

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

05.06.2023

Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

15.06.2023

21.06.2023

Vorberatung

Entscheidung

a-b | Coesfeld geht weiter: Beschlussfassung Masterplan Mobilität

Beschlussvorschlag:

Abwägung von Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die unmittelbar konkreten, im Entwurf des Masterplans empfohlenen Maßnahmen zugeordnet werden können

1. Maßnahme A1: Beschluss einer Stellplatzsatzung

1.2. Der Anregung, Neubauten nur noch dort zuzulassen, wo eine annehmbare ÖPNV-Anbindung bereits besteht oder verbindlich eingerichtet und aufrechterhalten wird, wird nicht gefolgt.

1.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

2. Maßnahme A2: Entwicklung eines Mobilitätsmanagements

2.2. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs A2 zur Berücksichtigung der Anregung 32.2. Weitere Stellenanteile zur Bearbeitung dieser Maßnahme werden über den städtischen Haushalt nicht bereitgestellt. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

2.3. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu prüfen, ob die Anzahl der städtischen Dienstwagen grundsätzlich weiter reduziert werden kann, weitere Kraftfahrzeuge durch Lastenräder ersetzt werden können oder der Anteil von Kraftfahrzeugen, die mit einem nachhaltigen Antrieb ausgestattet sind, weiter erhöht werden kann.

2.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

3. Maßnahme B1: Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten

3.2. Die Maßnahmensteckbriefe B1 und C1 sind dahingehend zu ergänzen, dass die Einhaltung von Fahrzeitenplänen des ÖPNV als wichtige Prämisse bei der Neuplanung von Knoten oder sonstigen relevanten Vorplanungen gewährleistet bleiben soll. Hier können - falls nicht vorhanden - Busbeschleunigungen vorgesehen werden, bei denen eine Anforderung des sich nähernden Busses durch Funk an die LSA oder die Sperrpoller gesendet wird und er somit seine Weiterfahrt (früher) erhält.

3.3. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreis Coesfeld als Straßenbaulasträger zu prüfen, ob die beiden Knotenpunkte Gerichtsring/Borkener

Straße und Gerichtsring/Kupferstraße vorab bereits durch eine veränderte Ampelsteuerung nahmobilitätsfreundlicher gestaltet werden können.

- 3.4. Die Aussagen der E-Klima in Bezug auf die anzustrebenden Qualitätsstufen werden ausdrücklich bestätigt. Sie bilden die Grundlage für zukünftige Untersuchungen der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten.
- 3.5. Der Anregung, einzelne Straßenarme in den Knotenpunkten Gerichtsring/Borkener Straße und Gerichtsring/Kupferstraße für den Autoverkehr zu sperren oder auf einzelne Ampeln zu verzichten, wird nicht gefolgt.
- 3.6. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B1 zur Berücksichtigung der Anregung 14.5. Der Anregung, nur das Beispiel der geschützten Kreuzung im Steckbrief aufzunehmen, wird nicht gefolgt.
- 3.7. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B1 zur Berücksichtigung der Anregung 17.2. Der Anregung, einen grundsätzlichen Verzicht auf Anforderungsampeln für die Nahmobilität festzuschreiben, wird nicht gefolgt. Eine Überprüfung der Verkehrsqualitäten für die Nahmobilität an Kreuzungen und Knoten ist beabsichtigt und wird langfristig sukzessive erfolgen. Dabei soll gewährleistet sein, dass an Knotenpunkten auf Anforderung für die Nahmobilität verzichtet wird und Freigabezeiten immer gemeinsame mit der jeweiligen Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs parallelgeschaltet sind. Dies ist jedoch bereits im Maßnahmensteckbrief B1 festgehalten, sodass eine Änderung nicht erforderlich wird.
- 3.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit der Änderung gemäß Beschlussvorschlag 3.2 bestätigt.
4. Maßnahme B2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen
 - 4.2. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B2 zur Berücksichtigung der Anregung 32.4. Die Auswirkungen von FGÜ auf den ÖPNV und den Radverkehr werden als allenfalls marginal eingeschätzt.
 - 4.3. Die Verwaltung wird ausdrücklich beauftragt, die Osterwicker Straße in die Prüfung, wo im Stadtgebiet Fußgängerüberwege realisiert werden können, mit einzubeziehen.
 - 4.4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet auch die Anordnung von Fußgängerüberwegen in der Hengtestraße zu prüfen.
 - 4.5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anbringung des Verkehrszeichens 120 „Verengte Fahrbahn“ im Bereich der Einengungen in der Osterwicker Straße zu prüfen.
 - 4.6. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) weiterhin angewendet werden müssen. Gleichzeitig sollen aber die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Fußgängerüberwegen unter Einhaltung der VwV-StVO ausgenutzt werden.
 - 4.1. Der Maßnahmensteckbrief ist dahingehend zu ändern, dass die Maßnahme mit einer hohen Priorität versehen wird. Ansonsten wird der Maßnahmensteckbrief ohne weitere Änderungen bestätigt.
5. Maßnahme B3.1: Förderung des Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage
Maßnahme B3.2: Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings
 - 5.1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Machbarkeit der Maßnahme 3.2 „Verkehrsberuhigung auf der Wallanlage und Schaffung eines parallelen Fahrradrings“ im Rahmen einer externen Beauftragung prüfen zu lassen (Tiefenschärfe: Machbarkeitsstudie/Vorentwurf). Das Ergebnis ist den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Kommt die Studie zum Schluss, dass eine Realisierung nicht sinnvoll ist, kommt die Maßnahme 3.1 „Förderung des

Miteinanders von Fuß- und Radverkehr auf der Wallanlage“ zum Tragen. Sollte die Maßnahme 3.2 realisiert werden, ist zu prüfen, ob einzelne Bausteine der Maßnahme 3.1 zusätzlich realisiert werden sollten.

5.2. Alternative 1

Die Fahrradringstraße wird zunächst ohne wesentliche Änderungen in der Verkehrsführung auf dem Gerichtsring realisiert. Die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung für den Gerichtsring sind im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.

Alternative 2

Eine Einbahnstraßenregelung für den Gerichtsring ist im Zusammenhang mit den Planungen für die Fahrradringstraße zu prüfen. Die erforderliche umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist durch die Verwaltung zu beauftragen.

5.3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Belange des ÖPNV in das weitere Verfahren einzubringen und zu berücksichtigen.

6. Maßnahme B4: Planung und Bau des Radverkehrsnetzes

6.2. Bei Planung und Bau des Radverkehrsnetzes können Schutzstreifen und Radfahrstreifen auch weiterhin geprüft und innerhalb ihrer Einsatzgrenzen und unter Einhaltung der vorgegebenen Standards als Führungsform eingesetzt werden. Dabei sind die einschlägigen Regelwerke (z.B. Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) zu beachten.

6.3. Der Bau einer Brücke über die Bahngleise in Höhe der Grimpingstraße wird aufgrund des enormen finanziellen Aufwandes zunächst nicht weiterverfolgt.

