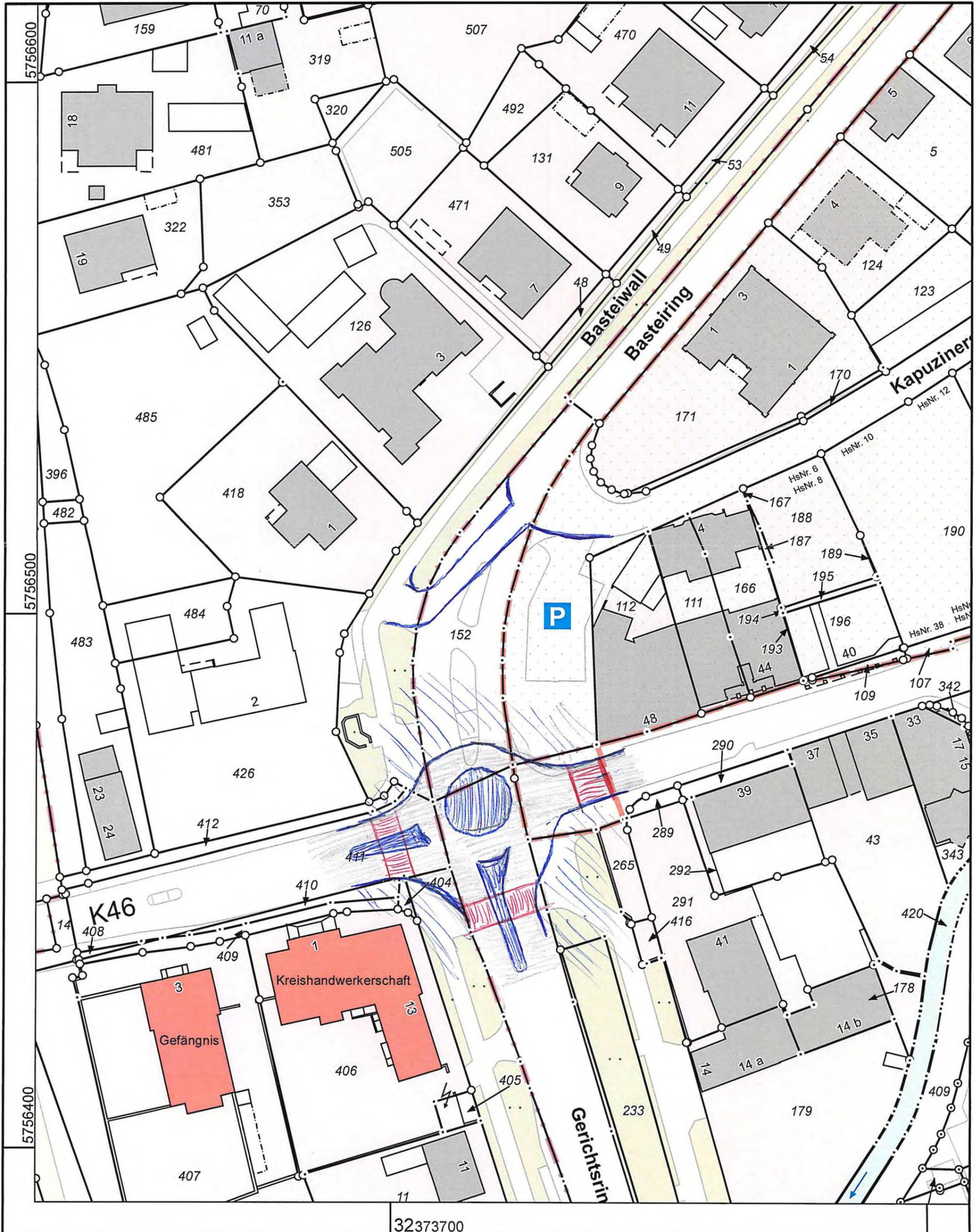
Friedrich-Ebert-Straße 7  
48653 Coesfeld

**Auszug aus dem  
Liegenschaftskataster**

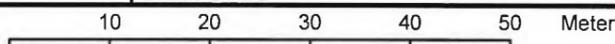
Flurkarte NRW 1:1000

Flurstück: 152  
Flur: 29  
Gemarkung: Coesfeld-Stadt  
Basteiring, Coesfeld

Erstellt: 02.05.2023  
Zeichen:



Maßstab 1 : 1000



Die Nutzung dieses Auszuges ist im Rahmen des § 11 (1) DVOzVermKatG NRW zulässig. Zuwiderhandlungen werden nach § 27 VermKatG NRW verfolgt.

Kreis Coesfeld  
Friedrich-Ebert-Str. 7  
48653 Coesfeld

1:10000

Planauskunft

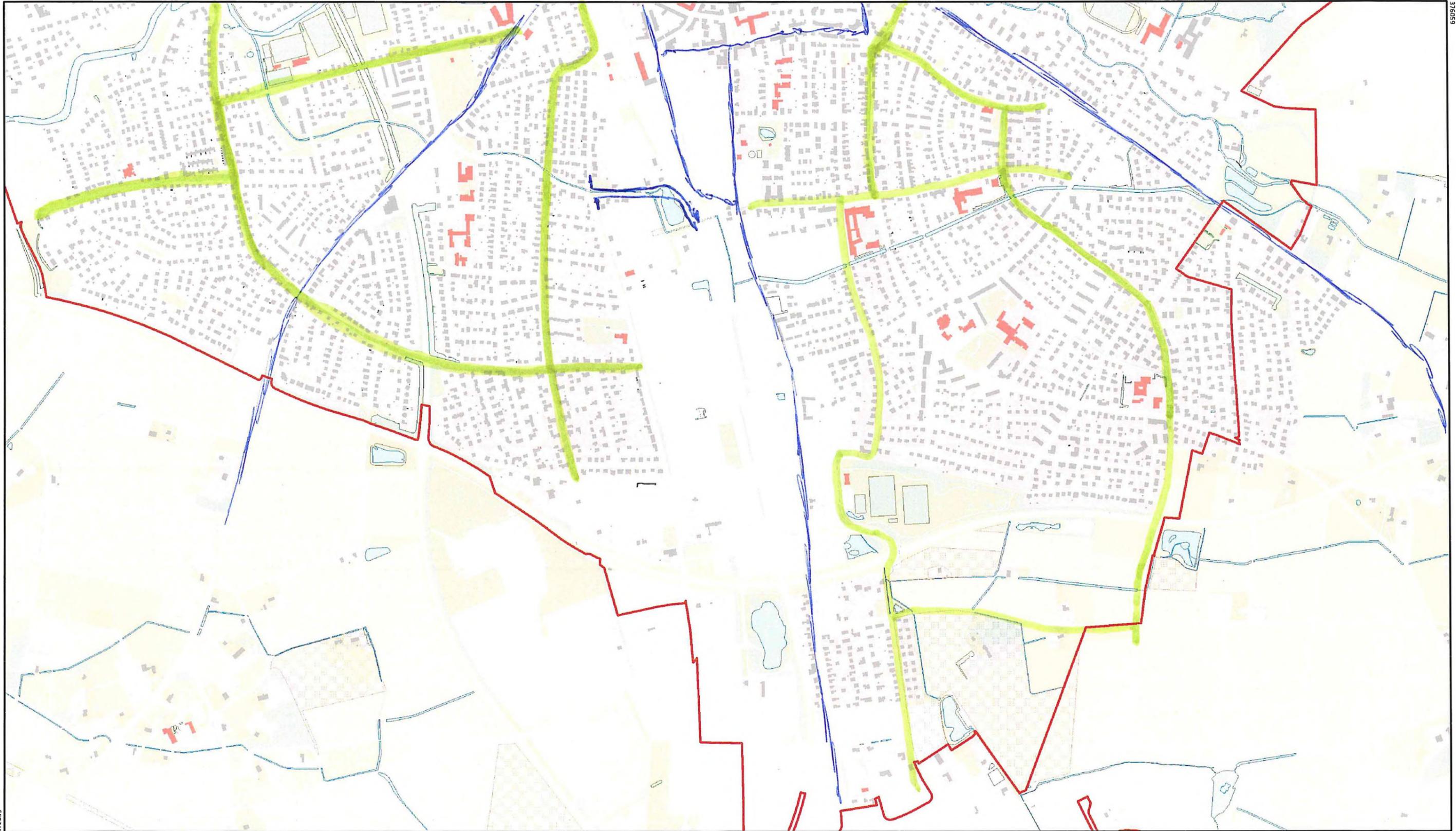
GIS Portal  
Kreis Coesfeld



Datum: 02.05.2023

Uhrzeit: 10:01

5756091



372059

5753811

Maßstab: 1:10000 Meter

© Kreis Coesfeld, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Kreis Coesfeld  
Friedrich-Ebert-Str. 7  
48653 Coesfeld

1:10000

Planauskunft

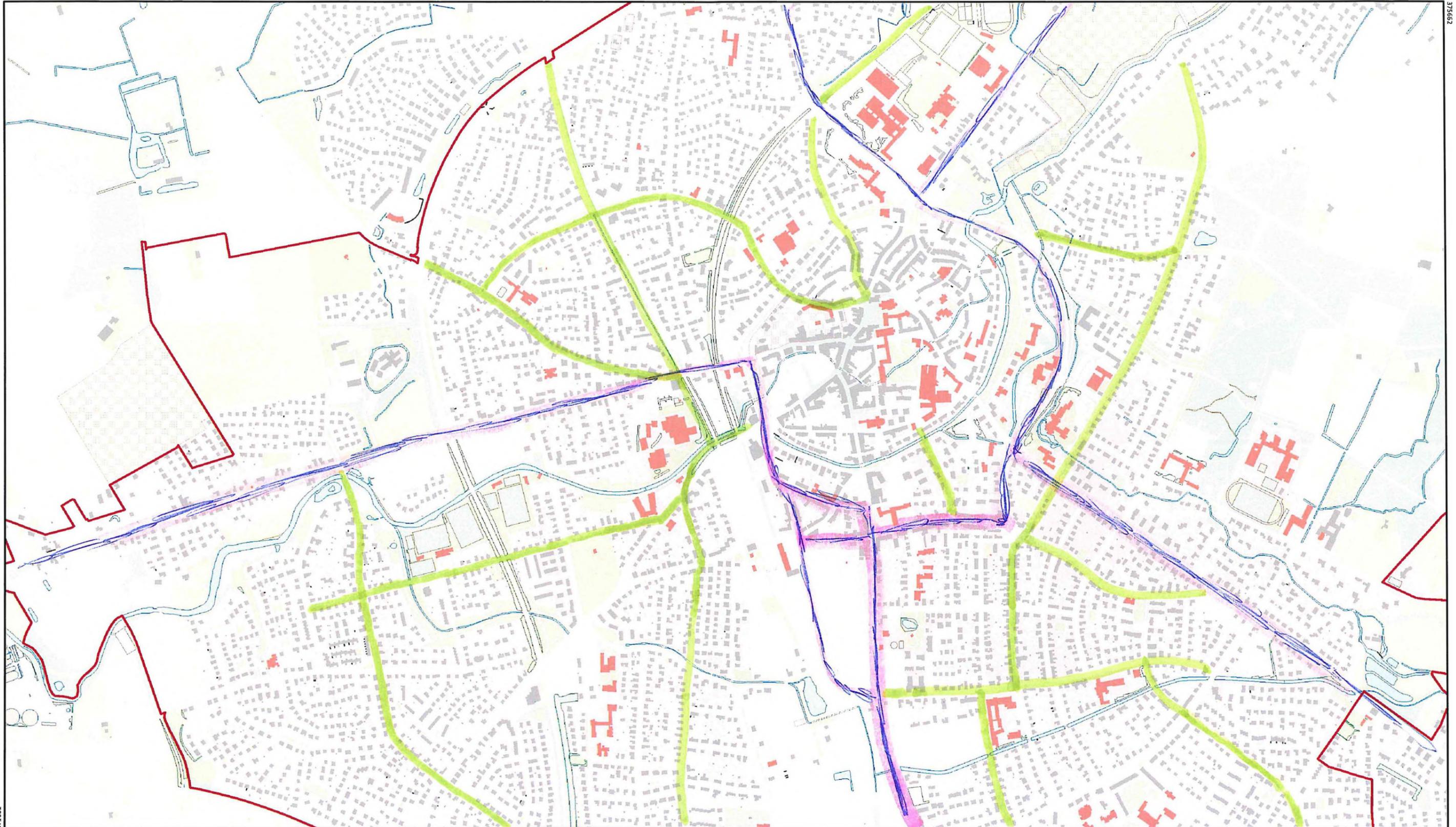
GIS Portal

Kreis Coesfeld



Datum: 02.05.2023

Uhrzeit: 09:50



5757447

37562

371662

5755167

Maßstab: 1:10000 Meter

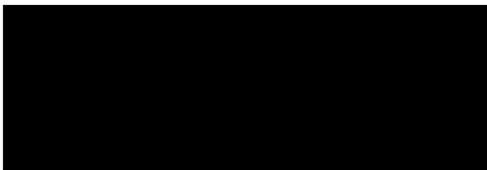
© Kreis Coesfeld, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Donnerstag, 6. April 2023 15:57:24

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

Hallo,

**Nr. 28.1** erst einmal finde ich das Vorgestellte Konzept sehr gut, wobei es für meinen Geschmack in einigen Punkten noch etwas konsequenter sein könnte.

**Nr. 28.2** Es wäre toll, wenn Maßnahmen die keine großen Kosten verursachen sofort 2023/24 umgesetzt werden. z. B.

- 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.

Weitere Anregungen:

**Nr. 28.3** - Parkgebühren im Inneren Kern erhöhen und in den Randbereichen senken oder entfallen lassen

**Nr. 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

Viele Grüße

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Freitag, 7. April 2023 09:03:42

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

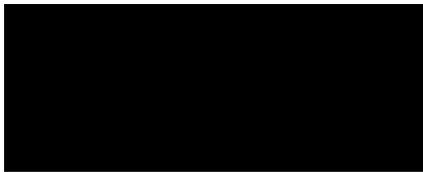
Wie hoch werden die Kosten für das gesamte Konzept sein.? Eine Aufzählung von einzelnen Kosten sind für mich als Bürger wenig hilfreich.  
Auch Fördergelder sind Steuergelder die wir bezahlen.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Samstag, 8. April 2023 14:00:52

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

- Nr. 30.1** Insgesamt ist das vorgestellte Konzept wirklich gut gelungen und sehr ausgewogen.
- Nr. 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 tatsächlich voran geht. Nur wenige Maßnahmen sind für eine kurzfristige Umsetzung vorgesehen. Das sollte dringen überdacht werden.
- Nr. 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).
- Nr. 30.4** 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 (Zebrastrifen) 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 Durchfahrtsweg zu erreichen, bis Maßnahme E2 umgesetzt wird.
- Nr. 30.5** Die sehr sinnvollen Fußgängerquerungen (Maßnahme B2) sollten an einigen kritischen Punkten (Borkener Straße Höhe Loburger Straße; Holtwicker Straße Abzweig zum Bahnhof Schulzentrum) ebenfalls möglichst kurzfristig umgesetzt werden.
- Nr. 30.6** Die Umsetzung des Gemeinschaftsstraßenkonzepts, vor allem am Köbbinghof und der Rosenstraße könnte in einem ersten Schritt durch eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit 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.
- Nr. 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).

**Nr. 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, 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.

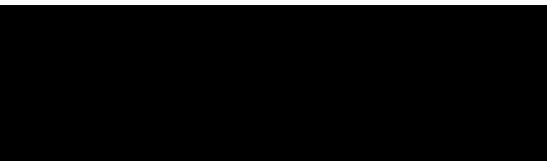
**Nr. 30.1** Ich freue mich auf die ersten Schritte und alle weiteren, die da folgen. Bleiben Sie mutig und unbeirrt auf dem Weg, Coesfeld attraktiver für Einheimische und Besucher zu machen!

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Montag, 10. April 2023 15:54:37

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**  
Mobilitätskonzept Coesfeld

### Nr. 31.1 Kritik

Um Coesfeld auch zukünftig als Einkaufs aber auch Arbeitsstadt attraktiv bleibt bedarf es ein ausgereiftes Mobilitätskonzept, dass alle Faktoren gleichermaßen beachtet.

Nr. 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 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.

Nr. 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 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:

Sehr viele Einbahnstraßen und kaum Übersicht  
Als Person aus anderen Ortschaften fällt es schwer, Parkplätze zu

finden

**Nr. 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 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?

**Nr. 31.2** Thema Innenstadt:

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:

- 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.

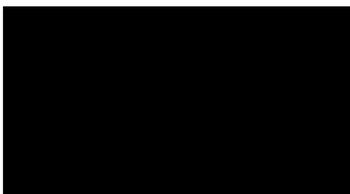
- Insgesamt bringt kein Mobilitätskonzept etwas, wenn der Einzelhandel pleitegeht. Es ist wirklich schade, dass Coesfeld sein Potenzial einfach so verspielt.

Zukunftsdenken:

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).

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 grad in kleinen Städten „austrocknen“ lässt. Als Beispiel sollte man sich einmal die Veränderung des Internets in den letzten zehn Jahren anschauen.

Sollten Sachen falsch interpretiert sein können sie mich gerne unter folgende E-Mail erreichen:



Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] Ludorf, Holger  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Montag, 10. April 2023 19:58:42

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

# Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

## Stellungnahme:

Stellungnahme zum Entwurf des Masterplans Mobilität für die Stadt Coesfeld  
Zusammenfassung

Nr. 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 aufzulösen und manche Maßnahmen stärker in Richtung Zukunft auszurichten. Bezüglich des ÖPNV sind weitere Analysen und Maßnahmen erforderlich.

### Zum Abschnitt 3.11

Personen, die zur Schule gehen oder studieren, nutzen Bus und Bahn deutlich häufiger als andere Personengruppen (siehe Ergebnisse der Mobilitätsbefragung, Abbildung 11 [1]). Somit haben insbesondere Jugendliche praktische Erfahrungen mit dem ÖPNV. Daher sollten gerade die Vorschläge der Jugendlichen zum ÖPNV soweit möglich in den Masterplan einfließen. Insbesondere die gewünschten Verbesserungen des ÖPNV-Angebots abends / nachts sollte die Stadt Coesfeld zusammen mit dem Kreis auf Umsetzbarkeit prüfen.

### Zum Abschnitt 4

In Abbildung 33 addieren sich die Anteile unter den Umlandbewohnenden nicht zu einem Ganzen auf. Dies würde passen, wenn ganz rechts „1/6“ statt „2/6“ stünde.

### Zum Abschnitt 5

Es fehlt die Berücksichtigung der Innenstadtstrategie. Diese hat der Stadtrat der Stadt Coesfeld am 07.04.2022 einstimmig beschlossen [2]. Zum Verkehr führt die Strategie aus, dass der Verkehrsraum stellenweise unattraktiv für Fußgänger sowie Radfahrer ist und es an manchen Orten zu Einschränkungen durch den motorisierten Individualverkehr sowie das Parken auf dem Seitenstreifen kommt (Seiten 105, 136, 148, 157 und 163). Ebenfalls kritisiert die Strategie, dass die straßenseitigen Parkmöglichkeiten in fast allen Lagen außerhalb der Fußgängerzone zur eingeschränkten Sichtbarkeit der Nutzungen führen (Seite 85). Die Innenstadtstrategie empfiehlt als Maßnahmen unter anderem Baumpflanzungen und den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen (Seite 188 und 214). An mehreren Stellen wird in der Strategie darauf verwiesen, dass Fragestellungen zur Mobilität in einem separaten Konzept behandelt werden sollen (u.a. Seite 105). [3] Außerdem ist das ÖPNV Konzept für ein mobiles Münsterland nicht berücksichtigt. Dieses enthält konkrete Vorschläge für die zukünftigen Gestaltung des regionalen Busverkehrs

(RegioBusse und SchnellBusse) im Münsterland. [4] Es ist somit insbesondere für die Maßnahme C1 (Optimierung des Regionalverkehrs) äußerst relevant.

