

Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr
Fahrradstraße Am Niesing einschließlich der Knotenpunkte Steveder Weg und Haugen Kamp
Beteiligung der Öffentlichkeit



Fahrradstraße Am Niesing einschließlich der Knotenpunkte Steveder Weg und Haugen Kamp

Abwägungstabelle

Beteiligung der Öffentlichkeit

Informationsveranstaltung am 11.02.2026, Stadtwerke Coesfeld, Dülmener Straße 80

Beteiligung der Öffentlichkeit vom 11.02.2026 bis zum 11.03.2026

Inhalt

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 11.02.2026	2
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 11.02.2026 bis zum 11.03.2026	4

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 11.02.2026				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
1		Ein Anwohner dominierte ein wenig die Veranstaltung und äußerte wiederholt seine Zweifel am Mehrwert einer Fahrradstraße.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.2	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.2
2		Einige Anwohner:innen aus den Reihenhäusern haben keine Stellplätze auf ihren Grundstücken und sind daher auf den öffentlichen Parkraum angewiesen.	Die Verwaltung hält die in der Planung vorgesehenen Stellplätze im Verhältnis zur Anzahl der Anlieger und auch unter Berücksichtigung der im Vorfeld ermittelten Stellplatznachfrage für ausreichend und angemessen. Hier noch einmal die erfasste Stellplatznachfrage (Stellplatzanzahl heute/Stellplatzanzahl zukünftig/Anzahl parkender Fahrzeuge): • Senkrechtstellplätze 13/15/8 bis 13 • Abschnitt nördlich Tüskenbach 10/6/4 bis 7 • Abschnitt südlich Tüskenbach 10/6/3 bis 8 Selbst wenn man die jeweiligen Maximalbelegungen addiert, ergibt sich nur ein minimales Defizit zwischen Parkraumnachfrage (28 Pkw) und zukünftigem Angebot (27 Plätze). Natürlich kann nicht sichergestellt werden, dass unmittelbar vor dem eigenen Grundstück ein freier Stellplatz	Die Planung wird in Bezug auf die geplanten Stellplätze bestätigt.

			zur Verfügung steht und deshalb Fußwege vom abgestellten Fahrzeug zum Grundstück in Kauf genommen werden müssen. Zusätzliche Stellplätze im Straßenraum lassen sich nicht markieren, weil die für Fahrradstraßen definierten Standards eingehalten werden müssen und zusätzlich ausreichende Sichtverhältnisse beim Queren der Straße in Höhe des Weges entlang des Tüskenbaches sichergestellt werden sollten. Das Halten zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen bleibt in der Fahrradstraße wie heute weiterhin möglich.	
3		Grundsätzlich standen die meisten Anwesenden den Plänen positiv gegenüber.	Bestätigt die Planung.	Die Abwägung erfolgt durch die Beschlüsse zur Bestätigung der Planung (Beschlussvorschläge 2 und 3).

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 11.02.2026 bis zum 11.03.2026				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
04		Hiermit beantrage ich die umgehende Aufnahme der Straßen Am Niesing, Haugen Kamp, Steveder Weg und Oldendorper Weg in den kommunalen Winterdienst (Räum - und Streudienst). Begründung: Nach Mitteilung der Infoveranstaltung der Stadt Coesfeld am Mittwoch, den 11. Februar 2026 zum Thema Fahrradstraße „Am Niesing“ in den Räumen der Stadtwerke Coesfeld wurde von Ihrer Seite Herr Hänsel mitgeteilt, dass es sich bei den vorgenannten Straßen um Schulwege (!) handelt. Gemäß Ihrer Aussage und der geltenden Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Stadt Coesfeld besteht in einem solchen Fall für Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung, insbesondere für ausgewiesene Schulwege, die Verpflichtung zur Durchführung des Winterdienstes durch die Stadt Coesfeld. Bisher ist die Stadt Coesfeld dieser Pflicht nicht nachgekommen. Vor diesem Hintergrund bitte ich um eine sofortige Einstufung der oben genannten Straßen in die Winterdienstpriorität, so dass eine regelmäßige Räumung und Streuung bei winterlichen Witterungsverhältnissen nun unverzüglich erfolgt. Vor dem Hintergrund, dass diese Straßen schon seit Jahren als Schulwege einzuordnen sind und ist die Einordnung entscheidungs- und umsetzungsreif.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.3	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.3

