



Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr
Fahrradstraße Stadtwaldallee
Beteiligung der Öffentlichkeit

Fahrradstraße Stadtwaldallee

Abwägungstabelle

Beteiligung der Öffentlichkeit
Informationsveranstaltung am 15.05.2025 bei den Stadtwerken Coesfeld, Dülmener Straße 80
Beteiligung der Öffentlichkeit vom 15.05.2025 bis zum 30.05.2025

Inhalt

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 15.05.2025 2

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 15.05.2025 bis zum 30.05.2025 8

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 15.05.2025				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
Zur Fahrradstraße				
1		Sämtliche Anliegerstraßen im betroffenen Gebiet sollten mit einer entsprechenden Beschilderung nur noch für Anlieger frei gegeben werden. Teilweise wurde die Meinung vertreten, dass dadurch die Fahrradstraße überflüssig würde, da der Verkehr dann schon deutlich reduziert werde.	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.2.	
2		Auf der anderen Seite wurde die Meinung vertreten, dass die Idee einer Fahrradstraße sehr gut sei und insbesondere auch für Kinder eine deutliche Verbesserung mit sich bringe.		Die Berücksichtigung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 3.
3		Die Zufahrten von der Bergallee durch den Wald sollten nicht nur durch Beschilderung beschränkt werden, sondern durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller). Damit sollte der verbotene Schleichverkehr komplett verhindert werden.	Die Situation sollte noch einmal eingehend geprüft und bewertet werden.	Die Verwaltung wird beauftragt, die Situation rund um die Bergwiese unter verkehrlichen Aspekten zu prüfen und zu bewerten. Die Ergebnisse sind den politischen Gremien vorzulegen.
4		Die Führung der Radfahrer von der Langen Stiege in Richtung Knotenpunkt Billerbecker Straße/Friedrich-Ebert-Straße sollte dringend verbessert werden.	Der Knotenpunkt ist lange insbesondere auch wegen der unzulänglichen Fuß- und Radwegführung als Problempunkt bekannt. Wie in der Informationsveranstaltung erläutert ist für die Überplanung der Kreuzung der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Planungen laufen aktuell, eine Abstimmung mit der Stadt erfolgt in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.

			Eine Umsetzung ist aktuell aufgrund der finanziellen Situation des Landes NRW noch nicht gesichert. Bei der bestehenden Beschilderung ist der Radfahrer, der aus der Stadtwaldallee regelkonform in Richtung Knoten fahren möchte, gezwungen, zunächst die Billerbecker Straße zu queren, um dann zum Knotenpunkt zu fahren. Eine Freigabe des kurzen Abschnitts des Radweges auf der linken Seite der Billerbecker Straße zwischen Stadtwaldallee und Knotenpunkt würde die Situation aus Sicht der Verwaltung deutlich verbessern. Die Freigabe wird die Verwaltung mit den übrigen zu beteiligenden Behörden erörtern und wenn möglich umsetzen.	
5		Der südliche Gehweg entlang der Stadtwaldallee ist aufgrund der Bäume nicht nutzbar. Insgesamt wird die Situation für Fußgänger kritisiert.	In der Tat verhindern die Baumstandorte die durchgängige Nutzung des südlichen Gehweges. Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite entspricht mit einer nutzbaren Breite von ca. 1,75 m auch nicht den Regeln der Technik. Um unter dem Erhalt der vorhandenen Bäume eine dauerhafte Lösung zu schaffen, könnte z.B. der südliche Gehweg aufgehoben und entsiegelt und der nördliche Gehweg auf das Regelmaß von 21,5 m verbreitert werden. Das Parken auf der Fahrbahn wäre dann aufgrund der zu geringen Restbreite nicht mehr möglich. Stellplätze müssten zwischen den Baumstandorten auf der Südseite geschaffen werden.	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am 30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße wird auch hier verzichtet.

			Eine solche Lösung wurde für den Oldendorper Weg ausführlich diskutiert. Mit Ratsbeschluss vom 30.10.2024 wurde schließlich aber ein einfacher Ausbaustandard beschlossen, der im Wesentlichen auf Markierung und Beschilderung beruht. Ausdrücklich heißt es im Beschluss: „<i>Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße zum dauerhaften Erhalt eines Großteils der vorhandenen Bäume wird auch hier verzichtet.</i>“ Dieser Standard wurde den Planungen zu allen Fahrradstraßen zugrunde gelegt und sollte beibehalten werden, um eine möglichst zeitnahe Umsetzung nicht zu gefährden. Eine Umgestaltung des kompletten Straßenraumes sollte dann erfolgen, wenn für die Straße ohnehin eine Sanierung fällig wird.	
6		Angesprochen wird der insgesamt hohe Parkdruck in der Stadtwaldallee. Die Reduzierung der Stellplätze führt zu einer Verlagerung der parkenden Autos.	Unbestritten kann der Parkdruck auf der Stadtwaldallee heute als durchaus hoch bezeichnet werden. Dies hängt natürlich auch mit der Nähe zu den benachbarten großen Verwaltungseinrichtungen zusammen. Insofern führt die für die Einrichtung der Fahrradstraße unumgängliche Reduzierung der Stellplatzanzahl zu einer Verdrängung eines Teils des ruhenden Verkehrs. Allerdings ist man hier durch den Neubau des Parkhauses durch den Kreis in unmittelbarer Nachbarschaft in einer durchaus komfortablen Situation. Die Reduzierung	Die Abwägung erfolgt über die Bestätigung der Planung (einschließlich der dort dargestellten Stellplätze) mit dem Beschlussvorschlag 3.

