

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

14.04.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

23.04.2026

07.05.2026

Vorberatung

Entscheidung

Fahrradstraßen im Hengtegebiet und im Bereich Wetmarstraße

Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Abwägungstabelle (Anlage 03) und gemäß der im Sachverhalt aufgeführten Abwägungsvorschläge beschlossen.

Beschlussvorschlag 2:

Die Entscheidung, auf die Ausweisung einer Fahrradzone zu verzichten und stattdessen einzelne Fahrradstraßen auszuweisen, wird bestätigt. Ebenso bestätigt wird die Herausnahme der Hengtestraße aus dem Fahrradstraßennetz. Der Umfang des Fahrradstraßennetzes für dieses Teilgebiet ergibt sich aus den als Anlage beigefügten Planunterlagen.

Beschlussvorschlag 3:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen auf den zuvor genannten Grundlagen fortzuführen und die Ergebnisse den politischen Gremien gemeinsam mit einer Kostenschätzung zur Entscheidung vorzulegen.

Beschlussvorschlag 4:

Im Rahmen der Nachher-Untersuchung sind für den westlichen Abschnitt des Hengteringes auch die Fußgängerzahlen zu erheben. Auf dieser Grundlage wird die notwendige Wegebreite festgelegt. Die Verwaltung wird beauftragt, den Planungsauftrag für das Büro nts um die Planung für den Hengtering zwischen Wertchenstraße und Hengtestraße zu erweitern. Die Ergebnisse sind den politischen Gremien gemeinsam mit einer Kostenschätzung zur Entscheidung vorzulegen.

Alternativ:

Im Rahmen der Nachher-Untersuchung sind für den westlichen Abschnitt des Hengteringes auch die Fußgängerzahlen zu erheben. Auf dieser Grundlage wird die notwendige Wegebreite festgelegt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für den Hengtering zwischen Wertchenstraße und Hengtestraße in die Prioritätenliste für das Jahr 2026 einzustellen.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

1.1. Prioritätenliste

In der Prioritätenliste 2026 für das Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung" wird das Projekt „V.2021.01-4: Maßnahme B5 "Einrichtung von Fahrradstraßen"; Umsetzungspaket 4: Fahrradzone Hengte“ mit einer hohen Priorität geführt.

1.2. Ratsbeschlüsse vom 25.04.2024

In seiner Sitzung am 25.04.2024 fasste der Rat der Stadt Coesfeld unter dem Tagesordnungspunkt 24 Beschlüsse zum Thema „Masterplan Mobilität, Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet: konkretisierende Planung“, Vorlage: 391/2023. Der Beschluss 5 lautete:

„Die von der Verwaltung vorgeschlagene Ausweisung einer Fahrradzone anstatt von einzelnen Fahrradstraßen wird bestätigt. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für die Fahrradzone (siehe Anlage 10) zu erarbeiten. In diesem Rahmen ist zu prüfen, wo der Einsatz von verkehrsberuhigenden Elementen sinnvoll ist und ob weitere Geschwindigkeitsanzeigen eingesetzt werden sollen. Ebenfalls ist zu prüfen, welche Empfehlungen aus dem Fußverkehrscheck zum Hengtegebiet (Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 24.03.2022, Vorlage 65/2022: Fußverkehrscheck im Hengtegebiet: Schritte zur Umsetzung) im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fahrradstraßen umgesetzt werden können.“

1.3. Informationsveranstaltung vom 11.06.2024

Am 11.06.2024 fand eine Informationsveranstaltung zum Thema „Fahrradzone Hengtegebiet und nordwestliche Innenstadtstatt“. Anregungen wurden während der Veranstaltung auf Stellwänden gesammelt. Diese wurden in den weiteren Planungsprozess eingebracht.

1.4. Bericht in der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 27.11.2025

Unter dem Tagesordnungspunkt 7, Vorlage 336/2025, berichtete die Verwaltung über den aktuellen Sachstand in Bezug auf die Planung der Fahrradzone. Die Vorlage beschäftigt sich insbesondere mit der möglichen Ausdehnung einer Fahrradzone und mit der alternativen Ausweisung von einzelnen Fahrradstraßen.

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 (Ratssitzung vom 10.07.2025, TOP 31 Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld, Vorlage: 117/2025) und ist Grundlage der vorgelegten Planung.

3. Planung mit Stand der Informationsveranstaltung am 04.02.2026

Die Planung fußt auf dem mit dem Fahrradstraßenkonzept (Vorlage 117/2025) definierten Gestaltungsstandard.