6.4. Die Führung der Radfahrer auf der Daruper Straße und der Bahnhofstraße wird als Führungsform für den Radverkehr zunächst bestätigt, da aufgrund des beschränkten Verkehrsraumes weitergehende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Bezug auf den Radverkehr nur sehr schwer oder gar nicht zu realisieren sind. Im Falle der Daruper Straße ist die Sachlage im Rahmen der Planungen zur Veloroute Richtung Nottuln erneut zu bewerten.

6.5. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 27.2 (Spielgeräte an Verkehrswegen).

6.6. Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit dem Kreis und den kreisangehörigen Gemeinden mit dem Ziel zu führen, ein einheitliches Markierungssystem für Velorouten zu entwickeln

6.7. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 39.6 (Umgestaltung Rekener Straße). Die Prüfung einer Umgestaltung der Rekener Straße nach niederländischem Vorbild wird ausdrücklich als Maßnahme des Masterplanes Mobilität bestätigt.

6.8. Die Umgestaltung der Rekener Straße bleibt wesentlicher Bestandteil des Maßnahmensteckbriefes B4. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Beschluss des Masterplanes die rechtlichen und fachlichen Möglichkeiten zur Umgestaltung der Rekener Straße in der beschriebenen Form zu prüfen und die Fördermöglichkeiten zu eruieren.

6.9. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 46.5. Das im Maßnahmensteckbrief beschriebene Vorgehen mit einer Konzentration auf die Veloroute in Richtung Lette und auf die Fahrradstraßen entlang von Radhaupttrouten wird bestätigt.

6.10. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B4 zur Berücksichtigung der Anregung 57.3. Die in der Anregung geforderten Maßnahmen sind im Gesamtkonzept bereits enthalten.

- 6.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.
7. Maßnahme B5: Einrichtung von Fahrradstraßen
- 7.2. Das im Masterplan Mobilität definierte Fahrradstraßennetz wird bestätigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die mit der Anregung 27.4 eingereichten Pläne in ein späteres Abstimmungsverfahren zur Erweiterung des Fahrradstraßennetzes einzubringen und zu bewerten.
- 7.3. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B5 „Einrichtung von Fahrradstraßen“ zur Berücksichtigung der Anregung 32.2. Die im Steckbrief beschriebenen Möglichkeiten und Grenzen zur Ausweisung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße bleiben weiterhin gültig.
- 7.4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anlieger in den Planungsprozess für die Einrichtung von Fahrradstraßen einzubinden. Der Beschluss über die Ausgestaltung und die Umsetzung der Fahrradstraßen bleibt dem Rat der Stadt Coesfeld vorbehalten.
- 7.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.
8. Maßnahme B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen
- 8.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung bestätigt: er ist dahingehend zu ändern, dass die Nutzungseffizienz hinsichtlich der Anzahl abgestellter Fahrzeuge bei Fahrradabstellanlagen gegenüber der Effizienz einer Kfz-Stellplatznutzung überwiegen kann. Ansonsten wird der Maßnahmensteckbrief ohne weitere Änderungen bestätigt.
9. Maßnahme B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes
- 9.2. Die Anregung 32.8 wird dahingehend aufgegriffen, dass der Maßnahmensteckbrief um eine Erläuterung ergänzt wird, dass die Maßnahme nach Abschluss in der Innenstadt auf das übrige Stadtgebiet zu erweitern ist.
- 9.3. Es erfolgt keine Erweiterung des Steckbriefes um die Hofwege. Diese können erst dann betrachtet werden, wenn die übrigen Maßnahmen im Fußverkehrsnetz abgeschlossen wurden.
- 9.4. Die Verwaltung wird beauftragt, die bisherige ganztägige Freigabe des Marktplatzes und der Schuppenstraße für Radfahrer zurückzunehmen. Zukünftig soll dort die gleiche Regelung gelten wie in der übrigen Fußgängerzone.
- 9.5. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs B7 zur Berücksichtigung der Anregung 52.4 (Gesamtkonzept Stadtmobiliar).
- 9.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung entsprechend Beschlussvorschlag 9.2 bestätigt.
10. Maßnahme C1: Optimierung des Regionalverkehrs
- 10.2. Der Steckbrief zur Maßnahme C1 „Optimierung des Regionalverkehrs“ ist gegenüber dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf dahingehend zu ergänzen, dass sich die Stadt im Rahmen der kreisweiten Zusammenarbeit auch für eine Überarbeitung des Tarifsystems und eine Reduzierung der Tarife einsetzen sollte.
- 10.3. Im Maßnahmensteckbrief C1 wird die Verbindung nach Legden im Regionalbusverkehr ergänzt.
- 10.4. Der Maßnahmensteckbrief C1 wird dahingehend geändert, dass bei der Stärkung der regionalen Achsen initiativ darauf hingewirkt werden soll, auf der wichtigen Verbindung Dülmen – Coesfeld die Bedienzeiten bedarfsgerecht auszuweiten.
- 10.5. Der Maßnahmensteckbrief C1 wird dahingehend geändert, dass bei der Stärkung der regionalen Achsen geprüft wird, inwieweit eine Ausweitung des Busangebots zu Nachtzeiten für den Freizeit- und Eventverkehr umgesetzt werden kann.

- 10.6. Die Bestandsanalyse des Berichts (Kapitel 6.2) wird dahingehend geändert, dass für die aufkommensstarken Wegebeziehungen zwischen Coesfeld und den Umlandgemeinden der Modal-Split ergänzt wird.
- 10.7. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs C1 zur Berücksichtigung der Anregung 24.5 (Halt der Busse nach 20 Uhr).
- 10.8. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.14 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.
- 10.9. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.15 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.
- 10.10. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.16 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen.
- 10.11. Die Verwaltung wird beauftragt, im Zusammenhang mit der Maßnahme E2 zu prüfen, welche Buslinien zukünftig die Bushaltestelle am Kino anfahren.
- 10.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit den Änderungen entsprechend der Beschlussvorschläge 10.2 bis 10.6 bestätigt.
11. Maßnahme C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System
 - 11.2. Der Entwurf zum Masterplan wird dahingehend abgeändert, dass der Betrieb der RegioBus-Linien durch WestfalenBus und Veelker geleistet wird. Weitere Aufgaben übernimmt dabei die RVM unter der „Muttersgesellschaft“ WVG.
 - 11.3. Der Anregung zur Prüfung, inwieweit Fahrten mit kleinen Fahrzeugen zur Personenbeförderung in ein On-Demand-System integriert werden können, wird gefolgt und der Maßnahmensteckbrief C2 dahingehend ergänzt.
 - 11.4. Der Aspekt der eingeschränkten Taxiverfügbarkeit wird durch die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System aufgegriffen.
 - 11.5. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System ist das Bedienebiet festzulegen. Die Einbindung der Deipen Stegge ist dabei zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie ist dem Rat als Grundlage einer Entscheidung über die Einführung eines On-Demand-Systems vorzulegen.
 - 11.6. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist zu prüfen, ob ein Ausstieg abseits der Haltestellen grundsätzlich oder eingeschränkt ab 20 Uhr möglich ist.
 - 11.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit den Änderungen entsprechend der Beschlussvorschläge 11.2 bis 11.3 bestätigt.
12. Maßnahme C3: Mobilstationen
 - 12.2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Gesprächen mit DB Station und Service und dem NWL als Aufgabenträger auf eine Verbesserung der Situation für den Fall, dass ein Aufzug am Coesfelder Bahnhof defekt ist, hinzuwirken.
 - 12.3. Es wird beschlossen, dass die Stadt Coesfeld auch Carsharing-Anbietern mit Free Floating Modellen gegenüber offen bleibt, falls ein solcher Anbieter ein Angebot in Coesfeld aufbauen möchte.
 - 12.4. Es erfolgt keine Ergänzung des Maßnahmensteckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 32.10. Das im Maßnahmensteckbrief C3 beschriebene Vorgehen wird bestätigt.
 - 12.5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung 32.18 dem Aufgabenträger zur Prüfung und Bewertung vorzulegen
 - 12.6. Die Anregung, auf den Parkplätzen an der Hohen Lucht und an der Familienbildungsstätte Parkhäuser anzudenken, auch um Fahrräder und Lastenräder sicher und witterungsgeschützt abzustellen, ist im Rahmen der weiteren Planungen