			der Stellplätze im unmittelbaren Umfeld des Parkhauses kann durchaus für eine verbesserte Auslastung des Parkhauses sorgen. Dies wäre ein gewünschter Effekt. Auch eine Verdrängung in benachbarte Straßen kann die Folge der Einführung der Fahrradstraße sein. Allerdings wird dem im ersten Schritt mit der Anordnung einer Halteverbotszone in der Langen Stiege begegnet. Die gleichzeitige oder spätere Einbeziehung weiterer Straße kann ein zusätzlicher Ansatz sein. Siehe hierzu die Stellungnahmen zu Anregung 18.	
7		Von einem Teilnehmer wurde kritisiert, dass der Verkehrsraum durch die Fahrradstraße im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung nicht aufgewertet wurde. Dies wiederum wurde durch eine andere Teilnehmerin in Frage gestellt, da eine schnelle Lösung gefunden werden müsse.	Natürlich ist eine Aufwertung des Straßenraumes im Hinblick auf Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung erstrebenswert. Allerdings würde sich das Finanzvolumen durch ein solches Vorgehen exponentiell erhöhen und der Umsetzungszeitraum deutlich verlängern. Der Masterplan Mobilität definiert eine entsprechende Handlungsempfehlung, legt aber zunächst den Fokus ganz deutlich auf die Straßen in der zentralen Innenstadt (Gemeinschaftsstraßen). Dem folgend empfiehlt die Verwaltung, die Stadtwaldallee nach dem für den Oldendorper Weg beschlossenen einfachen Ausbaustandard zur Fahrradstraße umzugestalten, der im Wesentlichen auf Markierung und Beschilderung beruht.	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am 30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße wird auch hier verzichtet.

8		Der ruhende Verkehr der Besucher der Bergwiese sollte geregelt werden.	Die Verwaltung hält es für zielführend, zunächst den Handlungsbedarf zu ermitteln und dann in Abhängigkeit von den Ergebnissen gegebenenfalls Lösungsansätze zu prüfen.	Die Verwaltung wird beauftragt, den Handlungsbedarf und gegebenenfalls Lösungsansätze zu prüfen. Über das Ergebnis ist in den politischen Gremien zu berichten.
9		Die Zufahrt zum Grundstück Stadtwaldallee 27 wurde in der Planung nicht berücksichtigt.	Die Situation wurde vor Ort noch einmal überprüft. Die Grundstückszufahrt liegt ungefähr 2 m östlich der eingezeichneten Stellplätze, die Nutzung wird durch die geplanten Stellplätze nicht beeinträchtigt.	Eine Abwägung ist nicht erforderlich.
10		Vor dem Haus Stadtwaldallee 20 behindert ein Baum die Zufahrt zum Grundstück.	Die Anregung wird vom zuständigen Fachbereich „Bauen und Umwelt“ geprüft. Gegebenenfalls ergibt sich daraus die Notwendigkeit einer Beratung in den politischen Gremien. In diesem Fall wird die Verwaltung eine entsprechende Vorlage in die Beratungen geben.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
11		Auf der Bergallee vor allem stadteinwärts wird zu schnell gefahren. Der Verkehr sollte hier öfter kontrolliert werden.	Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist die Kreispolizeibehörde zuständig.	Die Verwaltung wird beauftragt, die Anregung an die Kreispolizeibehörde weiterzugeben
Zur Halteverbotszone				
12		Eine Regulierung des ruhenden Verkehrs wird als unabdingbar angesehen. Dies gilt vor allem für den südlichen Abschnitt der Langen Stiege. Der Vorschlag, eine Halteverbotszone einzurichten, wird positiv bewertet.	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.4.	

13		Für den Wendehammer im südlichen Abschnitt der Langen Stiege sollte kurzfristig eine Zwischenlösung geschaffen werden.	Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung für ein Halteverbot im Wendehammer ist bereits erfolgt. Die Umsetzung ist kurzfristig vorgesehen.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
14		Für den nördlichen Abschnitt der Langen Stiege wird die Ansicht vertreten, dass alle Kfz der Anlieger auf privaten Flächen untergebracht werden könnten.	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.4.	
15		Insgesamt sollte die Anzahl der markierten Stellplätze in der Langen Stiege gegenüber der Planung reduziert werden.		
16		Der Weg zwischen Bergallee und Langer Stiege sorgt für eine hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen in der Langen Stiege. Auch aus diesem Grund sollte der ruhende Verkehr reguliert werden.		
17		Die Planung der Stellplätze sollte noch einmal auf bestehende Grundstückszufahrten hin überprüft werden. Angesprochen werden die Häuser Lange Stiege 5, 6 und 8.		
18		Die Halteverbotszone sollte auf weitere Straßen im Gebiet (z.B. Am Morgenesch, Drachters Weg) ausgeweitet werden.	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.5.	