		Im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht der Stadt Coesfeld sowie die Sicherheit unserer Schulkinder sollte diese Pflicht zum Wohle unserer Schulkinder umgehend (noch in dieser Winterperiode) umgesetzt werden, damit unsere Schulkinder keinen Schaden erleiden und sicher zur Schule kommen und ebenfalls sicher ihren Heimweg antreten können. Es wird um schriftliche Bestätigung des Eingangs dieses Antrages sowie um Mitteilung des Umsetzungszeitpunktes des Winterdienstes gebeten.		
05		Mehrere Eltern im Bereich Steveder Weg / Wester Esch trugen mir (in Funktion als Mutter eines Erstklässlers und Polizistin in Coesfeld) zu, dass die Kreuzung Wester Esch/ Schlesienstraße/ Steveder Weg morgens als gefährlich für Schulkinder wahrgenommen wird. Auch ich kann das teilen. Viele Laufgruppen queren diese Stelle. Da eine Überwachung durch Polizei im Wohngebiet nicht leistbar erscheint, möchten wir anregen, im Rahmen der Umsetzung der Fahrradstraße baulich auf die Gefahr einzugehen (Markierungen/ Hinweisschilder für Kfz-Führer o.ä.). Über eine Rückmeldung würden wir uns freuen. Stellvertretend für viele Eltern von Schulkindern, ...	Der Rat der Stadt Coesfeld fasste am 10.07.2025 Beschlüsse zur Ausweisung des Steveder Weges als Fahrradstraße. Auch hier wurde die Öffentlichkeit beteiligt. Anregungen oder Bedenken in Bezug auf den angesprochenen Knotenpunkt wurden nicht vorgetragen. Der Beschluss folgte demnach ohne weitere Aufträge an die Verwaltung zur Verbesserung der Situation im Knotenpunkt. Die Verwaltung wird sich diesen Bereich im weiteren Verfahren aber dennoch mit der Kreispolizeibehörde anschauen und Verbesserungsmöglichkeiten prüfen.	Das von der Verwaltung beschriebene Vorgehen wird bestätigt.
06		Die Idee der Fahrradstrasse Am Niesing gefällt mir sehr gut. Die vorgestellte Vorfahrtsregelung erscheint mir sinnvoll! Ich möchte aufmerksam machen auf die Kreuzungsbereiche Niesing-Haugen Kamp und Niesing-	• Zum Thema Winterdienst Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.3 • Zu den Stellplätzen in der Sackgasse Niesing 14 d, a-c an der Grünfläche	• Zum Thema Winterdienst Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.3

		Steveder Weg! Im Winter sind beide Kreuzungen häufig extrem glatt und es kommt regelmäßig zu Fahrradstürzen! Es wäre wünschenswert diese Problemstellen zu beseitigen oder einen zuverlässigen Winterdienst zu gewährleisten! Bezüglich der Parkplätze: es werden Am Niesing ja etwas weniger Parkplätze zur Verfügung stehen als im Moment. Würde es die Möglichkeit geben in der Sackgasse Niesing 14 d, a-c an der Grünfläche noch zwei oder drei Stellplätze zu bauen?	Grundsätzlich ließen sich an dieser Stelle Stellplätze baulich herstellen. Allerdings hält die Verwaltung die in der Planung vorgesehenen Stellplätze im Verhältnis zur Anzahl der Anlieger und auch unter Berücksichtigung der im Vorfeld ermittelten Stellplatznachfrage für ausreichend und angemessen. Hier noch einmal die erfasste Stellplatznachfrage (Stellplatzanzahl heute/Stellplatzanzahl zukünftig/Anzahl parkender Fahrzeuge): ○ Senkrechtstellplätze 13/15/8 bis 13 ○ Abschnitt nördlich Tüskenbach 10/6/4 bis 7 ○ Abschnitt südlich Tüskenbach 10/6/3 bis 8 Selbst wenn man die jeweiligen Maximalbelegungen addiert, ergibt sich nur ein minimales Defizit zwischen Parkraumnachfrage (28 Pkw) und zukünftigem Angebot (27 Plätze). Natürlich kann nicht sichergestellt werden, dass unmittelbar vor dem eigenen Grundstück ein freier Stellplatz zur Verfügung steht und deshalb Fußwege vom abgestellten Fahrzeug zum Grundstück in Kauf genommen werden müssen. Zusätzliche Stellplätze im Straßenraum lassen sich nicht markieren,	• Zu den Stellplätzen in der Sackgasse Niesing 14 d, a-c an der Grünfläche Auf den Bau von Stellplätzen an dieser Stelle wird verzichtet.
--	--	--	---	--