Darüber hinaus sind an wichtigen Stellen besondere bauliche Maßnahme vorgesehen:

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

Die Planung ist als Anlage beigefügt.

4. Aktuelle Beteiligung der Öffentlichkeit

4.1. Informationsveranstaltung am 18.02.2026

Am 04.02.2026 wurde die Öffentlichkeit über die Planung informiert. Ein Ergebnisprotokoll 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 Ergebnisprotokoll zusammengefassten Äußerungen der Öffentlichkeit wurden in eine Abwägungstabelle (siehe Anlage) übertragen.

4.2. Anregungen und Stellungnahmen im Nachgang

Bis zum 04.03.2026 konnten Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden. Die in diesem Rahmen vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wurden ebenfalls in die als Anlage beigefügten 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. 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, wo notwendig wurde ein Abwägungsvorschlag formuliert. Die Abwägungsvorschläge können über den Beschlussvorschlag 1 bestätigt werden.

5.2. Ausweisung von Fahrradstraßen als Handlungsempfehlung des Masterplans Mobilität

Sehr viele der im Masterplan Mobilität definierten Ziel beschäftigen sich mit der Förderung des Radverkehrs. An dieser Stelle ein kurzer Auszug:

- ZF 1 Das Mobilitätsverhalten soll verändert und der Modal Split-Anteil von ÖV, Fuß- und Radverkehr erhöht werden.
- MV 5 MV5. Es bedarf einer neuen Priorisierung der Verkehrsarten im gesamten Siedlungsgebiet. Der Rad- und Fußverkehr (und der ÖV) werden gegenüber dem MIV im gesamten Siedlungsgebiet priorisiert ...
- MV 6 MV6. Aufgrund der überragenden Bedeutung des Radverkehrs für eine Verkehrswende soll Coesfeld als Fahrradstadt weiterentwickelt werden.
- ZF 2 Das Angebot und die Attraktivität des ÖV sowie des Fuß- und Radverkehrs sollen verbessert werden.

- UV 1 Die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Fuß- und Radverkehr müssen geschaffen werden.
- UV 2 Es muss ein geschlossenes, ausreichend dimensioniertes und barrierefreies Wegenetz für Zufußgehende und Radfahrende gewährleistet werden.
- UV 5 Ein hierarchisches Radwegnetz (Velorouten und Radhaupttrouten) mit Anschluss an das Radwegenetz des Kreises soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Auch Pendlerstrecken bis etwa 10km sollen attraktiv gestaltet werden. Besondere Priorität besitzen die Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den Ortsteilen Lette, Goxel und Brink (Ausbau auf den vereinbarten Standard, Beleuchtung).
- UV 6 Wichtigster Baustein im Radwegenetz ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, auf denen der Radverkehr priorisiert geführt wird. Aufgrund des Coesfelder Verkehrsnetzes können diese häufig nur auf Sammelstraßen geführt werden (Coesfelder Weg/Strategie).

Der im Masterplan festgesetzte Maßnahmensteckbrief B5 beschäftigt sich ausführlich mit der Einrichtung von Fahrradstraßen.

Die vom Rat beschlossenen Ziele bestimmen das Handeln der Verwaltung. Durch die Beschlüsse vom 25.04.2024 wurde dieses Handeln bestätigt und die Verwaltung mit den weiteren Aufgaben beauftragt. Das grundsätzliche Fahrradstraßennetz wurde vom Rat mit Aufstellung des Masterplans festgelegt. Die Sinnhaftigkeit von Fahrradstraßen kann an dieser Stelle also nicht in Frage gestellt werden.

5.3. Fahrradzone oder Fahrradstraßen

Mit der Vorlage 336/2025 berichtete die Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 27.11.2025 über den aktuellen Sachstand in Bezug auf die Planung der Fahrradzone. Die Vorlage beschäftigt sich insbesondere mit der möglichen Ausdehnung einer Fahrradzone und mit der alternativen Ausweisung von einzelnen Fahrradstraßen. Grundlage für eine Entscheidung sind die Verkehrsbelastungen insgesamt und insbesondere auch die Radverkehrsanteile. Auf Grundlage des vorliegenden Datenmaterials kommt die Verwaltung zum Schluss, dass auf die Ausweisung einer umfassenden Fahrradzone verzichtet werden sollte und dass stattdessen einzelne Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollten:

- Hengtering
- Wetmarstraße
- Seminarstraße
- Neutorstraße
- Buchholzweg.