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 15.05.2025 bis zum 30.05.2025				
Anregung	Inhalt der Anregung		Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
19		Nach Ansicht der Pläne zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Stadtwaldallee rechne ich mit ein starken Verlagerung der parkenden Autos in die Seitenstraßen (Lange Stiege / Drachters Weg / Morgenesch). Die geplanten Parkmöglichkeiten im Bereich der Stadtwaldallee werden zu einer massiven Reduzierung des Parkraums führen. Bereits heute kommt es regelmäßig zu Problemen und Auseinandersetzungen aufgrund geparkter Fahrzeuge. Die Müllabfuhr hat hier regelmäßig Probleme, in bzw. aus der Bergstiege zu fahren, wenn im Bereich des Hauses Morgenesch 10 Fahrzeuge korrekt (im Sinne der STVO) geparkt wurden, auch wenn das Coesfelder Ordnungsamt dies bisweilen fälschlicherweise anders sieht (wurde bereits anwaltlich geklärt). Im Rahmen des Baus der neuen Gebäude im Bereich Lage Stiege / Bergstiege ab 2020 haben wir bei der Stadt Coesfeld angefragt, ob auch hier die Einrichtung von markierten Parkflächen wir auf dem Wahrkamp Sinn machen könnte. Lt. der Stadt Coesfeld war dies nicht notwendig und auch nicht zielführend.	Unbestritten kann der Parkdruck auf der Stadtwaldallee und auch auf der Langen Stiege heute als durchaus hoch bezeichnet werden. Dies hängt natürlich auch mit der Nähe zu den benachbarten großen Verwaltungseinrichtungen zusammen. Insofern führt die für die Einrichtung der Fahrradstraße unumgängliche Reduzierung der Stellplatzanzahl zu einer Verdrängung eines Teils des ruhenden Verkehrs. Allerdings ist man hier durch den Neubau des Parkhauses durch den Kreis in unmittelbarer Nachbarschaft in einer durchaus komfortablen Situation. Die Reduzierung der Stellplätze im unmittelbaren Umfeld des Parkhauses kann durchaus für eine verbesserte Auslastung des Parkhauses sorgen. Dies wäre ein gewünschter Effekt. Auch eine Verdrängung in benachbarte Straßen kann die Folge der Einführung der Fahrradstraße sein. Allerdings wird dem im ersten Schritt mit der Anordnung einer Halteverbotszone in der Langen Stiege begegnet. Die gleichzeitige oder spätere Einbeziehung weiterer Straße kann ein zusätzlicher Ansatz sein.	Die Abwägung insgesamt erfolgt über die Bestätigung der Planung (einschließlich der dort dargestellten Stellplätze) mit den Beschlussvorschlägen 3, 4 und 5.

	Auch die Ausweisung von dedizierten Parkplätze in der Langen Stiege verringert die verfügbare Parkfläche dort massiv. Ich halte die Einrichtung einer Fahrradstraße mit der damit verbundenen Reduzierung der Parkmöglichkeiten für wenig zielführend, es führt bezüglich des Parkraums nur zu einer Verlagerung in andere Gebiete. Die überwiegende Nutzung der aktuell vorhandenen Parkplätze erfolgt durch die Anwohner der Langen Stiege selbst, eine Reduzierung des Parkraums wird hier garantiert nicht zu einer konsequenten Nutzung der eigenen Parkplätze auf den Grundstücken der Anwohner führen. Z.B. parkten gestern gegen 18:00 Uhr noch 11 PKW's im Bereich Einmündung Billerbecker Straße bis Lange Stiege. Ich wage zu bezweifeln, dass die Anwohner sich auf andere Lösungen einlassen werden. Ein Beispiel hierfür ist auch die fehlende Akzeptanz des neuen Parkhauses für die Beschäftigten der Behörden, welche lieber weiterhin die Straßen rund um ihre Arbeitsplätze blockieren. Die Befürchtungen der Anwohner im Bereich der Langen Stiege bezüglich der Parksituation wurden im Dezember 2019 anlässlich eines Vor-Ort-Termins noch durch die Stadt Coesfeld abgewiegelt (1. Beigeordneter / Baustadtrat Herr Backes), und nun soll auf einmal doch eine Regelung notwendig sein?	Ein weiterer Aspekt der angesprochen wurde, sind die Probleme in der Befahrbarkeit zum Beispiel für Müllfahrzeuge, die durch die vielen und ungeordnet abgestellten Fahrzeuge behindert werden. Gerade die Befahrbarkeit wird sich sowohl in der Fahrradstraße als auch in den angrenzenden Halteverbotszonen verbessern, da die Zahl der Fahrzeuge reduziert und Flächen zum Parken vorgegeben werden. Siehe hierzu auch Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.4 und 5.5.	
--	---	---	--

20		Leider habe ich keine andere Stelle für meine Anregung gefunden, daher kann ich mich nur bei einer dieser vorgeschlagenen Straßen einbringen. Ich würde auch den Gerlever Weg als Fahrradstraße vorschlagen, denn er ist zudem auch als Jacobsweg eingetragen und wird das ganze Jahr über stark von Fahrradfahrern/innen genutzt. Zudem liegen hier diverse öffentliche Einrichtungen, denen diese Straße als Fahrradstraße gut tun würde. Kolpingbildungsstätte, Piusgymnasium, Haus Hall Kindergarten, ganz zu schweigen dem Kloster Anenthal, welches ab nächsten Jahr ein öffentliches Alten-, bzw. Pflegeheim wird.	Das Netz der Fahrradstraßen wurde im Masterplan Mobilität definiert. Allerdings müssen die dort genannten Fahrradstraßen nicht abschließend sein. Ergänzungen weiterer Fahrradstraßen sind immer möglich, wenn sie die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße erfüllen. Allerdings hält es die Verwaltung auch vor dem Hintergrund der nicht unbegrenzt zur Verfügung stehenden Personalressourcen für sinnvoll, zunächst die im Masterplan definierten Fahrradstraßen umzusetzen. Eine Erweiterung des Netzes im unmittelbaren Umfeld dieser Fahrradstraßen kann sinnvoll sein, wenn dadurch die Planung beeinflusst wird (z.B. durch einen gemeinsamen Knotenpunkt, der eine geänderte Planung erforderlich macht). Das ist aktuell beim Gerlever Weg aber nicht der Fall. Daher schlägt die Verwaltung vor, den Gerlever Weg zunächst in die Vorschlagsliste für weitere Fahrradstraßen aufzunehmen und die Vorschläge zu einem späteren Zeitpunkt zu bewerten.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
21	21.1	Ich habe am Donnerstag an der Infoveranstaltung teilgenommen und bin über folgendes Problem gestoßen. Die Fahrradfahrenden haben Vorrang, soweit kein parkendes Auto sie bei Gegenverkehr zum Anhalten zwingt, wenn es nicht anders geregelt ist. Richtig? Aus meiner Erfahrung als Fahrradfahrerin halten sich die Autofahrenden sehr häufig nicht an diese	Grundsätzlich sorgt die Gestaltung der Fahrradstraße dafür, dass der Radfahrer mehr in Richtung Fahrbahnmitte unterwegs ist und Autofahrer mehr Rücksicht auf Radfahrer nehmen. Insofern sollte die Anzahl der beschriebenen Konfliktsituationen kleiner werden. Generell wäre auch eine einseitige Anordnung der Stellplätze möglich. Dies würde aber nur die Situation in einer Fahrtrichtung verbessern. In	Die Berücksichtigung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung einschließlich der dargestellten Stellplätze mit dem Beschlussvorschlag 3.

