

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 Steveder Weg

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:

In den Stichwegen zu den Häusern Steveder Weg 24 bis 46 werden keine weiteren Verkehrszeichen aufgestellt. Damit wird für diese Stichwege 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.

Die Verwaltung wird ermächtigt, auch eine andere Beschilderungsvariante (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich) umzusetzen, wenn dies von den direkten Anliegern gewünscht wird.

Beschlussvorschlag 3:

Einen positiven Beschluss zur Aufnahme der Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz (Vorlage 116/2025) vorausgesetzt, wird Folgendes festgesetzt:

Die Straße Am Niesing wird in das Netz der Fahrradstraßen aufgenommen. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der drei als Anlage 5 (Pläne Nr. 6b.3 V1, V2 und V3) beigefügten Planvarianten unter Einbeziehung der Kreispolizeibehörde und unter Berücksichtigung der möglichen Regelungen für den Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing die endgültige Vorfahrtregelung und die daraus resultierende Gestaltung des Knotenpunktes Steveder Weg/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):

Einen negativen Beschluss zur Aufnahme der Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz (Vorlage 116/2025) vorausgesetzt, wird Folgendes festgesetzt:

Die Umgestaltung des Knotenpunktes Steveder Weg/Am Niesing erfolgt entsprechend der auf der Informationsveranstaltung vorgestellten Planung (Anlage 01, Plan 6c.2).

Beschlussvorschlag 4:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung in Bezug auf Baumstandorte im durchgehenden Seitenstreifen auf der Südseite des Steveder Weges zwischen der Schlesienstraße und der Straße Am Niesing weiterzuentwickeln. Grundlage ist dabei die in der Informationsveranstaltung vorgestellte Planungsvariante mit Baumstandorten (Anlage 01, Pläne 6c.2B und 6c.3B). Das Ergebnis ist den politischen Gremien zur Beratung vorzulegen.

Beschlussvorschlag 5:

Der Steveder Weg wird im Wesentlichen durch Beschilderung und Markierung entsprechend der als Anlage 05 beigefügten Planung unter Berücksichtigung der zuvor gefassten Beschlüsse 1 bis 4 als Fahrradstraße gekennzeichnet.

Für die Ausführung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der zuvor gefassten Beschlüsse 1 bis 4 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 6:

Die Anordnungsvoraussetzungen für eine Nutzungseinschränkung nur für Anlieger liegen nicht vor. Auf dem Steveder Weg bleiben weiterhin alle Verkehrsarten zugelassen.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

In der Prioritätenliste 2025 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wird das Projekt „V.2021.01-5: Maßnahme B5 Einrichtung von Fahrradstraßen; Umsetzungspaket 5: Steveder Weg“ mit einer hohen Priorität geführt.

Der Masterplan Mobilität klassifiziert den Steveder Weg in Verbindung mit der Weiterführung nach Goxel als Radhauptroute. 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 der Fahrradstraßenkonzeptes der Stadt Coesfeld (Vorlage 117/2025) und ist Grundlage der vorgelegten Planung.

3. Planung mit Stand der Informationsveranstaltung am 27.05.2025

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 sind die weiteren „besonderen Maßnahmen“ vorgesehen:

- Ausbau des Knotenpunktes Steveder Weg/Südlicher Ast der Straße Am Niesing
- Einrichtung eines durchgehenden Parkstreifens auf der Südseite des Steveder Weges zwischen der Straße Am Niesing und der Schlesienstraße. Dieser dient der Einengung der zur Verfügung stehenden Fahrgasse auf ein für eine Fahrradstraße verträgliches Maß.
- Bauliche Umgestaltung des Knotens Steveder Weg/Wester Esch/Schlesienstraße. Dieser wird notwendig, die Knotenpunktgestaltung einhergeht mit der zukünftigen Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen.