			weil die für Fahrradstraßen definierten Standards eingehalten werden müssen und zusätzlich ausreichende Sichtverhältnisse beim Queren der Straße in Höhe des Weges entlang des Tüskembaches sichergestellt werden sollten. Das Halten zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen bleibt in der Fahrradstraße wie heute weiterhin möglich.	
07		Auf dem Parkplatz am Haugen Kamp soll ja zukünftig ein Vorfahrtachtungsschild hin, das ist gut, denn viele VerkehrsteilnehmerInnen kennen offenbar die Verkehrsregeln nicht die für die Ausfahrt des Parkplatzes gelten. Unsere Kinder und Jugendlichen fahren aber zumeist mit dem Fahrrad über den Gehweg am Tennisplatz auf den Haugen Kamp. Wünschenswert wäre wenn auch da irgendein Hinweischild käme, das dort Vorfahrt zu gewähren ist.	Auf ein Vorfahrtsschild in der Zufahrt zum Parkplatz könnte verzichtet werden, werden durch die Gestaltung vor Ort schon klar würde, dass es sich um eine private Grundstückszufahrt handelt. Dies könnte z.B. durch einen durchgezogenen Gehweg erfolgen, der beim Verlassen des Grundstücks überfahren werden müsste. Allerdings besteht heute der gesamte Einmündungsbereich einheitlich aus Asphalt. Insofern wird das Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt achten“ zur Klarstellung verwendet. Im Falle des parallel zur Tennisanlage verlaufenden Weges ist die Situation demgegenüber eindeutig. Die örtliche Gestaltung entspricht der rechtlichen Situation. Der Radfahrer, der über den Gehweg auf die Fahrbahn fährt, ist eindeutig wartepflichtig. Das Aufstellen eines zusätzlichen Verkehrszeichens lässt sich an dieser Stelle nicht begründen. Ein	Die Ausführungen der Verwaltung werden bestätigt.

			Beschluss zu dieser Fragestellung ist weder erforderlich noch rechtlich möglich.	
08		Als (noch) Bewohner (und zukünftiger Vermieter) eines Reihemittelhauses ist das Konzept eine Zumutung! Wir sind auch die öffentlichen Parkplätze angewiesen, schon jetzt ist es schwer einen hausnahen Parkplatz zu ergattern um Einkäufe (Wasserkisten) oder das Kind nicht ewig weit tragen zu müssen. Zudem verleiten die größeren Lücken zwischen den Parkplätzen noch mehr zum rasen. Schon jetzt halten sich einige Autofahrer nicht an das Tempo 30. Kontrollen finden von Seiten der Polizei keine statt. Und ich habe oft genug als Fahrradfahrer erlebt wie rücksichtslos manche Autofahrer am Niesing und Haugen Kamp unterwegs sind. 1,5m Abstand Fehlanzeige, fahren trotz Hindernis auf der Seite des Autos, natürlich. Auch hier gibt es keine Kontrollen durch die Polizei. Und was Sie statt der Fahrradstraßen mal überlegen sollten: Tempo überall runter, Polizeikontrollen überall rauf! Für mich ist das bisherige Konzept nur anwohnerfeindlicher Politik-Aktivismus der die Situation der Radfahrer so nicht verbessern wird!	• Zum Thema Sicherheit/Geschwindigkeit 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 Fahrradstraßen gemessen und analysiert werden. Sollte sich zeigen, dass das Geschwindigkeitsniveau ansteigt, müssten dann geeignete Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. • Zum Thema Stellplätze Die Verwaltung hält die in der Planung vorgesehenen Stellplätze im Verhältnis zur Anzahl der Anlieger und auch unter Berücksichtigung der im Vorfeld ermittelten Stellplatznachfrage für ausreichend und angemessen. Hier noch einmal die erfasste Stellplatznachfrage (Stellplatzanzahl heute/Stellplatzanzahl zukünftig/Anzahl parkender Fahrzeuge):	• Zum Thema Sicherheit/Geschwindigkeit Das beschriebene Vorgehen wird bestätigt. • Zum Thema Stellplätze Die Planung wird in Bezug auf die geplanten Stellplätze bestätigt.

			○ Senkrechtstellplätze 13/15/8 bis 13 ○ Abschnitt nördlich Tüskenbach 10/6/4 bis 7 ○ Abschnitt südlich Tüskenbach 10/6/3 bis 8 Selbst wenn man die jeweiligen Maximalbelegungen addiert, ergibt sich nur ein minimales Defizit zwischen Parkraumnachfrage (28 Pkw) und zukünftigem Angebot (27 Plätze). Natürlich kann nicht sichergestellt werden, dass unmittelbar vor dem eigenen Grundstück ein freier Stellplatz zur Verfügung steht und deshalb Fußwege vom abgestellten Fahrzeug zum Grundstück in Kauf genommen werden müssen. Zusätzliche Stellplätze im Straßenraum lassen sich nicht markieren, weil die für Fahrradstraßen definierten Standards eingehalten werden müssen und zusätzlich ausreichende Sichtverhältnisse beim Queren der Straße in Höhe des Weges entlang des Tüskenbaches sichergestellt werden sollten. Das Halten zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen bleibt in der Fahrradstraße wie heute weiterhin möglich.	
--	--	--	---	--

