

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

16.09.2024

Beratungsfolge:

Sitzungsdatum:

Umweltausschuss

25.09.2024

Vorberatung

Ausschuss für Planen und Bauen

26.09.2024

Vorberatung

Haupt- und Finanzausschuss

10.10.2024

Vorberatung

Rat der Stadt Coesfeld

30.10.2024

Entscheidung

## Umgestaltung des Oldendorper Weges

### Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Anlieger vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Anlage 5 beschlossen.

### Beschlussvorschlag 2:

Die als Anlage 3 und 6 vorgelegte Planung wird als Grundlage der Umgestaltung bestätigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung weiter auszuarbeiten, die Maßnahme auszuschreiben und umzusetzen.

## Sachverhalt:

### 0. Vorbemerkung

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen vom 29.08.2024 erläutert, wurde die Planung aufgrund eines Hinweises in der Sitzung des Umweltausschusses vom 28.08.2024 im westlichen Bereich des Oldendorper Weges noch einmal überarbeitet. Entfernt wird nunmehr nicht mehr der dritte Baum (aus Richtung Westen gesehen), sondern der vierte Baum, der aufgrund seines schlechten Zustandes ohnehin entfernt werden muss. Der Stellplatz wird in Richtung Westen verschoben, im Anschluss wird ein weiterer Baum vorgesehen. Die überarbeitete Planung ist als Anlage 6 beigefügt. Der überarbeitete Bereich im Plan ist durch eine rote Umrandung kenntlich gemacht.

Die Ergänzungsvorlage 185/2024/1 ersetzte zunächst vollumfänglich die ursprüngliche Vorlage 185/2024, die Grundlage der Beratungen im Ausschuss für Planen und Bauen war. Änderungen gegenüber der ursprünglichen Vorlage sind durch eine rote Schriftfarbe kenntlich gemacht.

Die Vorlage 185/2024/1 sollte in der Ratssitzung am 12.09.2024 beraten werden. Dort wurde sie wieder von der Tagesordnung genommen. Vorgesehen ist nunmehr eine Vorberatung des

Projektes im Umweltausschuss, im Ausschuss für Planen und Bauen und im Haupt- und Finanzausschuss, bevor der Rat die Entscheidung trifft. Vor der Ratssitzung hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Alternativvorschläge zur Überplanung des Oldendorper Weges bei den Fraktionssprecher:innen und der Verwaltung eingereicht. Für die neue Beratungsfolge wurde diese erneute Ergänzungsvorlage 185/2024/2 angelegt. Gleichzeitig werden mit dieser Ergänzungsvorlage die Alternativvorschläge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. Änderungen gegenüber der ersten Ergänzungsvorlage 185/2024/1 sind durch eine grüne Schriftfarbe kenntlich gemacht.

## 1. Grundlagen

Im städtischen Haushalt ist das Projekt im Budget 70 wie folgt verbucht:

<b>Investitionen Produkt 70.01 Verkehrsanlagen</b>							
Stadt Coesfeld							
Nr. Bezeichnung	Erg. 2022	Ansatz 2023	Ansatz 2024 (Verpflicht.- ermächtigung)	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026	Finanzplan 2027 / spät. Jahre	Bisher bereitg. (bis 2023) / Gesamt- Einz. u. Ausz.
70STR074 Oldendorper Weg: Ausbau südl. Gehweg							
25 - Auszahlg f. Baumaßnahmen		-292.000					-292.000 -292.000
29 - Sonstige Investitionsauszahlungen		-13.000					-13.000 -13.000

Die Mittel wurden vom Fachbereich 70 in das laufende Haushaltsjahr übertragen.

In der Prioritätenliste 2024 für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wird das Projekt „V.2021.01-1: Maßnahme B5 Einrichtung von Fahrradstraßen; Umsetzungspaket 1: Oldendorper Weg / Haugen Kamp“ mit einer hohen Priorität geführt.