zu den Maßnahmen B6 „Ausbau der Fahrradabstellanlagen“ und E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zu prüfen und zu bewerten.

12.7. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob und wie weit die übrigen Flächen im Bahnhofsbereich videoüberwacht werden sollen und ob das Hausrecht an die IPB oder die Bäder- und Parkhausgesellschaft übertragen werden soll.

12.8. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs C3 zur Berücksichtigung der Anregung 48.11. Die angesprochenen Punkte sind in der Detailplanung auszuarbeiten.

12.9. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs C3 zur Berücksichtigung der Anregung 52.5 (Fahrrad statt E-Bike und E-Scooter).

12.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

13. Maßnahme D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen

13.2. Die Verwaltung wird erneut beauftragt, die Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck in Bezug auf die Rosenstraße und den Köbbinghof (östlicher Abschnitt) mit provisorischen Mitteln auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen und – falls möglich - kurzfristig umzusetzen.

13.3. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.20 (Berücksichtigung Busverkehr).

13.4. Der Anregung, die Verbindung Münsterstraße/Viehstraße nicht für den Durchgangsverkehr zu sperren, wird nicht gefolgt.

13.5. Die Verwaltung wird beauftragt, bei Straßenumgestaltungsmaßnahmen im Einzelfall zu prüfen, ob private Grundstücksflächen in die Straßenraumgestaltung einbezogen werden können.

13.6. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 42.7.

13.7. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs D1 zur Berücksichtigung der Anregung 45.2 (Verkehrssicherheit/Shared Space)

13.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

14. Maßnahme D2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit

14.2. Es erfolgt keine Erweiterung des Kapitels 8 zur Berücksichtigung der Anregung 48.8 (Fuß- und Rollprinzip).

14.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

15. Maßnahme E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

15.2. Es erfolgt eine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.12. Es ist klarzustellen, dass die Grobkostenprognose für die Maßnahmen E1c und E1d sich auf die Erarbeitung des Umsetzungsplans bzw. einer Machbarkeitsstudie beziehen und ein potenzieller Parkhausneubau hier nicht im eingerechnet ist.

15.3. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 19.1. Das im Steckbrief zur Maßnahme E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Sammelparkanlagen wird bestätigt.

15.4. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zur Berücksichtigung der Anregung 19.3. Parkbauten bleiben ein wesentliches Element im Verkehrssystem der Stadt Coesfeld.

15.5. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 21.

- 15.6. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 „Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt“ zur Berücksichtigung der Anregung 31.2.
- 15.7. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.21 (Mindesthöhe für die zukünftige Höhe der Entgelte).
- 15.8. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.22. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Stellplätze für Mobilitätsseingeschränkte wird bestätigt.
- 15.9. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 32.23. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Erweiterung des Stellplatzangebotes wird bestätigt.
- 15.10. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 35.1.
- 15.11. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 35.6. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen wird ausdrücklich bestätigt.
- 15.12. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 38.
- 15.13. Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Vorgehen insbesondere in Bezug auf die Verlagerung von Straßenraumplätzen und auf die Untersuchung etwaiger Kapazitätserweiterungen wird ausdrücklich bestätigt. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.13 ist nicht erforderlich.
- 15.14. Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Vorgehen wird ausdrücklich bestätigt. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.14 (Aufwertung Parkhäuser, Preisstaffelung, Ladepunkte) ist nicht erforderlich.
- 15.15. Das im Maßnahmensteckbrief E1 beschriebene Zug-um-Zug-Vorgehen wird ausdrücklich auch für die Herausnahme von Stellplätzen im Straßenraum bestätigt. Einer Klarstellung, dass neben mobilitätseingeschränkten Personen auch andere Kunden und Besucher „in den attraktiven Parkhäusern in Innenstadtlage“ parken dürfen, bedarf es nicht. Eine Erweiterung des Steckbriefes zur Berücksichtigung der Anregung 39.15 ist nicht erforderlich.
- 15.16. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 43.1 (Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte).
- 15.17. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 45.3. Die Methodik der Erfassung der Parkraumbelegung wird bestätigt.
- 15.18. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 46.6.
- 15.19. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.3 (einheitlicher Gebührensatz).
- 15.20. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 48.7 (Einwohner-Parken).
- 15.21. Der Anregung, eine Parkregelung (Halteverbotszone) in den Straßen Stadtwaldallee, Lange Stiege, Drachters Weg und Wahrkamp vorzunehmen (Anregung 51.2), wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht gefolgt. Für den Fall, dass sich der Bau des Parkhauses am Kreishaus wider Erwarten zerschlagen sollte, wird die Verwaltung beauftragt, die Einrichtung einer Halteverbotszone in den angesprochenen Straßen zu prüfen.
- 15.22. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs zur Berücksichtigung der Anregung 52.3 (Nachverdichtung, Kundenfrequenz).