Diese Einschätzung hatte die Verwaltung bereits in der Sitzung am 27.11.2025 erläutert und daraufhin den Umfang der in der Öffentlichkeit vorgestellten Planung festgelegt. In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit wird die Verdrängung des Verkehrs durch die Sperrung der Hohen Lucht und des Feldweges auf die Achsen Hengtstraße, Hengtering, Wetmarstraße und Buchholz angesprochen. Zur Beurteilung des Erfolges der am 25.04.2024 beschlossenen verkehrslenkenden Maßnahmen wurde eine Vorher-/Nachher-Untersuchung beauftragt. Die Erfassung der Verkehrsbelastungen für die Nachher-Betrachtung erfolgt nach den Osterferien im April. Um vorab Aussagen treffen zu können, wurden verschiedene Verkehrszählungen durchgeführt. Nähere Angaben hierzu können der Vorlage 336/2025 entnommen werden. Im Ergebnis kann aber festgehalten werden, dass die Kfz-Belastungen in den oben genannten Abschnitten deutlich unter dem für Fahrradstraßen festgelegten Orientierungswert von 250 Kfz pro Stunde bleiben. Unabhängig von einer Entscheidung über

die Zukunft der verkehrlenkenden Maßnahmen kann also festgehalten werden, dass die verkehrlichen Eckpunkte die Ausweisung von Fahrradstraßen zulassen.

➤ Abwägung:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 2

5.4. Straßen- und straßenverkehrsrechtliche Aspekte

Beschilderung der Fahrradstraße

Die Anordnung der Fahrradstraße erfolgt ausdrücklich zur Förderung, zur Steigerung der Attraktivität sowie zur generellen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO bedarf es keiner besonderen, qualifizierten Gefahrenlage für die Anordnung. Die Beschilderung erfolgt durch die Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und Verkehrszeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße). Erst durch die Anordnung dieser Verkehrszeichen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde und die Aufstellung dieser Verkehrszeichen wird eine Straße zur Fahrradstraße.

Anderem Fahrzeugverkehr als dem Radverkehr ist die Nutzung einer Fahrradstraße mit der zuvor genannten Beschilderung grundsätzlich nicht gestattet (eine Ausnahme gilt bei Pedelecs, bei denen ein Elektromotor die Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt, da diese gemäß Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu den Fahrrädern und nicht zu den Kraftfahrzeugen gezählt werden).

Um nun dennoch zu gewährleisten, dass auch motorisierter Verkehr, und hier vorrangig der Anliegerverkehr, ebenfalls die ausgewiesenen Fahrradstraßen nutzen darf, ist die Beschilderung daher noch auszuweiten. Die Freigabe der Nutzung einer Fahrradstraße im Ausnahmefall durch E-Bikes, Mofas und Kraftfahrzeuge erfolgt gemäß der VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 244.1 und 244.2 durch entsprechende Zusatzzeichen (ZZ). Vorgesehen ist hier das Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ (Zusatzzeichen ist gemäß dem Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 05.11.2018 (Az: III B 3 - 78-39/2; vgl. Verkehrsingenieur-Besprechung am 20./21. Mai 2025 in Bad Sassendorf - VIB I/2025 zugelassen und kann analog zum rechtlich verbindlichen Verkehrszeichenkatalog in der StVO ohne gesonderte Genehmigung einer übergeordneten Behörde angewandt werden).

Bei Anordnung der geplanten Fahrradstraßen wird die Straßenverkehrsbehörde die dargestellte Freigabe für den motorisierten Verkehr daher zusätzlich wie beschrieben anordnen.

Regelungen für das Halten und Parken in der Fahrradstraße

Einhergehend mit dem Ausweisen einer Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) ist auch das Halten und Parken im Sinne der StVO hier zu regeln.

Das Halten und Parken soll auch auf den neuen Fahrradstraßen im Hengtegebiet weiterhin zulässig sein. Allerdings soll das Parken geordnet (im Vergleich zum Status Quo) und Parkplätze dafür entsprechend markiert werden. Mit dem Verkehrszeichen 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Halteverbots für eine Zone) und Zeichen 290.2 (Ende eines eingeschränkten Halteverbots für eine Zone) soll hier parallel durchweg eine eingeschränkte Halteverbotszone eingerichtet werden. Diese Beschilderung regelt, dass das Halten (unter Beachtung der sonstigen gesetzlichen Bestimmungen) in der gesamten Halteverbotszone zulässig sein soll. Das Parken wird dann nur noch in gekennzeichneten (bzw. markierten) Flächen zulässig sein. Zonenbeschilderungen werden nur zu Beginn einer Zone sowie an

dessen Ende aufgestellt. Eine Wiederholungsbeschilderung sieht die StVO ausdrücklich nicht vor. Im hier vorliegenden Hengtegebiet wird die Haltverbotszone in der Regel parallel zur Fahrradstraße ausgeschildert. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt zeitgleich mit der der Fahrradstraße.

