

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

30.11 Straßenverkehrliche Maßnahmen

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

26.06.2025

10.07.2025

Vorberatung

Entscheidung

Fahrradstraße Haugen Kamp

Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Abwägungstabelle (Anlage 09) beschlossen.

Beschlussvorschlag 2:

Entsprechend des Ergebnisses der Anliegerbeteiligung werden in der Einfahrt zum Bagers Weg keine weiteren Verkehrszeichen aufgestellt und innerhalb des Bagers Weg keine öffentlichen Stellplätze markiert. Damit wird für den Bagers Weg weder eine Tempo 30-Zone noch ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ausgenutzt werden kann und darf. Auf eine Entsiegelung innerhalb des Bagers Weges wird verzichtet.

Beschlussvorschlag 3:

Die Straße Am Niesing wird in das Netz der Fahrradstraßen aufgenommen. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der beiden als Anlage 10 (Plan Nr. 6b.3 V1 und V2) beigefügten Planvarianten unter Einbeziehung der Kreispolizeibehörde und unter Berücksichtigung der möglichen Regelungen für den Knotenpunkt Steveder Weg/Am Niesing die endgültige Vorfahrtregelung und die daraus resultierende Gestaltung des Knotenpunktes Haugen Kamp/Am Niesing festzulegen. Darauf aufbauend ist die Planung zur Umgestaltung der Straße Am Niesing zur Fahrradstraße aufzustellen, die Anwohner der Straße Am Niesing über die Planungen zu informieren und das Ergebnis zur Beratung in den politischen Gremien vorzulegen.

Beschlussvorschlag 3 (alternativ):

Die Straße Am Niesing wird nicht in das Netz der Fahrradstraßen aufgenommen. Die Umgestaltung des Knotenpunktes Haugen Kamp/Am Niesing erfolgt entsprechend der auf der Informationsveranstaltung vorgestellten Planung (Anlage 01, Blatt 6b.3).

Beschlussvorschlag 4:

Der Vorschlag der DJK Eintracht Coesfeld, senkrecht zur Fahrbahn angeordnete öffentliche Stellplätze zwischen dem Gehweg des Haugen Kamp und der heutigen Tennisanlage zu bauen, wird abgelehnt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die von der DJK Eintracht Coesfeld angesprochene Fläche zusätzlich mit in den Fokus zu nehmen, nach anderen, durchaus denkbaren Lösungen – zunächst unabhängig von der Finanzierungsfrage - zu suchen und die Thematik im Rahmen der ohnehin wegen der geplanten Erweiterungsabsichten anstehenden Gespräche zu diskutieren.

Beschlussvorschlag 5:

Der nördliche Gehweg entlang des Haugen Kamps zwischen Reiningstraße und Zufahrt zum DJK- Parkplatz wird im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme ausgebaut.

Beschlussvorschlag 6:

Auf eine aufwändige bauliche Umgestaltung der südlichen Nebenanlagen im Bereich der öffentlichen Senkrechtstellplätze vor dem Grundstück Haugen Kamp 29 wird verzichtet. Auf die Senkrechtstellplätze wird mit einem verbreiterten Sicherheitsstreifen zwischen Stellplätzen und Fahrgasse reagiert.

Beschlussvorschlag 7:

Der Haugen Kamp zwischen Landweg und Reiningstraße wird im Wesentlichen durch Beschilderung und Markierung entsprechend der als Anlage 10 beigefügten Planung unter Berücksichtigung der zuvor gefassten Beschlüsse 1 bis 6 als Fahrradstraße gekennzeichnet.

Für die Ausführung der Maßnahme wird die folgende Bauweise festgelegt: die Asphaltdecke wird in dem im Sachverhalt (Kapitel 5.10) beschriebenen Umfang gefräst und anschließend neu hergestellt, die Rinne wird in Teilabschnitten aufgenommen und neu gesetzt, die Markierung erfolgt auf der Asphaltdecke.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

In den städtischen Haushalt wurden für 2026 unter dem Investitionscode 70STR113 „Umbau Haugen Kamp zur Fahrradstraße“ 431.000 € eingestellt.