Der Masterplan Mobilität klassifiziert den Oldendorper Weg als Radhauptroute, vorgesehen ist dort die Ausweisung als Fahrradstraße.

In seiner Sitzung am 03.09.2020 (Vorlage 197/2020) fasste der Rat der Stadt Coesfeld den folgenden Beschluss:

*„Die Verwaltung wird beauftragt, den weiteren Abstimmungs- und Planungsprozess mit Planungsträgern und den Anwohner\*innen auf Grundlage der vorgelegten Planung mit den beiden Varianten und einer Variante ohne Kreisverkehr durchzuführen.“*

## 2. Sachverhalt

### 2.1. Ziele der Umgestaltung, Grundzüge der Planung

An den mit der Umgestaltung verbundenen Zielen und an den Grundzügen der Planung hat sich seit 2020 nichts Wesentliches geändert (Auszug aus der Vorlage 197/2020):

*„Wesentliches Ziel der Umgestaltung ist der weitestgehende Erhalt des wertvollen Baumbestandes. Bei Erhalt der Bäume ist die Nutzung der südlichen Nebenanlage als Gehweg ausgeschlossen. Demnach ist die Gehwegnutzung aufzuheben. Der nördliche Gehweg weist mit ca. 2,5 m eine ausreichende Breite für die Nutzung als alleiniger, einseitiger Gehweg auf. Bei der bestehenden Verkehrsbelastung hält die Verwaltung einen einseitigen Gehweg für vertretbar, zumal der vorhandene Gehweg mit einer wassergebundenen Oberfläche aufgrund der Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zumindest von mobilitätseingeschränkten Personen auch heute schon nicht genutzt werden kann. Eine Lösung mit beidseitigen Gehwegen bei gleichzeitigem Erhalt der Bäume ist - auch mit einem anderen Straßenquerschnitt - nicht umsetzbar.*

*Darüber hinaus muss die Umgestaltung des Oldendorper Weges entsprechend der Definition des Radverkehrsnetzes so erfolgen, dass die Straße den Kriterien einer*

*Fahrradstraße entspricht. Gerade dies eröffnet aber die Möglichkeit, die Fahrbahnbreite gegenüber der heutigen Situation zu reduzieren und im Gegenzug die heute als Gehweg genutzte südliche Nebenanlage zu verbreitern. Dies ist zwingend erforderlich, um den Bäumen durch die Verbreiterung der Nebenanlage genügend Raum für eine gesunde Entwicklung geben zu können und einen Bordsteinverlauf ohne schädliche Einwirkungen durch Baumwurzeln sicherzustellen.*

*Mit diesen Vorgaben hat die Verwaltung eine Planungsskizze in zwei Varianten (siehe Anlage) mit den folgenden Eckpunkten entwickelt:*

- *Erhalt der Baumstandorte in der südlichen Nebenanlage*
- *Umgestaltung des Oldendorper Weges zu einer Fahrradstraße*
- *Aufgabe des südlichen Gehweges; weitestgehende Entsiegelung der südlichen Nebenanlage mit Ausnahme der Zugänge/Zufahrten und der Parkplätze*
- *Vereinzelte Parkplätze in der südlichen Nebenanlage*

*Unter den oben genannten Maßgaben ist ein größeres Parkraumangebot im Straßenraum nicht möglich. Um das Parkangebot im Bereich des Friedhofs nicht zu sehr einzuschränken, hat die Verwaltung 5 Stellplätze auf dem Friedhofsgrundstück vorgesehen. Diese Lösung ist im weiteren Verfahren mit dem Grundstückseigentümer zu diskutieren.*

- *Grundsätzliche Fahrbahnbreite von 4,50 m unter weitestgehender Beibehaltung des nördlichen Bordverlaufs*

*Die Fahrbahnbreite von 4,5 m entspricht den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) für eine Fahrradstraße und ermöglicht die Begegnung zweier Pkw's. Begegnungsfälle größerer Fahrzeuge erfordern das Ausweichen auf den Gehweg (bevorzugt im Bereich von Grundstückszufahrten). Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung hält die Verwaltung auch dies für vertretbar.“*