#### Zum Abschnitt 6.2

Auch in der knappen Zusammenfassung des Mobilitätsverhaltens sollte der geringe Anteil des ÖPNV am Modal Split korrekt eingeordnet werden. So unterscheidet sich der Modal Split je nach Ziel ganz erheblich und liegt z.B. bei Wegen nach Münster mit 22% deutlich über dem Durchschnitt. (Abbildung 26 auf Seite 49 in [1]) Diese Unterschiede zu benennen ist wichtig, um zu verstehen, dass zwar gewisse Maßnahmen erforderlich sind, damit mehr Menschen den ÖPNV nutzen, diese Maßnahmen aber durchaus und mit leistbarem Aufwand umsetzbar sind.

#### Zum Abschnitt 6.3

Die Ausführungen fokussieren sehr stark auf die Innenstadt. Der Fußverkehr ist jedoch auch im Rest der Stadt relevant insbesondere zum Erreichen von Bahnhöfen und Bushaltestellen. Dies sollte berücksichtigt werden. Ein konkretes Beispiel in dem Zusammenhang sind die Überlegungen zum Philosophenweg zwischen der Einmündung Am Bühlbach und dem Ende an der Straße Am Haus Lette. Dieser Abschnitt weist nach Regen viele Pfützen auf, wodurch er zum Erreichen des Bahnhofs Lette nur bedingt geeignet ist. [5]

#### Zum Abschnitt 6.4

Es fehlen aber auch noch (gesicherte) Fahrradabstellanlagen an bestimmten Orten. Am Bahnhof in Lette gibt es z.B. keine Möglichkeit, Fahrräder gesichert abzustellen. Manche Fahrradständer in der Innenstadt sind zeitweise mehr als vollständig ausgelastet.

#### Zum Abschnitt 6.5

Zum ÖPNV

Die Angaben zu den Orten mit den größten Pendlerbeziehungen sind nicht nachvollziehbar, auch nach Lesen des Kapitels 6.1, auf das verwiesen wird. Ebenso kann ich keinen Zusammenhang zur angegebenen Quelle 5 erkennen. Gemäß <https://pendleratlas.statistikportal.de/> hatten im Jahr 2021 die folgenden Orte die größten Pendlerbeziehungen zu Coesfeld (in Klammern angegeben jeweils die Summe der Ein- und Auspendelnden): Dülmen (2.987), Münster (2.733), Rosendahl (2.252), Gescher (2.134) und Billerbeck (1.435) [6]

Auch die Angaben zu den ÖV-Verbindungen sind nicht alle korrekt.

Die Linie R62 verkehrt – auch in Stoßzeiten – einmal je Stunde [7].

Das Ziel Rosendahl wird einmal je Stunde mit der Linie R81 erreicht [8]. Die Linie 589 fährt Coesfeld nicht an und ist auch nicht mit der Linie 587 verknüpft [9, 10]. Die Linie 587 verkehrt an Schultagen drei bis viermal zwischen Rosendahl-Darfeld und Coesfeld. Die Linie 580 verkehrt an Schultagen ca. 10-mal zwischen Coesfeld und Dülmen. In den Ferien werden ca. halb so viele Fahrten angeboten. Aufgrund des Umwegs über Merfeld sind viele Fahrten aber deutlich länger als die Züge der RB51 unterwegs und stellen somit kaum eine Alternative zur Zugverbindung dar. [11]

Da zwischen Gescher und Coesfeld ebenfalls mehr als 2.000 Personen pendeln, sollte auch das ÖV-Angebot auf dieser Verbindung im Masterplan erwähnt werden. Bestimmende Linien sind dort die R51 und R61, die zusammen einen ungefähren Halbstundentakt ergeben und somit zweimal je 60 Minuten verkehren. Ergänzend gibt es zusätzliche überwiegend auf den Schulverkehr ausgerichtete Fahrten. Außerdem verkehren auf der Linie R51 ca. 10 weitere Fahrten je Richtung, die in Gescher jedoch nur außerhalb des Siedlungsbereiches halten. [12, 13, 14]

Der Nahverkehrsplan wurde im Laufe des Jahres 2018 erstellt und bewertet die Angebotsqualität dementsprechend auf Basis des Fahrplans, der Anfang 2018 galt. Zwischenzeitlich wurden zusätzliche Züge zwischen Coesfeld und Münster eingeführt. So gibt es mittlerweile Fahrten ab Coesfeld nach Münster Hbf um 14:35 und 15:35. Von Münster Hbf nach Coesfeld wurden zwischenzeitlich Fahrten um 8:35 und 14:35 eingeführt. [15, 16] Die im Nahverkehrsplan genannten Mängel sind damit beseitigt. Neben den Mängeln bezüglich der Taktung kann man Coesfeld aus Richtung Dülmen erst

um 06:53 erreichen [17]. Das ist insbesondere vor dem Hintergrund der mehr als 2.000 Personen, die von Dülmen nach Coesfeld pendeln nicht ausreichend. Ein weiteres Defizit ist, dass die letzte Fahrmöglichkeit von Coesfeld nach Rosendahl um 21:03 besteht [8]. Weitere Mängel bestehen an den Wochenenden.

Zum fiktiven Pendlerbeispiel von Münster nach Lette: Die angegebene Abfahrt um ca. 07:00 läuft auf die Nutzung des RE42 um 07:07 ab Münster Hbf nach Dülmen (an 07:29) hinaus. Dieser Zug ist zumindest bei der Ankunft in Dülmen regelmäßig geschätzt nur zu ca. 50% ausgelastet. Bei der Weiterfahrt mit der RB51 um 07:40 von Dülmen nach Lette (07:48) ist nach meiner Erfahrung mit einer Auslastung von ca. 80% zu rechnen. Im Sinne der Nachvollziehbarkeit wäre es hier gut, zu spezifizieren, was genau mit den „starken Auslastungen“ gemeint ist und auf welchen Streckenabschnitten und in welchen Zeiträumen diese ermittelt wurden. Die Gesamtreisezeit von in etwa 80 Minuten ergibt sich, wenn man annimmt, dass der Weg vom Bahnhof Lette zum Hauptstandort Ernstings Family zu Fuß zurück gelegt wird. Dieser Fußweg dauert ca. 20 Minuten. Die gleiche Strecke kann mit einem Kraftfahrzeug in ungefähr 2 Minuten zurück gelegt werden. Denkt man das Beispiel weiter, zeigt sich, dass hier die Stadt Coesfeld hier in Ihrer Zuständigkeit für den Stadtlinienerverkehr einen erheblichen Einfluss hat, denn sie könnte durch Einrichtung eines entsprechenden ÖPNV-Angebots (z.B. Kleinbus, Taxibus, On-Demand-System) die Reisezeit um mind. 10 Minuten auf dann ungefähr 70 Minuten verkürzen. Unterstellt man geringen Verkehr auf den Straßen und nimmt die Fahrzeit vom Kreuzviertel in Münster bis zu Ernstings Family in Lette von 50 Minuten an, ergibt sich dann ein Reisezeitverhältnis ÖV/MIV von 1,4. Dies lässt einen Marktanteil des ÖV von ca. 19% erwarten [18]. Der aktuelle Marktanteil auf genau dieser Verbindung ist mir nicht bekannt. Als Vergleichswert kann man den aktuellen Modal Split nach Verkehrsleistung heranziehen. Dieser beträgt 10% [19]. Die erwartbaren 19% wären in dem Fall eine beachtliche Steigerung. Dies zeigt, dass die Stadt Coesfeld in diesem Beispiel mit ihrem Handeln einen nennenswerten Einfluss darauf nehmen kann, dass die Menschen, die nach Coesfeld pendeln, stärker den Umweltverbund nutzen.

Das Beispiel lässt sich aber auch als Potential für betriebliches Mobilitätsmanagement und Ride-Pooling interpretieren. In der Industriestr., die als Zufahrt zur Firma Ernstings Family dient, fahren im Jahr 2019 ca. 2.300 Fahrzeuge je Tag. Schwerlastfahrzeuge, die für Ride-Pooling nicht geeignet sind, machten 5,6% aus. Zieht man diese ab, verbleiben 2.171 Fahrzeuge. Die Industriestr. ist für Kfz eine Sackgasse. Somit befahren alle Autos, die die Industriestraße befahren auch die Bruchstr. und zwar entweder in bzw. aus Richtung Reken oder in bzw. aus Richtung Lette. Ca. 78% der Fahrzeuge fahren dabei in bzw. aus Richtung Lette. Das sind somit 1.715 Fahrten je Tag. Der aller größte Teil davon dürfte die Bruchstr. bis in den Ort Lette hinein nutzen, da auf dem Abschnitt nur Wirtschaftswege von ungeordneter Bedeutung von der Bruchstr. abzweigen. Diese Fahrzeuge kommen in einem Abstand von ca. 300 Meter am Bahnhof Lette vorbei. Auf einigen der Fahrten ist die Mitnahme von weiteren Personen nicht möglich (z.B. gewerbliche Fahrten). Manche Fahrer sind auch nicht bereit andere Menschen mitzunehmen. Wenn aber nur 10% der Fahrer bereit und in der Lage sind jemand vom oder zum Bahnhof mitzunehmen, besteht ein Potential von 170 Fahrten je Tag. Somit es sehr wahrscheinlich, dass zumindest zu den typischen Pendelzeiten Fahrgemeinschaften zwischen Bahnhof und Ernstings Family möglich sind. Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann so etwas fördern. Die Zahlen zu den Kfz-Fahrten beruhen auf [20].

(Hinweis: Die hier dargestellten Überlegungen haben für den Masterplan Mobilität eine zu hohe Detaillierung. Sie sollen verdeutlichen, dass mit Maßnahmen im Handlungsbereich der Stadt Coesfeld und mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV zu erreichen ist und Maßnahmen, wie hier vorgestellt somit prinzipiell zur Erreichung der Ziele dienen und folglich im Masterplan vorzusehen sind.)

Im Entwurf des Masterplans wird erwähnt, dass auch die Kosten eine Rolle spielen, ohne diese jedoch zu benennen. Die für PKW übliche Route vom Kreuzviertel in Münster nach

Ernstings Family in Lette hat eine Länge von ca. 41 km. Bei 20 Arbeitstagen je Monat, einem Kraftstoffverbrauch von 7 Liter je 100 km und einem Kraftstoffpreis von 1,67 EUR je Liter, ergeben sich somit  $41 \text{ km} \times 2 \times 20 \times 7 \text{ l} / 100 \text{ km} \times 1,67 \text{ EUR} / \text{l} = 191,716 \text{ EUR}$  je Monat allein für Kraftstoff. Selbst wenn man davon ausgeht, dass der ÖPNV ausschließlich für die Fahrt zur Arbeit nach Lette genutzt wird, ergibt sich mit dem 49-EUR-Ticket eine Einsparung von über 70%. Noch im Falle einer Fahrgemeinschaft mit zwei Personen ist der ÖPNV immer preisgünstiger. Nimmt man an, dass bei Nutzung des ÖPNV statt des PKW für das Pendeln nach Lette ein Auto im Haushalt aufgegeben werden kann, ist die mögliche Einsparung noch deutlich größer. Die Annahme ist durchaus berechtigt, denn das Kreuzviertel in Münster ist gut mit dem ÖPNV erschlossen, der bei Vorhandensein eines 49-EUR-Tickets ohne weitere Kosten genutzt werden kann. Außerdem ist Münster fahrradfreundlich und es stehen mehrere Car-Sharing-Anbieter zur Verfügung. Das Beispiel verdeutlicht somit auch, dass Maßnahmen, die es Einpendelnden ermöglichen, den ÖPNV zu nutzen, zu einer starken finanziellen Entlastung dieser Menschen führen können.

Die Angaben zu den Buslinien und Takten auf Seite 73 weisen Widersprüche auf. Laut Abbildung 67 werden einige Bushaltestellen im Westen der Stadt (insbesondere jene an der B525) im ungefähren 30-Minuten-Takt bedient. An den Haltestellen hält jedoch nur die Linie R51, die gemäß Tabelle 7 stündlich verkehrt. Tatsächlich verkehrt die Linie R51 grundsätzlich stündlich. Es finden auf der Linie außerdem noch ca. 10 weitere Fahrten je Richtung statt [12]. Verschiedenen Haltestellen im Norden des Stadtgebiets an der B474 werden laut Abbildung 76 im ungefähren Stundentakt bedient. An diesen Haltestellen hält die Linie 582, die gemäß Tabelle 7 ohne festen Takt verkehrt. Tatsächlich verkehrt diese Linie unter der Woche ungefähr alle zwei Stunden. Allerdings gibt es dabei sowohl einige Taktabweichungen als auch zusätzliche Fahrten, die den Takt (insbesondere für den Schulverkehr) verdichten. [21] Ebenso ist unklar, wie es zur ungefähr stündlichen Bedienung von Bushaltestellen im Ortsteil Lette kommen soll.

Die unbegründete Vorgehensweise die Nachtbusse in der Analyse nicht zu betrachten, ist nicht nachvollziehbar. Im Beteiligungsprozess wurden Verbesserungen beim nächtlichen ÖPNV gewünscht (siehe Abschnitt 3.1.1). Außerdem stellen die Nachtbusse einen Teil des Regionalverkehrs dar, der gemäß Maßnahme C1 optimiert werden soll.

Gleiches gilt für die Entscheidung, die auf den Schulverkehr ausgerichteten Busse in der Analyse nicht zu berücksichtigen. Dies hat mehrere Gründe. Viele Schülerinnen und Schüler müssen den Busverkehr nicht nutzen. Es stehen vielmehr verschiedene Personen (Eltern, Großeltern, ...) bereit, die sie mit dem Auto alternativ zur Schule bringen und von dort auch wieder abholen. Wenn für den Schulweg ein ÖPNV-Angebot bereit gestellt werden kann, dass von den Kindern und ihren Eltern als sicher und attraktiv empfunden wird, können Autofahrten vermieden werden. Gerade vor dem Hintergrund des geringen Anteils des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen, prägen Busfahrten von und zur Schule die Wahrnehmung des ÖPNV bei Kindern und Jugendlichen. Diese Erfahrungen wirken sich auf die Verkehrsmittelwahl bei anderen Fahrtanlässen aus. Außerdem sind zwar viele Busfahrten momentan auf den Schulverkehr ausgerichtet aber dadurch noch längst nicht ausgelastet. Manche der Fahrten könnten mit relativ geringen Änderungen auch für andere Fahrgäste attraktiv sein. Es ist zwar nicht Aufgabe des Masterplans Mobilität konkrete Linien und Verbesserungsmöglichkeiten zu benennen. Das Potential mit kostenneutralen oder vergleichsweise kostengünstig umsetzbaren Anpassungen an den Fahrplänen das ÖPNV-Angebot zu verbessern, sollte im Masterplan aber anerkannt und als Untersuchungsauftrag aufgenommen werden. Ein Beispiel soll das verdeutlichen: Aus Münster und Billerbeck pendeln zusammen 1.898 Menschen nach Coesfeld. Es ist anzunehmen, dass einige von diesen in der Kreisverwaltung oder den umliegenden Behörden (Amtsgericht und Finanzamt) arbeiten. Diese Arbeitsorte sind prinzipiell stündlich mit der Buslinie R62 zu erreichen. Die Verbindung ließe sich aber ohne großen Aufwand verbessern. So fährt an Schultagen um 7:25 ein Bus der Lini 582 am Schulzentrum in Coesfeld ab. Dieser hält guten Anschluss vom Zug (RB63) aus Richtung

Münster und Billerbeck. Der Bus fährt ohne Halt an den Haltestellen Kreisverwaltung und Münstertor/Behörden vorbei und hält erst wieder am Forellenweg. Durch einen Halt an diesen Bushaltestellen wären die Arbeitsplätze mit dem ÖPNV deutlich bequemer zu erreichen. In der Gegenrichtung kommt z. B. um 13:30 ein Bus am Schulzentrum an. Dieser bietet guten Anschluss an die RB63 in Richtung Billerbeck und Münster. Der Bus hält zwar am Forellenweg, fährt jedoch an den Haltestellen Münstertor/Behörden sowie Kreisverwaltung ohne Halt vorbei. Es gibt weitere ähnlich gelagerte Beispiele.

Es ist interessant zu erfahren, dass ein 30-Minuten-Takt aus fachlicher Sicht kein attraktives Angebot darstellt. Noch wichtiger wäre aber die fachliche Einordnung der Aussage für den ländlichen Raum. Welches Angebot wäre attraktiv? Lässt sich ein solches Angebot realisieren? Gibt es Beispiele für ein solches Angebot im ländlichen Raum?

Damit könnte der Rahmen für ein mögliches zukünftiges Angebot abgesteckt werden. Zu beachten ist, dass der Stundentakt mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit auf der Zugverbindung von Coesfeld nach Münster auf dieser Wegebeziehungen bereits zu einem deutlich höherem Modal Split als im Durchschnitt führt.

Dass die Bushaltestelle Bundeswehrdepot Barrieren für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen aufweist steht außer Frage. Diese Haltestellen wird jedoch lediglich von Linien bedient, die ausschließlich auf den Schulverkehr ausgerichtet sind. Es ist fraglich, ob auch nur eine mobilitätseingeschränkte Person diese Haltestellen in den nächsten Jahrzehnten benutzen wird. Ganz ähnlich sieht es an einer Reihe von weiteren Haltestellen aus.

Dementsprechend halte ich es auch nicht für zielführend diese Bushaltestelle inkl. Foto im Masterplan zu beschreiben. Die Ausstattungsmerkmale Wartehalle, Sitzgelegenheit, Hochbord, taktiles Leitsystem und Beleuchtung sollten an regelmäßig bedienten Haltestellen grundsätzlich vorhanden sein, wobei an Haltestellen, an denen der Großteil der Fahrgäste in nur eine Richtung fährt, ein Wetterschutz auf einer Straßenseite ausreichend sein kann. Fahrradabstellmöglichkeiten, teils auch abschließbar, sind nach Bedarf zu ergänzen. Bei Bushaltestellen, die nur im Schulverkehr angefahren werden, reicht eine Ausstattung aus, die auf die Bedürfnisse jener Menschen ausgerichtet ist, die die Haltestelle tatsächlich nutzen. Somit sind insbesondere baulich sehr aufwändige Elemente wie Hochbord und taktiles Leitsystem dort im Allgemeinen entbehrlich. An jeder Bushaltestelle und ggf. auch in deren Umfeld ist aus Gründen der objektiven und subjektiven Sicherheit eine ausreichende Beleuchtung erforderlich.

Auch Taxen und Mietwagen sind Bestandteile des ÖPNV und sollten somit im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden.

Zur neuen Mobilität

Auch an der Autobahnauffahrt A43 / B474 gibt es einen Mitfahrerparkplatz.

Am Bahnhof Lette gibt es zwar einen Parkplatz für PKW. Der ist aber in einem schlechten baulichen Zustand. Außerdem ist zu prüfen, ob dieser ausreichend dimensioniert ist.

Die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn ist verbesserungsbedürftig. Am Bahnhalteteil Schulzentrum sind die Möglichkeiten, ein Fahrrad gesichert abzustellen ausgebucht. Diese müssen daher erweitert werden. Am Bahnhof Lette gibt es noch gar keine Möglichkeit Fahrräder gesichert abzustellen. Eine entsprechende Anlage (bei geringer Nachfrage reichen evtl. einfache Fahrradboxen) ist zu planen. Am Bahnhof Coesfeld kommt es im Fahrradparkhaus zu Vandalismus und Diebstählen. Eine Ergänzung um Fahrradboxen, die eine höhere Sicherheit bieten, ist daher sinnvoll. Im Idealfall baut die Stadt Coesfeld auf beiden Seiten der Gleise einige Boxen auf. Aufgrund der großen und zukünftig steigenden Bedeutung des Bahnhofs Coesfeld ist es gerechtfertigt, an dem Standort verschiedene Arten von Fahrradabstellanlagen anzubieten, aus denen die Nutzenden das für sie am besten passende Angebot auswählen können.

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

Gerade in Bezug auf geteilte Mobilität reicht es nicht aus in Coesfeld wohnende Menschen zu betrachten. Die Analyse muss auch jene Personen behandeln, die nach Coesfeld pendeln. In Coesfeld gibt es über 2.000 Parkplätze in Gewerbegebieten bzw. im Umfeld

größerer Arbeitgeber [22]. Neben den klassischen Monomodalen Fahrgemeinschaften besteht ein nennenswertes Verlagerungspotential, wenn es gelingt, dass Menschen Arbeitskolleginnen und -kollegen „auf der letzten Meile“ vom Bahnhof oder von der Bushaltestelle zum Arbeitsort mitzunehmen.

