

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

30.11 Straßenverkehrliche Maßnahmen

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

12.06.2025

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

26.06.2025

10.07.2025

Vorberatung

Entscheidung

## Fahrradstraße Stadtwaldallee

### Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Abwägungstabelle (Anlage 04) beschlossen.

### Beschlussvorschlag 2:

Die Anordnungsvoraussetzungen für eine Nutzungseinschränkung nur für Anlieger liegen nicht vor. Auf der Stadtwaldallee und den angrenzenden Straßen bleiben weiterhin alle Verkehrsarten zugelassen.

### Beschlussvorschlag 3:

Die Stadtwaldallee wird im Wesentlichen durch Beschilderung und Markierung entsprechend der als Anlage 05 beigefügten Planung unter Berücksichtigung der zuvor gefassten Beschlüsse 1 bis 3 als Fahrradstraße gekennzeichnet.

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

### Beschlussvorschlag 4:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des als Anlage 06 beigefügten Lageplanes nach erneuter Beteiligung der unmittelbaren Anlieger in eigenem Ermessen Stellplätze in der Langen Stiege zu markieren und eine Halteverbotszone anzuordnen.

### Beschlussvorschlag 5:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der als Anlage 07 beigefügten Lagepläne nach erneuter Beteiligung der unmittelbaren Anlieger in eigenem Ermessen Stellplätze in den Straßen Am Morgesch und Drachters Weg zu markieren und eine Halteverbotszone anzuordnen.

## Beschlussvorschlag 5 (alternativ):

Die Verwaltung wird beauftragt, den ruhenden Verkehr in den Straßen Am Morgenesch und Drachters Weg nach Inbetriebnahme der Stadtwaldallee als Fahrradstraße im Auge zu behalten.

Sollte der Parkdruck in den beiden Straßen deutlich ansteigen, wird die Verwaltung ermächtigt, auf Grundlage der als Anlage 07 beigefügten Lagepläne nach erneuter Beteiligung der unmittelbaren Anlieger in eigenem Ermessen Stellplätze in den Straßen Am Morgenesch und Drachters Weg zu markieren und eine Halteverbotszone anzuordnen.

## Sachverhalt:

### 1. Grundlagen

Im städtischen Haushalt ist das Projekt wie folgt veranschlagt:

<b>Investitionen Produkt 70.01 Verkehrsanlagen</b>							
Stadt Coesfeld							
Nr. Bezeichnung	vorl.Erg. 2023	Ansatz 2024	Ansatz 2025	Finanzplan 2026	Finanzplan 2027	Finanzplan 2028 / spät. Jahre	Bisher bereitg. (bis 2024) / Gesamt- Einz. u. Ausz.
70STR115 Umbau Stadtwaldallee zur Fahrradstraße (MP Mob.)							
18 + Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen				117.000			117.000
25 - Auszahlung f. Baumaßnahmen		-20.000	-20.000	-110.000			-20.000 -150.000
<small>Lt. Vorgaben des Masterplans Mobilität sollen auf verschiedenen Sammelstraßen im Stadtgebiet Fahrradstraßen eingerichtet werden, um die Radinfrastruktur zu verbessern (Maßnahme B5). Die Kosten werden hiermit neu veranschlagt: 20.000 € Planungskosten in 2025 und 110.000 € Baukosten in 2026. Die Gesamtkosten betragen somit 130.000 €. Die Maßnahme wird zunächst zur Förderung im Programm Nahmobilität angemeldet, wobei die Antragsunterlagen bis Ende Mai 2025 eingereicht werden können. Insofern wird eine Förderung in Höhe von 117.000 € in den Haushalt aufgenommen (Fördersatz somit 90%).</small>							

In der Prioritätenliste 2025 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wird das Projekt „V.2021.01-2: Maßnahme B5 Einrichtung von Fahrradstraßen; Umsetzungspaket 2: Stadtwaldallee“ mit einer hohen Priorität geführt.

Der Masterplan Mobilität klassifiziert die Stadtwaldallee als Radhaupttroute mit Anbindung an die Radhaupttroute in Richtung Billerbeck. Vorgesehen ist dort die Ausweisung als Fahrradstraße.

### 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 des Fahrradstraßenkonzeptes der Stadt Coesfeld (Vorlage 117/2025) und ist Grundlage der vorgelegten Planung.