## **2.2. Prüfung der Wurzelsituation im Fahrbahnbereich**

Gepprüft wurde mit Hilfe punktueller Straßenaufbrüche, ob die Wurzeln der vorhandenen Bäume den Einbau des südlichen Bordsteins in einem Abstand von 4,5 m vom nördlichen Bordstein zulassen. Die Prüfung hat ergeben, dass dies ohne Beschädigung der Wurzeln möglich ist und die Umgestaltung in diesem Punkt wie vorgesehen umgesetzt werden kann.

## **2.3. Prüfung der Knotenpunktform**

Fahrradstraßen sollten an Knotenpunkten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben. Die Verbindung Oldendorper Weg/Haugen Kamp (der ebenfalls als Radhaupttroute mit Ausweisung als Fahrradstraße klassifiziert ist) würde dementsprechend vorfahrtberechtigt über die Reiningstraße geführt. Mit Vorlage 197/2020 wurde ein Deckblatt mit einem Minikreisverkehr in dieser Kreuzung als alternative Lösung vorgestellt. Im weiteren Planverfahren sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle ein Minikreisverkehr sinnvoll sein kann. Zwischenzeitlich wurde der Masterplan Mobilität unter anderem mit der Maßnahmenempfehlung „F1: Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz“ beschlossen. Als Straße außerhalb des Vorbehaltsnetz mit erhöhtem Durchgangsverkehrsanteil und damit vorrangigem Handlungsbedarf wird unter anderem die Reiningstraße benannt. Mittel der Wahl, um den Durchgangsverkehr auf das Vorbehaltsnetz zu verdrängen, wäre z.B. eine Diagonalsperre in der Kreuzung Reiningstraße/Haugen Kamp. Diese würde als so genannter modaler Filter wirken: Kraftfahrzeuge müssten abbiegen, Radfahrer könnten die Sperre auch geradeaus durchfahren. Die Diskussion über eine solche Lösung soll an dieser Stelle ausdrücklich nicht geführt werden. Ein Minikreisverkehr würde einen solchen modalen Filter aber unmöglich machen, während z.B. eine Diagonalsperre in Verbindung mit einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße realisiert werden könnte (siehe hierzu z.B. den Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS, Kapitel 6, KP4.1:

Daher wurde die Variante mit einem Minikreisverkehr nicht mehr weiterverfolgt. Die Fahrradstraße wird vorfahrtberechtigt über die Reiningstraße geführt. Die veränderte Vorfahrtsregelung wird mit einer Gestaltung der Kreuzung entsprechend des Leitfadens Fahrradstraßen der AGFS einschließlich einer Roteinfärbung verdeutlicht. Auf der Veranstaltung zur Information der Anlieger am 06.06.2024 wurde nur noch diese Variante vorgestellt.

#### **2.4. Prüfung einer optimierten Anbindung des Oldendorper Weges an den Berkelradweg**

Im weiteren Verfahren war eine optimierte Anbindung des Oldendorper Weges an den Berkelradweg in Richtung Innenstadt zu prüfen. In der Vorlage 197/2020 wurde hierzu formuliert: *„Denkbar ist hier gegebenenfalls die Freigabe des Radverkehrs entlang der Rekener Straße in beiden Richtungen mit einer entsprechenden Umgestaltung des Geh- bzw. Radweges.“* In der Zwischenzeit haben sich hier die rechtlichen Rahmenbedingungen deutlich geändert. Das Befahren linker Radwege ist eine der häufigsten Unfallursachen im Radverkehr. Durch Änderungen in den Verwaltungsvorschriften zur StVO in Verbindung mit Erlassen des Landes NRW wurde die Freigabe linker Radwege auf ganz besondere Ausnahmen beschränkt und ansonsten faktisch unmöglich gemacht. Eine solche Ausnahme liegt hier nicht vor. Mit dem öffentlichen Weg westlich des Altenheims liegt eine attraktive Verbindung zum Berkelradweg vor. Dieser wird im weiteren Verlauf als Verbindung in Richtung Innenstadt genutzt. Ein entsprechender Hinweis wurde in die Planung aufgenommen.