#### Zum Abschnitt 6.7

Der Satz „Über den Umfang der ausgewiesenen Stellplatzflächen und die Bewirtschaftung kann die Stadt Coesfeld dementsprechend nicht nur das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung beeinflussen, sondern auch die Verkehre im Stadtgebiet steuern und bestenfalls reduzieren.“ ist zwar zutreffend, sollte jedoch ergänzt werden, denn es ist nicht nur eine Beeinflussung der Mobilität der Coesfelder Bevölkerung, sondern auch der Menschen, die aus anderen Orten nach Coesfeld fahren, möglich. Aufgrund der negativen Folgen des MIV sollte die Stadt Coesfeld auch darauf hinwirken, den MIV nennenswert zu reduzieren, und dazu alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel (Umfang der Stellplatzflächen, Bewirtschaftung, Stellplatzsatzung) nutzen.

Innerhalb der vergleichsweise kleinen Fläche innerhalb des Innenstadtrings gibt es über 1.300 Stellplätze. Auf den weiteren Parkplätzen, die sich in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt befinden gibt es weitere Parkplätze, was in Summe über 2.000 Stellplätze ergibt. Viele PKW werden morgens auf den Stellplätzen abgestellt und mittags oder nachmittags von dort wieder wegbewegt (vgl. Abbildung 95). Es liegen also Mobilitätsbedürfnisse vor, die bezüglich des Ziels und der zeitlichen Verteilung homogen sind. Somit bestehen auf Basis der vorliegenden Informationen Mobilitätsbedürfnisse, die prinzipiell gut mit dem ÖPNV bedient werden können. Im Sinne des verkehrsträgerübergreifenden Ansatzes (vgl. Abschnitt 2.2) ist es daher geboten, die Wegebeziehungen jener Personen, die bisher auf den Parkplätzen parken, repräsentativ zu erheben und zu analysieren, welche konkreten Verbesserungen im Bereich ÖPNV erforderlich sind, damit zukünftig mehr Menschen Bus und Bahn nutzen. Dies entspricht den Zielen des Masterplans, insbesondere dem Ziel MV1.

Wie im Masterplan dargestellt, würde eine Erweiterung des Parkraumangebots zu einer Erhöhung des MIV führen. Dies widerspricht den Zielen des Masterplans (insbesondere dem übergeordneten Ziel II und dem Zielfeld ZF 1). Aus den erläuterten Zusammenhängen folgt, dass vielmehr eine behutsame Verringerung des Parkraumangebots erforderlich ist.

#### Zum Abschnitt 6.8

Im Entwurf des Masterplans heißt es auf Seite 104: „Monotonen Asphaltflächen wird dementsprechend eine geringere Aufenthaltsqualität zugeschrieben. Das Gegenteil sind aufwändig gestaltete Frei- und Grünflächen.“ Dass Frei- und insbesondere Grünflächen eine hohe Aufenthaltsqualität haben, sehe ich auch so. Eine aufwändige Gestaltung ist dabei jedoch nicht unbedingt erforderlich. Auch eine Wildblumenwiese mit einer pflegeleichten Hecke kann zum Verweilen einladen.

Der Satz „Ruhender und vor allem (geräuschemittierender) fließender Verkehr sind wesentliche Hemmnisse der Kommunikationsfunktion öffentlicher Räume.“ (Seite 108) gilt so nur für den MIV. Ruhender Radverkehr stört die Kommunikation nach meiner Erfahrung fast gar nicht und fließender Radverkehr nur bedingt. Eine Bushaltestelle kann durchaus ein Ort sein, der Kommunikation fördert und die Geräuschemissionen von Bussen sind bei der im ländlichen Raum üblichen Taktichte oft vernachlässigbar.

Ebenfalls wichtig für die Aufenthaltsqualität ist die Temperatur. Vor dem Hintergrund, dass es immer mehr heiße Tage gibt, sind die erwiesenen Kühlwirkungen von Grünflächen und insbesondere Bäumen bei der Planung zu beachten [vgl. 23].

Die fachliche Analyse für den Masterplan Mobilität haben andere Personen erstellt als die Analyse, die für die im Zuge der Aufstellung der Innenstadtstrategie durchgeführt wurde. Auch die Zielsetzungen waren nicht identisch. Dennoch kommen beide Analysen in einem Punkt zu einem sehr ähnlichen Ergebnis: Es gibt in der Innenstadt mehrere Bereiche, in denen der ruhende und fließende MIV ein Problem für die attraktive Gestaltung darstellt. (vgl. meine Anmerkungen zum Abschnitt 5 des Entwurfs des Masterplans Mobilität und [3]). Daraus folgt, dass eine Lösung dieses Problems dringend erforderlich ist.

Zur Umgestaltung der Hinterstraße: Parken ist kein Menschenrecht, auch nicht für Anwohnende. Es sollte für Autos derselbe Grundsatz gelten, wie für andere private Gegenstände auch: Der Besitzer muss für die ordnungsgemäße Unterbringung selbst sorgen. Da sich viele Menschen in Coesfeld in den letzten Jahrzehnten daran gewöhnt haben, dass sie die Stellplätze für ihre Autos von der Allgemeinheit quasi geschenkt bekommen, könnten als Kompromiss bei zukünftigen Umgestaltungen von Straßen Parkplätze für Anwohnende auf Sammelparkplätzen z. B. in ein paar Hundert Meter Entfernung vorgesehen werden. Dies wäre zumindest ein Schritt in Richtung der Ziele des Masterplans (insbesondere Zielfeld ZF3, aber auch übergeordnetes Ziel I). Außerdem ist zu prüfen, ob für Anwohnerparkausweise ein höheres Entgelt verlangt werden kann.

#### Zum Abschnitt 7

Die meisten Ziele sind grundsätzlich nachvollziehbar und stellen vor dem Hintergrund der im Masterplan erläuterten Zusammenhänge wünschenswerte Zustände dar. Von dieser allgemeinen Zustimmung ausgenommen sind jene Ziele, auf die ich im Folgenden eingehe. Zu den Übergeordneten Ziele

Die übergeordneten Ziele II und III sind quantifiziert. Es fehlt aber ein (zumindest grober) Plan, wie diese erreicht werden sollen.

Zum übergeordneten Ziel III: Emissionsfreien MIV gibt es nicht. Elektrisch betriebene PKW stoßen zwar (zumindest lokal) kein Kohlenstoffdioxid aus. Ihre Nutzung erzeugt jedoch Geräusche und Mikroplastik. Vgl. dazu auch Seite 59 des Entwurfs des Masterplans Mobilität. Dort wird der Radverkehr als „emissionsarm“ bezeichnet. Das Ziel III ist also so zu ändern, dass es zumindest prinzipiell erreichbar ist. Das Ziel könnte wie folgt umformuliert werden: „Der notwendige MIV auch aus dem Umland soll klimaneutral sein. Hierfür sind entsprechende Rahmenbedingungen (Verringerung des MIV und E-Lade-Infrastruktur) zu schaffen.“ Auch das angepasste Ziel ist ambitioniert. Laut Abschnitt 6.7 des Entwurfs des Masterplans Mobilität gibt es in Coesfeld in und im Umfeld der Innenstadt 2.019 Stellplätze für PKW. Dazu kommen über 2.200 Stellplätze in Gewerbegebieten und bei größeren Arbeitgebern [22]. Geht man davon aus, dass auf diesen Parkplätzen 4.000 Elektroautos mit je 10 kW gleichzeitig geladen werden, wird eine elektrische Wirkleistung von  $4.000 \times 10 \text{ kW} = 40.000 \text{ kW} = 40 \text{ MW}$  benötigt. Die gesamte installierte Leistung der Umspannung Hoch-/Mittelspannung in Coesfeld beträgt 40 MVA [26]. Die Scheinleistung ist die Summe aus Blind- und Wirkleistung. Nimmt man vereinfachend an, dass beim Laden der Elektroautos keine Blindleistung aus dem Netz entnommen würde, würde gelten  $40 \text{ MVA} = 40 \text{ MW}$ . In anderen Worten: Die gesamte aktuell installierte Umspannleistung von Hoch- in Mittelspannung würde zukünftig für das Laden der Autos benötigt. Diese Leistung ist aber aktuell installiert, um die bereits vorhandenen elektrischen Verbraucher zu versorgen. Die Berechnung ist mit Unsicherheiten behaftet. So ist einerseits nicht damit zu rechnen, dass auf allen 4.219 Stellplätzen gleichzeitig Elektroautos geladen werden. Andererseits sind die Parkplätze an Supermärkten und Stellplätze auf Grundstücken von Privatpersonen noch gar nicht berücksichtigt. Ein intelligentes Lademanagement mag die elektrische Spitzenleistung zukünftig etwas verringern. Die Ladeleistung von 10 kW je Fahrzeug liegt jedoch schon jetzt eher im unteren Bereich und es ist mit weiteren Steigerungen zu rechnen.

Zusammengefasst zeigt bereits die überschlägige Rechnung, dass ein sehr kostenintensiver Netzausbau erforderlich würde, um den aktuell bestehenden MIV auf elektrische Antriebe umzustellen. Daher ist es für die Erreichung der übergeordneten Ziele II und III zwingend erforderlich, den MIV zu reduzieren. Dafür gibt es auch einen weiteren Grund: Im Jahr 2022 wurde nicht einmal die Hälfte des Stroms in Deutschland aus erneuerbaren Energien erzeugt [28]. Selbst wenn man die Emissionen, die bei Herstellung und Verschrottung bzw. Recycling von Elektroautos anfallen, ignoriert, sind Elektroautos also nicht klimaneutral. Es ist nicht damit zu rechnen, dass es in den nächsten Jahren zu einem so starken Ausbau der regenerativen Stromerzeugung kommt, dass der bisherige Stromverbrauch zu einem ausreichenden Anteil aus erneuerbaren Energien gedeckt werden kann und gleichzeitig der bestehende MIV vollständig auf elektrische Antriebe mit Strom

aus erneuerbaren Energien umgestellt werden kann.

Klimaneutralität im Verkehr (vgl. auch übergeordnetes Ziel II) lässt sich nicht allein durch eine Antriebswende im MIV erreichen. Auch eine Reduzierung des MIV durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund ist erforderlich. [vgl. 28] Damit der erforderliche MIV aus dem Umland von Coesfeld klimaneutral werden kann, muss der MIV also verringert werden.

Zum Ziel MV5

Im Ziel MV5 ist die Priorisierung des ÖV lediglich in Klammern genannt. Da der Anteil des ÖV erhöht werden soll, muss dieser attraktiv sein, was eine entsprechende Priorisierung erforderlich macht.

Zum Ziel MV7

Die Gestaltung zu einer Stadt der kurzen Wege entspricht (noch) nicht der Planungspraxis. Dies zeigt das vor einigen Jahr neu eingerichtete Industriegebiet Nord.Westfalen, das weit außerhalb der Innenstadt und der Wohngebiete liegt. Aber auch aktuelle Planungen z. B. zum Wohngebiet Kalksbecker Heide, das 2,3 km von der Innenstadt entfernt liegt. Auch die Tatsache, dass neuen Baugebiete überwiegend für platzintensive Einfamilienhäuser ausgewiesen sind und es kaum Projekte für platzsparende Mehrfamilienhäuser mit einem für Familien attraktiven Umfeld gibt, zeigt, dass das Ziel „Stadt der kurzen Wege“ (noch) nicht konsequent verfolgt wird. Die Erreichung dieses Ziels ist jedoch zwingend erforderlich, da eine klimaneutrale Mobilität allein durch eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und eine Veränderung der Antriebe im MIV nicht erreicht werden kann.

Zum Ziel MV8

Dieses Ziel ist sehr sinnvoll insbesondere auch, um die bekannten Probleme mit dem ruhenden MIV zu adressieren.

Zum Ziel MV9

In Coesfeld überstieg im Jahr 2021 die Zahl der Einpendelnden (15.465) die Zahl der innerörtlich Pendelnden (10.702) deutlich [6]. Das Mobilitätsverhalten der Pendelnden ist prägend für den Verkehr in Coesfeld. Da viele Arbeitgeber – insbesondere solche außerhalb der Innenstadt – ihren Beschäftigten kostenfreie Parkplätze zur Verfügung stellen, hat die Stadt Coesfeld oft nur indirekten Einfluss auf diesen Verkehr. Umso wichtiger ist es, dass sie diesen nutzt. Der zweite Satz des Ziels ist demzufolge wie folgt zu ändern: „Dafür soll die Stadt Coesfeld Arbeitgebende aktiv bei Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. Anreize für Fahrgemeinschaften, Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und des Homes-Offices) unterstützen.“

Zum Ziel ÖV2

Zwischen dem Bürgerbus und einem öffentlich beauftragten On-Demand-System gibt es wesentliche Unterschiede. Der Bürgerbus beruht auf bürgerschaftlichem Engagement. Er kann Mobilität daher sehr günstig (z.B. von Lette nach Coesfeld für 1,5 EUR) aber nur in einem begrenzten (zeitlichen) Umfang anbieten. Das Einsatzgebiet von Bürgerbussen beschränkt sich auf Bereiche und Zeiten, in denen ein Linienverkehr nach den üblichen Maßstäben wirtschaftlich nicht tragfähig wäre [24]. In On-Demand-Systemen (im Gesetz als Linienbedarfsverkehr bezeichnet) gilt dagegen mindestens der übliche ÖPNV-Tarif. Zuschläge sind möglich. [25] Die Notwendigkeit, ein On-Demand-Shuttle vor der Fahrt zu buchen, kann eine Zugangshürde darstellen, die beim Coesfelder Bürgerbus nicht gegeben ist. Der Bürgerbus ist nach § 42 Personenbeförderungsgesetz konzessioniert. On-Demand-Systeme werden nach § 44 konzessioniert. Es somit fraglich, ob eine Verschmelzung von Bürgerbus und On-Demand sinnvoll und rechtlich überhaupt möglich ist. Gleichwohl ist es ein sinnvolles Ziel, den gesamten ÖPNV (inkl. Bürgerbus und On-Demand so zu gestalten, dass es ein Angebot „aus einem Guss“ ergibt, das die Fahrgäste einfach nutzen können. Eine sinnvolle Formulierung für das Ziel ÖV2 wäre damit z.B.: „Durch die Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV (Bus, Bahn und Bürgerbus) sowie die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs soll ein neues attraktives, "cooles", bedarfsgerechtes und flexibles Angebot für smarte Mobilität entstehen. Dieses ist einfach

zu nutzen, deckt auch die Fahrten aus und in das Umland ab und berücksichtigt die Interessen jener Personen, die nicht selbstständig Auto fahren können (z.B. Jugendliche, Hochbetagte, Menschen mit Behinderungen)“. Ob eine Verschmelzung von Bürgerbus und On-Demand sinnvoll möglich ist, kann in der Machbarkeitsstudie zum On-Demand-System untersucht werden. Die Erreichbarkeit von Coesfeld aus dem Umland ist wichtig, für Einpendelnde, die Entwicklung der Innenstadt und für Menschen, die in Coesfeld z.B. Ärzte aufsuchen. Die ausdrückliche Berücksichtigung des Umlandes ist daher zu begrüßen. Es ist richtig, die Bedürfnisse der Jugendlichen besonders zu berücksichtigen. Allerdings sind diese nicht die einzigen Personen, die für selbstständige Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind. Daher schlage ich eine etwas allgemeinere Formulierung des Ziels vor.

Zum Ziel ÖV3

Auch das Sharing von klassischen Fahrrädern und Pedelecs sollte gefördert werden. Zwar sind diese in Coesfelder Haushalten zu einem großen Teil bereits vorhanden. Sie bieten aber für Menschen, die mit dem ÖPNV nach Coesfeld kommen, eine gute Möglichkeit „die letzte Meile“ zurück zu legen. Da ein ÖPNV, der auf dem gesamten Stadtgebiet eine sehr gute Bedienqualität erreicht, nicht realistisch ist, sind alternative Angebote wichtig. Im Abschnitt 6.5 wurden Defizite bezüglich der baulichen Gestaltung einiger Bushaltestellen aufgeführt. Nicht alle benannten Defizite führen in der Praxis zu Problemen (vgl. meine Stellungnahme zum Abschnitt 6.5). Dennoch sind Verbesserungen erforderlich. Das Ziel ÖV3 ist daher wie folgt zu ergänzen: „Auch unabhängig vom Ausbau zu Mobilstationen setzt die Stadt Coesfeld die Attraktivierung von Bushaltestellen fort.“ Mögliche Maßnahmen dabei sind Verbesserungen beim Wetterschutz, der Beleuchtung und der den Fahrradabstellmöglichkeiten.

Zum Ziel ÖR4

Statt „Kfz-Verkehr“ sollte es „MIV“ heißen. Zum Kfz-Verkehr gehören auch die Busse. Diese nutzen bisher ganz überwiegend die Infrastruktur des sonstigen Straßenverkehrs mit. Eine Notwendigkeit der Reduzierung des Flächenanspruchs des Busverkehrs ist daher nicht gegeben. Eine solche Reduktion könnte die Attraktivität des ÖV-Angebots beeinträchtigen. Dies steht im Widerspruch zu dem Ziel, den Umweltverbund zu stärken.

Zum Ziel ÖR5

Es wäre zu ergänzen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu verbessern ist. Dadurch sinkt der Anteil des MIV am Modal Split und es werden (noch mehr) Stellplätze für PKW entbehrlich. Dies unterstützt die übrigen Ziele des Masterplans.

Zum Ziel ÖR10

Wie im Abschnitt 6.7 dargelegt bieten die vorhandenen Sammelparkplätze und Parkbauten eine ausreichende Kapazität um die im Straßenraum abgestellten PKW aufzunehmen. Der Modal-Split-Anteil von ÖV sowie Fuß- und Radverkehr soll erhöht werden (ZF1). Daraus folgt, dass der Anteil des MIV abnimmt. Dies deckt sich mit den quantifizierten Zielen für den Modal Split. Somit nimmt auch der Bedarf an Stellplätzen ab. Es besteht somit kein Bedarf an neuen Parkangeboten. Wie in der Stellungnahme zum Abschnitt 6.7 dargelegt, würden zusätzliche Stellplätze sogar dem Ziel entgegenlaufen, den Anteil des ÖV, Rad- und Fußverkehrs zu erhöhen. Das Ziel ÖR10 ist daher wie folgt zu formulieren: „Die Anzahl der Stellplätze für PKW ist insgesamt zu reduzieren, sobald die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan dies zulassen.“

Zum Ziel ÖR11

Das Fördern des Parkens von PKW läuft den Zielen des Masterplan entgegen (insbesondere ZF1). Das Ziel ist daher wie folgt zu formulieren: „Gleichzeitig sollen die Möglichkeiten der Steuerung für Parkende (Preis, Parkdauer) so genutzt werden, dass die Nutzung des Umweltverbundes (Bus, Bahn Fahrrad, zu Fuß gehen) gefördert wird. Das Parken am Innenstadtrand soll gegenüber dem Parken in der Innenstadt attraktiver sein. Parksuchverkehr soll vermieden werden.“

Zum Ziel ÖR12

Die reine Verlagerung des PKW-Verkehrs aus der Innenstadt an den Innenstadtrand ist nicht geeignet, um das übergeordnete Ziel II zu erreichen. Auch eine Verlagerung auf den ÖV ist erforderlich. Das Ziel ist wie folgt zu ergänzen. Hinter „von den Stellplätzen“ ist zu ergänzen: „und dem Bahnhof Coesfeld sowie der Bahnstation Coesfeld Schulzentrum“.

Zum Ziel ÖR13

Analog der Argumentation zum Ziel ÖR12 ist hier hinter „Parkbauten/Parkplätzen am Innenstadtrand“ zu ergänzen: „und dem Bahnhof Coesfeld, der Bahnstation Coesfeld Schulzentrum sowie den Bushaltestellen“. Hier sind zusätzlich die Bushaltestellen aufgeführt, weil z.B. von den Bushaltestellen Heriburg-Gymnasium, Lambertikirche und Gerichtsring aus sehr viele Ziele in der Innenstadt gut zu Fuß zu erreichen sind.