		Regel (d.h. geduldig warten, bis auch die langsamen Radfahrenden durch sind) und quetschen sich mit auf die Fahrbahn. Fahrradfahrende weichen schon im Vorfeld auf den Bürgersteig aus (falls kein Baum oder Mülltonne). Viele fühlen sich be- und gedrängt. Ich bin sehr skeptisch, dass sich mit dieser Regelung etwas im Sinne des Fahrradverkehrs und des Radverkehrsflusses ändern wird. Die Parkmöglichkeiten für Autos einseitig zu gestalten, damit die Fahrradfahrenden in jedem Fall Vorrang haben geht nur, wenn die Fahrbahn auch breit genug ist (s.Flyer). Das ist in der Stadtwaldallee wahrscheinlich nicht möglich. Leider. Oder geht es vielleicht doch?	der entgegengesetzten Richtung würde sich die Situation hingegen verschlechtern. Die Planung berücksichtigt die mit dem Gestaltungsstandard im Hinblick auf den ruhenden Verkehr definierten Festsetzungen. Diese stellen einen Kompromiss zwischen einem möglichst reibungslosen Verkehrsablauf für Radfahrer und den Belangen des ruhenden Verkehrs dar. Insofern ist mit der Planung sichergestellt, dass die Belange des Radverkehrs innerhalb des mit dem Standard festgesetzten Rahmen berücksichtigt werden. Zusätzlich übernehmen die versetzt angeordneten Stellplätze eine verkehrsberuhigende Funktion. Daher spricht sich die Verwaltung für die Beibehaltung der Planung aus.	
	21.2	Schwierig finde ich auch die Situation für FußgängerInnen oder Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, Elektroroller für SeniorInnen etc. Die Gehwege eignen sich nur sehr eingeschränkt (eng und uneben) und auch nur zu Zeiten, wo keine Mülltonnen die Gehwege versperren. In den meisten Fällen sind diese Menschen gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen. Aus dieser Perspektive heraus betrachtet ist in Coesfeld noch viel zu tun - vor allem vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Wenn ich die Situation aus Sicht der Fahrradfahrenden und Laufenden betrachte, stört provokant	In der Tat verhindern die Baumstandorte die durchgängige Nutzung des südlichen Gehweges. Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite entspricht mit einer nutzbaren Breite von ca. 1,75 m auch nicht den Regeln der Technik. Um unter dem Erhalt der vorhandenen Bäume eine dauerhafte Lösung zu schaffen, könnte z.B. der südliche Gehweg aufgehoben und entsiegelt und der nördliche Gehweg auf das Regemaß von 21,5 m verbreitert werden. Das Parken auf der Fahrbahn wäre dann aufgrund der zu geringen Restbreite nicht mehr möglich. Stellplätze	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am 30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße wird auch hier verzichtet.

		gesprochen eigentlich nur der parkende/stehende Verkehr. Der Fokus muss sich verschieben. Ich fahre übrigens auch Auto und parke... Vielen Dank für Ihre Arbeit und Ihren Einsatz, damit ein gutes Miteinander gelingt.	müssten zwischen den Baumstandorten auf der Südseite geschaffen werden. Eine solche Lösung wurde für den Oldendorper Weg ausführlich diskutiert. Mit Ratsbeschluss vom 30.10.2024 wurde schließlich aber ein einfacher Ausbaustandard beschlossen, der im Wesentlichen auf Markierung und Beschilderung beruht. Ausdrücklich heißt es im Beschluss: „<i>Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße zum dauerhaften Erhalt eines Großteils der vorhandenen Bäume wird auch hier verzichtet.</i>“ Dieser Standard wurde den Planungen zu allen Fahrradstraßen zugrunde gelegt und sollte beibehalten werden, um eine möglichst zeitnahe Umsetzung nicht zu gefährden. Eine Umgestaltung des kompletten Straßenraumes sollte dann erfolgen, wenn für die Straße ohnehin eine Sanierung fällig wird.	
22		Der Bericht in der AZ vom 17.5. bezüglich der Informationsveranstaltung zum Thema "Fahrradstraße Stadtwaldalle" erweckt den Eindruck, dass die Anwohner der Stadtwaldalle und der Langen Stiege mehrheitlich der Planung negativ gegenüber stehen. Die zum Teil polemischen Wortmeldungen an dem Info-Abend könnten diesen Eindruck ebenfalls vermitteln. Diesem Eindruck möchte ich ausdrücklich widersprechen!!! Der jetzige Zustand ist aufgrund der chaotischen Parksituation unbestritten völlig unbefriedigend und für Radfahrer darüber hinaus		Die Berücksichtigung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 3.