Zusätzlich zu der bereits im Vorfeld der Veranstaltung im Internet veröffentlichten Planung wurden zwei Planungsalternativen vorgestellt:

- Ergänzung des durchgehenden Parkstreifens auf der Südseite des Steveder Weges zwischen der Straße Am Niesing und der Schlesienstraße mit Baumstandorten.
- Abknickende Vorfahrt vom westlichen Arm des Steveder Weges in den nördlichen Arm der Straße Am Niesing. Diese Variante berücksichtigt den Vorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrradstraße Haugen Kamp, auch die Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz zu integrieren. Vorgestellt wurde die abknickende Vorfahrt zunächst als gleichwertige Alternative zur ursprünglichen Planung mit einer durchlaufenden Fahrradstraße auf dem Steveder Weg.

Ausdrücklich angesprochen wurde die Möglichkeit, die drei Stichwege zu den Häusern Steveder Weg 24 bis 46 als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen.

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

4.1. Informationsveranstaltung am 27.05.2025

Am 27.05.2025 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 11.06.2025 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. Stichwege zu den Häusern Steveder Weg 24 bis 46

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden hierzu keine Anregungen oder Wünsche eingereicht. Daher wird hierzu zunächst das gleiche Vorgehen wie im Fall des Bagers Weges am Haugen Kamp festgelegt. Sollten die Anlieger mit anderen Vorstellungen auf die Verwaltung zukommen, wäre eine andere Beschilderung innerhalb des bestehenden Planungskonzeptes problemlos möglich.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt mit dem Beschlussvorschlag 2.

5.3. Einbeziehen der Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz

Auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrradstraße Haugen Kamp, wo die Einbeziehung der Straße Am Niesing in das Fahrradstraßennetz angeregt wurde, hat die Verwaltung den Verkehr im Knotenpunkt Steveder Weg/Am Niesing am 21.05.2025 in der Nachmittagsspitze erfasst. Die Ergebnisse sind als Anlage beigefügt und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Kfz-Belastung in diesem Bereich ist insgesamt sehr gering.
- Der Radverkehrsanteil insgesamt ist sehr hoch.
- Wesentlich mehr Radfahrer nutzen die Verbindung vom westlichen Arm des Steveder Weges in den nördlichen Arm der Straße Am Niesing als die Geradeausverbindung über den Steveder Weg.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung am 27.05.2025 wurde daher bereits als Diskussionsgrundlage eine Variante mit der Straße Am Niesing als Fahrradstraße und einer abknickenden Vorfahrt im Knotenpunkt Steveder Weg/Am Niesing vorgestellt.

Ob dies die richtige Führungsform der Fahrradstraße ist, wurde auf der Veranstaltung kontrovers diskutiert. Hingewiesen wurde in diesem Zusammenhang auf die vielen Schulkinder, die morgens über den Steveder Weg weiter in Richtung Knotenpunkt B 474/Rekener Straße fahren. Daraus abgeleitet wurde die Forderung, die Fahrradstraße bevorrechtigt doch geradeaus in dieser Richtung zu führen. Aufgrund dieser Anregung hat die Verwaltung den Radverkehr in diesem Knotenpunkt am 05.06.2025 im Zeitraum mit dem meisten Schülerverkehr zwischen 7:15 und 8:00 Uhr erfasst. Im Ergebnis würden 46 Radfahrer davon profitieren, wenn die Fahrradstraße geradeaus auf dem Steveder Weg geführt würde. Dahingehend profitieren 40 Radfahrer von einer abknickenden Vorfahrt Steveder Weg/Am Niesing. Damit sind die beiden Verbindungen in der Morgenspitze als nahezu gleichwertig für den Radverkehr anzusehen, während nachmittags eindeutig die Übereckverbindung Steveder Weg/Am Niesing dominiert.