Zum Ziel ÖR14

Die Reduktion der Stellplätze in der Innenstadt wurde gerade vor dem Hintergrund der Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Menschen in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Um die Akzeptanz des Masterplans insgesamt zu erhöhen, ist daher zu prüfen, ob für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen weiterhin an gewissen Stellen und in gewissen Umfang Stellplätze in der Innenstadt im Straßenraum vorgehalten werden sollten. Ggf. ist dabei auch nach dem Grad der Einschränkung der Mobilität zu differenzieren.

Zum Ziel ÖR16

Aus den gleichen Erwägungen wie beim Ziel ÖR14 hinaus, sollte dieses Ziel ergänzt werden um: „Für Personen, denen auch ein kurzer Fußweg nicht zugemutet werden kann, werden entsprechend des tatsächlichen Bedarfs Stellplätze außerhalb von Parkanlagen in der Innenstadt vorgehalten.“

Zum Zielfeld ZF5

Der Begriff „Bevölkerung“ wird nicht immer einheitlich verwendet. Teilweise meint er nur die Wohnbevölkerung. Daher sollte stattdessen der allgemeinere Begriff „Menschen“ verwendet werden. Dass dies nicht nur Menschen in Coesfeld meint, ist beabsichtigt, denn der Verkehr hat auch Auswirkungen, die global wirken (z.B. Mikroplastik durch Reifenabrieb und Kohlenstoffdioxidemissionen). Da es sich um den Masterplan Mobilität für die Stadt Coesfeld handelt, wird aus dem Sachzusammenhang klar, dass sich auch dieses Ziel besonders auf die Menschen in Coesfeld bezieht.

Zum Ziel VS4

Hier sollte klargestellt werden, dass es nur um Durchgangsverkehr des MIV geht. Der Radverkehr soll Wohngebiete auf dafür geeigneten Straßen weiterhin durchfahren können. Auch den Busverkehr könnte man dem Durchgangsverkehr zuschreiben. Für die Erschließung der Wohngebiete ist es aber in einigen Fällen erforderlich, dass Busse durch sie hindurchfahren. So fährt der Bürgerbus z.B. im Letteraner Ortsteil Sanden sogar durch einen verkehrsberuhigten Bereich. Würde das zukünftig zu sehr erschwert oder sogar unterbunden, könnte der Bus diesen Ortsteil nicht mehr sinnvoll bedienen. Eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten ist fast immer durch Einrichtung von Sperrungen möglich. Diese können aber dazu führen, dass auch Anwohnende große Umwege in Kauf nehmen müssen. Dies kann dazu führen, dass bei gleicher Mobilität der Autoverkehr zunimmt, weil bestimmte Personen nun längere Strecken fahren. Um dies zu berücksichtigen und die Akzeptanz für das Ziel zu erhöhen, sollte die Formulierung „wo möglich“ geändert werden in „wo unter Berücksichtigung aller Auswirkungen sinnvoll möglich“.

Zur beabsichtigten Veränderung des Modal Splits

Die Quantifizierung der Ziele in Form von Modal-Split-Anteilen, die anhand wissenschaftlicher Untersuchungen aus den übergeordneten Zielen abgeleitet wurden, ist zu begrüßen. Zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr ist jedoch eine Reduzierung der Verkehrsleistung erforderlich [27]. Ein entsprechendes, quantifiziertes Ziel für Coesfeld ist im Masterplan zu ergänzen.

Dass der Anteil des ÖV im Szenario Verstädterungsansatz in den Entfernungsklassen < 5km und < 20km jeweils um 5 Prozentpunkte zunehmen soll, in der Klasse <10 km aber

völlig unverändert bleiben soll, ist nicht nachvollziehbar. Ebenso ist nicht nachvollziehbar, dass der ÖV im Szenario Stadt in den Entfernungsklassen < 2km und < 10 km um jeweils 5 Prozentpunkte zunehmen soll. In der dazwischen liegenden Klasse (<5 km) aber gleich bleiben soll insbesondere vor dem Hintergrund, dass der ÖV-Anteil dann in der Klasse um 4 bzw. 8 Prozentpunkte unterhalb der benachbarten Klassen liegen soll. Auch dass der ÖV im Szenario Stadt in der Entfernungsklasse < 5km gar nicht steigen soll, im Szenario Verstärkerungsansatz aber wohl, ist unverständlich. Bezüglich des Modal Split gesamt wäre im Szenario Stadt mit einem höheren Wert zu rechnen als im Szenario Verstärkerungsansatz.

#### Zum Abschnitt 8

Es ist gut, dass das Prinzip der Verkehrsvermeidung im Entwurf des Masterplans Mobilität aufgeführt ist. Ich kann jedoch kaum Maßnahmen finden, die dem Prinzip entsprechen. Dementsprechend sollte bei den entsprechenden Maßnahmen stärker darauf hingewiesen werden, dass diese dazu beitragen, Verkehr zu vermeiden, oder es sind zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung erforderlich.

#### Zum Abschnitt 9

In der Erläuterung des methodischen Vorgehens wird zwar erwähnt, dass es auch ein Netz des ÖV gibt. Dieses wird aber – anders als bei den anderen Verkehrsarten – nicht dargestellt. Da es bezüglich des Anteils des ÖV am Modal Split in Coesfeld durchaus noch Potential gibt und die Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV ein Ziel des Masterplans ist, verwundert das. Das Fehlen des Netzes des ÖV lässt sich nicht damit begründen, dass der überörtliche ÖV nicht in der Zuständigkeit der Stadt Coesfeld liegt, denn bei den anderen Netzen sind jeweils auch Straßen enthalten, die nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegen. Das Netz des ÖV ist daher noch zu erstellen. Mögliche Qualitätskriterien sind unter anderem der Takt, das Bedienungszeitfenster oder auch das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV.

#### Zum Abschnitt 9.3

Im Sinne der Förderung des ÖPNV ist zu prüfen, ob eine Fußwegverbindung zwischen Innenstadt und der Bahnstation Schulzentrum in sehr guter Qualität möglich ist z.B. durch Führung über die Neutorstraße. Der Weg würde dadurch gegenüber der jetzt geplanten Route über die Holtwicker Straße auch etwas kürzer. Ebenfalls zur Förderung des ÖPNV ist die Bushaltestelle Heriburg Gymnasium in sehr guter Qualität und die Haltestelle Münstertor/Behörden in guter Qualität in das Fußverkehrsnetz einzubinden. Zu den Bushaltestellen Gerichtsring und Lambertikirche sind bereits Fußwege in sehr guter Qualität geplant, sodass bezüglich der beiden Haltestellen kein Anpassungsbedarf mehr besteht.

#### Zum Abschnitt 10

##### Nr. 32.2 Zur Maßnahme A2

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.

##### Nr. 32.3 Zu den Maßnahmen B1 und B3.2

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.

##### Nr. 32.4a Zur Maßnahme B2

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.

**Nr. 32.4b** Zu den Maßnahmen B3.1 und B3.2

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.

**Nr. 32.5** Zur Maßnahme B4

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.

**Nr. 32.6** Zur Maßnahme B5

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 doch noch ein Auto knapp überholt. Wenn man zu zweit fährt, schränkt das auch die Kommunikation ein.

**Nr. 32.7** Zur Maßnahme B6

Die Schaffung hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten reduziert auch den platzraubenden, ruhenden MIV. Dies sollte bei den Effekten erwähnt werden.

**Nr. 32.8** Zur Maßnahme B7

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.

Zur Maßnahme C1

**Nr. 32.9** Im Regionalbusverkehr gibt es auch eine Verbindung nach Legden.

**Nr. 32.10** 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.

zugeordnet zur "Maßnahme C3: Mobilstationen"

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 Fahrradlehnbügel sein. An Bushaltestellen, an denen eine stärkere Frequentierung zu erwarten ist, sollten auch Fahrradboxen aufgebaut werden. Dafür kommt insbesondere die Haltestelle Reinigstraße in Frage, da diese durch zwei Buslinien bedient wird und immerhin ca. einen Kilometer 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 Bloomenesch, 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.

**Nr. 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. Da viele Menschen aus Dülmen nach Coesfeld pendeln, ist das unzureichend.

**Nr. 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.

**Nr. 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 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.

**Nr. 32.14** 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 (Haltestelle mit Buswendemöglichkeit) verlängert werden.

**Nr. 32.15** 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 Mühlensch 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.

**Nr. 32.16** 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. 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 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 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 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.

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 (ungefähren) Halbstundentakt auf der Verbindung Coesfeld – Osterwick – Darfeld herstellen.

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 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.

Nr. 32.17 Zur Maßnahme C2

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.

Die RVM betreibt keine der in der Stadt Coesfeld verkehrenden RegioBus-Linien. 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.

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.

Von der Coesfelder Bevölkerung werden je Werktag 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 Stadtlinienvkehr 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 Schlüer\*innen relevanten Abschnitten statt des regulären Linienbusses ein Kleinbus – oder bei sehr 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-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.

Zu den Tagesrandzeiten und in den Wochenendnächten könnte ein fahrplanloses On-Demand-System zum Einsatz kommen, das aber auch Verknüpfungen in Nachbarorte herstellen sollte.

Auch die Linien des Ortsverkehrs sollten an den zusätzlichen Haltestellen (siehe meine Stellungnahme 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.

#### Nr. 32.18 Zur Maßnahme C3

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](http://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 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.

#### Nr. 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).

#### Nr. 32.20 Zur Maßnahme D1

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.

Zur Maßnahme E1a

**Nr. 32.21** 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.

**Nr. 32.22** 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 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.

**Nr. 32.23** Zu den Maßnahmen E1c und E1d

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.

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 wird – mit allen im Masterplan beschriebenen Problemen.

**Nr. 32.24** Zur Maßnahme E2

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 aufgrund der baulichen Situation von normalen Linienbussen auch gar nicht angefahren werden kann. Wenn die Haltestelle Lambertikirche nicht mehr angefahren werden könnte, würde das die Attraktivität des ÖPNV nennenswert verschlechtern (Widerspruch 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 Haltestellen nicht mehr (sinnvoll) bedienbar. Außerdem liegt sie günstig, um bestimmte Ziele in der Innenstadt zu

erreichen. Selbst der Fußverkehrs-Check hat ergeben, dass der Busverkehr weiter durch das Quartier fahren sollte. Eine Verlagerung des Schulverkehrs 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 Fahrradweg queren, was zwangsläufig zu Konflikten führt. Außerdem ist der Weg bis zur Holtwicker Straße mit mehr als 500 Metern zumindest für Grundschulkinder zu weit. Es ist somit fraglich, ob nach Aufgabe der Haltestelle Heriburg-Gymnasium überhaupt noch eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz bestehen würde. Auch ist zu beachten, dass einzelne Kinder zwar auf den Busverkehr angewiesen 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 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 Umsteigeverbindung 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 Umsteigeverbindung 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. 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.

Nr. 32.25

Zur Maßnahme E3

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.

Zum Abschnitt 12

Nr. 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.

Zum Abschnitt 13

Das Quellenverzeichnis ist nicht nachvollziehbar. Gemäß Abschnitt 7 soll eine Veröffentlichung des Wuppertal Instituts die Quelle 32 sein. Die Quelle ist allerdings ein Lehrbuch.

Fehlende Aspekte

**Nr. 32.27** 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.

**Nr. 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.

**Nr. 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.

**Nr. 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. 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.

**Nr. 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 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.

#### Quellen

- [1] Endbericht Mobilitätsbefragung 2022 Stadt Coesfeld. Dortmund 2022. Online verfügbar unter <https://a-b.coesfeld.de/wp-content/uploads/2023/02/Endbericht-Mobilitaetsbefragung-Stadt-CoesfeldP000489893.pdf> abgerufen am 19.03.2023
- [2] Niederschrift über die 12. Sitzung des Rates der Stadt Coesfeld am 07.04.2022, TOP 9, online unter <https://buergerinfo.coesfeld.de/getfile.php?id=112463&type=do>
- [3] Föhler, Marc; Nußbaum, Jens; Ruhr, Katharina; Blum, Frederike: Innenstadtstrategie. Anstoß eines Zentrenmanagements für die Innenstadt von Coesfeld. Dortmund 2022. Online unter <https://buergerinfo.coesfeld.de/getfile.php?id=111657&type=do>
- [4] Stein, Axel; Frölicher, Jonas; Krasel, Kirsten; Kühnle, Felix: ÖPNV Konzept für ein mobiles Münsterland. Abschluss von Phase 2 des Projektes „Mobiles Münsterland“. Berlin 2021. (Erstellt im Auftrag des Zweckverbandes Mobilität Münsterland)
- [5] 5.1 Verkehrssicherheit sowie Ausbau Philosophenweg und andere Bsp. Online verfügbar unter <https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=93475&type=do>, abgerufen am 19.03.2023
- [6] Pendleratlas Deutschland – Statistische Ämter der Länder und des Bundes. Datenbestand für 2021 Online Verfügbar unter <https://pendleratlas.statistikportal.de/>, abgerufen am 19.03.2023.
- [7] Fahrplan Linie R62 gültig ab 01.12.2021. Online Verfügbar unter <https://veelker.de/content/25-fahrplan-linie-r62/r62.pdf> abgerufen am 19.03.2023.
- [8] Fahrplan der Linie R81. Online verfügbar unter [https://veelker.de/content/29-linie-r81/211214\\_fahrplan-r81-2022.pdf](https://veelker.de/content/29-linie-r81/211214_fahrplan-r81-2022.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [9] Fahrplan der Linie 589. Online verfügbar unter <https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/de-wAssets/docs/fahrplaene/fahrplaene/bus/Fahrplan-589.pdf>, abgerufen am 19.03.2023.
- [10] Fahrplan der Linie 587. Online verfügbar unter [https://veelker.de/content/69-fahrplan-linie-587/220907\\_fahrplan-587.pdf](https://veelker.de/content/69-fahrplan-linie-587/220907_fahrplan-587.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [11] Fahrplan der Linie 580. Online verfügbar unter [https://veelker.de/content/67-linie-580/211216\\_fahrplan-580.pdf](https://veelker.de/content/67-linie-580/211216_fahrplan-580.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [12] Fahrplan der Linie R51. Online verfügbar unter [https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:4f7951ad-453b-4646-b7b8-66d6ef265bab/WB\\_R51\\_24\\_11\\_2022.pdf](https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:4f7951ad-453b-4646-b7b8-66d6ef265bab/WB_R51_24_11_2022.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [13] Fahrplan der Linie R61. Online verfügbar unter [https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:3ebd64c9-58fb-4689-8d58-3756d1a92d9d/WB\\_R61\\_1\\_3\\_2023.pdf](https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:3ebd64c9-58fb-4689-8d58-3756d1a92d9d/WB_R61_1_3_2023.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [14] Fahrplan der Linie 761. Online verfügbar unter [https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:5d55d4f2-a5b6-4b07-931f-d74fee5b5e4b/WB\\_761\\_2023.pdf](https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:5d55d4f2-a5b6-4b07-931f-d74fee5b5e4b/WB_761_2023.pdf), abgerufen am 19.03.2023.
- [15] Kursbuch der Deutschen Bahn 2018. Kursbuchstrecke 408.
- [16] Kursbuch der Deutschen Bahn 2023. Kursbuchstrecke 408. Online verfügbar unter [http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB408\\_H\\_Taeglich\\_G24112022.pdf?filename=KB408\\_H\\_Taeglich\\_G24112022.pdf&orig=sT](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB408_H_Taeglich_G24112022.pdf?filename=KB408_H_Taeglich_G24112022.pdf&orig=sT) bzw. [http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB408\\_R\\_Taeglich\\_G24112022.pdf?filename=KB408\\_R\\_Taeglich\\_G24112022.pdf&orig=sT](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB408_R_Taeglich_G24112022.pdf?filename=KB408_R_Taeglich_G24112022.pdf&orig=sT), abgerufen am 19.03.2023.
- [17] Kursbuch der Deutschen Bahn 2023. Kursbuchstrecke 412. Online verfügbar unter

- [http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB412\\_H\\_Taeglich\\_G24112022.pdf?filename=KB412\\_H\\_Taeglich\\_G24112022.pdf&orig=sT](http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn/KB412_H_Taeglich_G24112022.pdf?filename=KB412_H_Taeglich_G24112022.pdf&orig=sT), aufgerufen am 19.03.2023.
- [18] Schäfer, Frank: Verkehrsmärkte. In: Jänsch, Eberhard (Hrsg.) Handbuch Das System Bahn. DVV Media Group. Hamburg. 2016, Seite 90.
- [19] Vorstellung der Ergebnisse. Mobilitätsbefragung 2022 Kreis Coesfeld. Anlage zur Sitzungsvorlage SV-10-0782. Online Verfügbar unter <https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=55499&type=do>, aufgerufen am 19.03.2023.
- [20] Würfel, Patrick: Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 153 „Neuordnung Gewerbegebiet Königsbusch“ in Coesfeld-Lette. Münster: 2022. (Im Auftrag der Stadt Coesfeld). Online verfügbar unter <https://www.coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=117506&type=do>, aufgerufen am 19.03.2023.
- [21] Fahrplan der Linie 582. Online verfügbar unter [https://veelker.de/content/67-linie-582/220120\\_fahrplan-582.pdf](https://veelker.de/content/67-linie-582/220120_fahrplan-582.pdf), aufgerufen am 25.03.2023.
- [22] Überschlägig ermittelt anhand von Luftbildern, die ich am 18.03.2023 unter <https://wrv.ivv-aachen.de/wrv/nrw/cgi?lang=DE> aufgerufen habe.
- [23] Bäume kühlen Europas Städte. Februar 2022. Online verfügbar unter <https://www.klimawandelanpassung.at/newsletter/nl52/baeume-kuehlen> aufgerufen am 02.04.2023.
- [24] Allgemeines. Pro Bürgerbus NRW. Online verfügbar unter <https://www.pro-buergerbus-nrw.de/informationen/allgemeines.html>, aufgerufen am 02.04.2023.
- [25] Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, §44.
- [26] Stadtwerke Coesfeld: Strukturdaten. Daten per 31.12.2020. Online verfügbar unter <https://www.stadtwerke-coesfeld.de/netze/strukturdaten>, aufgerufen am 06.04.2023.
- [27] F. Rudolph, T. Koska und C. Schneider, „Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035.“ Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie gGmbH, 2017.
- [28] Umweltbundesamt: Erneuerbare Energien in Zahlen. 17.03.2023. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/erneuerbare-energien/erneuerbare-energien-in-zahlen#uberblick> aufgerufen am 07.04.2023.
- [29] Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-verkehrswende-gelingt-mit-der-mobilitaetswende-und-der-energiewende-im-verkehr/>, aufgerufen am 07.04.2023.
- [30] Kreis Borken. Mobilitätsuntersuchung 2015 - Abschlussbericht, S. 64
- [31] Weißhand, Martin; Mehlert, Christian: On-Demand: Wirtschaftlich tragfähig als digitales AST 2.0? In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. 1+2. Februar 2023. 41. Jahrgang. DVV Media Group. Seiten 56 bis 59.
- [32] Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/3892/analyse/unterschied-verkehr-mobilitaet/> aufgerufen am 10.04.2023
- [33] Sarnes, Jörg; Kampmeier, Peter; Koch, Hendrik; Hüttmann, Barbara: Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement. Handbuch für die kommunale Praxis. 2016. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/246352a0d1ff740e7fdf54feda085fc0/znm-handbuch-kosteneffizienz.pdf>, aufgerufen am 10.04.2023.
- [34] Schmitt, V.; Bauer, B.; Sommer, C. Was kosten Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr eine Kommune? – Entwicklung und Anwendung einer Methode für den Vergleich verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten. In: Schrenk, Manfred; Popovic, Vasily V.; Zeile, Peter; Elisei, Pietro: REAL CORP 2013. Planning Times - You better keep planning or you get in deep water, for the

cities they are a - changin'... Beiträge zur 18. internationalen Konferenz zu Stadtplanung, Regionalentwicklung und Informationsgesellschaft. 2013. Seiten 1417 bis 1426. Online verfügbar unter [http://programm.corp.at/cdrom2013/files/CORP2013\\_proceedings.pdf](http://programm.corp.at/cdrom2013/files/CORP2013_proceedings.pdf) aufgerufen am 10.04.2023.

