

Fahrradstraßen Hengte, Wetmarstraße etc.

Abwägungstabelle

Beteiligung der Öffentlichkeit

Informationsveranstaltung am 04.02.2026 in der Mensa des Schulzentrums, Holtwicker Straße 8

Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.02.2026 bis zum 04.03.2026

Inhalt

Vorbemerkung – Zusammenhang zwischen den Beschlussvorlagen 68/2026 und 156/2026	2
Themen aus der Informationsveranstaltung vom 04.02.2026 (im Plenum angesprochene Themen, Meinungsäußerungen)	3
Themen aus der Informationsveranstaltung vom 04.02.2026 (an den Stellwänden vermerkte Anregungen, Meinungsäußerungen)	9
Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.02.2026 bis zum 04.03.2026	13

Vorbemerkung – Zusammenhang zwischen den Beschlussvorlagen 68/2026 und 156/2026

Am 04.02.2026 wurde die Öffentlichkeit über die Planung für die Fahrradstraßen informiert. Ein Ergebnisprotokoll der Veranstaltung wurde erstellt. Bis zum 04.03.2026 konnten Stellungnahmen zur Planung abgegeben werden.

Die im Ergebnisprotokoll zusammengefassten Äußerungen der Öffentlichkeit wurden ebenso wie die im Nachgang vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken in eine Abwägungstabelle übertragen, mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen und dem Rat in seiner Sitzung am 07.05.2026 als Grundlage der Beschlussfassung vorgelegt (Beschlussvorlage 68/2026).

Grundsätzlich erfolgte die Stellungnahme der Verwaltung in der Abwägungstabelle, in der gleichzeitig die Vorschläge der Verwaltung zur Abwägung formuliert wurden. 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 erfolgte direkt im Sachverhalt der Beschlussvorlage, wo notwendig wurde dort auch direkt ein Abwägungsvorschlag formuliert. Die Abwägung erfolgte über die Ratsbeschlüsse vom 07.05.2026.

Für die meisten Hinweise, Anregungen oder Bedenken erfolgte mit diesen Beschlüssen die abschließende Abwägung. Mit diesen Themen muss sich der Rat nicht erneut beschäftigen, eine erneute Abwägung ist nicht erforderlich. Aus einigen der Abwägungsbeschlüsse resultierten allerdings Arbeits- und Prüfaufträge an die Verwaltung, die im weiteren Planungsverfahren bearbeitet bzw. bewertet werden mussten. Dies ist in der Zwischenzeit erfolgt. Die Abwägungstabelle wurde in diesen Punkten entsprechend ergänzt, und zwar wiederum um eine Stellungnahme der Verwaltung und einen Abwägungsvorschlag. Einige Themen wurden auch hier wieder 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.

Zur Systematik und Kenntlichmachung: Die Abwägungstabelle der Vorlage 68/2026, die der Beratung in der Ratssitzung vom 07.05.2026 zugrunde lag, wurde zunächst unverändert übernommen. Hinweise, Anregungen oder Bedenken, die mit den Beschlüssen vom 07.05.2026 abschließend abgewägt wurden, wurden grün hinterlegt, eine erneute Abwägung ist (zum jetzigen Zeitpunkt) nicht erforderlich. Die zuvor beschriebenen Ergänzungen erfolgten in roter Schriftfarbe. Formulierungen aus der ursprünglichen Abwägungstabelle, die sich mit diesen Ergänzungen erübrigen, wurden durchgestrichen.

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 04.02.2026 (im Plenum angesprochene Themen, Meinungsäußerungen)				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
1		Von mehreren Teilnehmenden wurde auf zu schnelle Geschwindigkeiten in der Hengtestraße hingewiesen und der Wunsch nach einem Geschwindigkeits-Smiley geäußert.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in einem separaten Verfahren. Siehe hierzu den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7
2		Enttäuscht zeigte sich ein Teilnehmer, dass die Hengtestraße aus der Planung zur Fahrradstraße herausgenommen wurde. Erwartet werden Verbesserungen der Straße.		
3		Vorgeschlagen wurde von einem weiteren Teilnehmer, dass die Hengtestraße zumindest von der Borkener Straße bis zum Hengtering zur Fahrradstraße umgestaltet werden könne.		
4		Hingewiesen wurde auf Unfälle und gefährliche Ausweichmanöver über den Gehweg durch die Engungen/Poller auf der Hengtestraße.		
5		Als problematisch wurde eine mögliche Umgestaltung der Hengtestraße erachtet im Hinblick auf ggf. entfallende Stellplätze vor dem Friseurgeschäft.		
6		Hingewiesen wurde auf den vermehrten Verkehr vor Strohband und im Buchholzweg aufgrund der Sperrung des Feldwegs.		
7		Vorteile der Fahrradstraßen gegenüber der heutigen Tempo-30-Zone wurden infrage gestellt.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2	
8		Gefragt wurde, ob Fahrdienste für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin in Fahrradstraßen halten dürfen.	Das Halten bleibt in der zukünftigen Halteverbotszone weiterhin wie bisher möglich.	

9		Es wurde sich dafür ausgesprochen, dass Schulbusse weiterhin die Schulen in der Seminarstraße anfahren können und keine Haltestellen verlegt werden, da der Weg für Schüler:innen sonst zu gefährlich sei.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.5 Mit seinen Beschlüssen zur ÖPNV-Untersuchung zur Entlastung der Innenstadt hat der Rat die Entscheidung getroffen, den Busverkehr weiterhin über die Seminarstraße zu führen.	
10		Gewünscht wurden mehr Kontrollen an der Seminarstraße, da weiterhin viele Pkw regelwidrig in die unechte Einbahnstraße einführen.	Siehe Vermerk zu einem Gespräch mit der Kreispolizeibehörde vom 27.01.2026 (Anlage zur Beschlussvorlage 65/2026)	
11		Eine Anwohnerin der Lilienbecke äußerte die Befürchtung, dass ruhender Verkehr zu ihnen verlagert werden könnte.	Lösung könnte eine Ausweitung der Halteverbotszone sein. Dieser Punkt soll im weiteren Verfahren noch einmal mit den direkten Anliegern diskutiert werden. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorgelegt. Dieser Punkt hat keine Auswirkungen auf die Planung und die Umsetzung der Fahrradstraßen. Rechtzeitig vor Umsetzung der Fahrradstraßen werden die Anlieger beteiligt und das Ergebnis dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.	Das beschriebene Vorgehen wird bestätigt.
12		Hingewiesen wurde auf die Beachtung der Sicherheit von Zufußgehenden auf dem Hengtering.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.8 Der Rat beauftragte in seiner Sitzung am 07.05.2026 die Verwaltung, die Planung für den Hengtering zwischen Wertchenstraße und Hengtestraße in die Prioritätenliste für das Jahr 2027 einzustellen.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.8

13		Gefragt wurde, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Fahrradstraßen auch für E-Bikes gelte.	Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt auch für E-Bikes.	
14		Plädiert wurde für eine Beibehaltung der Fahrbahnbreite an der geplanten Aufpflasterung im Buchholzweg, da die Verjüngung zu gefährlichen Situationen führe, wenn sich Pkw- und Radverkehr begegnen.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Die Planung wird in Bezug auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
15		Gefragt wurde, ob widmungsrechtliche Erfordernisse seitens der Stadt beachtet werden. Ergänzend hierzu per Mail die Bitte um eine Ergänzung des Protokolls: zunächst danke ich Ihnen für die Übersendung des Protokolls zur Informationsveranstaltung „Fahrradstraßenplanung Hengtegebiet“ am 04.02.26 in der Aula des Schulzentrums in Coesfeld. Leider wurden die von mir in der Veranstaltung konkret vorgetragenen Fragen und rechtlichen Hinweise im Protokoll nur unvollständig wiedergegeben. Ich sehe mich daher veranlasst, insoweit um eine Ergänzung bzw. Korrektur zu bitten. Im Rahmen der Sitzung habe ich im Hinblick auf die von Ihnen vorgestellte Planung darauf hingewiesen, dass die Anwohner des Hengtegebiets künftig als motorisierte Verkehrsteilnehmer ihre Grundstücke überwiegend nur noch über ausgewiesene Fahrradstraßen erreichen könnten und dabei dem	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.4	