09		Finde ich super!!! Am besten Haugen Kamp auch!	Bestätigt die Planung. Für den Haugen Kamp liegt bereits ein Ratsbeschluss vor.	Die Abwägung erfolgt durch die Beschlüsse zur Bestätigung der Planung (Beschlussvorschläge 2 und 3).
10		In einem persönlichen Gespräch regte ein Anlieger an, den vorhandenen, östlichen Stellplatz vor den Häusern Am Niesing 21 bis 25 beizubehalten und dann in Richtung Westen zwei Stellplätze anzuschließen.	Aus Sicht der Verwaltung spricht nichts dagegen, diese Anregung aufzugreifen.	Die Planung ist entsprechend anzupassen.
11		Meines Wissens hat es keine Abstimmung über die Fahrradstraße gegeben. Vor diesem Hintergrund darf ich Sie bitten, das Protokoll im Hinblick auf diesen Punkt zu ändern. Wenn Sie das Protokoll nicht ändern wollen, so darf ich Sie bitten, meine Bedenken im Allgemeinen zum Thema Fahrradstraße und die Bedenken und Hinweise für die Straße Am Niesing zu protokollieren. Gezielt hatte ich nach dem Datenmaterial im Hinblick auf die Unfallhäufigkeit, Zählung, Verkehrsaufkommen, den unklaren baulichen Vorhaben beim DJK und den damit zu erwartenden Verkehrsaufkommen hingewiesen. Auch hatte ich gefragt, wie viel Haushalte durch die Fahrradstraßen Am Niesing, Steveder Weg und Haugenkamp betroffen sind; verbunden war die Frage auch wie sich die Verkehrsströme insgesamt nach der Fertigstellung prognostiziert werden. Es war zugesagt, dieses Datenmaterial zur Verfügung zu stellen.	<i>Antwort der Verwaltung mit Mail vom 23.02.2026:</i> <i>„In der Tat hat es an dem Abend keine Abstimmung gegeben. Während es im großen Plenum mit Ausnahme der von ihnen getätigten Äußerungen insgesamt relativ wenige Meinungsäußerungen gab, haben sich die Teilnehmenden uns gegenüber an den Stellwänden überwiegend positiv zur vorgestellten Planung geäußert. Dies haben wir im Protokoll festgehalten.</i> <i>Insgesamt haben wir kein Wortprotokoll erstellt, sondern nur ein Stimmungsbild festgehalten. Ihre kritischen Anmerkungen haben wir mit dem Satz „Ein Anwohner dominierte ein wenig die Veranstaltung und äußerte wiederholt seine Zweifel am Mehrwert einer Fahrradstraße.“ festgehalten. Dies ist aus unserer Sicht ausreichend, eine Protokolländerung halten wir nicht für erforderlich. Ausdrücklich hatten wir darum gebeten, Stellungnahmen</i>	Die vorgebrachten Bedenken werden nicht mitgetragen. Die Ausführungen der Verwaltung werden bestätigt. Die Abwägung erfolgt durch die Beschlüsse zur Bestätigung der Planung (Beschlussvorschläge 2 und 3).

			und Anregungen im Anschluss an die Veranstaltung schriftlich einzureichen, damit wir diese dann dem Rat ohne Verständnis- oder Übertragungsfehler als Grundlage einer Entscheidung vorlegen können. Dieser Weg steht ihnen natürlich offen. Die Daten unserer Verkehrszählung füge ich als Anlage bei. <i>Ergänzung der Verwaltung: siehe Tabellen am Ende der Abwägungstabelle</i> Ziel war die Erfassung der nachmittäglichen Spitzenstunde, die maßgeblich für die Bewertung der verkehrlichen Situation ist. Den Verkehr am Knotenpunkt Haugen Kamp/Am Niesing haben wir noch an einem zweiten Tag im Mai 2025 erfasst. Die Zahlen sind sehr ähnlich wie am 15.05., liegen insgesamt aber etwas niedriger. Grafische Auswertungen können sie den Unterlagen der Ratssitzung vom 10.07.2025 entnehmen: https://buerger-info.coesfeld.de/si0057.php?ksinr=12353 Die Unfalldaten wird der Kollege noch einmal bei der Kreispolizeibehörde abfragen, damit sie hier auf dem aktuellsten Stand sind. Diese werden wir ihnen nachliefern, sobald sie vorliegen. Die Entwicklungen des DJK am Haugen Kamp stehen noch nicht so konkret fest, als dass wir hier etwas bei der	
--	--	--	---	--