		lebensgefährlich. Die geplante Umwandlung der Stadtwaldalle in eine Fahrradstraße und die Neuregelung der Parkplatzgestaltung ist daher ausdrücklich zu begrüßen! Im Namen etlicher Anlieger plädiere ich daher für eine möglichst zeitnahe Umsetzung Ihrer Planung.		
23		Wie wäre es das mit der Fahrradstraße zu lassen? Ein paar Meter weiter ist ein sehr gut ausgebauter baulich getrennter Radweg vorhanden. Oder wozu soll der dienen? Ursprünglich war doch angedacht das die Anwohner öfter das Rad nehmen um in die Stadt zu kommen. das kommt mir bei der Strecke allerdings merkwürdig vor.	Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist genauso wie das definierte Fahrradstraßennetz Bestandteil des Masterplans Mobilität, der vom Rat beschlossen wurde. Insofern kann die Fahrradstraße an dieser Stelle nicht gänzlich in Frage gestellt werden. Die Stadtwaldallee ist eine wichtige Verbindung aus den angrenzenden Wohnstraßen in die Innenstadt. Gleichzeitig bündelt sie den Radverkehr, der über die Bergallee in Richtung Innenstadt fährt. Insofern übernimmt sie wichtige Funktionen einer Fahrradstraße und dient somit der Förderung des Radverkehrs. Welcher baulich getrennte Radweg gemeint sein könnte, der eine Alternative für Verbindungen über die Stadtwaldallee sein könnte, erschließt sich der Verwaltung nicht. Insofern kann hier keine Bewertung vorgenommen werden.	Die Berücksichtigung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 3.
24	24.0	Zunächst möchten wir uns gerne für die Informationsveranstaltung sowie den offenen Austausch am 15.05.2025 bedanken.		Die Berücksichtigung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 3.

		Wir begrüßen die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße, wenn hierdurch eine Gesamtverbesserung der aktuellen Situation erfolgt und die Stadtwaldallee und anliegende Straßen wieder einen Wohnraum-/Wohnstraßen-/Anliegercharakter erhalten. Nachfolgend finden Sie noch Hinweise, Anregungen, und Ideen die im Nachgang aufgekommen sind.		
	24.1	1) Lange Stiege - südlicher Teil: Bei 13 Einfamilienhäusern, die jeweils über mindestens 2 eigene Stellplätze (und dabei zum Teil nur über ein eigenes KFZ) verfügen und zudem diese eigenen Stellplätze auch dauerhaft nutzen, ist das Verhältnis zu 11 zusätzlich geplanten Stellplätzen für Fremdarker verhältnismäßig nicht gegeben und gerechtfertigt. Dies erwirkt eine geduldete Dauerbeparkung analog der jetzigen Situation. Durch diese in der Anzahl geplanten Parkflächen entfällt der Wohnstraßen- und Anliegercharakter mit gerade einmal 13 Einfamilienhäusern völlig.	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.4.	
	24.2	2) Aus- und Einfahren auf die Grundstücke aufgrund von eingezeichneten Parkplätzen bzw Dauerparker: Aufgrund der geringen Straßenbreite ist das aus- und einfahren von grundstückeigenen Stellplätzen/Ausfahrten auf die Straße aufgrund der Dauerbeparkung bzw eventuell zukünftiger gezeichneten Parkplätze kaum möglich.	Grundsätzlich wurde die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten bei der Festlegung der markierten Stellplätze überprüft. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6 m. Im Bereich von markierten Parkständen auf der Fahrbahn verringert sich die nutzbare Breite auf 4 m. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gehwegbreite von ca.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.

		Eine Verbreiterung der Fläche "abgesenkter Bordstein" würde den Ein- und Ausfahrtswinkel auf die Grundstücke bzw. Straße erweitern und dies somit ermöglichen.	1,80 m ist zum Ein- und Ausfahrten in private Zufahrten ausreichend Platz. Sollte sich im Einzelfall dennoch die Notwendigkeit ergeben, die Bordsteinabsenkung zu verlängern, wird die Verwaltung dies mit den Anliegern besprechen.	
	24.3	3) Lange Stiege - südlicher Teil: Umgehend sollte für den Wendehammer ein Parkverbot erteilt werden bzw. übergangsweise dies durch temporäre Beschilderung erfolgen. Es kam wieder zu Situationen, dass Mülltonnen nicht geleert wurden sowie Autos mit Anhänger, Lieferdienste und Müllwagen nicht drehen konnten und rückwärts die komplette Straße bis zur Kreuzung Stadtwaldallee zurücksetzen mussten. Das bei Parallelverkehr von Fahrradfahren, Fußgängern und eigentlicher Zufahrt in die Straße der durch "das Warten" die Stadtwaldallee blockierte.	Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung für ein Halteverbot im Wendehammer ist bereits erfolgt. Die Umsetzung ist kurzfristig vorgesehen.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
	24.4	4) Lange Stiege - südlicher Teil: Durch die zum Teil enge Dauerbeparkung inkl. des Kreuzungsbereich Stadtwaldallee wird in Gefahrensituationen weder Feuerwehr noch RTW eine Zufahrt möglich sein. Hier auch die Frage ob der Wendehammer als Feuerwehrbewegungsfläche für das Altenheim dient?	Diese Fragestellung erübrigt sich. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung für ein Halteverbot im Wendehammer ist bereits erfolgt. Die Umsetzung ist kurzfristig vorgesehen.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
	24.5	5) Fußgänger:	Grundsätzlich wäre der Bau eines Gehweges im angesprochenen Abschnitt durchaus sinnvoll. Andererseits ist die	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am