In der Prioritätenliste 2025 für das 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 die Verbindung Haugen Kamp/ Oldendorper Weg als Radhaupttroute, vorgesehen ist dort die Ausweisung als Fahrradstraße.

In seiner Sitzung am 30.10.2024 (Vorlage 197/2020) fasste der Rat der Stadt Coesfeld unter dem Tagesordnungspunkt 5.1 „Umgestaltung des Oldendorper Weges und des Haugen Kamp“ den folgenden Beschluss zum Haugen Kamp (Beschlussvorschlag 5):

„Im weiteren Verlauf wird auch der Haugen Kamp im Wesentlichen durch Beschilderung und Markierung entsprechend des im Masterplan Mobilität definierten Standards als Fahrradstraße gekennzeichnet. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße zum dauerhaften Erhalt eines Großteils der vorhandenen Bäume wird auch hier verzichtet.“

Für die Ausführung der Maßnahme wird die folgende Bauweise festgelegt: die Asphaltdecke wird gefräst und anschließend neu hergestellt, die Rinne wird in Teilabschnitten aufgenommen und neu gesetzt und die Markierung erfolgt auf der neuen Asphaltdecke.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine entsprechende Planung zu entwickeln, die Notwendigkeit von darüber hinaus gehenden Maßnahmen zu prüfen und die Öffentlichkeit an der Planung zu beteiligen. Die Ergebnisse sind den politischen Gremien zur Entscheidung vorzulegen.

Die Maßnahmen im Oldendorper Weg und im Haugen Kamp sind gemeinsam umzusetzen.“

2. Gestaltungsstandard Fahrradstraßen

Auf Grundlage der bereits im Masterplan Mobilität enthaltenen Festlegungen zur Gestaltung hat die Verwaltung unter Zugrundelegung des Leitfadens Fahrradstraßen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

<https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radverkehr/fahrradstrassen>

den Gestaltungsstandard für Fahrradstraßen in Coesfeld definiert. Der so definierte Standard ist Bestandteil der Fahrradstraßenkonzeptes der Stadt Coesfeld (Vorlage 117/2025) und ist Grundlage der vorgelegten Planung.

3. Planung mit Stand der Informationsveranstaltung am 07.05.2025

Die Planung fußt auf dem mit dem Fahrradstraßenkonzept (Vorlage 117/2025) definierten Gestaltungsstandard. Darüber hinaus sind die weiteren „besonderen Maßnahmen“ vorgesehen:

- Ersatz der Betonsteinfläche durch eine Asphaltoberfläche im Knoten Haugen Kamp/Wester Esch

Durch die heutige Pflasteroberfläche wird die Rechts-vor-Links-Regelung optisch hervorgehoben. Zukünftig ist die Fahrradstraße an dieser Stelle bevorrechtigt. Um die zukünftige Verkehrsregelung mit einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße eindeutig und verkehrssicher darstellen zu können, ist der Austausch der Pflasteroberfläche gegen eine Asphaltoberfläche erforderlich.

- Einengung der Fahrbahn im Bereich des Weges entlang des Tüskenbaches

Der Weg hat eine hohe Bedeutung für den Rad-, aber insbesondere auch für den Fußverkehr. Mit der Einengung sollen die Querungsmöglichkeiten verbessert werden.

- Umbau der südlichen Nebenanlage im Bereich der Senkrechtparkstände vor dem Haus Haugen Kamp 29

An dieser Stelle gibt es heute 8 senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Stellplätze. 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. Aufgrund des hohen Parkdrucks an dieser Stelle plädiert die Verwaltung dafür, die Parkstände beizubehalten. Um einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten, sieht die Planung vor, die Parkstände nach hinten zu verlagern und stattdessen den Gehweg direkt an den Fahrbahnrand zu legen. So können die Parkstände verlassen werden, ohne direkt auf der Straße zu stehen. Der Gehweg wird also als so genannter Zwischenstreifen genutzt, der in den Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs (ERA) der FGSV für Senkrechtparkplätze vorgesehen ist. Er dient der Verbesserung der Sichtverhältnisse beim Ausparken und der Sicherstellung der Befahrbarkeit der Stellplätze.