### 3. Planung mit Stand der Informationsveranstaltung am 15.05.2025

Die Planung fußt auf dem mit dem Fahrradstraßenkonzept (Vorlage 117/2025) definierten Gestaltungsstandard. Außerorts wird die Fahrradstraße mit einer Fahrbahnrandmarkierung (durchgehender, weißer Schmalstrich) kenntlich gemacht. Auf die Markierung des roten Breitstrichs als Begleitmarkierung wird hier verzichtet. Dieser Standard wurde im Rahmen des

Radverkehrskonzeptes des Kreises für Außerorts-Fahrradstraßen definiert und wird z.B. auch bei der RadBahn Münsterland umgesetzt.

Darüber hinaus ist eine „besondere“ Maßnahme vorgesehen:

- Fahrbahnverengung im Einfahrtsbereich von der Billerbecker Straße zur Schaffung einer Torsituation

Zusätzlich wurde eine Planung für eine Halteverbotszone in der Langen Stiege entwickelt. Hier ist der Parkdruck vor allem wegen der benachbarten Verwaltungseinrichtungen und des Krankenhauses relativ hoch. Die Forderung nach einer Halteverbotszone gibt es seitens der Anlieger bereits seit längerer Zeit. In der Prioritätenliste 2025 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wird das Projekt „V.2021.07: Halteverbotszone Lange Stiege“ mit einer niedrigen Priorität geführt. Allerdings bietet sich eine Umsetzung gemeinsam mit der Fahrradstraße Stadtwaldallee an, da auch für diese eine Halteverbotszone angeordnet werden muss.

## **4. Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **4.1. Informationsveranstaltung am 15.05.2025**

Am 15.05.2025 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 (siehe Anlage) übertragen.

### **4.2. Anregungen und Stellungnahmen im Nachgang**

Bis zum 30.05.2025 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 Hinweisen, 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. Freigabe der Straßen im Gebiet nur für Anlieger**

Das Schild "Anlieger frei" unter dem Verkehrszeichen "Fahrradstraße" erlaubt es nur einem begrenzten Kreis von Fahrerinnen und Fahrern von Kraftfahrzeugen, die Fahrradstraße zu befahren. Voraussetzung ist, dass sie dort wohnen oder ein Anliegen haben, wie z. B. eine Anlieferung beabsichtigen oder jemanden in der Fahrradstraße besuchen wollen usw. Die Beschilderung hat dabei sowohl straßenverkehrsrechtliche als auch straßenrechtliche Außenwirkungen:

- Straßenverkehrsrechtliche Betrachtung: Verkehrszeichen sind gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dieses aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Diese Einschränkung darf also nicht willkürlich erfolgen oder auf Grundlage einer subjektiven Wahrnehmung. Vielmehr sind alle Auswirkungen zu bedenken und gegeneinander abzuwägen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass der Verkehr durch eine solche Nutzungseinschränkung auf andere, unter Umständen noch weniger geeignete Straßen verdrängt wird. Eine genauere Bewertung einer Notwendigkeit sollte hier durch ein

verkehrstechnisches Gutachten oder zumindest durch eine Verkehrszählung ermittelt werden. Bei der Anordnung einer Fahrradstraße soll der Kfz-Verkehr generell schon eine untergeordnete Rolle spielen. Ein jetzt schon bestehender hoher Durchgangsverkehr würde die Möglichkeit der Anordnung einer Fahrradstraße jetzt schon konterkarieren. Die höchste Verkehrsbelastung unter den aktuell in der Planung befindlichen Fahrradstraßen weist der Haugen Kamp auf. Eine Verkehrszählung hat hier eine Belastung von ca. 1.500 Kfz in der Stunde ergeben. Damit liegt selbst diese Straße deutlich unter der im Fahrradstraßenleitfaden genannten ungefähren Obergrenze von 2.500 Kfz je Stunde. Aktuell sind sämtliche Straßen (Hohes Feld, Stadtwaldallee, Steveder Weg, Haugen Kamp) Tempo 30-Zonen. Ein Durchgangsverkehr in geringem Maße ist hier verträglich, zumal die Straßen auch bei Einrichtung einer Fahrradstraße weiterhin die Funktion einer Sammelstraße für die angrenzenden Wohnstraßen erfüllen werden. Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht kann eine zwingend notwendige (und damit rechtlich überhaupt erst mögliche) Beschränkung des motorisierten Verkehrs nur auf die Anlieger somit nach jetzigem Stand nicht befürwortet werden.