		Radverkehr straßenverkehrsrechtlich untergeordnet wären. Da straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dem jeweiligen Wegerecht zu folgen haben, hätte die Anordnung einer Fahrradstraße zur Folge, dass widmungsrechtliche Einschränkungen – konkret zu lasten des motorisierten Verkehrs – nach geltendem Recht unausweichlich wären. Zwar findet sich auf Seite 3 des Protokolls ein Hinweis auf die erforderliche widmungsrechtliche Einbeziehung des motorisierten Individualverkehrs nach dem Wegerecht NRW im Zusammenhang mit der Ausweisung einer Fahrradstraße. Protokolliert ist insoweit die Frage, ob die widmungsrechtlichen Erfordernisse seitens der Stadt beachtet werden, sowie die Antwort, dass diese beachtet würden und gegebenenfalls eine Teileinziehung durchgeführt werde. Nicht wiedergegeben ist jedoch meine weitergehende Fragestellung, ob für die von Ihnen vorgesehene ganztägige Zusatzbeschilderung „MOTORRÄDER frei“ und „KFZ frei“ zu Zeichen 244.1 StVO eine straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung einer übergeordneten Stelle vorliegt. Nach Ihrer Planung sollen Motorräder und Kraftfahrzeuge grundsätzlich und ohne zeitliche oder sachliche Einschränkung auf der Fahrradstraße zugelassen werden. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu Zeichen 244.1 stellt jedoch ausdrücklich klar, dass andere Verkehrsarten als der Radverkehr lediglich ausnahmsweise zugelassen werden dürfen. Gerade vor diesem Hintergrund war meine Frage nach einer entsprechenden		
--	--	---	--	--

		straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmegenehmigung von wesentlicher Bedeutung. Zur weiteren Einordnung füge ich die einschlägigen, verwaltungsbindenden Auszüge aus der geltenden VwV-StVO untenstehend bei. Ich bitte daher, meine vorstehend dargestellten Ausführungen vollständig und sachgerecht in das Protokoll aufzunehmen. <u>Anlage:</u> Auszug der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 3. April 2025 (BANz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BANz AT 10.03.2025 B6) VwV StVO zu Zeichen 244.1/2 und 244.3/4 StVO: Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße „1. I. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur		
--	--	---	--	--

		effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).“ Das Protokoll wurde um den Inhalt der Mail ergänzt.		
16		Gefragt wurde, ob der Rulandweg Fahrradstraße werden könne.	Aufgrund der geringen Bedeutung für den Radverkehr kommt dies nicht in Frage.	Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 2 der Vorlage 68/2026.
17		Hingewiesen wurde auf die Formulierung während der Präsentation, dass Autofahrende „zu Gast“ in Fahrradstraßen seien. Dies würde den langjährig dort lebenden Anwohnenden, die auf ein Auto angewiesen seien, nicht gerecht. Sie würden sich nicht als Gast fühlen wollen.	Keine Auswirkungen auf die Planung und die Umsetzung	
18		Auf dem Hengtering im Bereich des gemeinsamen Geh- und Radweges (Bahnunterführung) kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Vorgeschlagen wird eine getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.8 Der Rat beauftragte in seiner Sitzung am 07.05.2026 die Verwaltung, die Planung für den Hengtering zwischen Wertchenstraße und Hengtestraße in die Prioritätenliste für das Jahr 2027 einzustellen.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.8

Themen aus der Informationsveranstaltung vom 04.02.2026 (an den Stellwänden vermerkte Anregungen, Meinungsäußerungen)				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
Stellwand 1: Buchholzweg				
19		Hingewiesen wurde auf die vollständig entfallenden Stellplätze, was für Besuchende, mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Mieter:innen ohne Stellplatz problematisch sein könnte. Gleichzeitig wurde gesehen, dass man etwas tun müsse, um den Radverkehr zu stärken.	Die Fahrradstraße ist aufgrund der Fahrbahnbreite nur ohne Stellplätze möglich.	Die Abwägung erfolgt über den Beschlussvorschlag 2 in der Vorlage 68/2026
20		Hingewiesen wurde auf die Einengung/Aufpflasterung, die zu schmal für den Strohband-Lkw sei.	Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	~~Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen.~~ Die Planung wird in Bezug auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
21		Vorgeschlagen wurde, die geplante zusätzliche Aufpflasterung im östlichen Teil nicht erst vor der Kurve, sondern weiter östlich zu installiert, um bereits hier Geschwindigkeiten zu reduzieren.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	~~Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen.~~ Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1
22		Karte: „Verengung viel zu gefährlich.“	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6

			Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Die Planung wird in Bezug auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
Stellwand 2: Hengtering und Wetmarstraße				
23		Die Verbesserungen in der Kreuzung Holtwicker Straße/Wetmarstraße wurden positiv bewertet.	Dies bestätigt die fachliche Einschätzung der Verwaltung. Letztendlich muss der Rat unter Berücksichtigung der Kostensituation über eine Umsetzung entscheiden.	
Stellwand 3: Seminarstraße und Neutorstraße				
24		Fahrbahneinengungen innerhalb der Fahrradstraßen wurden kontrovers diskutiert. - Positive Bewertung als Element der Verkehrsberuhigung, vor allem in Verbindung mit Aufpflasterungen - Negativ: Befürchtung, dass dadurch der Verkehrsablauf komplizierter wird, auch zum Nachteil der Radfahrer; Befürchtung, dass die Geschwindigkeiten eher steigen, weil jeder noch eben die Einengung passieren möchte.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1
25		Die Vorfahrt der Fahrradstraße (hier insbesondere die Seminarstraße) gegenüber den einmündenden Straßen wurde positiv bewertet.	Bestätigt die Planung	
26		Zum Thema ÖPNV (aktuell wird eine Verlagerung aus dem Gebiet untersucht) wurden unterschiedliche Meinungen geäußert: ÖPNV sollte raus aus dem Gebiet	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.5 Mit seinen Beschlüssen zur ÖPNV-Untersuchung zur Entlastung der Innenstadt hat der Rat die Entscheidung getroffen,	

		ÖPNV muss weiterhin vor allem die Schulen anfahren.	den Busverkehr weiterhin über die Seminarstraße zu führen.	
27		Die verbesserte Querungsstelle über die Holtwicker Straße in Höhe Neutorstraße wurde positiv bewertet.	Dies bestätigt die fachliche Einschätzung der Verwaltung. Letztendlich muss der Rat unter Berücksichtigung der Kostensituation über eine Umsetzung bzw. den Umfang der Umgestaltung entscheiden.	
28		Karte: Neutorstraße: „Parkplätze werden in der Regel nicht von den Anwohnern genutzt.“		
29		Karte: Neutorstraße: „Stellplatz ist im Weg. Ggf. tauschen.“	Die Anordnung der Stellplätze in der Neutorstraße wurde komplett überarbeitet. Die Anregung wurde dabei berücksichtigt. Die Anordnung orientiert sich nunmehr an der heute vorhandenen Anordnung.	Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Die Planung wird in Bezug auf die Anordnung der Stellplätze in der Neutorstraße bestätigt.
30		Karte: Lilienbecke: „Bitte Überweg.“	Die Verkehrszahlen rechtfertigen unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h nicht die Anordnung eines Fußgängerüberweges. Auch ohne Fußgängerüberweg ist eine sichere Querung der Fahrbahn möglich. Darüber hinaus bieten Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren weitere sichere Quermöglichkeiten.	Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen. Die Stellungnahme der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
31		Karte: „Anwohnerin findet das System gut.“	Bestätigt die Planung.	
32		Karte: Kreisverkehr; „Warum 2 Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“?“	Die Beschilderung wurde anhand der einschlägigen Regelwerke und Leitfäden überprüft und dort, wo notwendig, überarbeitet.	Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

				Die Stellungnahme der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
--	--	--	--	--

Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.02.2026 bis zum 04.03.2026				
Anregung		Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Abwägung
33		Wir wenden uns heute an Sie, da sich die Verkehrssituation in der Hengte-Straße in Coesfeld aus Sicht vieler Anwohner zunehmend problematisch darstellt und bisherige Hinweise leider ohne erkennbare Wirkung geblieben sind. Die Hengte-Straße ist als 30er-Zone ausgewiesen, was von zahlreichen Verkehrsteilnehmern pfensichtlich nicht beachtet wird. Insbesondere aus Richtung Kinderarzt Dr. M. kommend, in Fahrtrichtung Borkener Straße, wird regelmäßig deutlich zu schnell gefahren. Die vorhandene Beschilderung ist aus unserer Sicht unzureichend bzw nicht eindeutig genug, um die vorgeschriebene Geschwindigkeit wirksam zu vermitteln oder durchzusetzen. Besonders kritisch ist, dass es sich um ein Wohngebiet handelt, in dem viele Familien, Kinder, ältere Menschen sowie Radfahrer unterwegs sind. Die aktuelle Situation stellt daher ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Ergänzend möchte ich darauf hinweisen, sass Herr A. und ich (L.) bereits mehrfach schriftlich mit der Stadt Coesfeld korrespondiert und ausdrücklich auf diese Problematik hingewiesen haben. Leider blieben diese Hinweise bislang ohne jede erkennbare Reaktion. Darüber hinaus hat Herr A. im Sommer 2025 persönlich mit Herrn S. von der Polizei in der Fußgängerzone über die Situation gesprochen. Auch dieses Gespräch führte bisher zu keiner spürbaren Verbesserung.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2

		Diese E Mail erfolgt nicht nur in meinem Namen, sondern mit Rückhalt der gesamten unteren Nachbarschaft der Hengte-Straße, die die geschilderte Situation täglich erlebt und die Sorgen um die Verkehrssicherheit teilt. Ich bitte Sie daher herzlich, die Verkehrssituation in der Hengte-Straße prüfen zu lassen und mögliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen. Denkbar wären aus anderer Sicht unter anderem eine deutlichere Beschilderung, verstärkte Geschwindigkeitskontrollen oder bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Für ihre Unterstützung und ihr Engagement danke ich ihnen im Voraus. Anmerkung der Verwaltung: Die Bitte wurde bereits mit Mail vom 22.01.2025 an den Landrat des Kreises Coesfeld gerichtet. Der Kreis leitete die Mail an die Stadt weiter. In der Mail aufgeführte Namensbezeichnungen wurden aus Datenschutzgründen durch Abkürzungen ersetzt.		
34		Ich habe an der Info Veranstaltung am 4.02 in der Mensa der Schule teilgenommen. Dort habe ich von den Plänen, die Neutorstraße in eine Fahrradstraße umzubauen, erfahren! Ich bin für eine Fahrradstraße, habe aber ein großes Problem mit der Neugestaltung der Parkplätze! Dies wurde auch schon auf dem Info Abend an der aufgehängten Karte markiert. Bei der jetzigen Anordnung wird mir das Einfahren auf meine Einfahrt stark eingeschränkt sogar	Die Anordnung der Stellplätze in der Neutorstraße wurde komplett überarbeitet. Die Anregung wurde dabei berücksichtigt. Die Anordnung orientiert sich nunmehr an der heute vorhandenen Anordnung.	~~Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen.~~ Die Planung wird in Bezug auf die Anordnung der Stellplätze in der Neutorstraße bestätigt.

		blockiert! Da ich privat und arbeitsbedingt große Sprinter fahre. Ich bitte daher die Parkplätze auf die andere Straßenseite zu verlegen, wo jetzt auch ein Parkplatz vorhanden ist (vor Neutorstraße 23)! Bitte informieren Sie mich umgehend über die Änderung in den Plänen. Für Fragen können Sie mich gerne kontaktieren per Mail oder telefonisch unter ... Ergänzung der Verwaltung: der Mail als Anlage beigefügt ist ein Plan, in dem die Lage der Zufahrten gekennzeichnet ist.		
35		Vielen Dank für die informative Veranstaltung am vergangenen Mittwoch. Gerne nutzen wir die Möglichkeit und nehmen zu den erläuterten Planungen Stellung. Grundsätzlich sind wir den Plänen gegenüber positiv gestimmt und optimistisch, dass diese zu einer Verbesserung führen können. Folgende Punkte sind dazu aus unserer Sicht jedoch von hoher Bedeutung: • Aktuell sind lediglich Aufpflasterungen im Bereich des neuen Kreisverkehrs vorgesehen. Um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs außerhalb der Stoßzeiten zu regulieren, sind neben Verengungen durch Parkplätze weitere Aufpflasterungen auf der Wetmar- sowie Seminarstraße wünschenswert. • Die Pläne enthalten eine Geschwindigkeitskontrolle am neuen Kreisverkehr. Sinnvoll ist	• Eine vorgezogene Umsetzung von Einzelmaßnahmen kann aktuell nicht in Aussicht gestellt werden. Mittel stehen aktuell im Haushalt weder für 2026 noch für 2027 zur Verfügung.	
			Zum Thema Aufpflasterungen/Geschwindigkeitskontrollen: siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1

		darüber hinaus ein weiterer Smiley am unteren Kreisverkehr Richtung Neutorstraße. - Die vollständige Herausnahme des Busverkehrs ist aus unserer Sicht unbedingt zu prüfen. Als Minimalanforderung sehen wir einen einseitigen Busverkehr - wie von uns am 11.01.2024 (siehe E-Mail von Carsten Obst) beschrieben. - Der LKW-Verkehr sollte ebenfalls unterbunden werden. Welche Möglichkeiten gibt es, einzelne Maßnahmen vorzuziehen? Nach dem positiven Ratsbeschluss im April 2024 ist leider viel Zeit vergangen. Wir bitten Sie zu prüfen, ob einige Themen bereits kurzfristig umgesetzt werden können (z.B. Aufstellung der geplanten Smilies, Zebrastreifen etc.). Wir bedanken uns für den transparenten und partizipativen Prozess und stehen bei Fragen jederzeit zur Verfügung.	Zum Thema Lkw-Verkehr:	Eine Unterbindung des Lkw-Verkehrs ist im weiteren Verfahren zu prüfen.
			Zum Thema Busverkehr: siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.5 Mit seinen Beschlüssen zur ÖPNV-Untersuchung zur Entlastung der Innenstadt hat der Rat die Entscheidung getroffen, den Busverkehr weiterhin über die Seminarstraße zu führen.	
36		Täglich beobachten wir die enorm hohe Geschwindigkeit der Autofahrer auf dem Hengtering, auch im Bereich der Zufahrt zur Straße "Auf der Hengte", direkt vor der AWO-Kita. Hier ist 30 erlaubt, doch es wird mit Sicherheit eher 50 und mehr dort efahren. Anregung: Im Kreuzungsbereich zur Strasse "Auf der Hengte" eine Anhebung der Strasse (Buckel) oder einen Dremel bzw. die oftmals im Wohngebiet verwendeten Metallplatten.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Der gesamte Bereich des Hengterings in Höhe der Kita wurde noch einmal überplant. Vorgesehen ist nunmehr eine Einengung als Querungshilfe. Die Fahrbahn wurde in diesem Bereich angehoben, Rampensteine sorgen für eine Reduzierung der Geschwindigkeiten. Die Anregung wurde damit berücksichtigt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Die Planung für den Bereich des Hengterings in Höhe der Kita wird bestätigt.