			<i>Beurteilung der Fahrradstraßen berücksichtigen könnten. Grundsätzlich muss der DJK die für die zusätzlichen Nutzungen notwendigen Stellplätze selber schaffen. Eine Prognose für die Verkehrserzeugung ist erst möglich, wenn die Erweitungsabsichten konkreter werden. Die entsprechenden Auswirkungen sind dann im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans zu untersuchen und zu berücksichtigen sein. Aktuell haben wir eine Verkehrsbelastung von knapp 200 Kfz in der Spitzenstunde. Der Orientierungswert für die maximale Kfz-Belastung in einer Fahrradstraße liegt bei 2.500 Kfz pro Tag und damit umgerechnet bei ca. 250 Kfz je Spitzenstunde. In keinem Fall ist zu erwarten, dass die Verkehrsbelastung durch die geplanten Entwicklungen der DJK um 50 Kfz in der Spitzenstunde ansteigen werden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Entwicklungen der DJK keine gravierenden Auswirkungen auf die Fahrradstraßen haben werden.</i> <i>Zur Anzahl der Haushalte, die durch die Fahrradstraßen Am Niesing, Steveder Weg und Haugen Kamp betroffen sind, haben wir kein Datenmaterial. Letztendlich sind es neben den Anliegern auch alle Einwohner der Stadt, die über die Fahrradstraßen fahren und damit von den Vorteilen profitieren. Die Zahl der direkten Anlieger der Fahrradstraßen ist für die Entscheidung über die Einführung einer</i>	
--	--	--	--	--

			<i>Fahrradstraße nicht von Belang. Für die Anlieger gibt es keine „echte“ Betroffenheit, weil alle Anliegergrundstücke weiterhin mit den Verkehrsmitteln wie bisher erreicht werden können. Und letztendlich profitieren gerade die Anlieger von den Fahrradstraßen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind.</i> <i>Und zu guter Letzt: grundsätzlich werden sich die Verkehrsströme und damit auch die Verkehrsbelastungen mit Inbetriebnahme der Fahrradstraßen nicht kurzfristig ändern, da die wesentliche Funktion der Straßen die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete bleibt. Mittelfristiges Ziel, welches im Masterplan Mobilität deutlich formuliert wurde, ist eine Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund. Hier ist die Ausweisung der Fahrradstraßen ein ganz wesentlicher Baustein. Mittelfristig ist also mit einer Verlagerung vom Kfz-Verkehr hin zum Radverkehr zu rechnen.“</i> Darüber hinaus siehe zum Thema „Bedenken im Allgemeinen zum Thema Fahrradstraße“ auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 62/2026, Kapitel 5.2	
12		Würden Sie mir bitte auch das Protokoll der Info-Veranstaltung „Haugenkamp“ zur Verfügung stellen. Auch hier scheint es zu unterschiedlichen Wahrnehmungen gekommen zu sein.	<i>Antwort der Verwaltung mit Mail vom 23.02.2026:</i> <i>„Der Rat der Stadt Coesfeld hat sich in seiner Sitzung am 10.07.2026 sehr ausführlich mit der Fahrradstraße Haugen</i>	Die vorgebrachten Bedenken werden nicht mitgetragen. Die Ausführungen der Verwaltung werden bestätigt. Die Abwägung erfolgt durch die Beschlüsse zur