- 15.23. Es erfolgt keine Erweiterung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 53.2. Das im Steckbrief beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Stellplätze für Mobilitätsseingeschränkte wird bestätigt.
- 15.24. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 54.2.
- 15.25. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E1 zur Berücksichtigung der Anregung 56.4.
- 15.26. Im Rahmen des Umsetzungsplanes ist zu prüfen, ob eine Erweiterung des Parkraumangebotes erforderlich ist. Die abschließende Abwägung der Anregung 14.10 erfolgt mit dem Ratsbeschluss zum Umsetzungsplan.
- 15.27. Im Rahmen des Umsetzungsplanes zum Parken in der Innenstadt ist das Thema der Höchstparkdauer zu prüfen und zu bewerten.
- 15.28. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, welche zusätzlichen Parkmöglichkeiten an Eventtagen zur Verfügung gestellt werden können, ob diese in das Parkleitsystem integriert werden können oder wie ansonsten auf die zusätzlichen Parkmöglichkeiten hingewiesen werden kann.
- 15.29. Die Verwaltung wird beauftragt, in dem in der Stellungnahme der Verwaltung beschriebenen Gesamtzusammenhang zu prüfen, ob eine Verlagerung der Dienstwagenstellplätze auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich ist.
- 15.1a Der Maßnahmensteckbrief wird in Bezug auf die Teilmaßnahme E1a „Vereinheitlichung und Anhebung der Parkentgelte, Anhebung der Parkentgelte in den Park-zonen 1 (Innenstadtring) und 2 (Innenstrand/Donut) sowie Attraktivierung der innerstädtischen Parkhäuser“ bestätigt.
- 15.1b Der Maßnahmensteckbrief wird in Bezug auf die Teilmaßnahme E1b „Zug um Zug Rückbau von Parkmöglichkeiten in innerstädtischen Straßenräumen“ aufbauend auf einem Monitoring der innerstädtischen Parkauslastung“ bestätigt.
- 15.1c Der Maßnahmensteckbrief wird in Bezug auf die Teilmaßnahme E1c „Gezielte Weiterverfolgung des Parkhausvorhabens an der Kreisverwaltung und des Ersatzparkhausbaus am Krankenhaus“ bestätigt.
- 15.1d Der Maßnahmensteckbrief wird in Bezug auf die Teilmaßnahme E1d „Machbarkeitsprüfung für die Neuerrichtung von Parkbauten außerhalb der Innenstadt in Parkzone 2“ bestätigt.
- 15.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung entsprechend des Beschlussvorschlags 15.2 und unter Berücksichtigung der vorhergehenden Beschlüsse 15.1a bis 15.1d zu den Einzelmaßnahmen E1a bis E1d bestätigt.
16. Maßnahme E 2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet
- 16.2. Die in der Anregung 1.2 genannten Einzelpunkte sind in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die an der Montessori Schule eingerichtete AG Verkehr ist in den Prozess einzubinden.
- 16.3. Die in der Anregung 2 enthaltenen Übersichtspläne sind in Verbindung mit den Gesprächsergebnissen in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die Einwanderin und der Eigentümer des Lebensmittelmarktes sind in den Prozess einzubinden.
- 16.4. Auf die Ausweisung der Letter Straße als Fußgängerzone wird zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet.
- 16.5. Alternative 1

Die Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt sind in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die Pläne zur Umgestaltung des Gerichtsringes in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich sind im Zusammenhang mit der Maßnahme B1 „Nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten“ zu prüfen und zu bewerten.

Alternative 2:

Der Übersichtsplan mit einem Vorschlag zur geänderten Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt ist zusammen mit den Plänen zur Umgestaltung des Gerichtsringes in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung im gesamten Bereich in den Prozess zur Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der nordwestlichen Innenstadt einschließlich des Hengtegebietes einzubringen und dort zu bewerten. Die erforderliche umfangreiche Verkehrsuntersuchung ist durch die Verwaltung zu beauftragen.

- 16.6. Die Verwaltung wird beauftragt, Fußgängerüberwege zwischen Heriburg Gymnasium und Montessorischule (Seminarstraße), über den Basteiring (Höhe Seminarstraße) sowie über die Seminarstraße / Ecke Wetmarstraße in die Überlegungen für ein Gesamtkonzept mit einzubeziehen, deren rechtliche Umsetzbarkeit zu prüfen und deren Notwendigkeit im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen zu bewerten.
 - 16.7. Die Verwaltung wird beauftragt, die mit der jetzigen Verkehrsregelung gesammelten Erfahrungen in die Entwicklung der Maßnahme E2 „Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet“ einfließen zu lassen.
 - 16.8. Der Anregung, Gemeinschaftsstraßen wirklich nur in den Regionen der Innenstadt anzuwenden, wo kein bis wenig reger Autoverkehr stattfindet und eine Hauptachse als normale Straße weiterhin zu klassifizieren, wird nicht gefolgt.
 - 16.9. Hinsichtlich der Hilfsfristen für Rettungswagen und Notärzte sind die Kreisleitstelle und die Feuerwehr in den Entscheidungsprozess einzubinden.
 - 16.10. Ein Änderungsbedarf in Bezug auf die vorhandenen Einbahnstraßen und die bessere Auffindbarkeit von Parkplätzen wird nicht bestätigt.
 - 16.11. Es erfolgt keine Änderung des Maßnahmensteckbriefs E2 zur Berücksichtigung der Anregung 32.24.
 - 16.12. Bei der Entwicklung der Maßnahme E2 sind die in der Anregung 42.2 angesprochenen Punkte zu prüfen und zu bewerten.
 - 16.13. Der Anregung, die Kleine und die Große Viehstraße weiterhin als Teil des sogenannten Vorbehaltsnetzes zu belassen, wird nicht gefolgt.
 - 16.14. Das Offenhalten der Straßen in der nordwestlichen Innenstadt (Basteiring, Marienring, Hohe Lucht, Kapuzinerstraße) für den Durchgangsverkehr wird nicht als Prämisse für die Entwicklung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung definiert. Gemeinsam mit Anliegern und Öffentlichkeit soll ein Gesamtsystem zur Verkehrsberuhigung entwickelt werden.
 - 16.15. Im Rahmen des Maßnahmenpaketes E2 sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für den Feldweg zu entwickeln und in das Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet zu integrieren.
 - 16.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.
17. Maßnahme E 3: Vision „Digitale Brücken“
- 17.1. Der Maßnahmensteckbrief wird mit einer Änderung bestätigt:

In dem Bewusstsein um die mögliche kritische Sicht auf die rechtlichen Aspekte und die tatsächlichen Auswirkungen auf das soziale Beisammensein eines solchen Konzepts, wird vorgeschlagen, die Maßnahme E3 über die bereits getätigten Abgrenzungen weiter von den sonstigen Maßnahmen des Masterplans abzugrenzen. Im Rahmen des Handlungskonzepts soll sich bei der Einteilung der zeitlichen Umsetzungsstrategie bei der Maßnahme E3 die sonst einheitliche Sprachregelung „kurz-, mittel-, langfristig“ verlassen und die Maßnahme mit dem Startpunkt „visionär“ versehen werden.

18. Maßnahme F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz

18.2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob die Geschwindigkeit an weiteren Streckenabschnitten vor sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schule, Altenheime, etc.) auf 30 km/h reduziert werden kann.

18.3. Die Verwaltung wird beauftragt darauf hinzuwirken, dass die Geschwindigkeit insbesondere auf der Daruper Straße durch Polizei und Kreisverwaltung weiterhin regelmäßig kontrolliert wird.

