

Federführung:  
60 - Planung, Bauordnung, Verkehr  
Produkt:

Datum:  
17.11.2025

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Bezirksausschuss	25.11.2025	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	27.11.2025	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	11.12.2025	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	18.12.2025	Entscheidung

## **Erschließung Kita Bahnhofsallee**

### **Beschlussvorschlag:**

Es wird beschlossen, die Bahnhofsallee, wie in Anlage 01 dargestellt, abzubinden. Die Verwaltung soll die dafür notwendigen Schritte einleiten und die Bürgerschaft informieren.

### **Alternativer Beschlussvorschlag:**

Es wird beschlossen, die Bahnhofsallee im gesamten bislang nicht endausgebauten Abschnitt auszubauen.

### **Sachverhalt:**

Die Firma Ueding erhielt 2025 den Zuschlag für den Neubau einer sechspruppigen Kindertagesstätte an der Bahnhofsallee (Flurstück Lette 17/190). Eigentümerin des Grundstücks ist die SEG. Die Planungsgrundlage für den Neubau ist der Anlage 01 zu entnehmen.

Das Flurstück 190 soll zugunsten zweier Bauvorhaben geteilt werden:

- Der südliche, größere Teil ist für den Kita-Neubau vorgesehen („Grundstück 2“).
- Auf dem nördlichen Teil plant die SEG die Errichtung eines Mehrfamilienhauses („Grundstück 1“).

Durch diese Teilung würde das künftige Kita-Grundstück nicht mehr unmittelbar an eine öffentlich gewidmete Straße grenzen und damit bauordnungsrechtlich als nicht erschlossen gelten. Dies ist durch Eintragung einer Baulast auf dem städtischen Flurstück 413 behebbar.

Die Bahnhofsallee (Flurstücke 375, 376 und 413) ist bislang nicht erstmalig endgültig hergestellt. Bei einem Ausbau sind Erschließungsbeiträge nach dem BauGB zu erheben. Nach derzeit gültiger Satzung trägt die Stadt 10 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes, insofern sind 90 % auf die Anlieger umzulegen. Beitragsfähiger Aufwand sind neben den eigentlichen Herstellungskosten auch die Kosten des damaligen Grunderwerbs der Straßenflächen.

Bei diesem Teil der Bahnhofsallee verteilt sich der beitragsfähige Erschließungsaufwand auf wenige Anlieger, da es sich zum größten Teil um eine nur einseitig anbaubare Straße handelt. Diese einseitige Anbaubarkeit ist bedingt durch tatsächliche Gründe, nämlich die parallel zur Straße verlaufenden Eisenbahnschienen. Eine grobe Kostenschätzung des Aufwandes und der Verteilungsproblematik kann der nicht-öffentlichen Anlage 03 entnommen werden.

Ein Ausbau ist insbesondere erforderlich, da für den Betrieb einer Kindertagesstätte ein Gehweg sowie eine angemessene Straßenbeleuchtung zwingend notwendig sind.

Um die finanzielle Belastung durch die Erschließungsbeiträge zu minimieren, wurde ein alternatives Erschließungskonzept entwickelt, das eine Abbindung der Bahnhofsallee im Bereich der geplanten Kita vorsieht (siehe Anlage 01). Bei der Erschließung des Grundstücks 1 über den parallel zur Bahn verlaufenden Abschnitt der Bahnhofsallee könnte ggf. auch auf den nördlichen Teil des Gehweges (bis zur Überfahrt bis zum Grundstück 1) verzichtet werden. Voraussetzung: dieser Teil der Bahnhofsallee wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Durch die Abbindung der Bahnhofsallee auf dem Flurstück 413 müsste nur ein kleinerer Abschnitt der Bahnhofsallee endausgebaut werden, wodurch die Belastungen für alle Anlieger sinken.

Zur Bewertung der Umsetzbarkeit wurden Verkehrszählungen auf der Bahnhofsallee durchgeführt (siehe Anlage 02). Die Ergebnisse zeigen geringe Verkehrsströme: Selbst in der Spitzenbelastung wurden maximal 1,25 Kfz pro Minute gezählt, der Lkw-Anteil beträgt max. 6 %. Vor diesem Hintergrund bewertet die Verwaltung die Abbindung der Bahnhofsallee als verkehrlich unproblematisch.

Die Abbindung einer Straße wirft jedoch die Frage der Verlagerung der Verkehrsströme auf. In der Regel wird diese durch eine Konzeptstudie untersucht, um verlässliche Daten zu den Quell- und Zielverkehren zu erhalten, die mit einer bloßen Verkehrszählung nicht erfasst werden können. Eine solche Analyse würde eine fundierte Prognose der zu erwartenden Verlagerungen auf andere Straßen ermöglichen. Angesichts der geringen Verkehrsaufkommen auf der Bahnhofsallee wird der Aufwand für eine detaillierte Konzeptstudie jedoch als unverhältnismäßig hoch eingeschätzt.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Verkehrsverlagerung überwiegend über den Wulferhooksweg erfolgen wird. Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten zeigen, dass sich Verkehrsströme niemals ausschließlich auf eine einzelne Straße konzentrieren. Der bestehende Ausbaustandard des Wulferhookswegs ist in der Lage, die zusätzlichen Belastungen problemlos zu tragen. Auch die zu erwartenden Emissionen durch den erhöhten Verkehr werden für die Anwohner als vertretbar eingeschätzt.

Die Verwaltung hat als alternativen Beschlussvorschlag den vollständigen Endausbau der Bahnhofsallee vorgeschlagen. Dabei ist jedoch ausdrücklich zu beachten, dass diese Variante zu deutlich höheren Erschließungsbeiträgen für die Anlieger führt, wovon auch die Kindertagesstätte betroffen wäre.

## 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 eine Maßnahme der Verkehrsverlagerung. Weder werden neue Verkehrsflächen geschaffen noch werden welche entsiegelt.							
2. <i>Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:</i> Welche <u>weiteren</u> Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur <u>Stärkung</u> 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?							

## Anlagen:

01 Entwurf Abbindung Bahnhofsallee

02 Verkehrszählung

03 grobe unverbindliche Kostenschätzung – nicht öffentlich