Teileinziehung

Ergänzend zur Prüfung der Anordnung der Fahrradstraße ist durch die für das Straßen- und Wegerecht zuständige Behörde die Prüfung einer straßenrechtlichen Teileinziehung der öffentlich-rechtlichen Widmung durchzuführen. Diese Teileinziehung ist gemäß VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e Randnummer 45a dann erforderlich, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.

Bei einer Fahrradstraße (ebenso Fahrradzone), die mit einer dauerhaften Beschränkung für einzelne Verkehrsarten einhergeht, hat im Regelfall durch eine Teileinziehung eine Anpassung der Widmung an den Radverkehr zu erfolgen. Sollte dem allgemeinen Kfz-Verkehr durch ein Zusatzzeichen die Nutzung der Fahrradstraße jedoch erlaubt sein, kann auf eine Teileinziehung -wie auch in diesem Fall im Bereich des Hengtegebiets- verzichtet werden.

Zulassung des übrigen Fahrzeugverkehrs

Ziel der Maßnahmen in der nordwestlichen Innenstadt („Hengtegebiet“) ist generell die Verdrängung des motorisierten Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen), wie beispielsweise auf den Konrad-Adenauer-Ring (B474). Dennoch haben die Streckenzüge innerhalb der geplanten Fahrradstraßen eine Erschließungsfunktion, für die eine teilweise oder komplette Freigabe für den Kfz-Verkehr unumgänglich ist. Hierbei sind Kfz-Verkehrsstärken von 2500 Kfz/h als Orientierungswert bei gleichzeitiger Einrichtung einer Fahrradstraße nach Möglichkeit nicht zu überschreiten. Liegen höhere Kfz-Mengen vor, wäre eine entsprechende Verlagerung des Kfz-Verkehrs zu prüfen. Dieser Wert wird nach den vorliegenden Verkehrszählungen eingehalten.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs wird insofern entsprochen, als dass die übergeordneten klassifizierten Straßen alternativ nutzbar sind.

Mit der Änderung der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO), die am 10.04.2025 in Kraft getreten ist, wurden u. a. die Maßgaben für die ausnahmsweise Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für andere Verkehrsarten insofern verschärft, als dass die vormals lediglich beispielhaft aufgeführte Freigabe für Anlieger („z. B. Anliegerverkehr“) nunmehr als Regelfall definiert ist. So ist nun unter VwV-StVO zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Randnummer 2 sowie VwV-StVO zu den Zeichen 244.3 und 244.4 Randnummer 2 aufgeführt, dass anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrradstraßen und Fahrradzonen nur ausnahmsweise - dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ - zugelassen werden darf (Zusatzzeichen 1020-30). Dabei stellt das Zusatzzeichen „Kfz-Anliegerverkehr frei“ angesichts der geänderten Verwaltungsvorschriften nun den Regelfall für eine ausnahmsweise Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen dar.

Die Freigabe anderer Verkehrsarten in einer Fahrradstraße erfolgt **durch verkehrsrechtliche Anordnung seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Einer straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmegenehmigung einer übergeordneten Stelle bedarf es nicht.**

➤ Abwägung:

Die Erläuterungen der Verwaltung zu den straßen- und straßenverkehrsrechtlichen Aspekten werden zur Kenntnis genommen.