- Erweiterung des Stellplatzangebotes in der Straße Am Niesing

Um dem hohen Parkdruck rund um das Sportgelände gerecht zu werden, sieht die Planung vor, die in der Straße Am Niesing vorhanden senkrecht angeordneten Stellplätze um 2 Stellplätze zu erweitern. Gleichzeitig soll eine Grünfläche mit Baum ergänzt werden, um auch dem Aspekt der Klimaanpassung Rechnung zu tragen.

- Optionaler Ausbau des nördlichen Gehweges zwischen der Reiningstraße und der Zufahrt zum DJK-Parkplatz

Der Gehweg wird heute durch eine sehr schmale (ca. 50 cm breite) Grünfläche von der Fahrbahn abgetrennt. Aufgrund der geringen Breite und der darunter liegenden Betonrückenstütze der Hochbordanlage kann diese Fläche keine Funktionen im Hinblick auf Klimaanpassung und Entwässerung übernehmen. In weiten Teilen wurde der Gehweg zudem nicht bis an Grundstücksgrenze ausgebaut. In der Folge hat der Gehweg oft nur eine nutzbare Breite von 1,8 m, während die tatsächliche Breite größer als 3 m ist. Auch vor dem Hintergrund, dass der gegenüberliegende Gehweg hinter den Bäumen aufgrund der Baumwurzeln kaum noch genutzt werden kann, schlägt die Verwaltung den Ausbau des nördlichen Gehweges vor. In die Planung wurde dieser Ausbau optional aufgenommen, die letztendliche Entscheidung hierüber trifft der Rat der Stadt Coesfeld.

- Einengung der Fahrbahn im Bereich des Weges westlich der B 474

Auch dieser Weg hat eine hohe Bedeutung für den Rad-, aber insbesondere auch für den Fußverkehr. Mit der Einengung sollen die Querungsmöglichkeiten verbessert werden.

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

4.1. Informationsveranstaltung am 07.05.2025

Am 07.05.2025 wurde die Öffentlichkeit über die Planung informiert. Ein Kurzprotokoll der Veranstaltung ist als Anlage beigefügt, die Präsentation kann unter dem folgenden Link eingesehen werden: <https://www.coesfeld.de/leben/mobilitaet/radverkehr/fahrradstrassen>.

Die im Kurzprotokoll zusammengefassten Äußerungen der Öffentlichkeit wurden in eine Abwägungstabelle (Anlage 08) übertragen.

4.2. Anregungen und Stellungnahmen im Nachgang

Bis zum 23.05.2025 konnten Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden.

Auch die in diesem Rahmen vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wurden in die Abwägungstabelle übertragen.

5. Stellungnahmen der Verwaltung zu den im Rahmen der Beteiligung vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken

5.1. Vorbemerkung

Grundsätzlich erfolgt die Stellungnahme der Verwaltung in der Abwägungstabelle. Hier erscheinen auch die Vorschläge der Verwaltung zur Abwägung, die über den Beschlussvorschlag 1 bestätigt werden können. Einige Themen wurden aus der Abwägungstabelle herausgezogen, da es sich um Themen mit einer grundsätzlichen Bedeutung für die Planung handelt und die Bewertung mehr Raum in Anspruch nimmt. Die Bewertung erfolgt in den folgenden Kapiteln.