[35] Sutter, Daniel; Bieler, Cuno: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. 2019. Online verfügbar unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/08/190826-infras-studie-externe-kosten-verkehr.pdf>, aufgerufen am 10.04.2023.

[36] Niederschrift über die 28. Sitzung des Kreistags am Mittwoch, dem 03.04.2019. TOP 15. Online verfügbar unter <https://www.kreis-coesfeld.de/sessionnet/sessionnetbi/getfile.php?id=39552&type=do>, aufgerufen am 10.04.2023.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Dienstag, 11. April 2023 09:00:05

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

Bitte beschließen Sie das Mobilitätskonzept so wie sie es den Bürgern vorgestellt haben!

**33.1** Gemeinschaftsstraßen sind eine gute Idee, überall wo möglich sollte Radfahrern und Fußgängern dieselben Rechte wie Autofahrern eingeräumt werden, bestenfalls sollten Sie sogar Vorrang haben.

Mit freundlichen Grüßen



**Von:** [Diekmann, Eliza](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** WG: Antrag Paragraf 24 Gemeindeordnung zur Beratung im Ausschuss/Rat  
**Datum:** Montag, 3. April 2023 13:10:22

---

Hallo Holger,

ich habe mit den Damen besprochen, dass der Antrag auch zum Einbringen im Mobilitätskonzept bearbeitet wird.

Danke  
Eliza

--

Eliza Diekmann

---

STADT COESFELD  
DIE BÜRGERMEISTERIN  
Markt 8  
48653 Coesfeld

---

Tel.: +49 (0) 2541 939-1109  
Mobil: +49 (0) 160 646 1391  
E-Mail: [eliza.diekmann@coesfeld.de](mailto:eliza.diekmann@coesfeld.de)  
Internet: [www.coesfeld.de](http://www.coesfeld.de)

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von:   
Gesendet: Montag, 20. März 2023 20:21  
An: Diekmann, Eliza <[Eliza.Diekmann@coesfeld.de](mailto:Eliza.Diekmann@coesfeld.de)>  
Betreff: Antrag Paragraf 24 Gemeindeordnung zur Beratung im Ausschuss/Rat

Guten Abend,

Wir bitten um einen Antrag nach Paragraf 24 Gemeindeordnung zur Beratung im Ausschuss/Rat mit folgenden Punkten:

1. Fahrradverbot auf dem gesamten Marktplatz
2. Fahrradverbot Schüppenstraße

Mit freundlichen Grüßen,



**Von:**   
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Kritik Masterplan Mobilität  
**Datum:** Dienstag, 11. April 2023 14:01:05  
**Anlagen:** [Kritik Mobilitätskonzept.pdf](#)

---

Sehr geehrter Herr Ludorf,

anbei sende ich Ihnen meine Kritik, bzw.  
Anregungen zum Masterplan Mobilität.

Mit freundlichen Grüßen



## Verkehrssituation Coesfeld Heute - Wer besucht Coesfeld Heute?

### a) Pendler zur Arbeit

Innenstadtsparkplätze i.d.R. besetzt, bzw. nur zeitlich begrenztes parken möglich. Parkplätze zwischen den Gleisen an der Rekener Straße ebenfalls i.d.R. belegt. Die Pendler parken schon jetzt an weit entfernt gelegenen Straßen.

### b) Bahnfahrer, Bahnhofsneubau

Neubau eines großen Bahnhofsgebäudes mit 14 neuen Kurzzeitparkplätzen, die gut genutzt werden (Parkdauer eine Stunde).

Durch die Belegung mit Arztpraxen (Augenklinik, Kinderarzt, Zahnarzt), sowie diversen Gewerbetreibenden wird das Bahnhofsgelände täglich von mehreren hundert Personen besucht. Die hierfür zusätzlich benötigten Parkplätze wurden nicht geschaffen (keine Tiefgarage). Keine sonstigen zusätzlichen Plätze (wurden vermutlich abgelöst). Ein lapidarer Hinweis, man könnte bei Kaufland, Aldi, etc. parken, dürfte von den Eigentümern nicht ewig geduldet werden.

Parkplätze hinter den Gleisen waren bisher i.d.R. für die Bahnfahrer ausreichend vorhanden. Durch die starke Frequentierung des Bahnhofsgebäudes werden nun auch diese Parkplätze von Besuchern und Arbeitnehmern mitgenutzt, sodass für Bahnfahrer immer weniger Parkplätze vorhanden sind.

Besucher und Arbeitnehmer, die mit der Bahn kommen und in die Innenstadt wollen, haben nur die Möglichkeit zu Fuß in die Stadt zu gelangen. Es ist nicht mal ein Taxistand vorhanden. Für eine Kreisstadt schon etwas ärmlich. Ein Aufenthalt in der Innenstadt wird dadurch nicht gefördert.

### c) Ämter in der Kreisstadt Coesfeld

#### Arbeitsamt:

Immer während der Dienstzeit volle Parkplätze inkl. Parkdeck, Bürgerhalle und Kino. Auch das Ärztehaus hat i.d.R. hinter dem Gebäude keine freien Parkplätze mehr.

#### Kreisverwaltung:

Hier soll der bisherige Mitarbeiterparkplatz zum Besucherparkplatz umgewandelt werden. Mitarbeiter sollen ein Parkgebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite erhalten. Wann dies realisiert werden soll ist noch nicht bekannt. Stand heute: Als Besucher große Probleme einen freien Parkplatz zu bekommen.

#### Finanzamt und Amtsgericht:

Auch hier sind alle Parkplätze während der Dienstzeit belegt. Wer einen Termin bei einer dieser Behörden hat, muss i.d.R. weit außerhalb in den Wohngebieten parken.

### d) Ärzte

Die Arztpraxen werden sowohl von Coesfeldern als auch von Patienten anderer Städte besucht. Hier wurden zahlreiche Praxen in der Umgebung des Markplatzes angesiedelt. Der Eigentümer wäre normalerweise zur Errichtung von Parkplätzen in ausreichender Anzahl verpflichtet, aber mit Geld kann man dieses Problem ablösen. Mit etwas Glück ist ein Parkplatz an der Hohen Lucht zu finden.

e) Krankenhaus

Das Parkhaus am Krankenhaus ist nicht für jeden PKW geeignet, da die Parkplätze zu eng sind, wenn diese auch von SUV genutzt werden. Ein „Besuch“ des Krankenhauses lässt sich i.d.R. nicht vermeiden. Was bleibt einem Patienten/Besucher übrig, falls das Parkhaus voll ist? Man begibt sich auf die Suche nach einem Parkplatz in der Nähe. Viel Glück.

f) Einkaufen und Gastronomie

Die Attraktivität von Coesfeld als Einkaufsstadt ist nicht besonders groß, auswärtige Besucher haben Probleme mit der Verkehrsführung (Einbahnstraßen) und Parkplatzsuche. Wenn jetzt auch noch Parkplätze in der Innenstadt wegfallen wird die Attraktivität meiner Meinung nach nicht gefördert.

Die Gastronomie in der Innenstadt hat schon jetzt fast keine eigenen Parkplätze, z.B. Burghof, Haselhof, Cafe Central, Kaffeemühle, Extrablatt und andere. Bei einer Abschaffung von vorhandenen Parkplätzen in der Innenstadt würden sowohl im Handel als auch in der Gastronomie weniger auswärtige Besucher kommen.

g) Eltern mit Kindern

Kommen von auswärts mit der Bahn und wollen zum Arzt am Marktplatz. Am Bahnhof kein Taxistand vorhanden, zu Fuß mit zwei kleinen Kindern recht umständlich, ÖPNV ebenfalls umständlich und bei Einhaltung von Terminen durch lange Wartezeiten an Busständen auch sehr zeitraubend. Eventuell werden die Eltern einen Arzt in einer anderen Stadt aufsuchen. Gleiches gilt für Einkäufe, Gastronomie, etc.

## h) Ältere und gehbehinderte Menschen.

Ältere und gehbehinderte Menschen sind teilweise auf das Auto angewiesen z. B. zum Einkaufen, für Arztbesuche, etc. Nicht jeder Gehbehinderte erhält auch einen Schwerbehindertenausweis, der zur Nutzung der entsprechenden Parkplätze berechtigt.

## Fazit des Ist-Zustandes

Vergleichbare Städte mit entsprechenden Parkmöglichkeiten oder Park&Ride, wie Winterswijk oder Enschede, werden bevorzugt besucht. Die Innenstadt von Coesfeld ist auch touristisch nicht gerade ein Highlight. Andere Städte mit geringer Autofrequenz haben eine Historische Altstadt oder andere Anziehungspunkte.

Es kommen schon jetzt weniger Besucher und Urlauber in die Innenstadt, eben wegen der Verkehrssituation. Momentan haben wir eher das Problem einer zukünftigen Verödung der Innenstadt durch Geschäftsleerstände. Bewohner der Innenstadt mit PKW aber ohne eigene Parkmöglichkeiten werden sich unter Umständen eine Wohnung außerhalb der Innenstadt suchen.

## Umweltproblematik

Hierzu nur einige stichpunktartige Bemerkungen.:

- Die Zahl der elektronisch angetriebenen PKW wird sich innerhalb der nächsten Jahre vervielfachen.
- Durch die Verkehrsreduzierung von PKW in der Innenstadt erfolgt nur eine Verlagerung des Verkehrs auf Wohngebiete außerhalb. Zusätzlich würde sich der Verkehr auf den

Umgehungstraßen wesentlich erhöhen. Hierdurch ist mit längeren Staus zu rechnen, was nicht gerade umweltfreundlich ist.

- Auch das Umweltbewusstsein der Coesfelder erhöht sich stetig. Der Anteil von Fahrrädern am Verkehr in der Innenstadt liegt heute schon bei 39%. E-Bikes, Pedelecs, Lastenräder etc. werden immer mehr, sodass sich dieser Wert auch weiterhin erhöhen wird.

## Masterplan Mobilität

**Nr. 35.1** 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:

- 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.

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, Verkäufer-innen, Arzt- und Krankenhausbesucher, Besucher von Behörden, ältere und gehbehinderte Menschen, haben dann keine oder nur geringe Möglichkeiten ihre Ziele zu erreichen.

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.

**Nr. 35.2** Die im Entwurf aufgestellten Überlegungen zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit sind sicherlich sinnvoll, vorausgesetzt machbar.

### On-Demand-System, Mobilstationen

**Nr. 35.3** Das Angebot für Fahrradfahrer und Fußgänger durch Schaffung zusätzlicher Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen und zusätzliche Sitzmöglichkeiten sollte sicherlich weiter verfolgt

**Nr. 35.4** werden. 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.

## Verkehrsberuhigung Innenstadt und Hengte Durchfahrt– und Diagonalsperren

**Nr. 35.5** Wir haben in Coesfeld bereits ein durch Einbahnstraßen geprägtes Innenstadtproblem. Jetzt sollen irgendwelche Straßensperren errichtet werden, und zwar:

- Hengtering, Hengtestraße
- Basteiring, Köbbinghof, Seminarstraße
- Hengtering, Wetmarstraße
- Kapuzinerstraße, Köbbinghof

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 .

## Geplante Parkhäuser

- Nr. 35.6**
- a) Am Krankenhaus (gegenüber)
  - b) Am Kreishaus (andere Straßenseite)
  - c) Rekenerstr., Friedhofsallee. (zwischen den Gleisen)
  - d) Arbeitsamt (Problem Kirmes)

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.

### Fazit

**Nr. 35.1** Ich bin der Meinung, dass die Kundennachfrage nicht durch die obigen Maßnahmen gesteigert wird. Frühestens wenn die Parkhäuser realisiert sind und auch ausreichende Parkplätze für die Besucher von Coesfeld vorhanden sind, sollte über einzelne Maßnahmen entschieden werden. 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.

**Von:** [Diekmann, Eliza](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** WG: Mobilitätskonzept  
**Datum:** Donnerstag, 6. April 2023 10:22:26

---

z.K.

--  
Eliza Diekmann

---

STADT COESFELD  
DIE BÜRGERMEISTERIN  
Markt 8  
48653 Coesfeld

---

Tel.: +49 (0) 2541 939-1109  
Mobil: +49 (0) 160 646 1391  
E-Mail: [eliza.diekmann@coesfeld.de](mailto:eliza.diekmann@coesfeld.de)  
Internet: [www.coesfeld.de](http://www.coesfeld.de)

---

**Von:** [REDACTED]  
**Gesendet:** Donnerstag, 6. April 2023 09:18  
**An:** Diekmann, Eliza <Eliza.Diekmann@coesfeld.de>  
**Betreff:** Mobilitätskonzept

Sehr geehrte Frau Diekmann,

**Nr. 36.1** Je mehr ich mich mit dem Mobilätskonzept 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!

**Nr. 36.2** In jedem Fall sollten alle Bürgerinnen Coesfelds in einem Bürgerbescheid über das Mobilitätskonzept abstimmen können.

Mit freundlichen Grüßen,  
[REDACTED]

**Von:** [Diekmann, Eliza](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Fwd: Mobilitätskonzept - Stellungnahme  
**Datum:** Dienstag, 11. April 2023 15:02:45

---

Von meinem iPhone gesendet

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

**Von:** [REDACTED]  
**Datum:** 11. April 2023 um 10:15:14 MESZ  
**An:** "Diekmann, Eliza" <Eliza.Diekmann@coesfeld.de>  
**Betreff: Mobilitätskonzept - Stellungnahme**

Sehr verehrte Frau Bürgermeisterin,  
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:

**1. Fehlenden Einbettung in einen aktuellen Gesamtentwicklungsplan:** 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 das 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 die Bauherren fragt, ob sie mit dieser Planung einverstanden sind.

**2. Fehlende Abstimmung mit den wichtigsten Akteuren:** 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, Hüskens) 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.

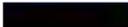
**3. Falsche Berater:** Ein Berater, der bereit ist ein Konzept zu erstellen, das die beiden oben genannten Punkte nicht berücksichtigt, handelt fahrlässig, weil ohne angemessenes Berücksichtigen der Rahmenbedingungen. Oder ist von vornherein auf ein vorfabriziertes Konzept fixiert und eben genau nicht 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 Marketingkampagne das Gegenteil der vermutlichen Ziele wie konstruktive Bürgerbeteiligung und positive Veränderungsmotivation erreicht.

**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 mitgeprägten, 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.

Mein Vorschlag: Initiieren Sie eine Gesamtentwicklungsplanung und betten das dazu passende Mobilitätskonzept in diesen Gesamtplan ein.

Beste Grüße



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Dienstag, 11. April 2023 22:21:50

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

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.

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.

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 nicht erlauben, sie mit meinem Auto in die Stadt zu fahren oder dort zu parken und deren Ausweis ins Fenster zu legen.

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.

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-Riksha noch zur Verfügung steht, wenn wir bspw. um 21:30 Uhr aus einem Lokal kommen, erscheint mir auch fraglich.

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.

Es sollte zumindest die Möglichkeit geben, die Innenstadt anzufahren, um die von mir

genannten Personenkreise dort absetzen bzw. anschließend abholen zu können, wenn ich den Wagen außerhalb parke, auch wenn dies natürlich umständlich, aber ggf. noch vertretbar ist.

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“.

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.

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.

Ich würde mich freuen, wenn dieser Aspekt bei einer differenzierten Lösung Berücksichtigung finden könnte.

Mit freundlichen Grüßen





## Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für die Stadt Coesfeld bis zum Jahr 2040

*Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld „A nach B – Coesfeld geht weiter“*

### Vorwort

**Nr. 39.1** 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 Innenstadtakteure 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.

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.

Das Selbstverständnis des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e. V. besteht darin, die 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.

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.

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.

Angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes, sowie mit Blick auf den zunehmenden 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:

**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.

**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.

**Zukunftssicherheit:** Eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität in unserer Stadt trägt dazu bei, die Umwelt zu schützen und die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen.

Die fünf definierten Oberziele/Zielfelder im Masterplan

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

werden daher grundsätzlich unterstützt.

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.

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.

In gemeinschaftlicher Diskussion mit der IHK Nord Westfalen haben wir die vorgestellten Maßnahmen auf den kommenden Seiten kritisch beleuchtet.

## Positionen zum Entwurf & den vorgestellten Maßnahmen

### Nr. 39.2 *B 1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten*

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.

### Nr. 39.3 *B 2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen*

Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.

### Nr. 39.4 *B 3.1: Förderung des Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage*

Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.

### Nr. 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.

Wir teilen die im Konzeptentwurf geschilderte Auffassung, dass eine Durchgängigkeit des Fahrradrings nur schwer umsetzbar ist, insbesondere im Bereich von Krankenhaus, Gerichtsring oder Große Viehstraße.

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.

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.

Grundsätzlich setzen wir voraus, dass die Innenstadt weiterhin uneingeschränkt für den Wirtschaftsverkehr (Belieferung, Entsorgung etc.) erreichbar bleibt.

Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir die Schaffung eines parallelen Fahrradrings ab.

**Nr. 39.6** *B 4: Planung und Bau des Radnetzes*

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 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.

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.

**Nr. 39.7** *B 5: Einrichtung von Fahrradstraßen*

Siehe Ausführungen zu B 3.2

**Nr. 39.8** *C 1: Optimierung des Regionalverkehrs*

Dieser Maßnahme stimmen wir uneingeschränkt zu.

**Nr. 39.9** *C 2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System*

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-System vorausgesetzte Pooling von Fahrten nicht häufig erreicht wird.

**Nr. 39.10** *C 3: Mobilstationen*

Die Errichtung von Mobilstationen ist grundsätzlich ein guter und richtiger Ansatz, um den Umweltverbund zu stärken. Zunächst sollte eine Fokussierung auf die Bahnhaltepunkte 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.

**Nr. 39.11** *D 1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen*

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.

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).

Den Wegfall des gesamten straßenbegleitenden Parkens in der Kleinen Viehstraße sehen wir kritisch.

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.

Eine Klarstellung zum Verbleib der Bushaltestelle Münsterstraße/Lambertikirche ist wünschenswert, da diese einen wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt für die Innenstadt & Ärztehäuser darstellen.

**Nr. 39.12** *D 2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit*

Wir sehen die vorgestellten Maßnahmen unkritisch und stimmen zu.

**Nr. 39.13** *E 1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt*

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 Innenstadt für alle Anspruchsgruppen besitzt eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Einkaufsstandorts Coesfeld. Hierauf wird auch im Endbericht des Mobilitätskonzepts verwiesen.

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.

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.

**Nr. 39.14** *E 1a: Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser*

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).

Eine Preisstaffelung von innen nach außen ist ein richtiger Ansatz, entscheidend ist jedoch die Höhe der Parkgebühren. Hier ist ein „gesundes Augenmaß“ erforderlich.

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.

**Nr. 39.15** *E 1b: Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung*

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.

Voraussetzung für die Umsetzbarkeit ist, dass eine Umverteilung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf die Sammelparkanlagen möglich ist.

Wir fordern eine Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen.

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.

**Nr. 39.16** *E1c: Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus*

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.

**Nr. 39.17** *E1d: „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“*

Die Planungen zu den Parkbauten Mittelstraße, Rekener Straße und Agentur für Arbeit müssen konsequent weiterverfolgt werden, ansonsten ist keine Parkraumverlagerung möglich. (s. E1c)

**Nr. 39.18** *E 2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet*

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 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.

#### Nr. 39.19 *E 3: Vision „Digitale Brücken“*

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.

#### Nr. 39.20 *F 1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz*

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.

#### Nr. 39.21 *F 2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten*

Die Maßnahme sehen wir unkritisch und stimmen zu

#### Nr. 39.22 *F 3: Verkehrsberuhigung anhand von Lärmwerten – Entwicklung eines Abschätzungstools*

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.

#### Nr. 39.23 *Fördermöglichkeiten*

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.

#### Nr. 39.24 *Fazit*

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.

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 innenstadtrelevanter 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.

Der Durchgangsverkehr sollte durch den gezielten Ausbau von Gemeinschaftsstraßen und weitere 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 Zug-um-Zug-Umsetzung festzuhalten. Eine Attraktivierung der bestehenden Parkhäuser Kupferpassage und Marktgarage begrüßen wir ausdrücklich.