#### **2.5. Variantenprüfung**

Mit der Vorlage 197/2020 wurden zwei Varianten vorgestellt. Hierzu wurde ausgeführt:

*„Die beiden Planungsvarianten sind im westlichen Abschnitt (ca. bis Haus Nr. 11) identisch. Unterschiede ergeben sich für den östlichen Abschnitt. Die Variante 1 weist auch hier eine nahezu durchgehende Fahrbahnbreite von 4,5 m auf. In der Folge müssen die heute in der Fahrbahn positionierten Bäume komplett entfernt werden. Die Fahrbahn wird nur vor dem St. Laurentius-Stift eingeengt, um dort einen Baum auf Privatgrundstück erhalten zu können. In der Variante 2 werden im östlichen Abschnitt die 4 in der Fahrbahn positionierten Bäume erhalten. Hierfür sind zusätzliche und deutlichere Fahrbahneinengungen erforderlich. In der Folge entstehen Fahrbahnversätze und mehrere Versätze in der südlichen Bordanlage. Nach der reinen Lehre sollte die Fahrbahn in Fahrradstraße zumindest eine durchgehende Breite von 4 m aufweisen, um Begegnungsfälle von Radfahrern komfortable abwickeln zu können. Dieses Kriterium kann in der Variante 2 nicht eingehalten werden. Diese Aspekte sind im weiteren Verfahren abzuwägen.“*

Als Grundlage einer Entscheidung wurden die beiden nördlichen Bäume gegenüber vom Haus Nr. 3 gemeinsam mit dem Experten des Baubetriebshofes und den Fachbereichen 60 und 70 in Augenschein genommen. Die viel zu kleinen Baumscheiben in Verbindung mit dem unzureichend vorbereiteten Untergrund geben den Bäumen nur ungenügende Entwicklungsmöglichkeiten. Auf Dauer sind auch hier Schädigungen der angrenzenden Bordsteine und Pflasterflächen zu erwarten. **Um den Bäumen eine Entwicklungsmöglichkeit zu geben, war in der Planungsvariante 2 eine Verbreiterung der Baumscheiben auf 2 m vorgesehen. Bei einer notwendigen Fahrbahnbreite hätte dies zur Folge, dass die südliche Grünfläche nur noch um 0,7 m und nicht um die in den übrigen Bereichen vorgesehenen 1,45 m verbreitert werden könnte. Untersuchungen vor Ort (Freimachen von einzelnen Wurzeln im Bereich der Fahrbahn) haben gezeigt, dass eine Verbreiterung um 1,45 m erforderlich ist, um die südliche Baumreihe erhalten zu können. Diese besitzt für die Verwaltung gegenüber den**

**Bäumen auf der Nordseite eine deutlich höhere Priorität.** Hinzu kommen die Einschränkungen in Bezug auf die Funktionalität der Fahrradstraße (weitere Einengung der Fahrbahn, nicht linearer Verlauf der Bordsteine). Daher schlägt die Verwaltung vor, die beiden Bäume zu entfernen und die entsprechende Planungsvariante ohne Erhalt der Bäume weiterzuverfolgen. **Entsprechendes gilt auch für den Baum vor Haus Nr. 20.** Auf der Veranstaltung zur Information der Anlieger am 06.06.2024 wurde nur noch diese Variante vorgestellt. **Ergänzend eine Anmerkung zu den beiden Bäumen vor den Häusern Nr. 7 und 9, die heute in viel zu kleinen Baumscheiben im Straßenraum stehen: diese stehen unmittelbar neben und unter den sehr viel größeren Bäumen in der südlichen Nebenanlage und haben daher keine nachhaltige Entwicklungsmöglichkeit, was sich auch am jetzigen Zustand der Bäume zeigt.**