5.2. Verkehrsbelastungen

Am 15.05.2025 wurde der Verkehr im Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing/Zufahrt Mobile in der Zeit von 16:20 Uhr bis 17:50 Uhr erfasst. Für die nachmittägliche Spitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr) ergeben sich die folgenden Kennwerte:

Knotenpunktarm	Kfz je Stunde	Fahrrad je Stunde	Anteil Kfz	Anteil Fahrrad
Am Haugen Kamp West	113	71	61%	39%
Am Haugen Kamp Ost	157	126	55%	45%
Am Niesing	73	60	55%	45%
Zufahrt Mobile	51	77	40%	60%

Für die Summe aller zufahrenden Fahrzeuge ergibt sich ein Radverkehrsanteil von 46%.

Im Ergebnis hat die geplante Fahrradstraße Im Haugen Kamp eine maximale Belastung von ca. 160 Kfz in der Stunde. Dies entspricht ca. 1.600 Kfz pro Tag. Der von der AGFS herausgegebene Leitfaden „Fahrradstraßen“ empfiehlt eine Obergrenze in der Verkehrsbelastung von ca. 2.500 Kfz.

Damit kann festgehalten werden, dass die Kfz-Verkehrsbelastung deutlich innerhalb des für eine Fahrradstraße als verträglich anzusehenden Rahmens liegt. Auch die geplante DJK-Erweiterung wird nicht dazu führen, dass dieser Rahmen überschritten wird.

Darüber hinaus zeigt die Verkehrsuntersuchung, dass der Haugen Kamp mit seinem bereits jetzt sehr hohen Radverkehrsanteil gerade auf dem insgesamt höher belasteten Arm geradezu prädestiniert ist als Fahrradstraße.

Mit einem als „mittel“ einzustufenden Radverkehrsaufkommen werden auch noch einmal die Grundsätze, die der Planung zugrunde gelegt wurden, bestätigt. Siehe hierzu Anlage 07: Ableitung der Planungsgrundsätze anhand des Leitfadens „Fahrradstraßen“.

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind als Anlage beigefügt.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Verkehrsbelastungen auf dem Haugen Kamp sind verträglich für eine Fahrradstraße. Der bereits heute hohe Radverkehrsanteil spricht für die Anordnung einer Fahrradstraße. Die Berücksichtigung der Anregung und Bedenken zum Thema Verkehrsbelastungen erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 7.

5.3. Ruhender Verkehr

Zwischen dem 12.02.2025 und dem 07.03.2025 wurde die Parkraumbelastung erfasst. Die Ergebnisse wurden in der Informationsveranstaltung am 07.05.2025 vorgestellt.

Zwischen der Reiningstraße und dem Richters Weg gilt heute eine Halteverbotszone. In diesem Bereich gibt es 49 markierte Stellplätze. Im weiteren Verlauf bis zum Landweg existiert keine Halteverbotszone. Lediglich im ersten Abschnitt zwischen Richters Weg und Wester Esch sind 3 Plätze markiert. Allerdings kann hier aufgrund der nicht vorhandenen Halteverbotszone auch außerhalb dieser Markierungen geparkt werden.

Aufgrund der Hinweise aus der Informationsveranstaltung wurde die Erfassung der Parkraumbelastung im Nachgang an die Veranstaltung ergänzt.

Die Ergebnisse der Parkraumerfassung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nr.	Abschnitt	A	B	C
Erhebung vor der Informationsveranstaltung (12.02.2025 bis 07.03.2025)				
1	Landweg - Wester Esch	0	0 bis 3	6
2	Wester Esch - Tüskenbach	3	1 bis 3	4
3	Tüskenbach - Am Niesing	21	8 bis 14	13 ①

4	Am Niesing - Steinbicker Straße	23	2 bis 5	13
5	Steinbicker Straße – Reiningstraße	7	3 bis 8	3
Erhebung nach der Informationsveranstaltung (14.05.2025 bis 21.05.2025)				
1	Landweg - Wester Esch	0	1 bis 3	6
2	Wester Esch - Tüskenbach	3	2 bis 3	4
3	Tüskenbach - Am Niesing	21	8 bis 14	13 ①
4	Am Niesing - Steinbicker Straße	23	4 bis 7	13
5	Steinbicker Straße – Reiningstraße	7	4 bis 6	3
Erläuterungen				
A: Zahl der bisher markierten Stellplätze				
B: Zahl der parkenden Autos (von ... bis zu den einzelnen Erhebungszeiten)				
C: Zahl der zukünftig markierten Stellplätze				
①: einschließlich der 2 zusätzlich in der Straße Am Niesing geplanten Stellplätze				

Eine ausführliche Zusammenfassung der Parkraumerfassung ist als Anlage beigefügt.