18.4. Grundsätzlich wird die Definition des Vorbehaltsnetzes bestätigt. Das in der Stellungnahme der Verwaltung (*Voraussetzung zur Herausnahme aus dem Vorbehaltsnetz ist eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Mit welchen Mitteln dies gelingen kann und welche Auswirkungen dies auf die umliegenden Straßen hat, ist im Vorfeld einer solchen Maßnahme durch eine Detailuntersuchung zu klären*) beschriebene Verfahren wird für das weitere Vorgehen ebenfalls bestätigt.

18.5. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob Regelungen zum ruhenden Verkehr auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes notwendig oder sinnvoll sind.

18.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

19. Maßnahme F2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

19.2. Im Rahmen des Maßnahmenpaketes F2 ist auch die Verkehrsberuhigung der Straße Am Wietkamp zu prüfen. Dies geschieht im Rahmen des im Handlungskonzept definierten Zeitplanes und nach vorheriger Priorisierung der Einzelmaßnahmen innerhalb des Maßnahmenpaketes F2. Die Priorisierung ist den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

19.3. Die Verwaltung wird beauftragt, Änderungen in der Verkehrsführung an die jeweiligen Navigationsdienste zu übermitteln.

19.1. Der Maßnahmensteckbrief wird ohne weitere Änderungen bestätigt.

Abwägung von Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Handlungskonzept/zum Zeitplan

20. Das integrierte Handlungskonzept wird mit folgenden Änderungen bzw. ausdrücklichen Bestätigungen als fester Bestandteil des Masterplans Mobilität und als Grundlage der Realisierung der Maßnahmen beschlossen:

20.1. Das Handlungskonzept ist gegenüber dem in der Öffentlichkeit vorgestellten Entwurf dahingehend zu ändern, dass der Beginn der Maßnahme B2 „Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen“ vorgezogen wird auf das 2. Halbjahr 2023.

20.2. Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B3.2 bestätigt.

20.3. Das Handlungskonzept wird in Bezug auf die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung der Maßnahme B.4 und hier insbesondere in Bezug auf die Radwegeverbindung nach Lette bestätigt.

Abwägung von Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Kostensituation/Förderung

21. Die im Masterplan angesetzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich.
22. Die Anregung 48.14 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen.
23. Es erfolgt keine Änderung des Endberichtes zur Berücksichtigung der Anregung 48.15. Das Vorgehen in Bezug auf die Aufstellung der Planungskosten wird bestätigt.
24. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Rechtliche Bedenken in Bezug auf das On Demand-System werden nicht gesehen. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind wie im bisherigen Umfang zuvor in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen.
25. Die Anregung 54.3 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die im Masterplan angesetzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen. Rechtliche Bedenken in Bezug auf die Darstellung der Kostensituation bestehen nicht.
26. Die Anregung 56.5 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Masterplanes Mobilität ist nicht erforderlich. Die im Masterplan angesetzte Tiefenschärfe in Bezug auf die Kostensituation wird als angemessen bestätigt. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich. Die Maßnahmen, die zur Umsetzung kommen sollen, sind zuvor wie im bisherigen Umfang in den städtischen Haushalt einzustellen und durch den Rat zu beschließen.

Abwägung von Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit: Sonstige Anregungen

27. Der Vorschlag mehr Schnellladestationen umzusetzen wird im Rahmen des Maßnahmensteckbriefs E1 Umsetzungsplan Parken ergänzt.
28. Die im Kapitel 8 enthaltenen grundlegenden Planungsprämissen der Straßenraumgestaltung sind im Rahmen des verkehrspolitischen und –planerischen Handelns der Zukunft zu beachten und werden ausdrücklich als Grundlage aller zukünftigen Straßenneubau- und Straßensanierungsmaßnahmen bestätigt.
29. Der Anregung, alle Stellplätze mit Solar zu überdachen, wird nicht gefolgt.
30. Die im Masterplan definierten Ziele zum Paradigmenwechsel werden als ausgewogen bestätigt. Es erfolgt keine Änderung zur Berücksichtigung der Anregung 14.11.
31. Die Anregung 40.3 wird ohne einen sich daraus ergebenden Auftrag an die Verwaltung zur Kenntnis genommen.
32. Das bisherige Vorgehen der Verwaltung wird bestätigt. Die Anregung 42.10 führt zu keinem Arbeitsauftrag an die Verwaltung.
33. Die Anregung 43.2 wird zur Kenntnis genommen. Ein Änderungsbedarf für den Masterplan Mobilität ergibt sich nicht.
34. Den Anregungen 46.4 und 48.5 wird nicht gefolgt. Die im Masterplan beschriebene Notwendigkeit zur Umgestaltung der Stadt- und Straßenräume wird bestätigt.
35. Das im Maßnahmensteckbrief C3 „Mobilstationen“ beschriebene Vorgehen in Bezug auf die Einrichtung von Mobilstationen wird bestätigt und die Anregung 53.1 damit ausreichend berücksichtigt.
36. Der durch den Masterplans Mobilität festgelegte Ansatz, Klimaschutz insbesondere durch einen Modal-Shift zu erreichen, wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 53.3 ergibt sich nicht.

37. Der Ansatz, im Rahmen des Masterplanes Mobilität auf eine CO2-Bilanz zu verzichten, wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 54.1 ergibt sich nicht.
38. Der Detaillierungsgrad in der Zielsetzung im Rahmen des Masterplanes Mobilität wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 56.2 ergibt sich nicht.
39. Die Bestandsanalyse als Grundlage des Masterplans wird in ihrer Systematik und Tiefenschärfe bestätigt. Eine weitergehende SWOT-Analyse wird als nicht notwendig erachtet. Ein Änderungsbedarf zur Berücksichtigung der Anregung 56.3 ergibt sich nicht.
40. Die Bestandsanalyse als Grundlage des Masterplans wird in ihrer Systematik und Tiefenschärfe bestätigt. Eine weitergehende SWOT-Analyse wird als nicht notwendig erachtet.