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.

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.

Coesfeld, im April 2023

 1. Vorsitzender

In Zusammenarbeit mit



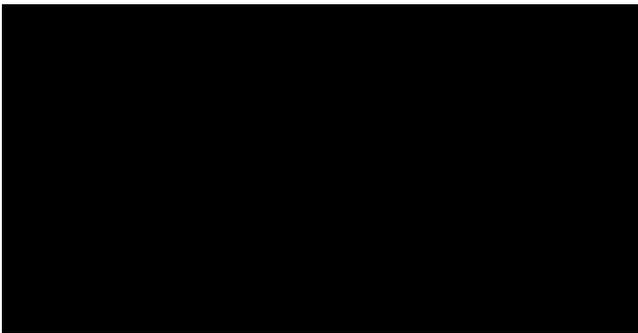
Sentmaringer Weg 61, 48151 Münster

Verfasser Positionspapier:



Durch Mehrheitsbeschluss genehmigt:

Der Vorstand des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner:



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] Ludorf, Holger  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 12. April 2023 10:13:12

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

Hallo!

**Nr. 40.1** 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.

**Nr. 40.2** 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?

**Nr. 40.3** 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.

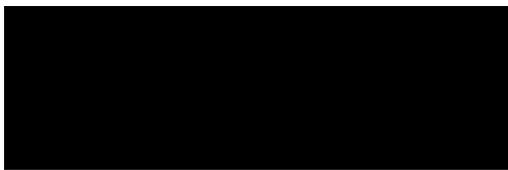
Mit diesen Vorgehen stirbt die Coesfelder Innenstadt aus, schade.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 12. April 2023 14:48:28

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

Ich würde mich freuen, wenn möglichst viel von dem vorgestellten Konzept umgesetzt wird.



**Betr.: Stellungnahme Masterplan Mobilität (MM), Stand 23.03.2023**

**zu 6.7 Handlungsfeld ruhender motorisierter Verkehr, S. 86 MM**

**Nr. 42.1 1. Parkplätze und Wohnungsneubau**

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

Schlussfolgerung:

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.

Innerhalb des Innenstadtrings gibt es keine Geschäfte wo ich große und schwere  
Einkäufe tätigen kann, geschweige denn dafür in der Nähe Parken muss.

Ärzt Häuser im Bereich kleiner Marktplatz (Marktochse)  
Hier wurden viele Ärzte angesiedelt, mit der Parkplatzablöse Parkplätze am  
Bahnhof geschaffen. Gehbehinderte Personen müssen mit dem Auto vorgefahren  
werden.

**Nr. 42.2 2. Beispiel Schüler:innen-Verkehr Wetmarstraße/Seminarstraße/Hengtering**

- parkende Autos gefährden einen sicheren Verkehrsfluss
- Stoßzeiten Mo-Fr 7-17Uhr, besonders Schulanfang 7:30-8:00,  
Mittagsschulschluss, 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.

**Nr. 42.3 3. Parkende Autos auf Ausfallstraßen Innenstadt/Wohngebiete**

- 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

Beispiele: Hengtestraße, Marienburger Straße, Druffelsweg, Lübbesmeyerweg (Adolf-Meyer-Straße bis Am Wasserturm), am Wasserturm

**Nr. 42.4 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.

**Nr. 42.5 5. Straßenraum**

**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.

**Nr. 42.6 6. Parkhäuser**

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

#### zu 9.4. Straßennetz in der Innenstadt, (S. 137 MM, Abbildung 42 und 43, Maßnahme E2) hier Gemeinschaftsstraßen

Nr. 42.7

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.

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.

Nr. 42.8

##### 1. Hengtestraße

Da ich im Hengtequartier (Hengteweg 21) wohne möchte ich das Beispiel der Hengtestraße ausführen.

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.

Nr. 42.9

##### 2. Borkener Straße, Maßnahme B2

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. Gekennzeichnete Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) würden die Querungshilfen auch rechtssicher vom stauenden Autoverkehr freistellen.

##### 3. Parkhäuser

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 im Bereich Parkplatz Hohe Lucht und Familienbildungsstätte müssen

Parkhäuser angedacht werden. Auch um den erhöhten Parkraumbedarf der Lastenräder zu erfüllen.

## zu 6.8. Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität, Aufenthaltsqualität – begriffliche Definition, Sicherheit, S. 107

### Nr. 42.10 1. Sicherheitsdefizit im öffentlichen Raum

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 „Piepenpröcker“ bekommt zwar seine Gehaltszulage von B5 nach B7, gewährleistet aber nicht die Sicherheit in der Stadt und im Kreis Coesfeld.

### Nr. 42.11 2. Sicherheit im Bereich Parkplätze Bahnhöfe

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.

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 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.

MfG



**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 12. April 2023 19:05:01

---

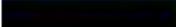
Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

- Nr. 43.1** 1. 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?
- Nr. 43.2** 2. 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 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?

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 12. April 2023 21:06:35

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Moin zusammen!

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.

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 zugesagt hat. Und das obwohl es dort mehr als genug Parkplätze gab & gibt. Ich war dort mal Azubi.

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 unterhalten habe. Angst vor Parkplatzmangel ist da nicht existent.

Und bitte gebt der Industrie/ Handel nicht noch mehr Einfluss über Lobbyismus und IHK Studien, basierend auf anachronistischen Konzepten.

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.

Was ich eigentlich sagen will ist, es gibt eine Menge Unterstützer, auch wenn die sich nicht so laut machen wie die Kritiker.

Gute Arbeit & Weiter so!

just my 2cents

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:**  [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Mittwoch, 12. April 2023 21:20:25

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

# Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



**Stellungnahme:**

Stellungnahme am 12.04.2023 per Email an Stadt Coesfeld // Fr. Diekmann gesandt.

Sehr geehrte Projektgruppe Masterplan Mobilität in Coesfeld,

zunächst möchte ich mich bei den Projektbeteiligten, aber vor allem bei den Fachbüros, für die Bereitstellung des umfangreichen und ausführlich gestalteten Konzeptes zum Masterplan.Mobilität für die Stadt Coesfeld bedanken. Zum Masterplan.Mobiltät möchte ich im Rahmen der Bürgerbeteiligung gerne Anregungen liefern.

**Nr. 45.1** 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.

**Nr. 45.2** 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.

**Nr. 45.3** 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 Verkehr 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.

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.

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.

Daher erscheinen mir die weiteren Schlussfolgerungen einer Überkapazität von Parkplätzen erscheinen mir als nicht fundiert, da die weiteren Auswertungen auf Basis der digitalisierten Parkleitsystems erfolgt, welche ja auch nur lediglich einen Teil der parkenden (z.B. keine Autos mit Anwohnerausweis, ...) berücksichtigt.

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.

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.

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.

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 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.

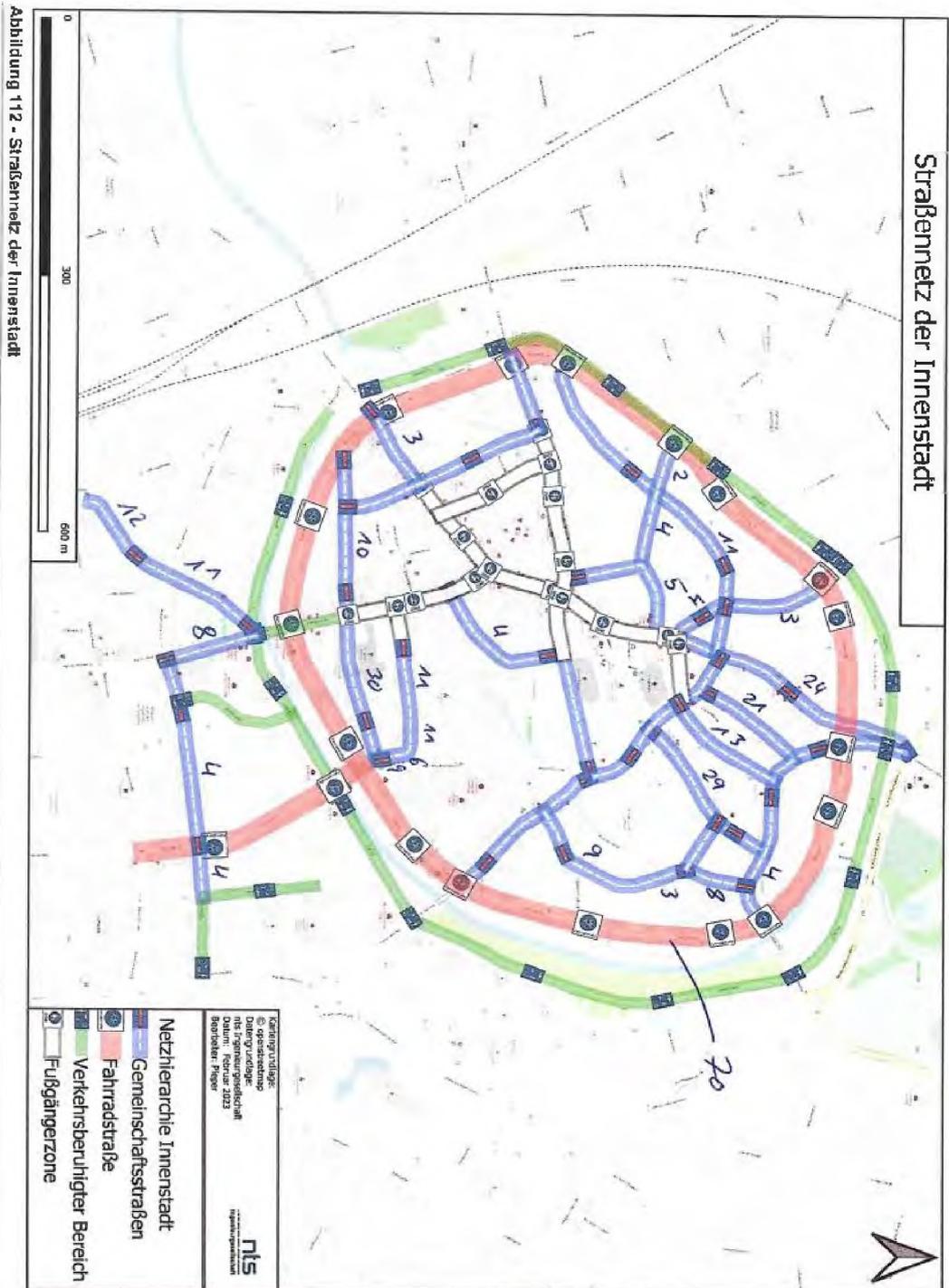
Wie bereits beschrieben stimme ich mit dem Mobilitätskonzept dahingehend überein, dass eine Reduzierung des MIV und ruhenden Verkehrs in der Innenstadt durchaus die Aufenthaltsqualität steigert. Ich habe jedoch die Sorge, dass durch mangelhafte Umsetzung und fehlende finanzielle Möglichkeiten von Parkplatzausgleichsflächen 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.

Die aktuelle durchgeführte Verkehrsführungen, nicht vorhandene Planungen für den Ausgleich wegfallender Parkplätze und der bereits betriebene sukzessive Wegfall von Stellplätzen lassen den 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.

Mit freundlichen Grüßen



- Anlage Stellplatzzählung Innenstadtring



$\Sigma$  Gemeinschaftsstr. 189  
 Ring-Fahrradstr. 70  
 Plakaziner Str. 71  
 P-Holzbauch 42  
 —————  
 mittelfröh!  
 westfälische P. 372

Stadtverwaltung Coesfeld  
Frau Bürgermeisterin  
Eliza Diekmann  
Markt 8  
48653 Coesfeld

Coesfeld, 10.04.2023

## Stellungnahme zum Masterplan Mobilität

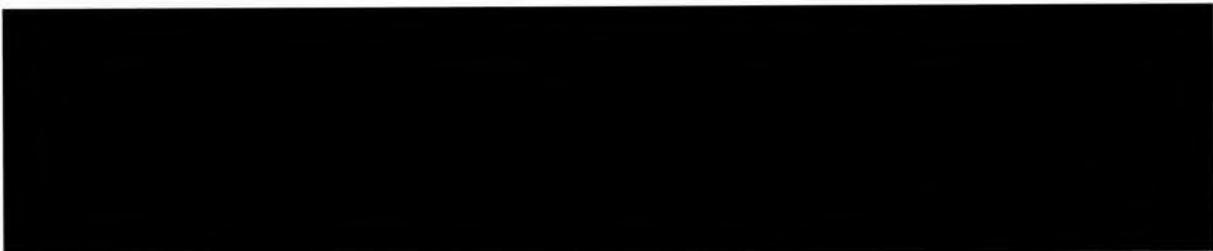
Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dickmann,  
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Coesfeld,

**Nr. 46.1** 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.

Als Eigentümer, Betriebsinhaber, Gesellschafter, alleinvertretungsberechtigter Vorstandsvorsitzender der [REDACTED], vertreten wir nachfolgende Liegenschaften in Coesfeld:

Letter Straße 2  
Letter Straße 2 a  
Kupferstraße 1  
Kupferstraße 3  
Kupferstraße 5  
Letter Straße 10  
Letter Straße 12  
Letter Straße 14

Pfauengasse 2  
Pfauengasse 4  
Pfauenwinkel 4  
Pfauenwinkel 6  
Hinterstraße 22 – 26  
Jakobiring 20  
Jakobiring 30  
Jakobiring 32 - 36  
Kupferstraße 33  
Münsterstraße 22 – 24  
Münsterstraße 26  
Münsterstraße 28  
Wahrkamp 7



**Nr. 46.2** 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 Schulangebot, 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 „Coesfelder 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“.

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, 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.

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 Winterswijk 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 wollen, sind das rund 480.000 Transfers im Jahr, und auf 300 Tage verteilt 1.600 am Tag. Die kommen überwiegend nicht mit dem Rennrad und auch nicht mit dem ÖPNV, sondern mit dem PKW. Das schaffen keine Rikschas- 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.

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 allermeisten 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.

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 CO<sup>2</sup>-Belastung verringert und das Klimaschutzziel dadurch erreicht wird? Wir sind der Auffassung, dass genau das Gegenteil eintritt und die CO<sup>2</sup>-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.

- Nr. 46.3** 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.
- Nr. 46.4** Coesfeld ist ganz sicher eine Stadt im Grünen die ihresgleichen sucht. Das lässt sich auch im Innenstadtbereich eindrucksvoll an Luftbilddaufnahmen 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 Innenstädte reduzieren können, oder helfen Oberflächenwasser in den Boden einzuleiten.
- Nr. 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 befahrenen 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.
- Nr. 46.6** 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.

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 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.

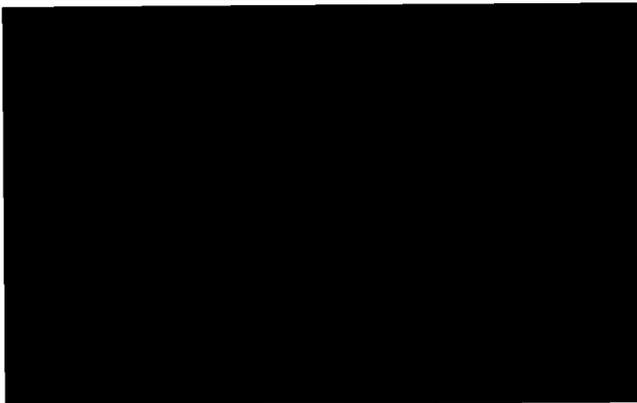
Dem Bau eines Parkhauses an der Kreisverwaltung und an der Münsterstraße können wir nur zustimmen, wobei es sich an der Münsterstraße ja praktisch um einen Ersatz für ein untaugliches Parkhaus handelt. Dass das Groh der „normalen“ Mitarbeiter der Christophorus Kliniken dort parken wird, mag von dieser Stelle aus bezweifelt werden. Das könnten sie bereits jetzt schon in dem vorhandenen Parkhaus tun, was aber aus Kostengründen nur von wenigen wahrgenommen 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 Förderung der Kosten aus Steuermitteln für einen Parkplatz für eine bestimmte Berufsgruppe sozial ungerecht und in der Bevölkerung nicht zu vermitteln.

**Nr. 46.7** 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 Möglichkeiten noch gab, sind diese nicht energisch genug durchgesetzt worden. Hier wären Veränderungen u. E. nur sehr behutsam möglich.

**Nr. 46.8** 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 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 80.000 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“.

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.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Coesfeld  
Markt 8  
48653 Coesfeld

per E-Mail: holger.ludorff@coesfeld.de

WEG Mittelstraße, Coesfeld  
Aufstockung Parkplatz

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Ludorf,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeigen wir mit der in Ablichtung beigefügten Vollmacht die rechtliche Interessenvertretung des [REDACTED] an und nehmen zu dem Entwurf des Endberichts „Masterplan Mobilität“ innerhalb der Fristen zur öffentlichen Einsichtnahme und Äußerung sowie zum Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht „Masterplan Mobilität“ wie folgt Stellung:

Münster, 13. April 2023

**Nr. 47.1** I. Bisheriger Entwurf des Endberichts „Masterplan Mobilität“

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 *„die Parkraumkapazitäten im Innenstadtbereich und am Innenstadtrand im Allgemeinen den Bedarf an Parkraum abdecken. [...]“*

*Es wird zudem festgehalten, dass im Vergleich zu den großflächigen Parkplätzen am Innenstadtrand nahezu doppelt so viele Stellplätze im Innenstadtbereich vorhanden sind. [...]*

*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.“*

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:

*„in der Erwartung, dass die jeweiligen Parkhäuser für sich genommen unwirtschaftlich wären, müsste somit z.B. eine Querfinanzierung über innerstädtische Kurzparkertlöse vollzogen werden, um eines oder mehrerer dieser Projekte perspektivisch zu realisieren.“*

*„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.“*

Unter dem Punkt „Parkraumerweiterungen“ auf Seite 103 heißt es weiter:

*„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.“*

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

**II. Keine eindeutige Handlungsempfehlung des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“**

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.

Der Entwurf „Masterplan Mobilität“ bezieht insofern nicht ausreichend Stellung zum Bebauungsplan Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“. Die ledigliche Feststellung, dass *„eine rein quantitative Erweiterung des Parkraumangebots nicht zwingend erforderlich“* ist, reicht nicht aus, um eine städtebauliche Erfoderlichkeit 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.

Es wäre zudem im höchsten Maße unwirtschaftlich mit dem Angebotsbebauungsplan des Nr. 8a „Parkdeck Mittelstraße“ das städtebaulich maximal verträgliche Stellplatzangebot planungsrechtlich zu sichern, obwohl eine problemlose Kompensation des Verkehrsaufkommens -laut des Entwurfs des „Masterplan Mobilität“- durch die verfügbaren Reserven möglich ist.

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.

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.

**Nr. 47.2** III. Anmerkungen zum Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht „Masterplan Mobilität“

In dem zum Positionspapier des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. zum Endbericht „Masterplan Mobilität“ wird auf Seite 5 unter E1 gefordert, dass *„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“* erfolgen soll.

*„Zudem ist bei der zukünftigen Umgestaltung von innerstädtischen Quartieren, wie z.B. dem Kapuzinerquartier, eine ausreichende Dimensionierung von Parkflächen zu berücksichtigen.“*

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.

Auf Seite 6 des Positionspapiers heißt es unter E1b-c wie folgt:

*„Die Planungen zu den Parkbauten Mittelstraße, Rekener Straße und Agentur für Arbeit müssen konsequent weiterverfolgt werden, ansonsten ist keine Parkraumverlagerung möglich.“*

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.

Aus der folgenden Passage des Positionspapiers geht zudem das bestehende Eigeninteresse an der Umsetzung der Parkhäuser der Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner e.V. hervor:

Der Stadtmarketingverein fordert auf Seite 6 eine Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen.

Der Stadtmarketingverein stellt damit klar, dass er mit der Forderung der Umsetzung der Parkhäuser letztlich die Attraktivität der vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten steigern möchte.