Im Ergebnis ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Zeiträumen, die Zahlen aus dem ersten Zeitraum werden bestätigt. Im Abschnitt 3 im direkten Umfeld des DJK/Mobile ist der Parkdruck am größten. Allerdings kann hier der Parkbedarf auch mit den in der Planung dargestellten Stellplätzen nahezu gedeckt werden (maximale Belegung: 14 Plätze, geplante Plätze: 13). Im unmittelbar benachbarten Abschnitt 4 stehen sowohl heute als auch mit den geplanten Stellplätzen ausreichende freie Kapazitäten zur Verfügung.

Bei Sportveranstaltungen sieht die Situation zeitweise anders aus. Hier ist der Parkraumbedarf deutlich höher als das Angebot. Allerdings ist dies auch heute in der bestehenden Halteverbotszone schon so. Durch die Einführung der Fahrradstraße tritt hier keine deutliche Verschlechterung ein. Mit den Erweiterungsabsichten des DJK sollen auch die Parkmöglichkeiten erweitert werden (ergänzend hierzu siehe auch Kapitel 5.7). Damit ist sichergestellt, dass die Erweiterung nicht zu einer Verschärfung der Situation führen wird. Durch die teilweise unterschiedlichen „Nutzungszeiten“ durch Mobile und Spielbetrieb wird die Erweiterung mit dem einhergehenden Ausbau des Parkangebotes eher zu einer Entlastung führen. Spätestens mit der Wiederinbetriebnahme des westlich gelegenen Schotterfläche als Ausweichparkplatz (heute als Flüchtlingsunterkunft genutzt) wird sich die Situation vollends entzerren.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Parkraumsituation nicht gegen die Realisierung der Fahrradstraße spricht.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Parkraumsituation spricht nicht gegen die Realisierung der Fahrradstraße. Die Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken zum Thema „Ruhender Verkehr“ erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 7.

5.4. Stellplätze rund um die Immobilie Haugen Kamp 29

Während der Informationsveranstaltung und auch in einer telefonischen Anfrage im Nachgang der Veranstaltung wurde die Frage aufgeworfen, ob es sich bei den Stellplätzen in den Straßen Haugen Kamp und am Niesing rund um die Immobilie Haugen Kamp 29 um öffentliche Stellplätze handelt. Die Stellplätze im Haugen Kamp liegen auf öffentlicher Fläche. Die Stellplätze in der Straße Am Niesing liegen zum Großteil auf der privaten Grundstücksfläche. Über einen Vertrag aus dem Jahr 1972 gestatten die Grundstückseigentümer, dass die Stellplätze in der Straße Am Niesing als öffentliche Parkplätze genutzt werden. Weitergehende Regelungen zu beiden Flächen

z.B. im Rahmen der Baugenehmigung liegen nicht vor. Insofern ist sichergestellt, es sich in beiden Fällen um öffentliche Stellplätze handelt.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.