## **2.6. Prüfung „Ruhender Verkehr“**

Heute stehen auf dem Oldendorper Weg im öffentlichen Straßenraum 18 Stellplätze zur Verfügung. Die mit der Vorlage 197/2020 eingebrachte Planung sieht 10 Stellplätze in der Nebenanlage zwischen den Bäumen vor. Um diese Plätze realisieren zu können, müssen 2 Bäume entfernt werden. Aufgrund des Parkdrucks rund um den Friedhof hält die Verwaltung dies für vertretbar. Unter den 10 Stellplätzen sind 5 Stellplätze, die senkrecht zur Fahrbahn angeordnet sind und unmittelbar neben dem Betriebshof des Friedhofs liegen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) enthält zur Fahrradstraße den folgenden Satz:

*„Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.“*

Die Soll-Vorschrift eröffnet der Straßenbehörde bei der Anordnung der Stellplätze einen gewissen Ermessensspielraum. Vor diesem Hintergrund wurde die Anordnung der 5 Senkrechtstellplätze noch einmal eingehend diskutiert und bewertet. Als Grundlage wurde die Planung zunächst an die Vorgaben der aktuellen Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2023 der FGSV (EAR 23) angepasst. Die Abmessungen der Parkstände wurde entsprechend geändert, zwischen den Stellplätzen und dem Fahrbahnrand wird ein 65 cm breiter Zwischenstreifen vorgesehen. Dieser soll nach den „Empfehlungen der FGSV für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ für Stellplätze, die senkrecht zur Fahrbahn am Fahrbahnrand angeordnet sind, eingebaut werden. Er dient der Verbesserung der Sichtverhältnisse beim Ausparken und der Sicherstellung der Befahrbarkeit der Stellplätze. Damit sieht die Verwaltung einen sicheren Verkehrsablauf rund um die Stellplätze als gewährleistet an. Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung des Parkdrucks rund um den Friedhof empfiehlt die Verwaltung daher, die Senkrechtstellplätze entgegen der Soll-Vorschrift in der Verwaltungsvorschrift zu realisieren.

Voraussetzung für die Realisierung der Stellplätze ist die Bereitschaft, der Kirchengemeinde St. Lamberti, eine kleine Fläche des Kirchengrundstückes für eine Nutzung als Parkplatz bereitzustellen. Mit Mail vom 29.07.2024 teilte die Zentralrendantur der Stadt Folgendes mit:

*„... falls von anderer Seite her noch nicht geschehen, möchte ich Ihnen mitteilen, dass sich der Friedhofsausschuss St. Lamberti positiv zu Ihrem Plan geäußert hat, die kleine Fläche des Kirchengrundstückes zwischen Bauhofmauer und Oldendorper Weg für die Umgestaltung zu Parkplätzen zur Verfügung zu stellen. In der Regel folgt der Kirchenvorstand den Beschlussvorlagen der Ausschüsse.“*

Die Verwaltung wird die endgültige Entscheidung des Kirchenvorstandes abwarten und dann gemeinsam mit der Zentralrendantur die Details klären.

## **2.7. Beteiligung der Anlieger**

Die Anlieger wurden in einer Veranstaltung am 06.06.2024 über die Planung informiert. Sowohl während der Veranstaltung selber als auch im Anschluss bis zum 09.07.2024 bestand die Möglichkeit Anregungen abzugeben. Die Anregungen wurden in einer Abwägungstabelle zusammengefasst, die neben den Anregungen die Stellungnahme der Verwaltung und einen Abwägungsvorschlag enthält. Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 1.

## 2.8. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten der Maßnahme im Oldendorper Weg werden aktuell auf 305.000 € geschätzt. Hierbei handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung, genauere Kosten können erst mit Ablauf des Ausschreibungsverfahrens ermittelt werden.