Abwägung von Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess

41. Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestätigt.
42. Die in der Stellungnahme 37 unter Punkt 1 genannte Kritik wird zu Kenntnis genommen. Die Entscheidung der Verwaltung, ein Gesamtstadtentwicklungsprozess nicht vorzuschalten oder parallel laufen zu lassen, wird als richtig bestätigt.
43. Die in der Stellungnahme 37 unter den Punkten 2, 3 und 4 genannte Kritik wird zurückgewiesen.
44. Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität einschließlich der Offenlage sowie des Abwägungsvorganges wird als angemessen und richtig bestätigt.
45. Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestätigt. Ein Beschlussbedarf in Bezug auf die Kommunikation in der weiteren Planungs- und Umsetzungsphase wird nicht gesehen.
46. Der methodische Ansatz des Masterplanes Mobilität wird bestätigt. Ein Änderungsbedarf aufgrund der Anregung 52.1 wird nicht gesehen.
47. Der Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Masterplans Mobilität wird als angemessen und ausreichend bestätigt. Auch das Format der abschließenden Informationsveranstaltung wird als angemessen bestätigt.
48. Der Anregung wird abgeändert dahingehend gefolgt, die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Vertiefung hinsichtlich der städte-baulichen Aus- und Wechselwirkung konsequent noch einmal einer Prüfung zu unterziehen.
49. Der Anregung der generellen Überführung und Überprüfung der Maßnahmen in ein Innenstadtkonzept wird nicht gefolgt.
50. Die zeitnahe Aktualisierung des InHK 2013 wird beschlossen.
- 51. Der vorliegende Endbericht wird unter Beachtung der vorausgehenden Beschlüsse als Masterplan Mobilität der Stadt Coesfeld beschlossen.**

Sachverhalt:

Vorbemerkungen zur Ergänzungsvorlage:

- a) Eine fehlende Gesamtkostenaufstellung war häufiger Kritikpunkt auf der Bürgerinformationsveranstaltung am 16.03.2023, in den Anregungen im Zusammenhang mit der Offenlage der Unterlagen und in den vorgeschalteten Ausschusssitzungen. Daher hat die Verwaltung auf Grundlage des in den Maßnahmensteckbriefen genannten Kostenrahmens die Gesamtkosten geschätzt, die durch die Umsetzung der im Masterplan Mobilität definierten Maßnahmen entstehen – soweit dies zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt möglich. Dabei ist zu

berücksichtigen, dass es sich nur um eine sehr grobe Kostenschätzung handeln kann. Wesentliche Festlegungen, die zur genaueren Kostenberechnung erforderlich sind, gehen deutlich über den Detaillierungsgrad eines Masterplanes zur zukünftigen Mobilität hinaus und stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht fest. Als Beispiel kann die nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten genannt werden. In den Baukosten besteht ein deutlicher Unterschied zwischen einer ampelgeregelten Kreuzung oder einem Kreisverkehr. Welche Knotenpunktform aber zur Umsetzung kommt, kann erst im Rahmen einer Detailuntersuchung bestimmt werden.

Wie bereits häufig erläutert nehmen die Gemeinschaftsstraßen bei der Kostenermittlung eine ganz besondere Rolle ein. In der Kostenaufstellung abgebildet sind die groben Bau- und Planungskosten für die Umgestaltung des Straßenraumes. Gegenzurechnen sind hier aber gegebenenfalls Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz und entfallende Kosten wegen Maßnahmen Dritter (Stadtwerke, AWW etc.). Gegenzurechnen sind auch die Kosten, die für notwendige Erneuerungsarbeiten Dritter ohnehin anfallen würden, wenn der Umbau zur Gemeinschaftsstraße gemeinsam mit der Erneuerung von Kanälen, Trinkwasserleitungen etc. durchgeführt wird. Nach Einschätzung des Fachbereiches „Bauen und Umwelt“ müssen alle im Maßnahmensteckbrief aufgelisteten Gemeinschaftsstraßen in den nächsten Jahren unabhängig vom Mobilitätskonzept ohnehin erneuert werden. Dann dürften als Kosten, die durch die Umsetzung des Masterplanes entstehen, eigentlich nur die Mehrkosten für die Realisierung eines gehobenen Standards, der ggf. mit der Gemeinschaftsstraße in Verbindung steht, angesetzt werden. Seriöse Aussagen zu den gegenzurechnenden Beträgen sind hier aktuell nicht möglich. Diese können erst nach Durchführung einer Detailprüfung auf Grundlage einer verbindlichen Entwurfsplanung getroffen werden. Offen ist hier auch die Frage, ob eine Städtebauförderung in Frage kommt. Diese kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich bewertet werden. Hier muss zunächst die Veröffentlichung des Förderprogramms abgewartet werden. Insgesamt lässt sich aber festhalten, dass die für die Realisierung der Gemeinschaftsstraßen angegebenen Kosten deutlich über das hinausgeht, was alleine durch den Masterplan Mobilität verursacht wird.

Der ermittelte Kostenrahmen bis 2040 (Blatt 1 der Anlage 4) liegt bei ca. 11 Mio. € Eigenanteil. Die Aufteilung der Jahresscheiben (Blatt 2) unterliegt den jeweiligen Haushaltsberatungen. Ziel muss sein, ein kontinuierlich aufzubauendes Budget über die Jahre festzulegen, was aber mit dieser Vorlage noch nicht erarbeitet werden konnte.

Für folgende Einzelmaßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt keine seriösen Kosten geschätzt werden, weil der Umfang und die Ausgestaltung der Maßnahmen noch völlig unklar sind:

B7 Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes

C1 Optimierung des Regionalverkehrs

F1 Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz

F2 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Zusätzlich wurden die ermittelten Kosten auf die einzelnen Jahre bis zum Ablauf des Jahres 2040 aufgeteilt. Grundlage war hierbei der im integrierten Handlungskonzept des Masterplan Mobilität dargestellte zeitliche Ablauf.

Eine Kostenaufstellung ist zur ursprünglichen Vorlage 101/2023 als Anlage 5 ergänzend beigefügt. Da nunmehr eine Kostenaufstellung als zusätzliche Grundlage der Beschlussfassung zum Masterplan Mobilität vorliegt, wurde der Haupt- und Finanzausschuss in der Sitzungsfolge ergänzt.

- b) Mit der Vorlage 101/2023 wurde der Endbericht zum Masterplan Mobilität in zwei Teilen zur Verfügung gestellt. Nicht zur Verfügung gestellt wurde die Anlagen zum Masterplan Mobilität. Diese jetzt zur HFA- und Ratssitzung ergänzte Anlage 4 „Anlagen zum Masterplan Mobilität“ ist als fester Bestandteil des Masterplanes zu werten und war bereits Teil der offen gelegten Unterlagen. Seit der Offenlage wurde die jetzige Anlage 4 nicht verändert. Wie in den

vorhergehenden Ausschusssitzungen angekündigt wird sie nunmehr mit dieser Ergänzungsvorlage nachgereicht.