		Von der Bergwiese bis zur Kreuzung Stadtwaldallee/Wahrkamp gibt es keinen Bürgersteig. Wird hier eine Markierung als Fußgängerbereich im Rahmen der Umgestaltung berücksichtigt?	Verkehrsbelastung in diesem Schnitt so gering, dass auch ohne Gehweg keine Sicherheitsdefizite auftreten. Daher spricht sich die Verwaltung auch an dieser Stelle dafür aus, die Stadtwaldallee nach dem für den Oldendorper Weg definierten Standard mit einfachen Mitteln zur Fahrradstraße umzugestalten.	30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung einschließlich Bau eines Gehweges im angesprochenen Abschnitt wird verzichtet.
	24.6	6) Stadtwaldallee als Fahrradstraße: Im Rahmen der Neuorganisation und Veränderung zur Fahrradstraße wäre es toll, wenn die Allee ihrem Namen gerecht wird und in diesem Zuge auch die klimatische Ebene und Begrünung bedacht werden. Zum Beispiel könnten Parkbuchten mit Bäumen/Grünfläche gestaltet/kombiniert werden. Der nicht nutzbare "Bürgersteig" könnte weiter entsiegelt werden um hier Grünflächen zu schaffen und ggf. auch Bänke eingesetzt werden. Auch die Gestaltung eines grünen Treffpunkts zur Aufwertung des Quartiers auf der Grünfläche Ecke südlicher Wahrkamp/Stadtwaldallee wäre eine Möglichkeit.	Natürlich ist eine Aufwertung des Straßenraumes im Hinblick auf Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung erstrebenswert. Allerdings würde sich das Finanzvolumen durch ein solches Vorgehen exponentiell erhöhen und der Umsetzungszeitraum deutlich verlängern. Der Masterplan Mobilität definiert eine entsprechende Handlungsempfehlung, legt aber zunächst den Fokus ganz deutlich auf die Straßen in der zentralen Innenstadt (Gemeinschaftsstraßen). Dem folgend empfiehlt die Verwaltung, die Stadtwaldallee nach dem für den Oldendorper Weg beschlossenen einfachen Ausbaustandard zur Fahrradstraße umzugestalten, der im Wesentlichen auf Markierung und Beschilderung beruht.	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am 30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße wird auch hier verzichtet.
25		Bezugnehmend auf das Ergebnisprotokoll, das mir vorliegt, möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass wir als Anwohner der Stadtwaldallee 12, ebenfalls (wie die von Ihnen im Protokoll erwähnten Anwohner der Langen Stiege 5, 6 und 8) große Probleme mit dem Ein- und Ausfahren aus unserer Garageinfahrt haben. Deshalb möchte ich Sie	Die Fahrbahnbreite in diesem Bereich beträgt 6 m, neben einem parkenden Fahrzeug 4 m. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 1,9 m. Der Bordstein ist vor den Häusern Stadtwaldallee 10 und 12 auf einer Länge von 10 abgesenkt. Die Grundstückszufahrt hat eine Breite von	Der Anregung, gegenüber der Grundstücke Stadtwaldallee 10 und 12 nur 2 Stellplätze zu markieren, wird nicht gefolgt.

		diesbezüglich noch einmal bitten, die geplanten Parkboxen direkt gegenüber unserer Einfahrt zu überdenken. Meistens ist es nicht möglich, die zumutbaren dreiteiligen Wendemanöver einzuhalten. Es sind mehr. Teilweise müssen wir sogar über den, nicht abgesenkten, Bürgersteig fahren, was auf Dauer dazu führt, dass Reifen und Felgen geschädigt werden. Tatsächlich haben wir sogar vor ein paar Jahren unsere gemauerten Pöller (die noch mein Großvater gebaut hat) entfernt, um unsere Ein-und Ausfahrt besser befahren zu können. Vielleicht wäre es möglich, anstatt der drei ange-dachten Parkplätze, zwei davon so zu realisieren, dass wir in Zukunft vernünftig rangieren können. Nur nebenbei bemerkt, sind wir hier die einzigen Anwohner, die (mit einem Auto) ihr Fahrzeug nicht auf der Straße parken.	ca. 2,9 m. Damit ist das Befahren der Grundstückszufahrt vergleichbar mit den Verhältnissen auf einem regelkonformen Parkplatz mit einer Fahrgassenbreite von 6 m (hier: 4 m + 1,9 m = 5,9 m) und Stellplätzen mit einer Breite von 2,5 m (hier: 2,9 m). Es ist also davon auszugehen, dass das Befahren der Zufahrt in einem verträglichen Rahmen möglich ist. Die vorgeschlagenen Markierung von nur zwei Stellplätzen abseits der Zufahrt hätte zur Folge, dass die Stellplätze sehr nah in Richtung Knotenpunkt Lange Stiege rücken. Eine Verlagerung auf die gegenüberliegende Seite wäre grundsätzlich denkbar, hätte aber auch eine Reduzierung der Stellplatzanzahl zur Folge. Daher empfiehlt die Verwaltung, die Planung unverändert beizubehalten.	
26		Guten Tag, zunächst möchte ich mich gerne für die Informationsveranstaltung sowie den offenen Austausch am 15.05.2025 bedanken. Nachfolgend finden Sie noch Hinweise, Anregungen, und Ideen die im Nachgang aufgekommen sind.		
	26.1	1. Lange Stiege - südlicher Teil: Bei relativ wenigen Einfamilienhäusern (13), die jeweils über mindestens 2 eigene Stellplätze verfügen und zudem diese eigenen Stellplätze auch dauerhaft nutzen, ist das Verhältnis zu 11 zusätzlich	Siehe hierzu Sachverhalt der Beschlussvorlage 125/2025, Kapitel 5.4.	