5.5. Baggers Weg als verkehrsberuhigter Bereich

Der Baggers Weg ist Bestandteil der vorhandenen Tempo 30-Zone. Er besitzt keine separaten Gehwege, alle Verkehrsarten werden gemeinsam im Mischverkehr geführt. Nach Realisierung der Fahrradstraße würde im Baggers Weg ohne eine weitere Beschilderung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten. Aufgrund des Ausbaustandards und der Sackgassenlage bietet es sich an, den Baggers Weg als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Auf der Informationsveranstaltung am 07.05.2025 wurde mit den anwesenden Anliegern des Baggers Weg vereinbart, dieses Thema in einem separaten Ortstermin zu besprechen. Die Anlieger sprachen sich hier einheitlich dafür aus, auch nach Freigabe der Fahrradstraße keine separate Beschilderung des Baggers Weg vorzunehmen, auch wenn dann die innerhalb geschlossener Ortschaften geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zum Tragen kommt. Auf eine Entsiegelung von Teilflächen sollte verzichtet werden. Bereits im Vorfeld erreichte die Verwaltung mit Mail vom 26.05.2025 die Stellungnahme eines Anliegers. Auch dieser spricht sich gegen eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich aus. Der Inhalt der Stellungnahme wurde in die Abwägungstabelle übertragen.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 2.

5.6. Einbeziehen der Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz

Um diese Fragestellung bewerten zu können wurde neben der Verkehrszählung im Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing/Zufahrt Mobile am 21.05.2025 auch eine Verkehrszählung im Knotenpunkt Steveder Weg/Am Niesing durchgeführt. Eine grafische Auswertung ist als Anlage beigefügt. Die Ergebnisse lassen sich im Hinblick auf die Fragestellung wie folgt zusammenfassen:

- Der Haugen Kamp östlich der Straße Am Niesing hat die größte Bedeutung für den Radverkehr.
- Die westlichen Arme des Haugen Kamps und des Steveder Weges und die Straße Am Niesing (zwischen Steveder Weg und Haugen Kamp) haben eine etwas geringere Bedeutung für den Radverkehr.
- Der östliche Arm des Steveder Weges hat nur eine sehr geringe Bedeutung für den Radverkehr.
- Die Verbindung „Haugen Kamp östlicher Abschnitt <> Am Niesing“ hat nahezu die gleiche Bedeutung für den Radverkehr wie die Geradeausverbindung über den Haugen Kamp an der Straße Am Niesing vorbei.
- Die Verbindung „Steveder Weg westlicher Abschnitt <> Am Niesing“ hat eine deutliche höhere Bedeutung für den Radverkehr wie die Geradeausverbindung über den Steveder Weg in Richtung B 474/Borkener Straße.

Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass die Radfahrer als Verbindung zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt gleichermaßen den Haugen Kamp wie auch die Strecke Steveder Weg-Am Niesing-Haugen Kamp nutzen. Die Verbindung über den Steveder Weg in Richtung B 474/Borkener Straße ist nahezu bedeutungslos.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die Straße Am Niesing in das Netz der Fahrradstraßen aufzunehmen. Die Vorfahrtregelung in den Knotenpunkten Haugen Kamp/Am Niesing und Steveder Weg/Am Niesing sollte unbedingt aufeinander abgestimmt werden. Für den Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing kommen unter Beachtung der Verkehrsfunktion der

beiden Straßen sowohl eine Rechts-vor-Links-Regelung als auch eine Vorfahrtregelung für den Haugen Kamp in Betracht. Die Verwaltung hat für diese Lösungen zwei Planungsvarianten erarbeitet. Unter Einbeziehung der Kreispolizeibehörde und unter Berücksichtigung der möglichen Regelungen für den Knotenpunkt Steveder Weg/Am Niesing (siehe hierzu die Vorlage 138/2025 „Fahrradstraße Steveder Weg“) sollte die endgültige Vorfahrtregelung und die daraus resultierende Knotenpunktgestaltung festgelegt werden. Darauf aufbauend ist die Planung zur Umgestaltung der Straße Am Niesing zur Fahrradstraße aufzustellen und die Anwohner der Straße Am Niesing über die Planungen zu informieren.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 3.