Die Kosten werden zum ganz überwiegenden Anteil durch

- die Verbreiterung der südlichen Nebenanlage, die zum Erhalt der Baumreihe zwingend erforderlich ist und
- die Erneuerung der Schwarzdecke, die aufgrund des schlechten jetzigen Zustandes erforderlich ist,

verursacht. Die Fahrradstraße wird alleine durch Beschilderung und Markierung kenntlich gemacht, wie dies in dem im Masterplan Mobilität definierten Standard vorgesehen ist. Die Kosten hierfür sind im Verhältnis zu den Gesamtkosten marginal.

Die Beitragsfähigkeit wurde fachanwaltlich geprüft, mit dem Ergebnis, dass sämtliche Baumaßnahmen an den Teilbereichen des Oldendorper Weges nicht beitragsfähig im Sinne des § 8 KAG NRW sind.

## 3. Stellungnahme der Verwaltung zu den Alternativvorschlägen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

- *Zu Vorschlag 1. Die drei in der Fahrbahn positionierten Bäume müssen erhalten bleiben.*

Die Fahrbahn weist heute eine Breite von 5,95 m auf. Die Baumscheiben ragen 1,75 m in die Fahrbahn. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt somit 4,20 m. Der westliche Baum vor dem Haus Nr. 20 liegt gegenüber einem Parkplatz. Neben einem Stellplatz muss eine Fahrbahnbreite von 3,75 m verbleiben (3 m Fahrbahn als Mindestmaß + 0,75 m als Sicherheitstrennstreifen für den Schutz der Radfahrer vor aufschlagenden Türen). Dies ist zwingend einzuhalten, um die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten und wurde so auch als Standard für Fahrradstraßen im Masterplan Mobilität (siehe Anlage 9) definiert. Somit könnte selbst bei unveränderter Größe dieser Baumscheibe die südliche Grünfläche nur um 0,45 m verbreitert werden.

Für eine nachhaltige Entwicklung der Bäume auf der Nordseite ist aus Sicht der Verwaltung aber eine Vergrößerung der Baumscheibe zwingend erforderlich. In der Ratssitzung am 03.09.2020 wurde auch eine solche Variante vorgestellt, die den Erhalt der beiden nördlichen Bäume gegenüber dem Haus Nr. 3 vorsah. Hier wurde eine Verbreiterung der nördlichen Baumscheiben auf 2,00 m berücksichtigt. Bei einer notwendigen Fahrbahnmindestbreite von 3,25 m könnte die südliche Grünfläche noch um 0,70 m verbreitert werden. Selbst wenn auf eine Verbreiterung der nördlichen Baumscheiben verzichtet würde, bliebe eine mögliche Verbreiterung für die südliche Fläche von 0,90 m.

Die Verwaltung hatte als Grundlage der Planung die Wurzeln einzelner Bäume auf der Südseite freigelegt. Mit dem jetzigen Wissen lässt sich nur der Rückschluss ziehen, dass auch ein Verbreiterungsmaß von 0,90 m (geschweige denn von 0,70 m oder 0,45 m) ausreicht, um die Bäume dauerhaft zu erhalten und gleichzeitig eine erneute Schädigung der Fahrbahn durch die Wurzeln zu verhindern.



- *Zu Vorschlag 2. Auch die zwei Bäume in der nördlichen Nebenanlage die in der Nachbarschaft größerer Bäume stehen sind nach wie vor zu erhalten.*