		Es muss ! auf der Strasse Hengtering die Geschwindigkeit der Auto mit baulichen Massnahmen deutlich verringert werden. P.S. Die aktuell dort stehenden rot-weissen Absperrbalden dienen oftmals nur als "Anregung" zum rasanten Slalonfahren.		
37		Danke für die Infos auf der Veranstaltung. Keine leichte Aufgabe. Eine kleine Anmerkung von mir und meiner Frau. Der Minikreisverkehr Hengtering /Wetmarstraße/Seminarstraße wäre zu überdenken. Busse hätten da echte Probleme. Auch der Nutzen zu den Kosten sind unseres Erachtens unverhältnismäßig. Wir meinen, ein Minikreisverkehr ist da unangebracht.	Dies widerspricht der fachlichen Einschätzung der Verwaltung und des beauftragten Ingenieurbüros. Letztendlich muss der Rat unter Berücksichtigung der Kostensituation über eine Umsetzung entscheiden.	
38		Wenn sie wirklich etwas für den Hengtewohnbereich erreichen wollen, dann führen sie die Durchgangsstraße wieder zurück auf eine normale Wohngebietsstraße, indem Sie die Hohe Lucht wieder öffnen. Viele Coesfelder und kaufwillige Gäste würden sich freuen, wenn dieses Chaos ein Ende hat. Ein weiterer Schritt wäre, was schon einmal vorgeschlagen wurde, aber innerhalb von 24 Stunden als nicht möglich vom Tisch gefegt wurde, die Schulbusse aus dem Gebiet zu verbannen. Auch Schülern sollte man es gönnen, dass sie sich „300 Meter“ an der frischen Luft bewegen. Vor dem Arbeitsamt lässt sich garantiert eine Bushaltestelle einrichten, wenn man will!	Zur Ausweisung der Fahrradstraßen siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2 Zur Verkehrsbelastung und damit im Zusammenhang zur Sperrung der Hohen Lucht siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in einem separaten Verfahren. Siehe hierzu	Zur Verkehrsbelastung und damit im Zusammenhang zur Sperrung der Hohen Lucht siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7

		Wenn es nur darum geht, möglichst viele Straßen zu Fahrradstraßen umzubenennen, um das Rennen im Kreis zu gewinnen, dann kann das nicht zielführend sein und das ist Steuergeldverschwendung allemal. Noch schlimmer ist der Gedanke, dass hier beabsichtigt ist, die Durchgangsstraßen: Hengtestraße, Hengtering, Wetmarstraße zu Fahrradstraßen zu machen, wo dann der Radfahrer als schwächstes Glied in der Kette den genervten Autofahrer ausbremsen soll. Wo bleibt da die Fürsorgepflicht der Politik bzw. Verwaltung gegenüber dem Bürger? Am Hengtekindergarten hat es schon eine gefährliche Situation mit einem Vierjährigen gegeben. Die Umgestaltung zu Fahrradstraßen wird die Situation verschärfen, wenn der Bus- und der extrem angestiegene Autoverkehr nicht gedrosselt wird.	den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	
			Zum Thema Busverkehr: siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.5 Mit seinen Beschlüssen zur ÖPNV-Untersuchung zur Entlastung der Innenstadt hat der Rat die Entscheidung getroffen, den Busverkehr weiterhin über die Seminarstraße zu führen.	
			Zum Thema Geschwindigkeiten, Sicherheit: siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1

39	Wir wohnen als Familie mit zwei Kindern im Hengtegebiet und möchten uns im Rahmen der aktuellen Planungen zu Wort melden. Grundsätzlich begrüßen und unterstützen wir die vorgesehenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen ausdrücklich – sowohl im gesamten Stadtgebiet als auch insbesondere in unserem direkten Wohnumfeld. Aus unserer Sicht sind diese Maßnahmen ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit, Lebensqualität und Aufenthaltsqualität im Quartier. Tatsächlich gehen uns die geplanten Schritte eher noch nicht weit genug. Die genannten Gründe für die teilweise Reduzierung („Abspeckung“) einzelner Maßnahmen können wir nachvollziehen. Weniger nachvollziehbar sind für uns jedoch einige durch Anwohner sehr emotional vorgetragene Argumente, die sich grundsätzlich gegen jede Veränderung der bestehenden Situation richten. Wir hoffen daher sehr, dass die Maßnahmen mindestens in der derzeit geplanten Form umgesetzt werden. Einige konkrete Anmerkungen und ergänzende Ideen haben wir direkt in den zur Verfügung gestellten Planunterlagen vermerkt. Diese senden wir Ihnen als Anlage mit. Vielen Dank für Ihr Engagement und die Möglichkeit zur Beteiligung.	Bestätigt grundsätzlich die Planung. Die direkt in den Planunterlagen vermerkten Anmerkungen und ergänzenden Ideen beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit der Beschilderung der Fahrradstraße und mit der Frage, ob Schilder eingespart werden können. Die notwendige Beschilderung wird im weiteren Verfahren von der Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Kreispolizeibehörde festgelegt. Die Anregungen werden in diesem Zusammenhang geprüft. Weitere Anregungen: • Roteinfärbung im Hengtering in der Einmündung der Straße Auf der Hengte • Kennzeichnung von Stellplätzen im Buningweg als Kompensation für Buchholzweg • Verschiebung der Einengung im Buchholzweg in Richtung Holtwickersstraße Diese weiteren Anregungen werden im weiteren Verfahren geprüft. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorgelegt. <u>Ergebnis der Prüfung:</u>	Das beschriebene Vorgehen wird bestätigt. Die Planung wird in Bezug auf die fehlende Roteinfärbung im Hengtering in der Einmündung der Straße Auf der Hengte, die nicht vorgesehene Kennzeichnung von Stellplätzen im Buningweg und auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die dortige Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
----	---	---	---

			• Einmündungen von Grundstückszufahrten und verkehrsberuhigten Bereichen werden nicht rot eingefärbt. • Der Buningweg ist nicht mehr in der Halteverbotszone, somit kann hier weiterhin geparkt werden, ohne dass Stellplätze markiert werden müssen. • Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	
			Darüber hinaus wird eine Freigabe des Radweges entlang der Holtwicker Straße zwischen der Neutorstraße und dem Buchholzweg (im Bereich des Bahnübergangs) vorgeschlagen. Dies scheitert an der zu geringen Breite des Weges. Die aktuelle Lösung wurde nach Umbau des Bahnübergangs gemeinsam von Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Der Ausbau des Gehweges in einer größeren Breite im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnübergangs wurde seinerzeit zwar von der Stadt gefordert, konnte aber nicht durchgesetzt werden.	

40	40.1	1. Einengung/Aufpflasterung zur Geschwindigkeitskontrolle Zur Verkehrsberuhigung sollen Einengung/Aufpflasterung im Verkehrsraum eingebaut werden. Ich spreche mich gegen Einengung/Aufpflasterung im Verkehrsraum aus, da es durch diese Maßnahmen zum Streß und Bedrängungssituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern Auto und Fahrrad führt, wie auch im Termin und im Artikel AZ vom 09.02.2026 dargelegt, siehe Anlage. Diese Maßnahmen, Einengung/Aufpflasterung, sind sehr teuer und meiner Meinung letztendlich nicht zielführend. Geschwindigkeits-Smileys finde ich gut, da wir wieder dahin kommen müssen, dass Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll miteinander umgehen. Kontrollen und Ermahnungen würden das Fehlverhalten aufzeigen und an eine Änderung appellieren. Rücksichtnahme muss scheinbar wieder neu von den Verkehrsteilnehmern gelernt werden. Als schlechtes Beispiel möchte ich die Fahrbahnverengungen für Autos auf der Osterwicker Straße anführen, die nur zu Streß und Schäden an PKW führen. Anmerkung der Verwaltung: Auf die Wiedergabe des als Anlage beigefügten AZ-Artikels wird an dieser Stelle verzichtet.	Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob und ggf. in welcher baulichen Ausgestaltung Einengungen ein probates Mittel zur Verkehrsberuhigung sein können. Das Ergebnis wird dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorgelegt. Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1
	40.2	2. Radfahrstraße Hengtestraße Ich bedauere, das die Hengtestraße aus der Planung von Fahrradstraßen herausgenommen wurde.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in	• Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 • Die Einmündung in die Borkener Straße ist im

