



## **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

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

### *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.

### *B 2: Sicheres Queren auf Fußgängerüberwegen*

Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.

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

Diesen Punkt sehen wir unkritisch und stimmen uneingeschränkt zu.

### *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.

#### *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.

#### *B 5: Einrichtung von Fahrradstraßen*

Siehe Ausführungen zu B 3.2

#### *C 1: Optimierung des Regionalverkehrs*

Dieser Maßnahme stimmen wir uneingeschränkt zu.

#### *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.

#### *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 Bahnhofhaltepunkte 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.

### *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.

### *D 2: Maßnahmen zur Barrierefreiheit*

Wir sehen die vorgestellten Maßnahmen unkritisch und stimmen zu.

### *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.

*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.

*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.

*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.

*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)

*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.

### *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.

### *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.

### *F 2: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten*

Die Maßnahme sehen wir unkritisch und stimmen zu

### *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.

### 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.

### 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

Florian Klostermann, 1. Vorsitzender

In Zusammenarbeit mit



Sentmaringer Weg 61, 48151 Münster



Verfasser Positionspapier:

Thomas Borgert, 2. Vorsitzender Stadtmarketingverein Coesfeld & Partner e. V.  
Daniel Janning, Teamleiter Mobilität und Verkehr, IHK Nord Westfalen  
Florian Klostermann, 1. Vorsitzender Stadtmarketingverein Coesfeld & Partner e. V.  
Jens von Lengerke, Abteilungsleiter Handel und Dienstleistungen, Tourismus, IHK Nord Westfalen  
Iris Osthues, Bereichsdirektorin Privatkunden, Sparkasse Westmünsterland

Durch Mehrheitsbeschluss genehmigt:

Der Vorstand des Stadtmarketingvereins Coesfeld & Partner:

Florian Klostermann, 1. Vorsitzender  
Thomas Borgert, 2. Vorsitzender  
Michael Banneyer – Sprecher AK Kultur & Freizeit  
Stefan Boer – Sprecher AK Handel & Gastronomie  
Eliza Diekmann – Bürgermeisterin Stadt Coesfeld  
Thomas Michels – Sprecher AK Wirtschaft  
Heiner Schwaaf - Beisitzer  
Markus Segbert - Beisitzer  
Ramona Wiegers - Beisitzerin