Gemeint ist hiermit wahrscheinlich die südliche Nebenanlage. Die in der Ratssitzung vorgestellte Variante sah den Erhalt dieser beiden Bäume vor (siehe Planausschnitt als Anlage 8). Dies setzt eine Verbreiterung der südlichen Grünfläche über das ansonsten vorgesehene Maß von 1,45 m hinaus voraus. Angesetzt wurde eine Verbreiterung um 2,45 m und eine verbleibende Fahrbahnbreite von 3,50 m. Nach dem im Masterplan Mobilität definierten Standard ist eine solche Fahrbahneinengung auf einer Länge von 18 m (entsprechend 3 Stellplätzen) zulässig. Die Lage der Bäume erfordert eine Einengung auf einer Länge von ca. 23 m. Diese Variante wurde nach einem Gespräch mit den städtischen Baumexperten verworfen. Diese sehen keine nachhaltigen Entwicklungsmöglichkeiten für die beiden Bäume, da diese unmittelbar unter großkronigen Bäumen stehen. Eingeschränkt wäre auch die Befahrbarkeit der Zufahrt zu den Grundstücken 7 und 9 aufgrund der stark eingeschränkten Fahrbahnbreite.

- *Zu Vorschlag 3.*

Der Vorschlag in Bezug auf den Tausch des zu entfernenden Baumes ist in der Planung bereits berücksichtigt. Grundsätzlich bevorzugt die Verwaltung das Anpflanzen eines weiteren Baumes, letztendlich bleibt dem Rat die Entscheidung vorbehalten, ob der anzupflanzende Baum durch einen zu bauenden Parkplatz ersetzt werden soll.

- *Zu Vorschlag 4. Gegenüber dem Haus Nr. 20 könnte zwischen den beiden großen Bäumen auch zwei und nicht nur ein Parkplatz geschaffen werden.*

Die einschlägigen Richtlinien, die Grundlage des Handelns der Verwaltung sind, empfehlen bisher, den Kronenbereich von Bäumen von jeglicher Bebauung freizuhalten. Hintergrund ist, dass sich die Wurzeln im gleichen Umfang unter der Erde entfalten wie die Krone oberhalb. Neue Regelwerke geben sogar einen Raum vom 1,2-fachen des Kronendurchmessers vor. Insofern ist zunächst davon auszugehen, dass sich im Kronenbereich Wurzeln vorhanden sind, die für die Entwicklung des Baumes zwingend erforderlich sind. Der Bau eines weiteren Parkplatzes würde nach jetzigem Kenntnisstand also zu einer nachhaltigen Schädigung der Baumwurzeln führen, die Standsicherheit des Baumes wäre nicht mehr gewährleistet.

- *Zu Vorschlag 5. Die fünf angedachten Parkplätze quer zur Fahrbahn sollten so nicht umgesetzt werden.*

Hierzu ist im Kapitel 2.0 alles gesagt. Fakt ist, dass die Senkrechtstellplätze aufgrund der anzunehmenden Wurzelsituation nicht annähernd in gleicher Anzahl durch Längsparkplätze ersetzt werden können.

## **Anlagen:**

Planstand der Anliegerinfo vom 06.06.2024

- Anlage 1: Lageplan „Fahrradstraße Oldendorper Weg, Abschnitt West, V3“
- Anlage 2 Lageplan „Fahrradstraße Oldendorper Weg, Abschnitt Ost, V3“

Planstand zur Beschlussvorlage 185/2024

- Anlage 3: Lageplan „Fahrradstraße Oldendorper Weg, Abschnitt West, V3“ (unverändert)
- Anlage 4 Lageplan „Fahrradstraße Oldendorper Weg, Abschnitt Ost, V4“

Abwägung

- Anlage 5: Abwägungstabelle

Aktualisierter Planstand zur Ergänzungsvorlage 185/2024/1

- Anlage 6 Lageplan „Fahrradstraße Oldendorper Weg, Abschnitt Ost, V5“

Ergänzte Anlagen zur Ergänzungsvorlage 185/2024/2

- Anlage 7 Alternativvorschläge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Anlage 8 Planausschnitt „Erhalt der Bäume vor den Häusern 7 und 9“
- Anlage 9 Auszug aus dem Masterplan Mobilität „Maßnahme B5 Einrichtung von Fahrradstraßen“