		geplanten Stellplätzen für Fremdarker verhältnismäßig nicht gegeben und gerechtfertigt. Die Folge davon wird weiterhin eine Dauerbeparkung von Fremdnutzern, die sich das Entgelt im Parkhaus des Kreises sparen möchten. Die Straße als Stichstraße in einem reinen Wohngebiet sollte nicht weiter als billiger Parkraum zweckentfremdet werden.		
	26.2	2. Lange Stiege - südlicher Teil Umgehend sollte für den Wendehammer ein Parkverbot erteilt werden bzw. übergangsweise dies durch Beschilderung erfolgen. Es kommt immer wieder zu Situationen, dass Mülltonnen nicht geleert wurden sowie Autos mit Anhänger, Lieferdienste und Müllwagen nicht wenden konnten und rückwärts die komplette Straße bis zur Kreuzung Stadtwaldallee zurücksetzen mussten. Das bei Parallelverkehr von Fahrradfahren, Fußgängern und eigentlicher Zufahrt in die Straße der durch "das Warten" die Stadtwaldallee blockierte.	Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung für ein Halteverbot im Wendehammer ist bereits erfolgt. Die Umsetzung ist kurzfristig vorgesehen.	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.
	26.3	3. Stadtwaldallee - Fahrradstraße Wie der Name schon sagt, sollte man eigentlich eine Allee erwarten. Stattdessen sind nur Bäume auf der einen Straßenseite vorhanden. Diese behindern Fußgänger und vor allen Dingen mobilitätseingeschränkte Personen. Im Zuge der Neuplanung der Parkmöglichkeiten schlage ich vor, jeweils vor und hinter einer vorgesehenen Parkzone Bäume zu pflanzen.	Natürlich ist eine Aufwertung des Straßenraumes im Hinblick auf Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung erstrebenswert. Allerdings würde sich das Finanzvolumen durch ein solches Vorgehen exponentiell erhöhen und der Umsetzungszeitraum deutlich verlängern. Der Masterplan Mobilität definiert eine entsprechende Handlungsempfehlung, legt aber zunächst den Fokus ganz deutlich auf die Straßen in der	Die Umgestaltung der Stadtwaldallee zur Fahrradstraße erfolgt nach dem am 30.10.2024 für den Oldendorper Weg und den Haugen Kamp vorgegebenen Standard. Auf eine bauliche Umgestaltung der Straße wird auch hier verzichtet.

			zentralen Innenstadt (Gemeinschaftsstraßen). Dem folgend empfiehlt die Verwaltung, die Stadtwaldallee nach dem für den Oldendorper Weg beschlossenen einfachen Ausbaustandard zur Fahrradstraße umzugestalten, der im Wesentlichen auf Markierung und Beschilderung beruht.	
27		Als Miteigentümer einer Immobilie an der Stadtwaldallee und überzeugter Alltagsradfahrer, verfolge ich die Planungen zur Umwandlung der Stadtwaldallee in eine Fahrradstraße mit gewisser Sorge. Ich möchte mit dieser Stellungnahme meine Haltung darlegen und aufzeigen, warum ich die Maßnahme in ihrer jetzigen Form für nicht sachgerecht und nicht verhältnismäßig halte. Mir stellt sich die Frage, ob die Maßnahme in ihrer Zielsetzung und konkreten Umsetzung tatsächlich dem Zweck dient, den sie vorgibt zu erfüllen. Eine Fahrradstraße muss sich an den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort orientieren und darf nicht zu neuen Gefährdungslagen oder Benachteiligungen führen. Ein Verkehrsraum, der faktisch stark von Mischverkehr geprägt ist und gleichzeitig strukturell keine Ausweichmöglichkeiten bietet, wird durch die Einführung einer Fahrradstraße nicht sicherer, sondern potenziell konflikthafter. Die geplante deutliche Reduktion von Parkflächen – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen an der Langen Stiege – wirft ernsthafte Bedenken auf. Die Veränderung eines öffentlichen Verkehrsraums darf m. E. nicht zu einer	Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist genauso wie das definierte Fahrradstraßennetz Bestandteil des Masterplans Mobilität, der vom Rat beschlossen wurde. Insofern kann die Fahrradstraße an dieser Stelle nicht gänzlich in Frage gestellt werden. Die Stadtwaldallee ist eine wichtige Verbindung aus den angrenzenden Wohnstraßen in die Innenstadt. Gleichzeitig bündelt sie den Radverkehr, der über die Bergallee in Richtung Innenstadt fährt. Insofern übernimmt sie wichtige Funktionen einer Fahrradstraße und dient somit der Förderung des Radverkehrs. Grundsätzlich sorgt die Gestaltung der Fahrradstraße dafür, dass der Radfahrer mehr in Richtung Fahrbahnmitte unterwegs ist und Autofahrer mehr Rücksicht auf Radfahrer nehmen. Die Gestaltung ist angelehnt an den Leitfaden für Fahrradstraßen des Landes NRW. Die Verkehrsbelastung in der Stadtwaldallee liegt deutlich unterhalb der im Leitfaden genannten Obergrenze von 2.500 Kfz/h. Insofern kann davon ausgegangen werden,	Die Abwägung dieser Anregung erfolgt über die Bestätigung der Planung mit dem Beschlussvorschlag 3.