Hinweis: aus formellen Gründen wurde ein alternativer Beschlussvorschlag 3 (Die Straße Am Niesing wird nicht in das Netz der Fahrradstraßen aufgenommen ...). Mit diesem wird festgelegt, welche Planung umgesetzt werden soll, falls der Rat die Straße Am Niesing nicht in das Fahrradstraßennetz aufnimmt. **Die klare Empfehlung der Verwaltung ist es aber, die Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz aufzunehmen.**

5.7. Stellungnahme DJK Eintracht Coesfeld

Mit Mail vom 14.05.2025 hat der DJK Eintracht Coesfeld eine Stellungnahme abgegeben. Diese bezieht sich auf die Parksituation und schlägt einen zusätzlichen öffentlichen Stellplatz zwischen dem Gehweg des Haugen Kamp und der heutigen Tennisanlage vor. Finanziert werden könne dieser durch Einsparungen bei der Fahrbahnsanierung. Die Stellungnahme wurde in die Abwägungstabelle übernommen, der vom DJK entworfene Lageplan ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt.

Bei den in der Planung dargestellten Stellplätzen handelt es sich um senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Stellplätze. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO heißt es hier: „Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.“ Bei neu geplanten Stellplätzen – anders als vielleicht bei den Bestandsplätzen vor dem Haus Haugen Kamp 29 – sieht die Verwaltung keine Veranlassung, aber auch keine Legitimation, von dieser Sollvorschrift abzuweichen. Damit würde ein gegenüber der heutigen Situation zusätzliches Konfliktpotenzial geschaffen. Daher ist dieser Vorschlag aus Sicht der Verwaltung abzulehnen. Nichtsdestotrotz kann es sinnvoll sein, diese Fläche mit in den Fokus zu nehmen und nach anderen, durchaus denkbaren Lösungen – zunächst unabhängig von der Finanzierungsfrage - zu suchen. Diese Thematik sollte im Rahmen der ohnehin wegen der geplanten Erweiterungsabsichten anstehenden Gespräche diskutiert werden.

Das vom DJK angesprochene Einsparpotenzial ist so nicht existent. Eine Sanierung der Asphaltoberfläche ist nur dort vorgesehen, wo sie zwingend erforderlich ist. Siehe hierzu Kapitel 5.10.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 4.

5.8. Ausbau des nördlichen Gehweges zwischen Reiningstraße und Zufahrt zum DJK-Parkplatz

Immer wieder angesprochen wird der miserable Zustand insbesondere des Gehweges auf der Südseite des Haugen Kamps. Die vorhandenen Bäume mit ihren hochliegenden Wurzeln machen eine regelkonforme Nutzung der Gehwege unmöglich. Von Barrierefreiheit kann in keiner Weise die Rede sein. Aus diesem Grund hatte die Verwaltung zunächst optional den Ausbau des nördlichen Gehweges zwischen der Reiningstraße und der Zufahrt zum DJK-Parkplatz in die Planung aufgenommen (siehe hierzu Kapitel 3). Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass dieser Ausbau in die Planung aufgenommen werden sollte. Die Planung wurde entsprechend angepasst. Die Kosten für den Ausbau des Gehweges sind im Haushaltsansatz von 431.000 € enthalten.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 5.

5.9. Öffentliche Senkrechtstellplätze vor dem Grundstück Haugen Kamp 29

Die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellten Pläne sahen einen Umbau der südlichen Nebenanlage im Bereich der Senkrechtparkstände vor, siehe hierzu Kapitel 3. Im Rahmen des gesamten Abstimmungsprozesses zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch nach einer kostengünstigeren Gestaltung geäußert. Die Verwaltung hat daraufhin die Situation noch einmal überprüft und kommt zum Schluss, dass auch mit einer reinen Markierungsmaßnahme ein sicherer Verkehrsablauf innerhalb der Fahrradstraße gewährleistet werden kann. Als Gründe können insbesondere die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite von 6 m und die geringe Fluktuation auf den Stellplätzen im Tagesverlauf genannt werden. Die Planung wurde in diesem Bereich entsprechend überarbeitet.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 6.