	Im Bereich Hengtestraße wurden die folgenden Verkehrsströme festgestellt: Obere Hengtestraße: 80 F, 145 KfZ, 36% Fahrradverkehr Untere Hengtestraße: 47F, 171 KfZ, 22% Fahrradverkehr • obere Hengtestraße Ab der Kreuzung Hengtestraße/Buchholzweg ist die Hengtestraße keine Durchfahrtsstraße mehr sondern nur noch eine Sackgasse als Anliegerstraße. Dieses ist auch bedingt durch die Abbindung des Feldweg im Einmündungsbereich Hengtestraße. • mittlere Hengtestraße Wahrscheinlich wird durch die Ausweisung des Buchholzweg, Hengtering und Wethmarstraße als Fahrradstraße auch der Durchgangs- ,Schleichwegverkehr Holtwicker Straße zur Borkener Straße wesentlich reduziert. Somit wird das Teilstück Hengtestraße vom Knotenpunkt Hengtering/Hengtestraße bis zur Einmündung Buchholzweg auch vom PKW-Verkehrsaufkommen zur Anliegerstraße. Die unmögliche Parksituation am Lebensmittelmarkt Strohband führt im wesentlichen an Samstagen, um die Mittagszeit, zum Verkehrschaos. • untere Hengtestraße Der Straßenabschnitt der Hengtestraße von der Kreuzung Hengtering/Hengtestraße bis zur Einmündung in die Borkener Straße ist auf Grund der schmalen Fahrbahn und der sehr vielen Allee-bäume recht unübersichtlich. Zudem ist beim	einem separaten Verfahren. Siehe hierzu den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Rahmen einer Überplanung der Hengtestraße näher zu betrachten. Das Ergebnis ist dem Rat dann zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen.
--	--	---	--

	Parken von größerer Fahrzeugen, LKW, Transporter, Wohnmobile ... keine ausreichende Sicht auf den vorausliegenden Verkehr gegeben und somit das vorbeifahren gefährlich, da ich, links am Hindernis vorbeischauend, schon im Gegenverkehr stehe, egal ob Fahrrad oder PKW. Eine Ausweisung als Fahrradstraße würde dem Parken einhalt gebieten und eine bessere Übersicht gewährleisten. • Einmündung Hengtestraße/Borkener Straße Im Bereich Einmündung Hengtestraße/Borkener Straße kommt es oft zu längeren Stausituationen auf der Hengtestraße, da der Verkehr nicht abfließen kann. Grund hierfür ist die Ampelanlage Borkener Straße/Gerichtsring im Zusammenspiel mit den beiden Bahnübergängen der Eisenbahn Coesfeld-Münster und Coesfeld-Enschede. Die Ankunfts- Abfahrtszeiten im Bahnhof Coesfeld für die Eisenbahnlinien sind: COE-MS ab :05, an :22, ab :35 und an :52 COE-Enschede ab :00 und an :57 Um den Fahrradfahrern und Fußgängern die Möglichkeit zu geben sich auf die richtige Straßenseite zu orientieren (Rechtsfahrgebot) sind mehrere Querungshilfen gebaut worden. Diese sind meist bei roter Ampel Borkener Straße/Gerichtsring und Bahnverkehr durch haltende Fahrzeuge zugestellt, so dass sie nicht nutzbar sind. Weiße gestrichelte Linien entlang der Kreuzungsfläche auf der Fahrbahn, also quer zur Fahrbahn, würden dem Verkehr auf der Borkener Straße eindeutig aufzeigen, dass die		
--	---	--	--

		Querungshilfen bei Störung des Verkehrsfluß frei zu halten sind. Besonders enttäuschend ist, wenn man, da die Querungshilfen nicht immer vollumfänglich nutzbar sind, für das Radfahren auf der „falschen Straßenseite“ z.B. von Bäckerei Fröndhoff (Ecke Borkenerstraße/Marienburger Straße) bis zur Hengtestraße fährt und dann 20 € Bußgeld zahlen muss. Das ist modernes Raubrittertum zum füllen der Schatulle des Herrn Schulte Piepenpröcker, Landrat Kreis Coesfeld als Polizeipräsident. Wie Sie meinen Ausführungen zur Hengtestraße entnehmen können bin ich enttäuscht, dass der untere Teil der Hengtestraße nicht zur Fahrradstraße wird.		
41		Zunächst einmal vielen Dank für die Vorstellung der geplanten Maßnahmen zur Einführung von Fahrradstrassen im Hengtegebiet am 4.2.26 in der Mensa des Schulzentrums. Zu einer konkreten Maßnahme direkt vor der Einfahrt zu meinem Grundstück möchte ich mich gerne einmal äußern. An der im letzten Jahr geschaffenen Aufpflasterung/Querungshilfe zwischen dem Rad-/Fussweg „Auf der Hengte“ und dem Verbindungsweg zwischen Buchholzweg und Feldweg sollen auf dem Bürgersteig beidseitig je zwei Poller eingebaut werden. Diese Maßnahme erschwert die Zufahrt der direkten Anlieger erheblich. Dies sehe ich insbesondere bei Ein- und Ausfahrten mit Anhängern Wohnwagen und Wohnmobilen. Auch Paketdienste, Post und Rettungsdienste könnten betroffen sein weil auf der Straße nicht mehr geparkt werden darf. An den zugegeben seltenen Fall „Möbelwagen“ oder	Die Positionierung der Poller wurde geprüft und einzeln angepasst, so dass die Befahrbarkeit der Zufahrt der Anliegenden gewährleistet ist.	Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen. Die Planung wird in Bezug auf die Positionierung der Poller an der vorhandenen Einengung im Buchholzweg bestätigt.

		Transporter von Handwerkern will ich garnicht denken. Ich sehe die geplante Maßnahme eher als Hindernis an einer kritischen Stelle als eine Verbesserung der Sicherheit an. Ich schlage daher vor, zunächst auf diese Maßnahme zu verzichten um sie später in die Gesamtbetrachtung „Hengtestrasse, Strohband, Buchholzweg“ einzubinden. Sollte man dann der Meinung sein die Poller seien aus Sicherheitsgründen notwendig, besteht dann die Möglichkeit diese durch die Nachbarn bei Bedarf vorübergehend zu demontieren? Ich bin mir sicher, das Sie schon mehrere Varianten durchgearbeitet haben. Aber vielleicht gibt es ja eine für die Anlieger noch bessere Lösung. Vielen Dank für Ihre Bemühungen.		
42		Die Verkehrsänderungen im Hengtegebiet veranlassen mich, einige Anmerkungen zu machen. Sie beabsichtigen, den Verkehr eines großes Wohngebiets mit etlichen, für die Mobilität der überwiegend älteren Bewohner notwendigen Kraftfahrzeugen, stark zu beschränken. So haben wir nach Ihrer Planung nur vier Straßen, um dieses Gebiet zu erreichen und verlassen zu können: Feldweg: gesperrt, Buchholzweg: Radstraße mit baulichen Einschränkungen, Hengtering +	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1

		Wetmarstraße, Seminarstraße: Fahrradstraßen mit baulichen Einschränkungen, Hengtestraße: bauliche Einschränkung, Ausfahrt zwischen zwei Bahnlinien. Wie können große Rettungsfahrzeuge in dieses Gebiet möglichst ungehindert hinein- und hinausfahren? Wie sieht der Notfallplan für eine mögliche Evakuierung aus? Sie wollen die Mobilität für Radfahrer und Fußgänger sicherer machen. Die Wege durch Behinderungen zu verkomplizieren, führt nur zu mehr Frust und Zunahme von gefährlichen Situationen als denn zu mehr Um- und Rücksicht im Sinne des §1 der StVO. Zudem hat es in diesem Gebiet meines Wissens bisher keine nennenswerten Unfälle gegeben. Ein weiterer am 04.02.2026 angesprochener Punkt war die Verkehrssituation der Hengtestraße in Höhe vom Edeka-Markt Strohband. Ich möchte ganz besonders darauf hinweisen, dass dieses Geschäft für die Nahversorgung erhalten bleiben muss! Dazu ist auch die Anlieferung von Waren eine Grundvoraussetzung. Der große LKW hat nur die Möglichkeit, über den Buchholzweg abzufahren (ohne Beifahrer ist Rückwärtsfahren nicht erlaubt!). Das von Ihnen geplante Aufstellen von Pollern bei den Verengungen würde bei der schon schmalen Straße zu weiteren Behinderungen bis zur Unpassierbarkeit führen. Um die zu bestimmten Zeiten chaotische Verkehrssituation an der Einmündung des Buchholzwegs /	Zur Sperrung des Feldweges siehe Beschlussvorlage 78/2026	
			Zur Einengung im Buchholzweg: Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Dieser Punkt ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen. Die Planung wird in Bezug auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
			Zur Befahrbarkeit der Fahrradstraßen: Die Parkplätze wurden so geplant, dass die Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeuge problemlos möglich bleibt. In der heutigen Situation sind die Abstände der Stellplätze bzw. der parkenden Fahrzeuge teils deutlich geringer. Die Erreichbarkeit der einzelnen Grundstücke bleibt ebenfalls gewährleistet.	Die Stellungnahme der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Die Planung wird in Bezug auf die geplanten Parkplätze bestätigt.