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.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage:  
Vollmacht

Stadt Coesfeld  
z. Hd. Herrn Holger Ludorf  
Markt 8

48653 Coesfeld

### **Betr.: Entwurf Masterplan Mobilität**

Sehr geehrter Herr Ludorf,

in vorbezeichneter Angelegenheit darf ich nach Lektüre des Entwurfs „Masterplan Mobilität, A nach B, Coesfeld geht weiter“ zu einzelnen Punkten Stellung nehmen und Anregungen im Sinne von § 24 GO NRW i. V. m. § 6 der Hauptsatzung der Stadt Coesfeld vom 07.04.2022 formulieren. Nachstehend gehe ich nur auf einige Teilaspekte des Entwurfs ein:

- Nr. 48.1 1. zu Seite 80: Ein Knotenpunkt Gerichtsring/Dülmener Straße ist den Coesfelder Bürgern nicht bekannt.
- Nr. 48.2 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 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.
- Nr. 48.3 3. zu Seite 88: Es wird angeregt, für das Parken im Straßenraum und auf oberirdischen Sammelparkplätzen sowie in den Parkhäusern/Tiefgaragen einen einheitlichen Gebührensatz einzuführen.
- Nr. 48.4 4. zu Seiten 93 und 95: Es wird angeregt, dass die Bürgermeisterin den Mietvertrag mit der Bäder- und Parkhausgesellschaft der Stadt Coesfeld über die Anmietung von Stellplätzen in der Tiefgarage Markt kündigt, um so mehr freie Plätze für den Besucher- und Kundenverkehr zu schaffen.

**Nr. 48.5** 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.

**Nr. 48.6** 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.

**Nr. 48.7** 7. 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 haben die Eigentümer in der Vergangenheit für nicht nachgewiesene Parkplätze im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach der Stellplatzsatzung Ablösebeträge an die Stadt gezahlt; andererseits würde eine Aufgabe des Anwohner-Parkens tendenziell zu einer Verödung der Wohnsituation in der Innenstadt führen.

Zum Thema „Parken“ werden andere Bürger sicherlich umfassend Stellung nehmen, so dass ich mich insoweit auf die vorstehenden Ausführungen beschränken darf.

**Nr. 48.8** 8. zu Seite 122: Das sog. Fuß- und-Roll-Prinzip ist im Hinblick auf die alternde Bevölkerung prioritär in den Fokus zu nehmen.

**Nr. 48.9** 9. 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.

**Nr. 48.10** 10. 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

me, ein rücksichtsvolles Miteinander von Fuß- und Radverkehr auf den Wallanlagen umzusetzen.

Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Schaffung eines parallelen Fahrradrings abzulehnen.

**Nr. 48.11** 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.

**Nr. 48.12** 12. zu Seite 199: Es wird apodiktisch behauptet, dass die Maßnahme E 1b 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.

Insbesondere nicht nachvollziehbar ist die Behauptung auf Seite 199, die Maßnahmen E 1c und E 1d 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.

Wenn zur Maßnahme E 1d „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!?

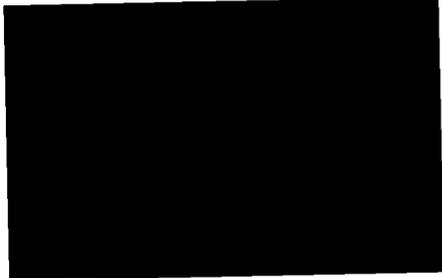
**Nr. 48.13** 13. zu Seiten 205 ff: Ich rege an, bevor man über die Maßnahme E 3: „Vision digitale Brücken“ nachdenkt, sich mit den juristischen Rahmenbedingungen für solche Ideen zu befassen, insbesondere aus straßenverkehrlicher und datenschutzrechtlicher Sicht.

**Nr. 48.14** 14. 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.

**Nr. 48.15** 15. 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.

16. Die vorstehenden Anmerkungen und Anregungen sind nur beispielhaft, nicht abschließend.

Mit freundlichen Grüßen

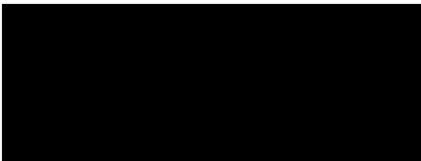


Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Donnerstag, 13. April 2023 18:00:07

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität



### Stellungnahme:

**Nr. 49.1** Einige Dinge im Konzept sehe ich als problematisch an, einige Dinge lehne ich ab.

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 Umerziehung "riecht". Das führt sicherlich eher zu einer Ablehnung, als zu einer "Mobilitätswende".

**Nr. 49.2** 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 schlechteste, 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...).

**Nr. 49.3** Der Parkplatz an der Pfauengasse war bei den Veranstaltungen, auf Schaubildern und im Einzelhandelskonzept als Potenzialfläche ausgewiesen. Bilder zeigten eine Bebauung. Falls eine Bebauung durchgesetzt werden soll, so wäre das das Gegenteil vom beklagenden "Ziel der Entsiegelung" und des "mehr Grün".

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.

**Nr. 49.4** 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.

**Von:** [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
**An:** [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
**Datum:** Donnerstag, 13. April 2023 20:15:51

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

[REDACTED]

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.

Mit freundlichen Grüßen,  
im Namen der Nachbarschaft 'Dicke Pappel'

[REDACTED]

Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] [Ludorf, Holger](#)  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Donnerstag, 13. April 2023 21:48:52

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Guten Tag,

**Nr. 51.1** im Wesentlichen stimme ich der Stellungnahme des Stadtmarketingvereins zu. Folgende Ergänzungen sind mir wichtig:

**Nr. 51.2** 1. 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, das unregelmäßige Parkverhalten zu Sicherheitseinschränkungen führt. Schon heute gibt es immer wieder Situationen, dass Feuerwehr und Rettungskräfte kaum durch die Stadtwaldallee fahren können.

**Nr. 51.3** 2. Fahrradverkehr weiterhin auf der Promenade  
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.

**Nr. 51.4** 3. Bushaltestelle vor dem Kino  
Mehrere Schulbusse halten dort jeden Morgen. Wenn Schüler aussteigen führt das regelmäßig zu Problemen mit dem Radverkehr. Zusätzlich sind 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.

**Nr. 51.5** 4. Einrichtung Fahrradstrassen nur mit Zustimmung der Anlieger

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

**Von:** [Diekmann, Eliza](#)  
**An:** [Ludorf, Holger](#)  
**Betreff:** Fwd: Anregungen zum Mobilitätskonzept  
**Datum:** Donnerstag, 13. April 2023 23:19:30

---

Von meinem iPhone gesendet

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

**Von:** [REDACTED]  
**Datum:** 13. April 2023 um 22:48:18 MESZ  
**An:** "Diekmann, Eliza" <Eliza.Diekmann@coesfeld.de>  
**Betreff:** Anregungen zum Mobilitätskonzept

Liebe Eliza Diekmann,

**Nr. 52.1** folgend möchten wir Ihnen und dem Planungsteam gerne ein paar Anregungen zum Mobilitätskonzept mit auf den weiteren Weg geben.

**Fehlende Verknüpfung des Mobilitätskonzeptes mit übergeordnetem Gesamtentwicklungsplan:**

Es sollte(n)

- 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.

**Nr. 52.2** Verkehrsführung:

- 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.

**Städtebauliche Entwicklung der Innenstadt als Wohnstadt:**

- Nr. 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.
- Nr. 52.4**
- Loses, temporäres und kostspieliges Stadtmobiliar sollt zu Gunsten eines nachhaltig dauerhaften Gesamtkonzeptes überdacht werden

(weniger, aber dafür richtig).

**Nr. 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.

**Nr. 52.6** **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.

**Nr. 52.1** 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!



Stadt Coesfeld  
Die Bürgermeisterin  
Markt 8  
48653 Coesfeld

14. April 2023

### Mobilitätskonzept der Stadt Coesfeld

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zur Implementierung eines Mobilitätskonzeptes durch die Stadt Coesfeld möchte ich mir die folgenden Anmerkungen gestatten:

1.

#### Nr. 53.1 Realitätsbezug

Die Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes 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.

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.

Nr. 53.2 Mobilitätshubs müssen in Rollator tauglicher Distanz entstehen: Parkplätze jenseits der Bahn helfen einer mobilitätseingeschränkten Person nicht.

2.

### **Nr. 53.3** 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.

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 produziert werden, ist nicht von der Hand zu weisen und wurde durch nichts widerlegt.

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 CO<sup>2</sup> in die Luft zu „blasen“, als dies in der Vergangenheit in der Bundesrepublik Deutschland an der Tagesordnung war.

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.

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.

3.

### **Nr. 53.4** Kosten der Konzepterstellung und der Umsetzung

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.

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.

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.

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.

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.

4.

#### **Nr. 53.5** Auswirkungen auf Gewerbetreibende in der Innenstadt

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.

Zur Ehrlichkeit gehört jedenfalls, diese Sorgen und Bedürfnisse ernst zu nehmen und zumindest sich darum zu bemühen, die wirtschaftlichen Parameter, die dem zugrunde liegen, zu verstehen und Akteuren auf Augenhöhe zu begegnen.

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.

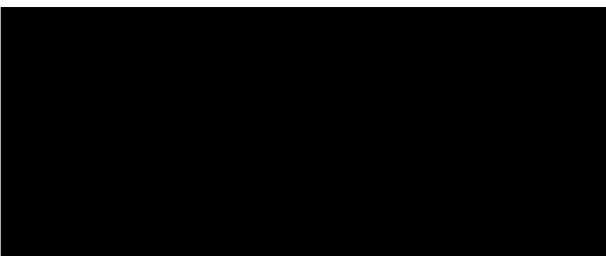
Man mag sich im Ergebnis davor hüten, gegen die Interessen und den erklärten Willen der Innenstadtakteure hier ideologische Konzepte durchdrücken zu wollen.

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.

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.



Von: [info@coesfeld-service.de](mailto:info@coesfeld-service.de)  
An: [REDACTED] Ludorf, Holger  
Betreff: Neuer Eintrag über Kontaktformular: Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität  
Datum: Freitag, 14. April 2023 13:29:07

---

Folgende Nachricht wurde über das Kontaktformular eingereicht:

## Stellungnahme zum Entwurf des Gesamtkonzepts für den Masterplan Mobilität

### Stellungnahme:

Sehr geehrter Damen und Herren,

Nr. 54.1 soll Klimaschutz ansatzweise gelingen, muss er handwerklich sauber erfolgen. Nachhaltigkeit 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:

- 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.?

Nr. 54.2 - 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“?

- 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?

Nr. 54.3 - Und schließlich wie die Stadt Coesfeld – bei sehr angespannter Haushaltslage - für was, wann, welche Finanzmittel bereitstellen kann und will?

All das ist nicht verbindlich geklärt. Vorgenannte Datengrundlagen liegen nicht vor.

Schon gar nicht gibt es eine „Kostenfolgenabschätzung“ geschweige eine angemessene Verhältnismäßigkeitsprüfung. 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!

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.

**Nr. 54.4** 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 Beteiligung erwecken will. Nicht mehr und nicht weniger. Eine wirklich offen und ehrliche Kommunikation und Diskussion zu diesem Konzept konnte und hat es bisher nicht gegeben.

**Nr. 54.5** 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.

Mit freundlichen Grüßen!



**CHRISTLICH DEMOKRATISCHE ARBEITNEHMERSCHAFT  
Stadtverband Coesfeld**

Stadtverwaltung Coesfeld  
Frau Bürgermeisterin  
Eliza Diekmann  
Markt 8  
48653 Coesfeld

Coesfeld, 14.04.2023

**Anregungen und Bedenken der Christlich-Demokratischen Arbeitnehmerschaft (CDA),  
Stadtverband Coesfeld, zu dem „Masterplan Mobilität Coesfeld“**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Diekmann!

Die CDA ist ein organisatorischer Zusammenschluss von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der CDU Deutschland.

Schwerpunkte der CDA-Politik bilden Fragen der Arbeits- und Sozialpolitik, der Betriebsverfassung, der Rentenpolitik und Sozialversicherung, der beruflichen Bildung sowie der Gesundheits- und Familienpolitik. Da sehen wir auch in Coesfeld unseren Ansatz in der Tagespolitik, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu vertreten.

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.

**Wir als Vertreterinnen und Vertreter der CDA Coesfeld stellen fest:**

Der „Masterplan Mobilität Coesfeld“ ist nicht geeignet, die von Ihnen definierten Herausforderungen zu bewältigen.

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 CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wird daher ausschließlich durch die bereits begonnene und sich in naher Zukunft beschleunigende Verschiebung vom Verbrennungsmotor zum E-Antrieb gelingen.

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. 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.

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.

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.

**Basierend auf dem Grundsatzprogramm der CDA „Der Mensch ist wichtiger als die Sache“ appellieren wir an Sie:**

- Arbeitsplätze in der Innenstadt müssen gut erreichbar bleiben, unabhängig vom Verkehrsmittel (Auto, Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß).

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.

- 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.
- 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.

Wir hoffen, dass die hier im Namen der durch die CDA vertretenen Mitglieder dargelegten Sorgen und Einwände bei der Meinungsbildung und Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen  
CDA Stadtverband Coesfeld

Stadtverwaltung Coesfeld  
Frau Bürgermeisterin  
Eliza Diekmann  
Markt 8  
48653 Coesfeld

## Stellungnahme zu „Mobilität in Coesfeld - Masterplan Mobilität“

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Diekmann,  
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Coesfeld,

**Nr. 56.1** 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.

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.

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 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.

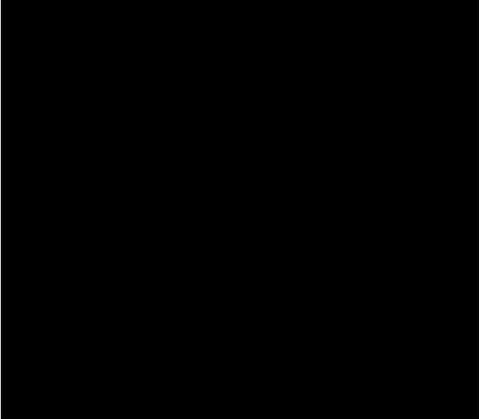
Um dies zu erklären seien in Kürze vier Betrachtungen dieses Dokumentes genannt:

### **Nr. 56.2** 1. 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.

Nr. 56.3

## 2. 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 werden, da schlicht die Messparameter in dem vorliegenden Masterplan dafür nicht genannt sind.

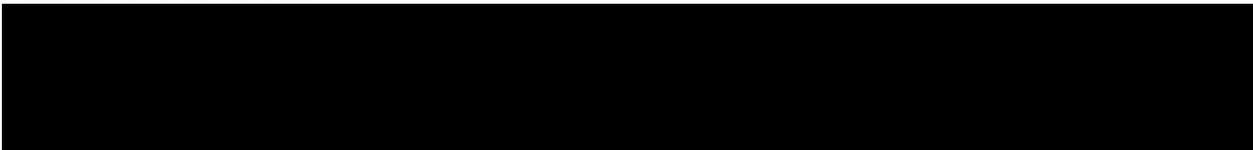
Demnach können auch Schwächen des Konzeptes sowie auch aus dem Umfeld hervorgehende Risiken im Entstehungsprozess nicht gemessen und oder rechtzeitig erkannt und ggf. abgewendet werden.

(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 CO<sub>2</sub>-Emissionen oder ähnliches, weniger gefahren Kilometer, bessere Erreichbarkeit der Ziele innerhalb der Stadt und oder von außerhalb zu der Stadt hin etc.).

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.

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 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.

Auf „Hoffen & Glauben“ sollte jedoch nicht ein so bedeutendes Konzept basieren. Schon gar nicht sollte es das Ausbleiben einer WSOT-Analyse rechtfertigen.

Nr. 56.4

### 3. Datengrundlage & Analysen

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:

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 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.)





Nr. 56.5

#### 4. Kostenplanung/ Kosteneinschätzung

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.

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.

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.

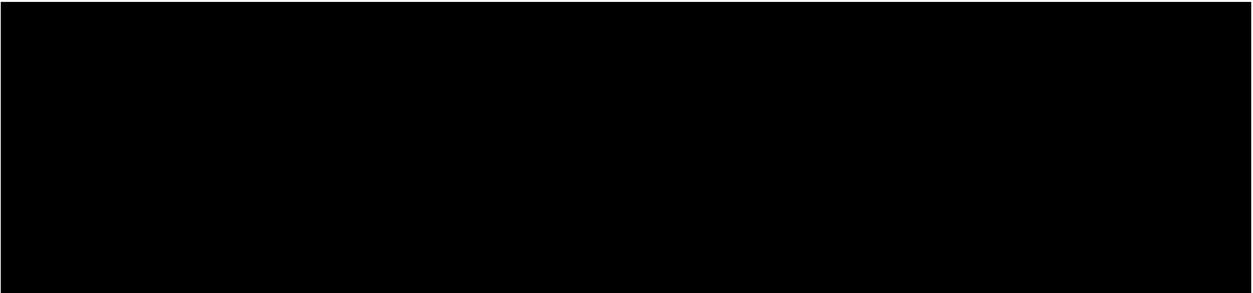
Nr. 56.1

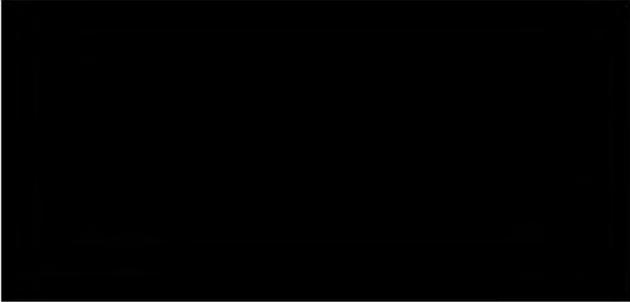
Auf der Grundlage der hier skizzierten vier kurzen Themenbetrachtungen sowie der weiteren detaillierten (aber hier nicht diskutierten) Betrachtung des Masterplanes Mobilität für die Stadt Coesfeld, erschließt es sich mir nicht, wie dieses vorliegende und oben genannte Mobilitätskonzept eine ausreichende 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 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.

Mit freundlichen Grüßen





16.04.2023

**Stellungnahme zum Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld**

Sehr geehrter Herr Schmitz,

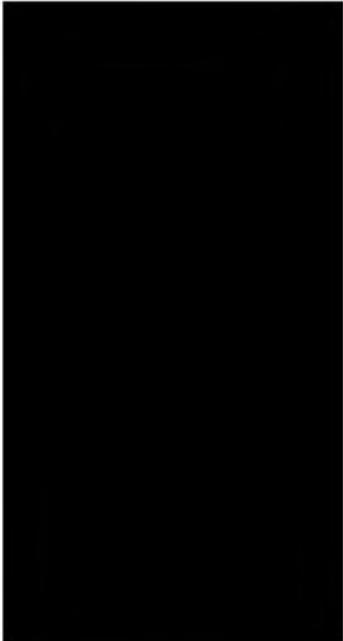
hiermit möchte ich Ihnen gerne meine Gedanken zu dem von der Stadt Coesfeld vorgestellten Entwurf des Masterplans Mobilität mitteilen:

**Nr. 57.1** 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.





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 hohen bzw. verbesserten Aufenthaltsqualität zu vermitteln.

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 Durchfahrtssperren 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 Eindruck, als stünde diese integrierte Betrachtung der Situation im Fokus.

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.

**Nr. 57.2** 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 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.

**Nr. 57.3** Um die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den verschiedenen Wohnquartieren zu verbessern, schlägt das Mobilitätskonzept ein System aus Fahrradstraßen und Velorouten vor, die bis in die Innenstadt führen.

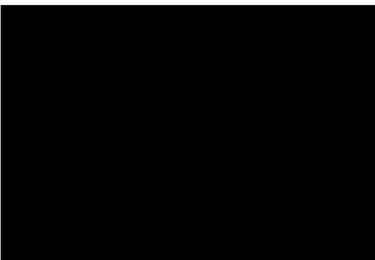
Als Velorouten sind dabei die Borkener Straße, die Rekener Straße, die Crone Straße, die Billerbecker Straße, Osterwicker Straße und Daruper Straße definiert, bis auf die Holtwicker Straße also im Wesentlichen die Straßen, die auch die Hauptlast des in die Innenstadt einströmenden motorisierten Verkehrs aufnehmen.