5.10. Umfang der Asphaltarbeiten

Eine Sanierung der Asphaltoberfläche ist nur dort vorgesehen, wo sie zwingend erforderlich ist. Bei der Kostenschätzung, die dem Haushaltsansatz zugrunde liegt, wurden in den einzelnen Abschnitten die folgenden Asphaltarbeiten vorgesehen:

- Oldendorper Weg, Abschnitt Friedhofsallee bis Reiningstraße – Asphalt fräsen, neue Asphaltdecke einbauen
- Haugen Kamp, Abschnitt Reiningstraße bis Brücke Tüskenbach – Asphalt fräsen, neue Asphaltdecke einbauen
- Haugen Kamp, Abschnitt Brücke Tüskenbach bis Wester Esch – Asphaltdecke bleibt erhalten
- Haugen Kamp, Kreuzung Wester Esch – Pflaster aufnehmen, Asphalt einbauen (Tragschicht und Decke)
- Haugen Kamp, Abschnitt Wester Esch bis Landweg – Asphaltdecke bleibt erhalten

Klimarelevanz:

Auch die Stadt Coesfeld hat die Verantwortung, die Potenziale für das Klimaneutralitätsziel 2045 für Deutschland auszuschöpfen. Der Klimacheck prüft, ob die in der Politik behandelten Themen und Entscheidungen klimarelevant sind und wie sie qualitativ einzuordnen sind. Ziele hierbei sind

- die Sensibilisierung für Klimaschutz und die Prüfung von Alternativen innerhalb der Verwaltung,
- Transparenz über Auswirkungen verschiedener Vorhaben sowie
- die Entscheidungshilfe für die Abwägung in politischen Gremien.

Nicht immer ist die klimafreundlichste Variante umsetzbar, die Abwägung geschieht letztendlich immer unter Berücksichtigung aller Faktoren.

	Negativ		Positiv	x	Keine		Keine Angabe möglich
1.	<i>Immer auszufüllen:</i> Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen des Beschlusses/des berichteten Sachverhalts auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?						

Es handelt sich um die Planung einer Baumaßnahme, die zu negativen Klimaauswirkungen führt. Die Emissionen sind bedingt durch:

- Verbrauch von Energie und Wasser für den Bau
- Beschaffung von Materialien für die Umgestaltung
- Produktion von Müll durch den Ausbau von Altmaterialien
- Anfahrt von Fahrzeugen, Bewegungen auf der Baustelle

Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Baustein des Masterplans Mobilität zur Förderung der Umweltverbundes. Der Bau der Fahrradstraße setzt neue Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität. Daher kann der Ressourcenverbrauch durch die Umbaumaßnahme und die zuvor genannten negativen Auswirkungen an dieser Stelle keine Begründung für eine insgesamt negative Klimarelevanz sein.

2. *Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:* Welche weiteren Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht noch nicht berücksichtigt wurden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?

Die Ausbaumaterialien (Asphalt, Schotter, Boden) werden möglichst wiederverwertet, um Ressourcen zu schonen und Transporte zu vermeiden. Darüber hinaus wird die gesamte Baumaßnahme darauf ausgerichtet, möglichst viele der prägenden Straßenbäume dauerhaft zu erhalten.

Anlagen:

01 Lagepläne (Pläne 6b.1 bis 6b.5) der Informationsveranstaltung vom 07.05.2025

02 Ergebnisprotokoll der Informationsveranstaltung vom 07.05.2025

03 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 15.05.2025

04 Ergebnisse der Verkehrszählung vom 21.05.2025

05 Kennzahlen zur Radwegeverbindung Am Niesing

06 Ergebnisse der Parkraumerfassung

07 Ableitung der Planungsgrundsätze

08 Lageplan DJK „Zusätzliche Stellplätze“

09 Abwägungstabelle

10 Lagepläne (Pläne 6b.1 bis 6b.4) mit Überarbeitung, Blatt 3 in zwei Varianten
(Entwurf zur Beschlussfassung)