		Hengtestraße etwas zu entschärfen, sollte die Sper- rung des Feldwegs unbedingt aufgehoben werden!		
--	--	---	--	--

43	Gerne möchte ich die Möglichkeit sich zum Fahrradkonzept zu äußern, hiermit wahrnehmen. Vergleich der Infrastruktur: Münster und Coesfeld Ein Blick auf die Stadt Münster, die mit ca. 320.700 Einwohnern als „Fahrradhauptstadt Deutschlands“ gilt, zeigt ein interessantes Verhältnis: Bei etwa 400.000 Fahrrädern (inklusive Pendlerverkehr) verfügt Münster lediglich über rund 16 km ausgewiesene Fahrradstraßen. Im Vergleich dazu wirkt das Vorhaben in Coesfeld (ca. 38.200 Einwohner) unverhältnismäßig. Zwar wird auch hier viel Rad gefahren – insbesondere auf Strecken unter 5 km und bei guter Witterung –, doch rechtfertigt die statistische Annahme, dass jeder Haushalt ein Fahrrad besitzt, nicht zwangsläufig eine derart massive Umgestaltung des Straßennetzes. Sicherheitskonzept und Verkehrsfluss Betrachtet man die erwähnten 16 km in Münster, fällt auf, dass es sich primär um rote Markierungen an Kreuzungspunkten handelt. Ein funktionierendes Beispiel ist der Promenadenring in Coesfeld: Wo diese Straßen wie die Münsterstraße, Neutorstraße oder Seminarstraße kreuzt, haben Radfahrer Vorrang. Dieses punktuelle Konzept dient der Sicherheit und ist absolut sinnvoll.	Zum Thema Ausweisung von Fahrradstraßen siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2 Und ergänzend hierzu: Die Länge des Fahrradstraßennetzes lässt sich nicht in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl festlegen. Hier spielen ganz andere Faktoren wie die räumliche Größe, die Entfernungen zwischen Quellen und Zielen des Verkehrs und die Anzahl der Ortsteile eine Rolle. Und nur zur Klarstellung eine Meldung der Stadt Münster aus dem Internet: <i>„Breitere Radwege, neue Fahrradstraßen: Die Stadtverwaltung hat 42 Maßvorschläge erarbeitet, wie die Radverkehrsinfrastruktur in Münster ausgebaut, komfortabler und sicherer gemacht werden soll. Ziel ist ein zusammenhängendes Netz, das die Menschen in und um Münster zum Radfahren einlädt. Die Stadt wird mit den Maßen auf über 100 Kilometern eine anforderungsgerechte Radinfrastruktur auf durchgängigen Strecken schaffen. Auf etwa 60 Kilometern Länge sind neue Fahrradstraßen geplant.“</i>	
----	--	---	--

	Das Unverständnis beginnt dort, wo komplette Straßenzüge, die ursprünglich als wichtige Verbindungswege von A nach B konzipiert wurden, zu Fahrradstraßen umgewidmet und für den allgemeinen Kfz-Verkehr (außer Anlieger) gesperrt werden. Es stellt sich die Frage: Welche gravierenden Probleme im Miteinander von Rad- und Autofahrern gab es in Coesfeld, die solch drastische Maßnahmen erfordern? Problematik der baulichen Engstellen Ein echtes Sicherheitskonzept ist aktuell nicht erkennbar – im Gegenteil: • Aggressionspotenzial: Durch die Verengung der Fahrbahnen entsteht Zeitdruck. Sowohl Rad- als auch Autofahrer beharren verstärkt auf ihrem Vorrang, was zu einem unsozialen Miteinander führt. • Beispiel Hengtestraße: Hier lässt sich beobachten, dass die künstlichen Schikanen häufig zu kritischen Begegnungen führen. Dies wurde von den Anwohnern am 04.02.2026 auch deutlich kommuniziert. Sollte das Ziel lediglich die Entschleunigung des Durchgangsverkehrs sein, gäbe es kostengünstigere und effektivere Alternativen. Sogenannte „Speed Bumps“ (Fahrbahnschwellen) würden Raser abschrecken und das Wohngebiet für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen, ohne die	Zur Verkehrsbelastung und damit im Zusammenhang zur Sperrung der hohen Lucht siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in einem separaten Verfahren. Siehe hierzu den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7
--	---	---	--

	Erreichbarkeit für Handwerker und Nachbarn massiv einzuschränken. Ökologische und Logistische Bedenken Die aktuelle Planung zwingt Anwohner angrenzender Viertel und Dienstleister zu weiten Umwegen über die Umgehungsstraße, um Ziele wie die Billerbecker Straße zu erreichen. Dies widerspricht dem Gedanken des Umweltschutzes, den die Stadtverwaltung als Begründung anführt, da unnötige Mehrkilometer und Emissionen produziert werden. Die Sperrung der Hohen Lucht, hat genau das zur Folge. Begründet wurde diese Sperrung durch die Bürgermeisterin, wir brauchten eine alternative zur Münsterstraße und da kam die hohe Lucht ins Spiel. Es sei ein Wohngebiet und die Straße sei für den Durchgangsverkehr viel zu eng. Jetzt haben wir dort Begegnungsverkehr und einseitig Parkflächen. Auch hier kann man beobachten, Frechheit siegt. Das Argument "WOHNGEBIET und zu schmal für den Durchgangsverkehr" sind für mich nicht nachvollziehbar. Fazit und Kernfrage Abschließend stellt sich mir die Grundsatzfrage: An welchen Vorbildern orientiert sich die Stadt Coesfeld? In welchem Verhältnis steht der Ausbau in Coesfeld zu einer Großstadt wie Münster, die trotz ihrer Größe und Radfahrer-Dichte mit einem Bruchteil an exklusiven Fahrradstraßen auskommt? Warum wird suggeriert, dass ein Miteinander nicht mehr geht.	Zum Thema „Einengungen: Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1
--	---	--	--

44	Per Mail: Das Mobilitätskonzept Hengte beschäftigt uns als Anwohner und täglichen Beobachtern des Geschehens auf dem Hengtering. Es ist schwer, hier eine gute Lösung für alle Verkehrsteilnehmer/innen und Anwohner/innen zu finden. Wir haben unser Anliegen, Eindrücke und Vorschläge zusammengeschrieben. Es ist länger geworden als gedacht. Nehmen Sie es als ein Zeichen dafür, wie wichtig uns die Entwicklung im Wohngebiet Hengte ist. Inhalt des angehängten Schreibens: Vielen Dank für die umfangreichen Informationen zur Überarbeitung des Konzeptes Fahrradstraßen auf der Hengte. Wir wohnen am Hengtering und erleben und beobachten die Veränderungen. Zu zweit haben wir die erwähnte private Verkehrszählung gemacht. Ein Ergebnis, dass auch uns überraschte. Unsere Anmerkungen und Ergänzungen zu der vorgestellten Planung „Fahrradstraßen Hengte“ <u>Hengtering:</u> Wenn wir, die von Ihnen vorgestellten Daten richtig gelesen haben, weist der Hengtering schon jetzt die höchste Dichte an Radfahrern auf. Schon jetzt parken hier Kfz und schon jetzt gibt es zwei Poller. Kaum ein Kfz-Fahrer hält die vorgeschriebenen 30	Zum Thema Geschwindigkeiten, Einengungen, Verkehrssicherheit: Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Zum Thema Geschwindigkeiten, Einengungen, Verkehrssicherheit: Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1
----	---	--	--