	Herr V. lässt über die AZ berichten, dass auch hier alle Anwohner für die Fahrrad -Straße votiert haben. Da ich auch meiner dieser Info-Veranstaltung zugegen war, kann ich diese Einschätzung nicht teilen. Einige Anrainer haben sehr stark und laut bekundet, dass hier und heute im Hinblick auf die nun während der Info-Veranstaltung bekanntgegebene Erweiterung der DJK überhaupt nicht zustimmen können, wenn die „Fakten“ nicht vorher auf den Tisch gelegt werden. Wie bekannt zählt die DJK nach eigenem Bekunden 7.400 Mitglieder. Sollten Sie auch hier protokolliert haben, dass die Anwohner dem Projekt „freudig“ zugestimmt haben, bitte ich um Korrektur. Die Anwohner waren hinsichtlich des Verkehrsaufkommens sehr verärgert und stimmen eine Veränderung unter den von Ihnen vorgestellten Planungen nicht zu: Begründung: alle DJK Mitglieder kommen und fahren über den Am Niesing und Haugenkamp zum großen Teil zur DJK! Nach der geplanten Erweiterung ist davon auszugehen, dass der Verkehr noch weiter zunimmt und die Parkplätze, die schon heute nicht ausreichen, morgen erst recht nicht ausreichen werden. Nicht außer hält zu lassen ist der Verkehrslärm einhergehend mit den nicht disziplinierten Autofahrern, die heute schon die 30-Km Zone nicht respektieren und sich keiner über diese „Rowdies“ kümmert. Schon heute beklagen die Anwohner das hohe Verkehrsaufkommen und sind absolut verärgert, wenn	<i>Kamp auseinandergesetzt. Dabei wurden auch die öffentlichen und die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten privaten Belange gegeneinander abgewägt. Alle notwendigen Informationen können sie dem Sitzungsdienst der Bürger entnehmen:</i> https://buergerinfo.coesfeld.de/si0057.php?_ksinr=12353 <i>Darüber hinaus obliegt es dem Rat, die zukünftige Ausrichtung der Mobilität festzulegen. Dies hat er mit der Definition der Ziele und mit der Festlegung von Handlungsempfehlungen im Masterplan Mobilität getan, der mit einer sehr breit angelegten Beteiligung der Öffentlichkeit aufgestellt wurde. Hier bilden die Fahrradstraßen einen ganz wesentlichen Baustein zur Förderung des Radverkehrs und zur Verlagerung der Verkehrsanteile hin zum Umweltverbund. Auch die Entscheidung, welche Maßnahmen im Bereich Mobilität in welcher Reihenfolge und zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden, obliegt dem Rat. Letztendlich regelt er diese auch über die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel. Nähere Informationen zum Masterplan Mobilität können sie der Homepage der Stadt entnehmen:</i> https://www.coesfeld.de/leben/mobilitaet/masterplan-mobilitaet	Bestätigung der Planung (Beschlussvorschläge 2 und 3).
--	---	--	---

	es zu größeren Veranstaltungen – unter anderem auch am Wochenende - kommt. Ich freue mich schon jetzt auf die damals angefragten datentechnischen Nachweise hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der heutigen Verkehrsströme und zukünftigen Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Lärmbelastigung nach der Umsetzung der Maßnahme. Auch solche Kleinigkeiten wie das Stellen der Mülltonnen an den Abholtagen sehen Ihre Planungen nicht vor. Teilweise werden diese Mülltonnen direkt auf der Straße zur Leerung abgestellt, weil aufgrund der Unebenheit diese nicht anders abgestellt werden können. Vielleicht können Sie auch in einer Gegenüberstellung das Pro und Contra einer Fahrradstraße am Haugenkamp und Am Niesing einmal aufzeigen. Aus meiner Sicht ist der Hinweis in der von Ihnen vorgelegten Präsentation mit den umliegenden Kommunen überhaupt nicht zielführend. Jede Kommune muss die zukünftige Ausrichtung seiner Mobilität selber auf den Prüfstand stellen. Ein „copy and paste“ ist nicht angebracht, um die besonderen Probleme hier in diesem Quartier von Coesfeld zu lösen. Coesfeld ist daher zum Beispiel nicht mit Ahaus zu vergleichen und dieses Quartier nicht mit einem anderen. Allerdings sind weder der Haugenkamp noch der Oldendorper Weg und Am Niesing prädestiniert, morgen eine Fahrradstraße zu sein, so wie Sie die Planung vorgelegt haben, die von allen	<i>Ansonsten ein Auszug aus dem Leitfaden Fahrradstraßen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., herausgegeben mit Unterstützung des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der aufzeigt, dass die Anordnung einer Fahrradstraße ohne gleichzeitiger Freigabe für den Kfz-Verkehr die Ausnahme darstellt:</i> <i>„Bei der überwiegenden Mehrzahl der bisher eingerichteten Fahrradstraßen in Deutschland sind über eine Beschilderung mit Zusatzzeichen weitere Verkehrsarten zugelassen. Durch die Lage der für Fahrradstraßen infrage kommenden Streckenzüge, die in innerstädtischen Bereichen oftmals eine Erschließungsfunktion übernehmen oder wichtige Ziele anbinden, ist eine teilweise oder komplette Freigabe für den Kfz-Verkehr unumgänglich.““</i> • Aufgrund des vorliegenden Ratsbeschlusses ist eine Abwägung in Bezug auf den Haugen Kamp obsolet. • Zum Thema „Thema Fahrradstraßen und Fahrradstraßennetz“ siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2	
--	---	---	--