5.5. Entlastung des Gebietes vom Busverkehr

Die Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH wurde mit der ÖPNV-Untersuchung zur Entlastung der Innenstadt beauftragt. Der Abschlussbericht liegt vor. Die Ergebnisse werden mit der Vorlage 65/2026 ausführlich erläutert und den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

5.6. Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/Prüfung des Einsatzes von Fahrbahneinengungen

Die aktuelle Planung sieht 2 Geschwindigkeitsanzeigen in der Hengtstraße sowie jeweils eine Anzeige in der Wetmarstraße, der Seminarstraße und dem Buchholzweg vor. Der vorhandene und der geplante Kreisverkehr in der Wetmarstraße sind ebenfalls als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung anzusehen. Dieser Effekt wird durch das Markieren von Fußgängerüberwegen („Zebrastrreifen“) noch verstärkt.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Gestaltung der Fahrradstraße in Verbindung mit den geänderten Regeln für Radfahrer dafür sorgen wird, dass sich das Geschwindigkeitsniveau in einem verträglichen Bereich einpendelt. Die Situation wird aber nach der Inbetriebnahme der Fahrradstraßen im Auge behalten. Dazu sollen die Geschwindigkeiten auch nach Umsetzung der Fahrradstraße gemessen und analysiert werden. Sollte sich zeigen, dass das Geschwindigkeitsniveau ansteigt, müssten dann geeignete Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Dennoch wird der Wunsch nach weiteren Aufpflasterungen und Geschwindigkeitsanzeigen im weiteren Verfahren noch einmal geprüft, widerspricht aber grundsätzlich dem Ziel der Kostenminimierung. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob und ggf. in welcher baulichen Ausgestaltung Einengungen ein probates Mittel zur Verkehrsberuhigung sein können. Aktuell sieht die Planung nur eine zusätzliche bauliche Einengung im Buchholzweg vor. Darüber hinaus ergeben sich Einengungen durch markierte Stellplätze.

Die Ergebnisse der Prüfungen werden dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorgelegt.

➤ Abwägung:

Das zuvor beschriebene Verfahren wird bestätigt.

5.7. Weiteres Verfahren für die Hengtstraße

In der Vorlage 336/2025 wurden die Problemstellungen in Bezug auf die Hengtstraße ausführlich erläutert:

- Relativ hohe Kfz-Belastung
- Relativ geringer Radverkehrsanteil, insbesondere im südlichen Abschnitt
- Situation rund um den Lebensmittelmarkt, insbesondere ruhender Verkehr

Aus den genannten Gründen wurde die Hengtstraße aus dem Netz der Fahrradstraßen herausgenommen. Allerdings sieht die Verwaltung dennoch einen Handlungsbedarf für die

Hengtestraße insbesondere zur Reduzierung der Geschwindigkeiten. Die aktuelle Planung sieht in der Hengtestraße lediglich 2 Geschwindigkeitsanzeigergeräte vor. Der Handlungsbedarf manifestiert sich auch durch die Vielzahl von eingegangenen Stellungnahmen sowohl in den vorherigen als auch in den aktuellen Beteiligungsrunden. Immer wieder angesprochen wird hier auch die Verkehrsverlagerung u.a. durch die Sperrung der Hohen Lucht. Die Verwaltung schlägt daher vor, zunächst die Ergebnisse der Nachher-Untersuchung und die darauf aufbauende Entscheidung über die Zukunft der verkehrlenkenden Maßnahmen abzuwarten und anschließend auf dieser Grundlage ein Konzept für die Hengtestraße zu entwickeln, die Anlieger erneut einzubinden und die Ergebnisse dem Rat zur Entscheidung vorzulegen.

➤ Abwägung:

Das zuvor beschriebene Verfahren wird bestätigt.

5.8. Hengtering westlich der Hengtestraße

Die Verkehrserhebungen durch das Büro nts ergibt auf dem Hengtering westlich der Hengtestraße eine Radverkehrsbelastung von 160 Radfahrern in der morgendlichen Spitzenstunde. Nach dem Bild 165 der Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen ist bei einer gemeinsamen Führung von Radfahrern und Fußgängern und einer Belastung von 160 Radfahrern und Fußgängern eine Wegebreite von über 4 m erforderlich. Ab einer Belastung von 180 Radfahrern und Fußgängern ist eine gemeinsame Führung demnach ausgeschlossen. Die Fußgänger wurden in der Zählung nicht erfasst. Es kann nach Einschätzung der Verwaltung davon ausgegangen werden, dass die Belastung von 180 Radfahrern und Fußgängern tatsächlich überschritten wird. Der heutige gemeinsame Geh- und Radweg hat eine Breite von 3 m. Daraus lässt sich ein akuter Handlungsbedarf ableiten.

➤ Abwägung:

Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 4.

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: <ul style="list-style-type: none"> • 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 Planung mit Stand der Informationsveranstaltung am 04.02.2026

02 Ergebnisprotokoll der Informationsveranstaltung am 18.02.2026

03 Abwägungstabelle

04 Vermerk zu einem Gespräch mit der Kreispolizeibehörde vom 27.01.2026