	km/h ein. Ganz im Gegenteil, von der Hengtestraße kommend wird „Gas“ gegeben. Was soll sich durch die vorgelegte Planung verbessern? Geplant: die beiden vorhandenen Poller sollen entfernt und dafür 2 x 2 ausgewiesene Parkflächen angelegt werden. Geparkt wird auch jetzt auf dem Hengtering. Bodenschwellen, besondere Markierungen und Geschwindigkeitsanzeigen sind in der Planung nicht vorgesehen. „Barrieren“ für den Kfz-Verkehr werden gegenüber dem Ist-Zustand mit der Planung sogar reduziert. Vorschlag: Wenn der Hengtering schon jetzt das größte Aufkommen an Radfahrern hat, der Hengtering schon jetzt als Schulweg ausgewiesen ist und am Hengtering ein Kindergarten liegt, dann sollten auch hier Bodenschwellen, Geschwindigkeitsanzeigen und besondere Fahrbahnmarkierungen geplant werden. Die von Ihnen vorgeschlagene Planung ist nicht ausreichend, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten und den Kindergartenkindern einen gut einsehbaren Zugang auf den Hengtering zu ermöglichen. Für kleine Kinder versperren parkende Kfz die Sicht. Das verstärkt sich durch das leichte Gefälle der Straße. Welche Aufmerksamkeit bekommt der Kindergarten in Ihrer Planung? <u>Zur Gesamtsituation der Hengte:</u>	Zur Verkehrsbelastung und damit im Zusammenhang zur Sperrung der Hohen Lucht siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in einem separaten Verfahren. Siehe hierzu den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Zur Verkehrsbelastung und damit im Zusammenhang zur Sperrung der Hohen Lucht siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.3 und 5.7
--	--	---	---

	Die Holtwicker Straße, der Konrad Adenauer Ring, die Bahntrasse Coesfeld-Gronau und ein paar Meter der Borkener Straße „umschließen“ das Wohngebiet Hengte. Zufahrten für den innerstädtischen Verkehr gibt es derzeit nur noch: Von der Borkener Straße über zur Holtwicker Straße • Hengtestraße – Buchholzweg • Hengtestraße – Hengtering – Wetmarstraße Von der Holtwicker Straße über.....zur Borkener Straße • Buchholzweg – Hengtestraße. • Wetmarstraße – Neutorstraße – Basteiring (Rechtsabbiegen von Neutorstraße in den Basteiring künftig erlauben) • Wetmarstraße – Seminarstraße – Basteiring • Wetmarstraße - Hengtering – Hengtestraße • Große Viehstraße - Marienring – Basteiring Hinzu kommt, dass die Bahntrasse Coesfeld-Münster eine weitere Zäsur schafft, die für alle Verkehrsteilnehmer nur über die Brücke „Hengtering“ passiert werden kann. Die fehlende und leider nicht mehr umsetzbare logische Fortführung des inneren Rings um Coesfeld durch das Hengtegebiet schmerzt. Im Moment sieht es leider so aus, dass Hengtestraße/Hengtering/ Wetmarstraße für diesen fehlenden inneren Ring der Ersatz ist / werden soll. Das widerspricht absolut dem geplanten „Konzept	Zum Thema Sichtverhältnisse und Verkehrssicherheit insbesondere im Bereich der Kita: Die Einhaltung der erforderlichen Sichtfelder wurde im Rahmen der Planungen überprüft. Dies gilt auch für den Bereich der Einmündung der Straße Auf der Hengte. Der gesamte Bereich wurde noch einmal überplant, mit einer Einengung als Querungshilfe versehen und die Stellplätze so vorgesehen, dass die Sichtfelder freigehalten werden.	~~Die Sichtverhältnisse im Bereich der Einmündung der Straße Auf der Hengte sind im weiteren Verfahren zu prüfen. Das Ergebnis ist dem Rat zusammen mit den Planunterlagen zur Entscheidung vorzulegen.~~ Die Planung wird in Bezug auf den Einmündungsbereich der Straße Auf der Hengte bestätigt.
--	--	--	--

		Fahrradstraße“ für Hengtering und Wetmarstraße. Auf dem Hengtering konzentrieren sich derzeit deutlich mehr Kfz. Der innerstädtische private Kfz-Verkehr sucht sich die Wege in/durch das Wohngebiet. Wie kann dieser notwendige Verkehr gut geleitet werden? Den Radverkehr vom Kfz-Verkehr zu trennen, sollte Priorität haben. Den Durchgangsverkehr gilt es zu stoppen, indem die Schleichwege unattraktiv gemacht werden. Bei der Hengtestraße und dem Hengtering ist diesbezüglich noch „Luft nach oben“. <u>Entlastung Hengtestraße und Hengtering vom KFZ-Verkehr:</u> Die in der Planung ausgewiesenen Straßen zu Fahrradstraßen zu deklarieren, können wir nur unterstreichen. Das bedeutet deutlich mehr Sicherheit für die Radfahrer. Zeitgleich wird mit der Sperrung „Hohe Lucht“ und der derzeitigen „Einbahnstraßenführung der Seminarstraße“ die Hengtestraße und der Hengtering durch zusätzlichen Kfz-Verkehr extrem belastet. Durch unsere Zählung wissen wir: 1.200 Kfz (71 % kommen von der Hengtestraße) und 1.100 Radfahrer passieren pro Tag den Hengtering. Der gesamte innerstädtische Verkehr Richtung Hengte von der Borkener Straße und von der Kreuzung Gerichtsring/Süringstraße (Kfz-Ausfahrt für P Pfauengasse, P Davidgasse, P Kupferpassage und Anwohner) wird derzeit über die Hengtestraße		Die beiden Anregungen „Seminarstraße zur Einbahnstraße aus Richtung Basteiring umwandeln“ und „Rechtsabbiegen von der Neutorstraße in den Basteiring für Kfz zukünftig erlauben“ sind im Rahmen der Nachbetrachtung der am 25.04.2024 beschlossenen verkehrslenkenden Maßnahmen zu bewerten
--	--	---	--	--

		ins/durchs Wohngebiet Hengte geleitet. Der nötige innerstädtische Kfz- Verkehr sollte auf mehrere Straßen verteilt werden. Vorschläge: Sperrung Hohe Lucht aufheben Eine innerstädtische Zufahrt zum Krankenhaus mit Parkhaus und zur Marktgarage wurden durch die Sperrung für den innerstädtischen Verkehr gekappt. Für die Anwohner ist die Sperrung sicherlich zu begrüßen, aber der Kfz-Verkehr verlagert sich schon jetzt auf die geplanten Fahrradstraße/Schulwege Hengtering und die Hengtestraße. Die Hohe Lucht sollte für den innerstädtischen Kfz-Verkehr wieder geöffnet werden. Seminarstraße zur Einbahnstraße aus Richtung Basteiring umwandeln Hier sollte die Einbahnstraße aus Richtung Basteiring sein. Das entlastet Hengtering/Hengtestraße vom zusätzlichen KFZ-Verkehr. Auch für den KFZ-Verkehr zur Grundschule wäre das von Vorteil. Die wartenden Busse müssen nicht mehr passiert werden. Eltern könnten, vom Basteiring kommend vor dem wartenden Bus links in den Zapfe Weg fahren und hinter dem wartenden Bus wieder auf die Seminarstraße einbiegen. Rechtsabbiegen von der Neutorstraße in den Basteiring für Kfz zukünftig erlauben. Derzeit darf von der Neutorstraße nur links in den Marienring abgebogen werden. An dieser Stelle das		
--	--	---	--	--

		Abbiegen in den Basteiring zu erlauben, entlastet die Wetmarstraße. Abschließend eine sehr persönliche Rückmeldung: Wir wohnen in den Gebäuden „Auf der Hengte 2, 2a und 4“. Die letzten Neubauwohnungen waren Ende 2021 bezugsfertig. Unsere Wohnbereiche, Terrassen und Balkone sind Richtung Hengtering ausgerichtet. Damals noch eine In den ersten Jahren konnten wir uns mit geöffneter Balkontür in der Wohnung gut unterhalten, Musik hören oder TV sehen und ohne den Lärm des erhöhten Kfz-Verkehr auf dem Balkon sitzen. Leider hat sich das geändert. Wir hoffen zukünftig auf mehr Wohnqualität durch deutlich weniger Kfz-Lärm. Vielen Dank, dass wir die Möglichkeit haben, unsere Bedenken und unsere Vorschläge in den Planungsprozess einzubringen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.		
--	--	--	--	--