	unzumutbaren Einschränkung der Erreichbarkeit privater Grundstücke führen. So lebt z. B. meine 83-jährige Mutter an der Stadtwaldallee. Ihre Versorgung durch einen ambulanten Pflegedienst muss zukünftig problemlos und zuverlässig möglich sein. Auch Handwerker, Lieferdienste und Angehörige benötigen Zugang – und damit auch realistische Parkmöglichkeiten in Wohnungsnahe. Es ist anzunehmen, dass nicht alle Anwohner baulich oder finanziell in der Lage sind, eigene Stellplätze zu errichten. Wer Parkraum ohne funktionierende Alternative entzieht, nimmt damit eine konkrete Einschränkung der Nutzbarkeit von Anliegergrundstücken in Kauf. Das ist in mehrfacher Hinsicht problematisch – auch im Hinblick auf den Verkehrswert von Immobilien. Die Maßnahme wird mit einer Verbesserung für den Radverkehr begründet – doch manche Anlieger werden eher Nachteile erleiden. Mehr Abbremsen, Anfahren, stockender Verkehr: Das bedeutet mehr Lärm, mehr Emissionen – keine Entlastung. Der ohnehin hohe Fahrzeugverkehr bleibt bestehen – die Konflikte werden nur verlagert, nicht gelöst. Die geplanten Engstellen, insbesondere an der Billerbecker Straße, könnten neue Gefährdungssituationen schaffen, nicht zuletzt für den Radverkehr selbst. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Maßnahme nicht im Sinne derjenigen umgesetzt wird,	dass die Anordnung der Fahrradstraße nicht zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt. Die angesprochene Einengung in der Zufahrt von der Billerbecker Straße entspricht ebenfalls den Vorgaben des Leitfadens. Sie liegt weit genug von der Einmündung entfernt, so dass negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf in der Billerbecker Straße nicht zu befürchten sind. Bei den im öffentlichen Verkehrsraum markierten Stellplätzen handelt es sich im Grunde um reine Besucherstellplätze. Pkw der Anlieger sind grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterzubringen. Entlang der Stadtwaldallee liegen große Grundstücke, die Platz genug für private Stellplätze bieten. Auf der anderen Seite bleibt das Halten auch zwischen den auf der Straße markierten Stellplätzen weiterhin möglich. Heute wird der Abschnitt der Stadtwaldallee zwischen der Billerbecker Straße und der Langen Stiege häufig einseitig komplett beparkt. Zukünftig ist das nur noch in gekennzeichneten Flächen zulässig. Für haltende Fahrzeuge (wie z.B. die angesprochenen Lieferdienste, aber auch Handwerker) steht also mehr Platz zur Verfügung als heute. Ziel einer Fahrradstraße ist gerade ein kontinuierlicher Verkehrsablauf, wofür die durchgehende Vorfahrtregelung, aber auch die deutliche Reduzierung der	
--	--	--	--

		die hier wohnen. Das Ziel einer Fahrradstraße muss doch sein, die Lebensqualität für die Anwohner zu erhöhen – nicht, sie einzuschränken. Welchem konkreten Nutzen dient diese Maßnahme – wenn nicht dem der hier lebenden Menschen? Wenn Pflege, Versorgung und Erreichbarkeit in Frage stehen – dann ist es aus meiner Sicht nicht nur eine planerische Frage, sondern eine rechtlich und gesellschaftlich relevante Entscheidung. Stattdessen schlage ich vor: eine Anwohnerfreiregelung, die den Durchgangsverkehr unterbindet, gezielte Verkehrsberuhigung ohne flächendeckenden Parkraumabbau, die Förderung des Radverkehrs dort, wo er sicher und konfliktarm geführt werden kann. Vielen Dank im übrigen für die gelungene Informationsveranstaltung und die Möglichkeit meine Anregungen zu dem Thema einzureichen. Natürlich sehe auch ich die Vorteile von Fahrradstraßen aber in diesem Fall überwiegen meine Bedenken.	Stellplätze sorgen. Der Hinweis „Mehr Abbremsen, Anfahren, stockender Verkehr: Das bedeutet mehr Lärm, mehr Emissionen – keine Entlastung“ kann daher nicht nachvollzogen werden. Natürlich ist die Lebensqualität der Anwohner ein sehr hohes Gut. Die Verwaltung ist der Überzeugung, dass diese Lebensqualität durch die Anordnung der Fahrradstraße in keiner Weise beeinträchtigt wird. Zusätzlich werden mit der Fahrradstraße aber die im Masterplan Mobilität definierten Ziele verfolgt und damit auch das Allgemeinwohl unterstützt.	
28		Die Planung der „fünf Routen“ sollte meiner Meinung um eine sechste Route ergänzt werden. Ich schlage vor den Gerlever Weg und anschließend die Straße Jakobi Berg in Richtung Kloster Gerleve ebenfalls in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Begründung: Diese Strecke wird vom Autoverkehr aus und in Richtung Billerbeck als schnelle Alternative zur Bergstraße und Daruper Straße genutzt da	Das Netz der Fahrradstraßen wurde im Masterplan Mobilität definiert. Allerdings müssen die dort genannten Fahrradstraßen nicht abschließend sein. Ergänzungen weiterer Fahrradstraßen sind immer möglich, wenn sie die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße erfüllen. Allerdings hält es die Verwaltung auch vor dem	Das in der Stellungnahme der Verwaltung skizzierte Vorgehen wird bestätigt.

		auf diesen beiden Strecken Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Ein widersinniger Zustand, auf der untergeordneten Gemeindestraße darf schneller gefahren werden, als auf den parallel verlaufenden Kreis- und Landstraßen. In der Hoffnung Ihnen eine positive Anregung gegeben zu haben verbleibe ich mit freundlichen Grüßen aus Gerleve.	Hintergrund der nicht unbegrenzt zur Verfügung stehenden Personalressourcen für sinnvoll, zunächst die im Masterplan definierten Fahrradstraßen umzusetzen. Eine Erweiterung des Netzes im unmittelbaren Umfeld dieser Fahrradstraßen kann sinnvoll sein, wenn dadurch die Planung beeinflusst wird (z.B. durch einen gemeinsamen Knotenpunkt, der eine geänderte Planung erforderlich macht). Das ist aktuell beim Gerlever Weg aber nicht der Fall. Daher schlägt die Verwaltung vor, den Gerlever Weg zunächst in die Vorschlagsliste für weitere Fahrradstraßen aufzunehmen und die Vorschläge zu einem späteren Zeitpunkt zu bewerten.	
--	--	---	--	--

Dass es sich hierbei um eine Anlage zu TOP 8 der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen vom 26.06.2025 handelt, bescheinigen

Thomas Bücking
 Vorsitzender

Kathrin Beunings
 Schriftführerin