- c) In der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 01.06.2023 wurde auf Antrag der SPD-Fraktion der Beschluss 15.1 mit einem gegenüber dem Beschlussvorschlag aus der Vorlage 101/2023 geänderten Beschlusstext gefasst und zusätzlich die Beschlüsse 15.1a bis 15.1d gefasst. Diese Änderungen wurden in die Beschlussvorschläge dieser Ergänzungsvorlage übernommen.
- d) Ebenfalls in der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 01.06.2023 wurde richtigerweise darauf hingewiesen, dass die grundlegenden Beschlüsse zu den einzelnen Maßnahmensteckbriefen am Ende des jeweiligen Abschnittes stehen müssten. Dies wird in dieser Ergänzungsvorlage angepasst – die ursprüngliche Nummerierung der Beschlussvorschläge wurde allerdings beibehalten, um die Bezüge zu den Beschlüssen in den vorherigen Ausschusssitzungen zu vereinfachen, aber auch um die Nummerierung und die Bezüge in der Abwägungstabelle nicht verändern zu müssen. Die Beschlussfolge startet mit 2 und endet mit 1.
- e) Mit Ausnahme dieser Vorbemerkungen, der beiden zusätzlichen Anlagen, der geänderten Beratungsfolge, der geänderten bzw. zusätzlichen Beschlüsse 15.1 und 15.1a bis 15.1d sowie der geänderten Beschlussreihenfolge innerhalb der einzelnen Abschnitte zu den Maßnahmensteckbriefen entspricht diese Ergänzungsvorlage vollumfänglich der ursprünglichen Vorlage 101/2023, es wurde keine inhaltlichen Veränderungen. Die Vorlage 101/2023 wird von der Tagesordnung der Ratssitzung am 21.06.2023 genommen und durch die Ergänzungsvorlage 101/2023/1 ersetzt.

Sachverhalt laut alter Vorlage 212/2023:

Der Entwurf des Masterplans Mobilität wurde in einem aufwändigen Beteiligungsprozess „Mobilität mitgestalten – Coesfeld geht weiter“ erarbeitet. Um möglichst die gesamte Gesellschaft zu erreichen, wurden neben – für die einen lustmachenden, für die anderen frustbringenden – Veranstaltungen auch aufsuchende Beteiligungsformate und kommunikative Maßnahmen ergänzt. Zu allen Veranstaltungen wurden die Bürger*innen von Coesfeld und Umland durch stetig prozessbegleitende Kommunikation im virtuellen sowie im öffentlichen Raum eingeladen, Mobilität in Coesfeld mitzudenken und sich zu beteiligen. Darin lag ein Ziel mit Start dieses (lange nicht abgeschlossenen) Prozesses: die Stadtgesellschaft Coesfeld ist aufgefordert, sich mit den Auswirkungen des Klimawandels und hier insbesondere zum zukünftigen Mobilitätsverhalten zu beschäftigen, für das mittlerweile festgelegte oder orientierende Rahmenbedingen bestehen.

In vielfältigsten Formaten bestand die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Neben allgemeinen, für alle Interessierten offenen Bürgerworkshops (Zukunftsworkshop) mit co-kreativem Charakter fanden mit ausgewählten Zielgruppen gezielte Workshops statt, so z.B. mit Innenstadtakteuren oder auch mit Jugendlichen. Im Rahmen eines Aktionstages im Mai (Marktplatz Mobilität) und einer dreiwöchigen Aktionszeit im August bestanden vielfältigste Möglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger, sich einzubringen, Bedürfnisse und Wünsche zu notieren, zu kommentieren. In Podiumsdiskussionen, Passant:innenbefragungen und nahezu täglichen Gesprächsangeboten im öffentlichen Raum wurde die Gesellschaft aktiviert mitzudiskutieren. Durch Infostände und Infomaterialien wurde über aktuelle Diskussionen und Entwicklungen informiert.

Parallel dazu wurde laufend durch intensive Pressearbeit sowie durch eine Projektplattform mit Voting-Möglichkeiten in insgesamt 5 Umfragen laufend über den aktuellen Stand informiert und Kommentierung ermöglicht. Um einen breiten Diskurs zu entfachen und die Stadtgesellschaft auch immer wieder aufs Neue zu aktivieren, wurden im Rahmen der Aktionswochen mit phantasievollen Interventionen im öffentlichen Raum Denk- und Diskussionsanstöße gegeben. Diese wurden unter Einbeziehung und Mitwirkung der Lenkungsgruppe geplant und umgesetzt. Hierfür wurden auch gemeinsam mit Organisationen wie z.B. dem Krankenhaus selbstorganisierte Projekte angestoßen, Die Ergebnisse wurden – sofern nicht ohnehin schon co-

kreativ erarbeitet - in den Konzepterstellungsprozess rückgekoppelt und so weit wie möglich berücksichtigt.

Offizieller Startpunkt des Projektes war die konstituierende Sitzung der Lenkungsgruppe am 18.01.2022. Bereits am 16.09.2021 fand ein interner Workshop mit Vertretern der Verwaltung statt. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde dann eine Vielzahl weiterer Veranstaltungen durchgeführt.

Der so erarbeitete Entwurf des Masterplans Mobilität ist aus Sicht der Verwaltung ein ausgewogener Kompromiss, der eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltbund fördert, Platz schafft für unabdingbare Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen und zur für Maßnahmen Steigerung der Aufenthalts- und Bewegungsqualität im öffentlichen Raum, die sehr gute Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln ermöglicht und somit wesentlich zur Stärkung der Innenstadt als Einkaufs- und Wohnstandort beiträgt. Dabei ist sich die Verwaltung darüber im Klaren, dass das Auto im ländlichen Raum insbesondere für Besucher und Beschäftigte aus dem Umland, aber auch für Mobilitätseingeschränkte weiterhin einen hohen Stellenwert besitzen wird. Die Erreichbarkeit der Stadt mit dem Auto wird durch den durch den Erhalt und sogar teilweise Ausbau zentraler Parkieranlagen gewährleistet. Damit wird das ausdrückliche Ziel verfolgt, dass alle, die trotz neuer Angebote auf das Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen können.

Am 13.03.2023 wurde der Entwurf des Masterplans Mobilität den Mitgliedern der Lenkungsgruppe, des Rates, des Bezirksausschusses, des Umweltausschusses und des Ausschusses für Planen und Bauen in einer Informationsveranstaltung im Pädagogischen Zentrum an der Holtwicker Straße vorgestellt. Am 16.03.2023 hatte dann die Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich in der Bürgerhalle über den Entwurf zu informieren, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben. In der daran anschließenden Sitzungsfolge bestand dann im Bezirksausschuss (23.03.2023), im Umweltausschuss (29.03.2023) und im Ausschuss für Planen und Bauen (30.03.2023) die Gelegenheit für Nachfragen (Vorlage 040/2023 „a-b | Coesfeld geht weiter: Entwurf des Gesamtkonzeptes - Gelegenheit für Nachfragen - Erläuterung des weiteren Verfahrens“).

Der Entwurf wurde im Internet veröffentlicht, die Öffentlichkeit erhielt vom 17.03. bis zum 14.04.2023 die Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben. Insgesamt erreichten die Verwaltung in dieser Zeit 58 Stellungnahmen. Diese sind insgesamt als Anlage beigefügt. Die Stellungnahmen wurden in eine Abwägungstabelle übertragen, mit einer Stellungnahme der Verwaltung sowie mit einem der Abwägung dienenden Beschlussvorschlag versehen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Beschlussystematik wurden die Stellungnahmen (oder auch Teile der Stellungnahmen, wenn diese aus Anregungen zu verschiedenen Themen bestanden) einzelnen Themenfeldern zugeordnet:

- Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die unmittelbar konkreten, im Entwurf des Masterplans empfohlenen Maßnahmen zugeordnet werden können
- Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Handlungskonzept/zum Zeitplan
- Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Kostensituation/zur Förderung
- Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit: Sonstige Anregungen
- Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zum Gesamtkonzept/zum Beteiligungsprozess

Innerhalb des Themenfeldes „Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, die unmittelbar konkreten, im Entwurf des Masterplans empfohlenen Maßnahmen zugeordnet werden können“ wurden die Stellungnahmen den einzelnen Maßnahmen zugeordnet. Die Abwägungstabelle ist als Anlage beigefügt.