		Verkehrsteilnehmern mit einem „Hurra“ und dem Gefühl der maximalen Sicherheit angenommen werden. Aus meiner Sicht stehen hier andere Maßnahmen eher im Vordergrund und sind auch verhältnismäßiger! Nur nebenbei an dieser Stelle darf ich den Hinweis geben, dass ich sehr offen Fahrradstraßen gegenüberstehe. Für mich sollten das dann aber auch wirkliche Fahrradstraßen ohne Autoverkehr sein (Anliegerverkehr ausgenommen!). Mein Beispiel ist unter anderem die Goldstraße in Münster!!! Gern können wir uns einmal diese heutigen Fahrradstraßen unter dem Gesichtswinkel einer zukünftig Fahrradstraßen einmal zur normalen „rush hour“ ansehen. Kommen Sie einfach auf mich zu.	• Zum Thema Sicherheit/Geschwindigkeit 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 Fahrradstraßen gemessen und analysiert werden. Sollte sich zeigen, dass das Geschwindigkeitsniveau ansteigt, müssten dann geeignete Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. • Zum Thema Mülltonnen: durch die Ausweisung der Fahrradstraße ergeben sich keine Veränderungen gegenüber der heutigen Situation.	
13		Wir bitten Sie dringend um den Erhalt der Parkplätze am Niesing, da wir Anwohner auf diese angewiesen sind. Ergänzung der Verwaltung: das Schreiben ging am 23.03.2026 bei der Verwaltung ein. Beigefügt waren dem Schreiben ein Ausschnitt aus dem Lageplan 6d.1 (westlicher abschnitt der Straße Am Niesing) und eine Unterschriftenliste mit 9 Unterschriften	Die Verwaltung hält die in der Planung vorgesehenen Stellplätze im Verhältnis zur Anzahl der Anlieger und auch unter Berücksichtigung der im Vorfeld ermittelten Stellplatznachfrage für ausreichend und angemessen. Hier noch einmal die erfasste Stellplatznachfrage (Stellplatzanzahl heute/Stellplatzanzahl zukünftig/Anzahl parkender Fahrzeuge):	Die Planung wird in Bezug auf die geplanten Stellplätze bestätigt.

		direkter Anlieger. Ergänzt wird die Unterschriftenliste mit dem folgenden Text: Wir sind Anwohner der Straße Am Niesing in Coesfeld und möchten den Plänen des Parkplatzabbaus wehemend widersprechen, die im Zuge der Planung einer Fahrradstraße im Gespräch sind. Die Straße besteht aus vielen Reihenhäusern und wir Anwohner sind angewiesen auf diese Parkplätze und sehen diese auch als zwingend notwendig in ihrer Erhaltung.	• Senkrechtstellplätze • 13/15/8 bis 13 • Abschnitt nördlich Tüskenbach • 10/6/4 bis 7 • Abschnitt südlich Tüskenbach • 10/6/3 bis 8 Selbst wenn man die jeweiligen Maximalbelegungen addiert, ergibt sich nur ein minimales Defizit zwischen Parkraumnachfrage (28 Pkw) und zukünftigem Angebot (27 Plätze). Natürlich kann nicht sichergestellt werden, dass unmittelbar vor dem eigenen Grundstück ein freier Stellplatz zur Verfügung steht und deshalb Fußwege vom abgestellten Fahrzeug zum Grundstück in Kauf genommen werden müssen. Zusätzliche Stellplätze im Straßenraum lassen sich nicht markieren, weil die für Fahrradstraßen definierten Standards eingehalten werden müssen und zusätzlich ausreichende Sichtverhältnisse beim Queren der Straße in Höhe des Weges entlang des Tüskenbaches sichergestellt werden sollten. Das Halten zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen bleibt in der Fahrradstraße wie heute weiterhin möglich.	
--	--	--	--	--

Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr
Fahrradstraße Am Niesing einschließlich der Knotenpunkte Steveder Weg und Haugen Kamp
Beteiligung der Öffentlichkeit

Verkehrszählung
Knotenpunkt Haugen Kamp / Am Niesing

15.05.2025

FR	16:20 bis 16:30		16:30 bis 16:40		16:40 bis 16:50		16:50 bis 17:00		17:00 bis 17:10		17:10 bis 17:20		17:20 bis 17:30		17:30 bis 17:40		17:40 bis 17:50	
	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
1	1	3	0	4	1	3	1	3	0	1	0	5	1	0	0	0	1	4
2	7	3	4	3	4	4	3	3	4	3	2	2	7	1	2	6	2	3
3	1	0	3	0	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0
4	6	3	3	4	2	5	7	3	8	3	5	1	5	4	1	5	6	3
5	7	6	9	5	8	8	9	6	5	2	8	8	21	1	9	2	4	5
6	0	3	3	2	4	9	2	5	4	2	4	5	4	5	1	4	1	9
7	2	1	2	2	3	0	0	0	1	2	2	0	0	0	2	0	0	1
8	1	3	0	3	2	2	2	2	0	2	5	1	0	0	1	1	2	1
9	8	3	3	5	1	1	0	6	2	2	3	2	7	3	2	1	2	4
10	2	0	0	0	0	1	1	5	4	3	0	2	1	2	4	0	0	2
11	3	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	1	1	0	3	1	0
12	1	2	0	1	0	0	4	0	5	2	0	0	1	1	0	1	0	1