Die Entscheidung über die Einbeziehung der Straße Am Niesing selber erfolgt mit dem Beschlussvorschlag 3 der Vorlage 116/2025 „Fahrradstraße Haugen Kamp“, erläutert im Kapitel 5.6 des Sachverhaltes derselben Vorlage. Einen positiven Beschluss vorausgesetzt ergeben sich daraus drei mögliche Gestaltungen des Knotenpunktes:

- Vorfahrt für den Steveder Weg als durchgehende Fahrradstraße, Am Niesing als untergeordnete Fahrradstraße
- Abknickende Vorfahrt Steveder Weg/Am Niesing
- Steveder Weg und nördlicher Arm der Straße Am Niesing als gleichberechtigte Fahrradstraßen, Rechts-vor-Links-Regelung im Knotenpunkt

Aus den oben genannten Verkehrsdaten lässt sich nicht ohne Weiteres eine eindeutig zu priorisierende Knotenpunktform ableiten. Unter Einbeziehung der Kreispolizeibehörde und unter Berücksichtigung der möglichen Regelungen für den Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing (siehe hierzu die Vorlage 116/2025 „Fahrradstraße Haugen Kamp“) 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 formuliert. 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.**

5.4. Grünflächen im Parkstreifen

Zwischen der Schlesienstraße und der Straße Am Niesing hat der Steveder Weg eine Fahrbahnbreite von 7,5 m. Diese muss deutlich reduziert werden, um den Anforderungen an eine Fahrradstraße gerecht zu werden. Dies geschieht zunächst durch die Abtrennung eines durchgehenden Seitenstreifens, der auch zum Parken genutzt werden kann. Die Untersuchungen im Vorfeld der Informationsveranstaltung haben gezeigt, dass die Nachfrage nach Parkraum in diesem Bereich deutlich geringer ist als das mit der Planung bereitgestellte Angebot an Stellplätzen. Vor dem Hintergrund der immer wichtiger werdenden Maßnahmen zur Klimaanpassung hatte die Verwaltung eine Variante mit Baumstandorten im Seitenstreifen entwickelt und auf der Informationsveranstaltung vorgestellt. Innerhalb der Veranstaltung wurde der Vorschlag geäußert, die Grünflächen im durchgehenden Parkstreifen nicht mit Bäumen, sondern z.B. mit Stauden zu bepflanzen. In der weiteren Beteiligung sprachen sich zwei Einwander dafür aus, den Seitenstreifen mit Bäumen zu bepflanzen (Anregungen 17 und 18). Negative Rückmeldungen zu diesem Vorhaben gab es nicht. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Planung in Bezug auf Baumstandorte im durchgehenden Seitenstreifen auf der Südseite des Steveder Weges zwischen der Schlesienstraße und der Straße Am Niesing weiterzuentwickeln.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 4.

5.5. Weiterführung der Fahrradstraße bis Goxel

Eine mögliche Verbindung zur Weiterführung der Fahrradstraße bis Goxel wurde im Rahmen der Informationsveranstaltung vorgestellt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fahrradstraße Steveder Weg gab es hierzu keine Anregungen oder Bedenken. Diese wurden allerdings auf der Informationsveranstaltung zur Fahrradstraße Goxel am 05.06.2025 geäußert. Insofern wurde dieser Streckenabschnitt aus dem aktuell vorliegenden Entwurf zur Beschlussfassung herausgenommen. Die Entscheidung über die Streckenführung bis Goxel sollte im Zusammenhang mit der Fahrradstraße Goxel getroffen werden. Siehe hierzu Vorlage 158/20205.

5.6. Freigabe der Fahrradstraße 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 hier keine Verkehrsgefährdung gesehen wird.

➤ Abwägungsvorschlag:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 6.

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.

Anlagen:

01 Lagepläne (Pläne 6c.1 bis 6c.7) der Informationsveranstaltung vom 21.05.2025

(Pläne 6c.2 und 6c.3 auch in einer Variante mit Bäumen im durchgehenden Parkstreifen, zusätzlich Plan 6c.2 mit abknickender Vorfahrt im Knoten Steveder Weg/Am Niesing)

02 Ergebnisprotokoll der Informationsveranstaltung vom 21.05.2025

03 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vom 21.05.2025

04 Abwägungstabelle

05 Lagepläne (Pläne 6c.1 bis 6c.6) mit Überarbeitung, Plan 6c.2 in drei Varianten

(Entwurf zur Beschlussfassung)