- Straßenrechtliche Betrachtung: Ein Zusatzzeichen „Anlieger frei“ zieht eine Umwidmung bzw. Teileinziehung der Straße gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW nach sich (vgl. auch VGH-Urteil Baden-Württemberg vom 15.04.2004 – 4 S 682/03). Dieses stellt eine hohe Hürde dar, wofür besondere Gründe wie z. B. überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen müssen. Auch hierfür könnte beispielsweise eine hohe Verkehrsbelastung herangezogen werden, um die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen. Wie schon erwähnt, wird eine solch hohe Belastung hier nicht gesehen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass sich die Anordnungsvoraussetzungen für eine Nutzungseinschränkung nur für Anlieger hier nicht zeigt. Die Belastungszahlen auf den einschlägigen Straßen sind augenscheinlich äußerst gering. Bei einer eingehenderen Prüfung wäre die bisherige Wahrnehmung mit konkreten Zahlen zu belegen. Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird hier aber empfohlen, dass hier durchgehend auf allen geplanten Fahrradstraßen der Kfz-Verkehr ohne Anliegerbeschränkungen insgesamt freigegeben wird. Unter den rechtlichen Rahmenbedingungen einer Fahrradstraße wird der Kfz-Verkehr dann untergeordnet sein, so dass hier bei einer generellen Freigabe keine Verkehrsgefährdung gesehen wird.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 2.

### **5.3. Halteverbotszone Lange Stiege**

Auf Grundlage der Anregungen hat die Verwaltung die Planung für die Halteverbotszone in der Langen Stiege angepasst. Die Zahl der markierten Stellplätze wurde gegenüber der in der Informationsveranstaltung gezeigten Planung reduziert. Die vorhandenen Grundstückszufahrten wurden in der Planung berücksichtigt. Diese Planung sollte im Rahmen einer Informationsveranstaltung noch einmal mit den Anliegern abgestimmt und dann zusammen mit der Fahrradstraße umgesetzt werden.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 4.

### **5.4. Halteverbotszonen in weiteren Straßen**

In der Informationsveranstaltung hatte die Verwaltung zunächst die Auffassung vertreten, dass die Situation nach der Inbetriebnahme der Fahrradstraße zunächst beobachtet werden sollte, bevor weitere Halteverbotszonen eingerichtet werden. Eine Prüfung der Anordnung weiterer Halteverbotszonen wurde aber zugesagt.

Nachdem die Verwaltung das Thema intern noch einmal diskutiert hat, kommt sie zum Schluss, dass beide Lösungen gleichwertig nebeneinanderstehen. Sowohl die Anordnung mit Inbetriebnahme der Fahrradstraße als auch eine nachgelagerte Anordnung in Abhängigkeit von

der Entwicklung vor Ort sind denkbare Lösungen. Die Entscheidung über das weitere Vorgehen bleibt dem Rat vorbehalten, daher wurden zwei alternative Beschlussvorschläge formuliert.

Um kurzfristig handlungsfähig zu sein, hat die Verwaltung eine Planung sowohl für den Morgesch als auch für den Drachters Weg entwickelt. Diese sollte, falls der Rat sich für eine Umsetzung im Zusammenhang mit der Fahrradstraße entscheidet, im Rahmen einer Informationsveranstaltung mit den Anliegern abgestimmt werden.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 5 bzw. 5 (Alternativ).

**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
<p>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?</p>							
<p>Es handelt sich um die Planung einer Baumaßnahme, die zu negativen Klimaauswirkungen führt. Die Emissionen sind bedingt durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbrauch von Energie und Wasser für den Bau</li> <li>• Beschaffung von Materialien für die Umgestaltung</li> <li>• Produktion von Müll durch den Ausbau von Altmaterialien</li> <li>• Anfahrt von Fahrzeugen, Bewegungen auf der Baustelle</li> </ul> <p>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.</p>							
<p>2. <i>Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:</i> Welche <u>weiteren</u> Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht <u>noch nicht berücksichtigt</u> wurden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?</p>							
<p>Die Ausbaumaterialien (Asphalt, Schotter, Boden) werden möglichst wiederverwertet, um Ressourcen zu schonen und Transporte zu vermeiden.</p>							

**Anlagen:**

- 01 Lagepläne (Pläne 3a.1 bis 3a.4 der Informationsveranstaltung vom 15.05.2025
- 02 Lageplan zur Halteverbotszone Lange Stiege, Stand der der Informationsveranstaltung vom 15.05.2025
- 03 Ergebnisprotokoll der Informationsveranstaltung vom 15.05.2025
- 04 Abwägungstabelle
- 05 Lagepläne (Pläne 3a.1 bis 3a.4) mit Überarbeitung (Entwurf zur Beschlussfassung)
- 06 Lageplan zur Halteverbotszone Lange Stiege (Entwurf zur Beschlussfassung)
- 07 Lagepläne zu den Halteverbotszonen Morgesch und Drachters Weg (Entwurf zur Beschlussfassung)