Abseits von technischen Regelwerken und Fragen der Zuständigkeit (Straßenbaulast), die im Masterplan Mobilität beschrieben sind, hätte ich mir hier weitere Vorschläge erhofft, wie die Situation des Radfahrers konkret verbessert werden kann und insbesondere an den Knotenpunkten eine weitere Qualitätssteigerung und Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr erfolgen kann. Allein die Klassifizierung der verschiedenen Straßenzüge im Sinne des Radverkehrs verbessert noch nicht die Situation.

Hier würde es sich anbieten, ebenfalls zunächst eine räumliche Konkretisierung für die verschiedenen 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.

**Nr. 57.1** 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.

Mit freundlichen Grüßen



**Betrifft: Entwurf Masterplan Mobilität**

Stellungnahme, Anregungen und Vorschläge der Anwohner „verkehrsberuhigter Bereich Feldweg“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zuerst einmal möchten wir Ihnen und den Kollegen danken, dass Sie das Thema „Mobilität“ in Coesfeld auf den Prüfstand stellen und auch in den letzten Jahren Konzepte ausgearbeitet haben. Durch die Anwohner des Feldwegs wird bereits seit vielen Jahren immer wieder der dringende Bedarf nach einer Verkehrsberuhigung angemeldet. In den letzten 10 Jahren wurde durch das Ordnungsamt vertreten durch Hr. Brüggemann und Hr. Berning auf den Masterplan Mobilität verwiesen auf den wir uns mit diesem Schreiben beziehen.

Wir Anwohner vom Feldweg haben den Entwurf für den Masterplan Mobilität gelesen und sind besorgt, dass eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt zu einer noch höheren Verkehrsdichte auf dem Feldweg führt. Die Verkehrssituation auf unserer Straße ist bereits jetzt unzumutbar und darf unter keinen Umständen noch schlimmer werden! In dem Artikel aus der Allgemeinen Zeitung vom 30.3.2022 wurde laut einer unabhängigen Überprüfung bereits bestätigt, dass der Feldweg für die aktuelle Verkehrsdichte ungeeignet ist und empfiehlt hier eine Sperrung für den motorisierten Verkehr. Anwohner mit Kindern mussten ihre Grundstücke bereits umzäunen, damit die Kinder nicht auf die Straße rennen und von anderen Verkehrsteilnehmern erfasst werden. Das Zitat von einem Anwohner trifft es sehr genau: „die Situation brennt, da unsere Kinder täglich durch zu schnell fahrende Autos gefährdet werden!“. Eine andere Familie hätte um ein Haar die Tochter verloren, Sie konnte nur im letzten Moment über die Motorhaube eines schnell heranfahrenden Autos gehoben werden. Auch aus diesen Gründen muss hier dringend und in absehbarer Zeit gehandelt werden. Der Spielstraßencharakter wird von vielen durchfahrenden Autofahrern nicht beachtet oder es ist Ihnen nicht bewusst, dass sie hier einen verkehrsberuhigten Bereich durchfahren. Aufgrund des Rückbaus von Bodenwellen und Umfahrungshindernissen sind auf dem Feldweg viel zu hohe Geschwindigkeiten möglich.

Mit diesem Schreiben geben die Anwohner vom Feldweg Anmerkungen zum Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld und appellieren nach § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) an den Rat hier schnell und konsequent zu handeln!



In der Vergangenheit gab es auch schon weitere Versuche zur Sperrung der nordwestlichen Innenstadt:

Zitat aus der Pro Coesfelder Rundschau Nummer 5 von 2007: "... Zudem war der bisher letzte Bürgerentscheid in Coesfeld der erste erfolgreiche des Jahres 2006 in NRW und fand bundesweite Beachtung. Mit 23,3 % der Abstimmungsberechtigten stimmten 3,3% mehr als nötig gegen die Pläne der Ratsmehrheit in Sachen **Sperrung in der nordwestlichen Innenstadt....**" "...War es denn, müssen sich Stadtbere und Altparteien fragen, kein Unfug, den **Durchgangsverkehr** durch **Wohnstraßen wie den engen Buchholzweg** führen zu wollen?..."

Außerdem wurde über das Thema Einbahnstraßenregelung im Bereich Basteiwall/Marienring in Richtung Neutorstraße im Jahr 2010 beraten. In einem Artikel der AZ vom 23.11.2010 und auch in der Beschlussvorlage auf der Stadt Coesfeld Homepage vom 24.11.2010 kann man dies nachlesen. Offensichtlich ist dieser Vorschlag auch wieder verworfen worden:



Geplante Einbahnstraßenregelung 2010 1

Einige Anwohner haben bereits mit Hr. Berning über die unzumutbaren Umstände gesprochen und auch schriftliche Stellungnahmen ggü. Hr. Berning vom Ordnungsamt (12.03.2023) und Bürgermeisterin Fr. Eliza Diekmann (30.03.2022) abgegeben. Es ist beim Ordnungsamt und dem Rathaus bekannt, dass diese Straße eine verkehrsrechtliche Katastrophe ist.

Folgende schriftliche Antworten haben wir erhalten:

Hr. Berning vom Ordnungsamt Bereich Straßenverkehr:

„...Dem aufgezeigten Bild von Ihnen über die aktuelle Verkehrssituation auf dem Feldweg kann ich voll und ganz zustimmen. **Ein verkehrsberuhigter Bereich liegt in der Regel im Bereich eines Wohngebiets, in dem kein Durchgangsverkehr vorliegt.** Der Feldweg ist Teil des Hengtegebiets und bedauerlicherweise eine beliebte **Abkürzung für Kfz-Fahrer** von der Holtwickener Straße ins Hengtegebiet und auch weiter zur Borkener Straße oder auch in umgekehrter Richtung. Daher hat es sich die Stadt Coesfeld bereits vor geraumer Zeit zur Aufgabe gemacht, dass die Verkehrssituation im **Hengtegebiet insgesamt beruhigt** werden muss. Hierbei hat u. a. auch der **Feldweg eine hohe Priorität.** ...“

Bürgermeisterin Fr. Diekmann:

„...Ihre **Sorgen bezüglich der Situation** vor Ort kann ich **nachvollziehen.** ... Welche **Schlüsselmaßnahmen im Endeffekt definiert werden** und welche **Handlungsempfehlungen** sich daraus ergeben, entscheidet schlussendlich der Rat. ...“

Dass dem Hengtegebiet eine ganz besondere Bedeutung zukommen muss geht aus dem Entwurf des Masterplans Mobilität hervor. Leider sind aus unserer Sicht die Maßnahmen für den Feldweg nicht tiefgreifend genug. Auch der dringende Maßnahmenbedarf für den Feldweg geht aus den Grafiken nicht hervor. Hier wird sich eher auf den besser ausgebauten Buchholzweg bezogen (Abb. 1-3, rot markiert):

Von Durchgangsverkehren betroffene Bereiche



Abbildung 1

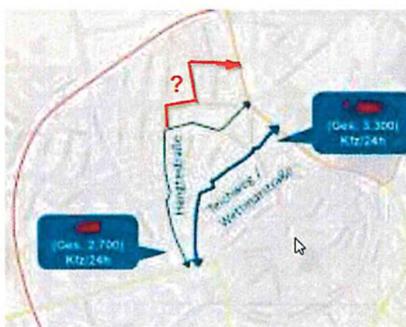


Abbildung 2

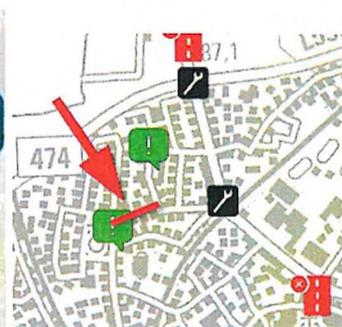


Abbildung 3

Da der Feldweg für viele die schnellste Abkürzung zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße in beide Richtungen darstellt, wird der Feldweg im Masterplan aus unserer Sicht nur unzureichend betrachtet. Von Löb kommend fahren viele bereits bei der Westfalentankstelle rechts ab um den möglicherweise schließenden oder bereits geschlossenen Bahnübergang in Höhe Buchholzweg zu umfahren (Abb3. Unten Pos. 1). Außerdem fährt der ganze Verkehr aus dem Hengtegebiet (Abb.4 lila umrandet) in Richtung Holtwicker Straße stadtauswärts durch den Feldweg und umgekehrt. Durch die zentrale Ausländerbehörde der Bezirksregierung Münster wurde die Situation nur weiter verschärft.

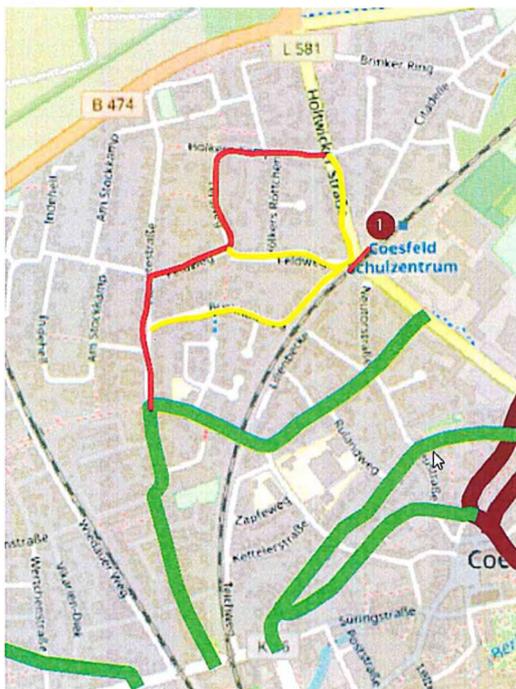


Abbildung 4



Abbildung 5

Nachfolgend einige Zitate aus dem Entwurf mit entsprechenden Kommentaren der Anwohner des Feldwegs:

„...Insbesondere aus dem fehlenden Ringschluss resultieren erhebliche Probleme. .... Die Durchgangsverkehrsanteile hier sind beträchtlich, obwohl die Straßen vom baulichen Zustand her nicht für die Bewältigung der Verkehrsmengen geeignet sind ... besteht hier großes Konflikt- und Unfallpotenzial. Auch ... Hengtestraße, Hengtering, ... weisen einen zu hohen Durchgangsverkehrsanteil auf... Die Alternative... zwischen Holtwicker Straße und Gerichtsring oder gleich den Konrad-Adenauer-Ring ... bedeutet zwar nur wenige Minuten Fahrzeit mehr, trotzdem nutzt ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung die oben genannten Straßen.“ Sollte durch Maßnahmen Basteiring, Marienring, Kapuzinerstraße und Hohe Lucht für den Verkehr eingeschränkt werden wird sich der Verkehr auf den Hengtebereich und ganz besonders auch Feldweg/ Leisweg und Buchholzweg aufteilen!!

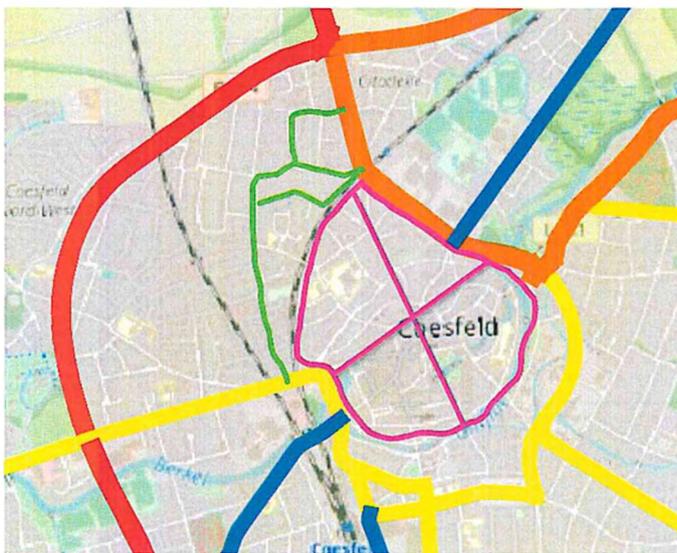


Abbildung 6

„...Schlüsselmaßnahmen... E2 Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet...“ „...Bei der Verkehrsberuhigung lediglich einer der Routen besteht großes Risiko, dass sich die Verkehre auf eine andere Route verlagern. Daher sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, die mitunter restriktiv wirken, unumgänglich. Dabei sind immer die Auswirkungen auf das Hengtegebiet mit den alternativen Verbindungen über Buchholzweg und Feldweg zu beachten...“  
Maßnahme Vorschlag der Feldweg Anwohner im Schlusstext

„...Es wurden neuralgische Stellen identifiziert, die potenzielle Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr darstellen...“ Betrifft den Feldweg

„...Das Hengtegebiet zeichnet sich bspw. durch seine enge räumliche Nähe zur Innenstadt, überwiegende Wohnnutzung mit Einfamilienhaustypologien und mehrere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (KiTa, Grundschule, Gymnasium) aus...“ deshalb auch der zu hohe Durchgangsverkehr zu den Stoßzeiten morgens, mittags und nach Feierabend. Verkehr sollte auch zu diesen Zeiten gezählt und geprüft werden!

„...Laut Angaben der Anwohnenden halten sich einige Nutzende jedoch nicht an die ausgewiesene Verkehrsführung. Dies fortführend beschreiben die Ausführungen der Fußverkehrschecks zum Hengtegebiet im nordwestlichen Siedlungsbereich, dass dort zwar viele verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, diese jedoch nur in den selten entsprechend der Verkehrsführung baulich

umgestaltet wurden. Ohne die bauliche Umgestaltung folgt aus der Verkehrsberuhigung nicht immer tatsächlich eine Begünstigung des Fußverkehrs...“ **Betrifft den Feldweg**

„...Deshalb berichten Anwohnende von Konflikten zwischen Zufußgehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden. Ursächlich hierfür sind Bring- und Holverkehre, die durch die sozialen Einrichtungen hervorgerufen werden, Durchgangsverkehre innerhalb des Gebiets (siehe Kap. 6.6) und eine wichtige, quer verlaufende Radwegachse auf der Hengtestraße. Zudem sind an einigen Stellen bauliche Mängel der straßenbegleitenden Fußwege festzuhalten...“ **Betrifft den Feldweg**

„...Bei der Verkehrsberuhigung lediglich einer der Routen besteht großes Risiko, dass sich die Verkehre auf eine andere Route verlagern. Daher sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, die mitunter restriktiv wirken, unumgänglich. Dabei sind immer die Auswirkungen auf das Hengtegebiet mit den alternativen Verbindungen über Buchholzweg zu beachten...“ **Betrifft auch!! den Feldweg**

„...Lösungen mit einfachen Mitteln, wie eine Ausschlussregelung für bestimmte Gruppen („Anliegerfrei-Regelung“), oder eine Lösung durch Abbiegegebote alleine mittels Verkehrszeichen bringen keine Wirkungskontrolle oder erzielen erfahrungsgemäß nur bedingte Effekte... Lösungsansätze könnten sich aus dem in einem aufwändigen Beteiligungsverfahren gemeinsam mit den Nachbarschaften aus dem betroffenen Gebiet in 2010 im Konsens entwickelten Maßnahmenpaket ergeben...“  
“... Zur Reduzierung des Verkehrs sollen einhergehend mit der straßenverkehrsrechtlichen Ausweisung auch Anlieger-frei-Regelungen für den Kfz-Verkehr geprüft werden...“ **Widerspruch**

„...Dies betrifft vorrangig Räume ... in denen Durchgangsverkehre zum Problem werden. Die identifizierten Bereiche wie beispielsweise ... Hengtegebiet ...“ **Betrifft den Feldweg**

„...Untersuchungen des Nahverkehrsplans, der Erschließungsdefizite für ... das Hengtegebiet ... identifiziert ...“ **ist es schlecht erschlossen für den ÖPNV, ist eine höhere Verkehrsdichte die logische Konsequenz**

„...und die quer in NordSüd-Richtung verlaufende Hengtestraße als durchgehende Route zwischen den klassifizierten Straßen des Vorbehaltsnetzes genutzt...“ **und weiter auf den Feldweg als Abkürzung zur Holtwicker Straße stadtauswärts**

„...Auch im nordwestlich angrenzenden Hengtegebiet werden Einflüsse der  $\frac{3}{4}$ -Ringerschließung deutlich...“ **Betrifft den Feldweg**

„...Dieser Zielwert kann eingehalten werden, wenn der wesentliche Durchgangsverkehr durch die Gesamtlösung des Verkehrsraums nordwestliche Innenstadt / Hengtegebiet unterbunden wird...“  
**Hier ist dem Hengtebereich in Höhe Feldweg und Buchholzweg eine besondere Bedeutung zuzuschreiben, da diese im Falle einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt den ganzen Verkehr für eine Umfahrung der Innenstadt stemmen müssten. Siehe auch die folgenden Punkte...**

„...Im Rahmen der Zielfindung für diesen Bereich wurde offenbar, dass dem Anspruch, zügig auf nordwestlicher Umfahrung um die Innenstadt herum zu kommen, die Belange der ansässigen Bevölkerung entgegenstehen, welche regelmäßig über verkehrliche Probleme und hohe Lärm- sowie Abgasemissionen klagt... von Anwohnern... mehrfach vorgebrachten Anregungen und Bedenken“  
**Betrifft den Feldweg**

„...Gemessen an der Vorbehaltsnetzgestaltung des Masterplans besitzen all die genannten Straßen weder die Funktion noch die Eignung, Durchgangsverkehre zu bewältigen... Die Beeinträchtigung für die Wohnbevölkerung ist so tiefgreifend, dass die Lösung dieser Probleme als Schlüsselprojekt einzustufen ist... In Folge dessen müssen konsequente Maßnahmen ergriffen werden, die die Straßen ihren Netzbedeutungen zuführen, die Durchgangsverkehrsanteile reduzieren...“ **Betrifft den Feldweg**

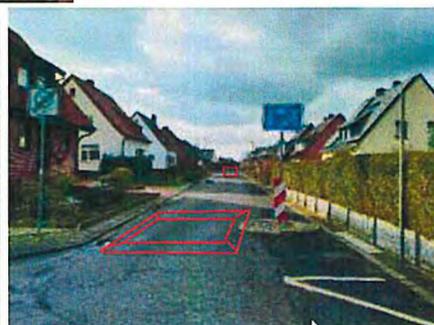
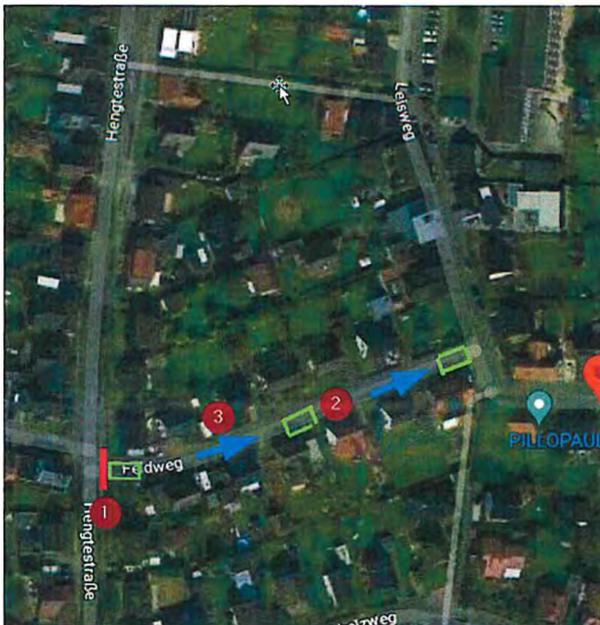
## Nr. 58.1 Schlusswort der Feldweg Anwohner und Appell an den Rat:

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:

- eine Sperrung des Feldwegs, wie durch die externen Gutachter gefordert (Abb. Unten Pos. 1) am Übergang zur Hengtstraße für den Autoverkehr. Dies würde auch den gesamten Verkehr des Hengtegebiets beruhigen, da eine Abkürzung zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße unattraktiver wird. Der kleine Umweg über Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Borkener Straße und umgekehrt ist zumutbar. Diese Maßnahme hat zwischen dem Gerlever Weg und Am Honigbach auch bereits den gewünschten Effekt erzielt.

alternativ:

- 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 Hengtstraße und Leisweg. Um den Spielstraßencharakter zu unterstreichen, außerdem entsprechende Markierungen auf dem Boden.



Die jeweilige Maßnahme bedeutet wenig Aufwand und sollte daher auch umgesetzt werden können.