Änderungen, die im Endbericht aufgrund von Beschlussvorschlägen erforderlich werden (gegenüber dem Exemplar, welches vom 17.03. bis zum 14.04.2023 offengelegt wurde), wurden bereits in den Endbericht übernommen und dort markiert.

Darüber hinaus sind im Endbericht in geringem Umfang noch Änderungen vorgenommen worden, weil der Verwaltung beim ganz genauen Lesen noch Unstimmigkeiten aufgefallen sind. Aufgrund des sehr knappen Zeitrahmens waren diese beim Durcharbeiten vor der Offenlage nicht aufgefallen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um redaktionelle Änderungen oder kleinere fachliche Ergänzungen. Auch diese Änderungen wurden im Endbericht markiert. Ein besonderer Punkt sei an dieser Stelle explizit angesprochen: Der Entwurf zur Offenlage definierte Standards für das Radverkehrsnetz. Inzwischen haben sich Standards etabliert, die in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (H RSV) beschrieben sind. Daher wurden die Standards aus dem Endbericht herausgenommen und durch einen Verweis auf die H RSV ersetzt.

Die Stellungnahme 12 enthält ausführliche Erläuterungen unter anderem auch mit einem historischen Rückblick. Eine konkrete Anregung zur Wallanlage/Promenade wurde in die Abwägungstabelle übernommen und dort abgewogen. Die übrigen Teile können in der Originalstellungnahme eingesehen werden, die als Anlage beigefügt ist.

Die Stellungnahme 32 enthält eine Vielzahl von Anregungen zu allen Teilen des Masterplanes. Wesentlicher Schwerpunkt der Stellungnahme ist das Thema ÖPNV. Die Aussagen zum Gesamtkonzept und zu den einzelnen Maßnahmen wurden in die Abwägungstabelle übernommen und dort abgewogen. Darüber hinaus enthält die Stellungnahme Anregungen zu den vorgelagerten Teilen des Masterplanes (Bestandsanalyse, Zieldefinition etc.). Schwerpunkt sowohl der Infoveranstaltung als auch der anschließenden Öffentlichkeitsbeteiligung war der Maßnahmenteil des Masterplanes. Eine Bewertung der Stellungnahmen zu den vorgelagerten Teilen des Masterplanes sprengt den Rahmen und ist mit den vorhandenen personellen Ressourcen nicht zu leisten. Viele Anregungen gehen auch über den Detaillierungsgrad des Masterplanes hinaus. Daher wurden aus diesem Teil der Anregung nur einige wenige Punkte in den Endbericht übernommen und dort als Ergänzung markiert:

- Pendlerbeziehungen und monierte Quellenverweise wurden angepasst
- Anregungen zu Tabelle 6 „ÖV-Verbindungen“ (Ergänzung Gescher und Rosendahl) wurden angepasst
- Anregungen zum Ziel Dülmen und zur Verstetigung des Takts Richtung Münster wurden mitaufgenommen
- Nachtbusdefizit wurde ergänzt
- Mitfahrerparkplatz ergänzt

Die Verwaltung wird sich zu gegebener Zeit mit dem Einwender zu einem Gespräch treffen und die Anregungen erörtern. Die Originalstellungnahme ist als Anlage beigefügt und kann dort eingesehen werden.

Die Stellungnahme 47 enthält ausführliche Erläuterungen zum Thema Parkdeck Mittelstraße. Hierzu liegen Anträge der Fraktion CDU (Vorlage 121/2023) und Bündnis 90/Die Grünen vor. Die Anregung wird der Beschlussvorlage 121/2023 als weitere Information beigefügt. Auf eine Abwägung im Rahmen des Masterplanes Mobilität wurde daher verzichtet.

Insgesamt wurde der Endbericht aus Gründen der Praktikabilität und des Datenumfangs in zwei Teile geteilt.

In den Stellungnahmen der Verwaltung wird häufiger die E Klima 2022 angesprochen. Hierbei handelt es sich um Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Hierzu ein Auszug aus der Internetseite der FGSV:

„Die E Klima 2022 enthalten im Zusammenhang mit Steckbriefen zu einzelnen FGSV-Veröffentlichungen (Anhang zu den E Klima) Empfehlungen aus den Bereichen Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Verkehrsmanagement, die zur Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs im Bereich Verkehr beitragen können.“

Es wird dargelegt, wie und inwieweit die Regeln der Technik im Verkehrswesen – und hier insbesondere die Regelwerke und Wissensdokumente der FGSV –

- *bereits derzeit,*
- *mit zusätzlichen Anwendungshinweisen oder*
- *mit veränderten Vorgaben und Standards, die in den Steckbriefen beschrieben sind und die Weiterentwicklungen der Veröffentlichung in Form von Korrekturblättern und Überarbeitungen aufgreifen oder dazu führen werden,*

dazu beitragen können, die THG-Emissionen und den Endenergieverbrauch zu reduzieren.

Die E Klima 2022 enthalten insofern Vorgaben, Standards und Handreichungen zur Anwendung der FGSV-Veröffentlichungen, die insbesondere dann zum Tragen kommen, wenn regionale oder lokale Beiträge zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Sinne der Nachhaltigkeit gefragt sind. Die zusätzlichen Anwendungshinweise und die veränderten Vorgaben und Standards wurden dabei FGSV-weit und insbesondere mit den jeweils zuständigen Gremien der betreffenden Veröffentlichung abgestimmt.“

Das Mobilitätsverhalten soll nachhaltiger werden. Dass es dabei nicht allein um Klima- und Klimafolgenanpassung geht, ist durch die unterschiedlichen Wahrnehmungen und Bewertungen zum Mobilitätsverhalten offenkundig geworden: während einer Seite, gegen die Aussagen der Fachwelt, allein die Umstellung von Verbrenner-Autos auf E-Autos für den Weg zur klimaneutralen Mobilität genügt und weitere Veränderungen ablehnt, sieht die andere Seite die Rücknahme der „Autodominanz“ mit allen daraus abgeleiteten Facetten als wichtigen Weg in die Zukunft. Das vorliegende Mobilitätskonzept hat hier einen vermittelnden Weg aufgezeigt.

Anlagen:

1. Endbericht „Masterplan Mobilität - A nach B | Coesfeld geht weiter
2. Abwägungstabelle
3. Originalstellungennahmen
4. Anlagen zum Masterplan Mobilität
5. Kostenaufstellung