Querschnittsbelastungen

Am Haugen Kamp West	1+2+3+5+7+12	19	15	18	15	18	15	17	13	16	10	12	15	32	3	13	10	7	14
Am Haugen Kamp Ost	2+4+5+6+9+10	30	18	22	19	19	28	22	28	27	15	22	20	45	16	19	18	15	26
Am Niesing	3+4+7+8+9+11	21	10	11	14	10	9	10	12	14	9	12	8	16	8	6	11	11	9
Mobile	1+6+8+10+11+12	8	11	3	10	7	16	11	15	15	10	6	17	9	9	6	9	5	17

Zufahrender Verkehr

Summe	39	27	27	29	27	34	30	34	36	22	26	30	51	18	22	24	19	33
Summe je Stunde											185	176	197	167	192	162	184	161

Spitzenstunde

Am Haugen Kamp West
Am Haugen Kamp Ost
Am Niesing
Mobile

16:30 bis 17:30			
Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
113	71	61%	39%
157	126	55%	45%
73	60	55%	45%
51	77	40%	60%

Spitzenstunde 16:30 bis 17:30			
Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
3	16	16%	84%
24	16	60%	40%
8	1	89%	11%
30	20	60%	40%
60	30	67%	33%
21	28	43%	57%
8	4	67%	33%
9	12	43%	57%
16	19	46%	54%
6	13	32%	68%
2	4	33%	67%
10	4	71%	29%

Spitzenstunde	
FR 2+5	FR 4+9
Fahrrad	

46

39

Fachbereich Planung, Bauordnung und Verkehr
Fahrradstraße Am Niesing einschließlich der Knotenpunkte Steveder Weg und Haugen Kamp
Beteiligung der Öffentlichkeit

Verkehrszählung
Knotenpunkt Steveder weg / Am Niesing

21.05.2025

FR	16:20 bis 16:30		16:30 bis 16:40		16:40 bis 16:50		16:50 bis 17:00		17:00 bis 17:10		17:10 bis 17:20		17:20 bis 17:30		17:30 bis 17:40		17:40 bis 17:50	
	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
1	1	3	2	1	1	10	3	9	3	2	2	1	1	3	2	1	2	1
2	0	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	1	0	0
3	3	0	5	1	2	0	4	5	1	2	1	1	0	0	2	0	0	0
4	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
5	1	3	1	2	0	2	0	2	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0
6	2	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0
8	3	3	1	0	3	0	6	2	1	5	1	1	2	5	5	1	5	0
9	2	2	1	1	0	2	1	1	0	5	2	2	2	1	3	1	2	3
10	3	0	3	3	1	2	3	1	3	1	2	0	5	1	5	3	1	1
11	2	1	2	0	6	2	2	7	4	1	3	2	2	5	5	0	1	3
12	1	1	0	0	0	2	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0

Querschnittsbelastungen

Steveder Weg West	1+2+3+5+9+10	9	8	12	8	4	14	11	16	7	10	7	6	8	6	13	6	5	5
Steveder weg Ost	2+4+5+6+7+12	6	7	4	4	3	4	0	4	1	2	1	3	1	4	6	1	1	0
Am Niesing Nord	1+6+7+8+9+11	10	9	6	2	13	14	12	20	8	14	8	6	7	14	17	3	10	7
Am Niesing Süd	3+4+8+10+11+12	14	5	13	4	12	6	15	16	10	9	8	4	10	11	20	4	8	4

Zufahrender Verkehr

Summe	19,5	14,5	17,5	9	16	19	19	28	13	17,5	12	9,5	13	17,5	28	7	12	8
Summe je Stunde											97	97,5	90,5	100,5	101	98,5	97	87,5

Spitzenstunde

Steveder Weg West																			
Steveder weg Ost																			
Am Niesing Nord																			
Am Niesing Süd																			

16:40 bis 17:40			
Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
50	58	46%	54%
12	18	40%	60%
65	71	48%	52%
75	50	60%	40%

Spitzenstunde 16:40 bis 17:40			
Kfz	Fahrrad	Kfz	Fahrrad
12	26	32%	68%
1	4	20%	80%
10	8	56%	44%
3	0	100%	0%
0	9	0%	100%
2	1	67%	33%
3	1	75%	25%
18	14	56%	44%
8	12	40%	60%
19	8	70%	30%
22	17	56%	44%
3	3	50%	50%

Spitzenstunde	
FR 2+5	FR 1+9
Fahrrad	

13

38

Dass es sich hierbei um eine Anlage zu TOP 10 der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen vom 02.07.2026 handelt, bescheinigen

Thomas Bücking
Vorsitzender

Kathrin Beunings
Schriftführerin