45	Vielen Dank für die Vorstellung der Planung „Fahrradzone/Fahrradstraßen Hengtegebiet“ am 04.02.2026 sowie der Zusendung des Ergebnisprotokolls. Bereits bei der ersten Vorstellung des Mobilitätskonzeptes im Dezember 2023 sowie in mehreren anschließenden E-Mails und Telefonaten haben wir unsere Anregungen und Vorschläge zur Einbeziehung der Hengtestraße eingebracht. Vor diesem Hintergrund nehmen wir mit Unverständnis zur Kenntnis, dass die Hengtestraße nun zunächst nicht als Fahrradstraße vorgesehen ist. Als Begründung wurde angeführt, dass auf der Hengtestraße zu wenige Radfahrer unterwegs seien. Diese Argumentation überzeugt nicht. Die Einrichtung einer Fahrradstraße dient nicht allein der Abbildung bestehender Verkehrszahlen, sondern ausdrücklich der Förderung und Lenkung des Radverkehrs. Wenn eine Straße erst dann berücksichtigt wird, wenn bereits eine hohe Nutzung besteht, wird der eigentliche Fördergedanke verfehlt. Zudem erscheint die Begründung vor dem Hintergrund anderer bereits realisierter Fahrradstraßen in Coesfeld nicht konsistent. Beispielhaft sei die Straße „Am Teigelkamp“ genannt. Es ist zumindest nicht ersichtlich, dass dort ein höheres Radverkehrsaufkommen vorliegt als auf der Hengtestraße. Im Jahr 2025 hat es zudem eine Reihe von Informationsveranstaltungen zu geplanten Fahrradstraßen in Coesfeld gegeben. Wir bezweifeln, dass auf all diesen Straßen mehr Radfahrer unterwegs sind. Der Hengtering und die Wetmarstraße sollten hier u.E. kein Maßstab sein. Hier sind aufgrund der	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7 Die Bewertung der Verkehrssituation in der Hengtestraße und die daraus abzuleitende Maßnahmenplanung erfolgt in einem separaten Verfahren. Siehe hierzu den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.2	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.7
----	---	--	--

		verschiedenen Schulen selbstverständlich deutlich mehr Radfahrer unterwegs. Eine transparente Darstellung der zugrunde liegenden Kriterien und die Systematik zur Erhebungen halten wir daher für erforderlich. Sollten finanzielle, organisatorische oder andere Rahmenbedingungen ausschlaggebend sein, erwarten wir eine klare und offene Kommunikation dieser Gründe. Die öffentliche Diskussion zur Finanzierung von Fahrradstraßen im Rat der Stadt legt zumindest nahe, dass neben verkehrlichen Aspekten weitere Faktoren eine Rolle spielen könnten. In diesem Fall sollte dies auch entsprechend benannt werden. Wenn wir das richtig verstanden haben, gibt es im Rahmen des Mobilitätskonzeptes und die Einrichtung einer Fahrradzone bzw. Fahrradstraßen im Hengtegebiet einen Beschluss des Rates. Dieser Beschluss beinhaltet u.E. auch die Hengtestraße. Wurde dieser Beschluss aufgehoben bzw. gibt es einen neuen Beschluss ohne die Hengtestraße? Wir bitten hierzu um eine Information. Gerne möchten wir die aktuelle Situation auf der Hengtestraße nochmals erörtern: Durch die verschiedenen Sperrungen in der Innenstadt hat der Verkehr auf der Hengtestraße nochmals deutlich zugenommen. Aus unserer Sicht wird die Hengtestraße gerne als Durchgangsstraße und Schleichweg zwischen Borkener Straße und Holtwicker Straße genutzt. Insbesondere zu den Stoßzeiten zwischen 07.00 Uhr und 09.00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr ist der		
--	--	---	--	--

		Verkehr sehr deutlich erhöht. Das können aus unserer Sicht nicht nur Anwohner des Hengtegebietes sein. Viele Autofahrer sind zudem mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Tempo 30 scheint vielen Autofahrern auf der Hengtestraße unbekannt zu sein. Einige Autofahrer benutzen die Hengtestraße in den späteren Abendstunden oder nachts, wenn weniger Verkehr herrscht, offenbar als Rennstrecke. Es ist schon teilweise unglaublich, wie schnell gefahren wird. Hinzu kommt die zunehmende Lärmbelastung durch den Autoverkehr, der auch nachts deutlich zugenommen hat. Ferner beobachten wir, dass die Hengtestraße gerne auch für große Fahrschul-LKW als „Schulungsstraße“ genutzt wird. Wir fragen uns, ob es wirklich sein muss, dass das Hengtegebiet für LKW frei zu befahren ist. Es ist schon teilweise haarsträubend, große LKW mit Anhänger auf engen Straßen im Hengtegebiet vorbei an Kindergarten und Schulen zu sehen. Viele Radfahrer benutzen auf der Hengtestraße den Gehweg daher als Radweg, da das Befahren der Straße offensichtlich zu gefährlich ist. Dieses führt wiederum zur Gefährdung der Fußgänger. Seit nunmehr über zwei Jahren haben wir die Situation immer wieder geschildert und Vorschläge eingebracht. Eine sichtbare Reaktion der Stadt Coesfeld ist bislang ausgeblieben. Kürzlich haben wir deshalb den Kreis Coesfeld angeschrieben und um Prüfung und Unterstützung für unser Anliegen gebeten. Durch die aktuellen Planungen der Stadt, die Hengtestraße nicht als Fahrradstraße auszuweisen, sehen wir uns in diesem Schritt eindeutig bestätigt.		
--	--	--	--	--

		Wir bitten Sie daher, die Planung nochmals zu überdenken und die Hengtestraße wie ursprünglich geplant, auch als Fahrradstraße auszuweisen. Wir möchten den Vorschlag nochmals aufnehmen und regen an, ggf. nur den Teil der Hengtestraße von der Borkener Straße bis zum Hengtering als Fahrradstraße auszuweisen. Der aus Ihrer Sicht zu geringe Fahrradverkehr in diesem Bereich der Hengtestraße ist wie bereits ausgeführt, für uns kein Argument. Der Hengtemarkt und die dortige Parksituation wäre somit nicht von einer Fahrradstraße betroffen. Zudem gäbe es dann eine durchgehende Fahrradstraßen-Verbindung von der Holtwicker Straße zur Borkener Straße. Ein weiterer Aspekt einer durchgehenden Fahrradstraße wäre aus unserer Sicht, dass der Durchgangsverkehr automatisch reduziert wird. Sollte am aktuell bestehenden Planungskonzept festgehalten werden, in dem die Hengtestraße ausgeschlossen ist, bitten wir nochmals um alternative Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation (z.B. Verbesserung der Beschilderung, Geschwindigkeitsanzeige, Aufpflasterung etc.). Gemäß Ihrer Information ist die Realisierung der Fahrradstraßen im Hengtegebiet frühestens im 2. Halbjahr 2027 vorgesehen. Die Verwaltung sagte zu, dass die Hengtestraße in einem „nächsten Schritt“ betrachtet und mit den Anliegern erörtert wird. Die Angabe einer konkreten Zeitschiene für die Umsetzung wäre vor diesem Hintergrund sehr hilfreich. Letztendlich geht es uns darum, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, den Lärm zu reduzieren und den Durchgangsverkehr einzudämmen.		
--	--	---	--	--

		Wir bitten unsere Anregungen und Vorschläge nochmals zu prüfen und zu diskutieren.		
46		Wie bereits bei der Bürgersammlung an der Stellwand angemerkt, möchte ich mich zur geplanten Parkplatzsituation auf dem Hengtering äußern: Unseres Erachtens ist die Zahl der geplanten Parkplätze auf dem Hengtering (vier Parkplätze nach aktueller Planung) zu gering. Der Bedarf an Parkplätzen wird sich meines Erachtens deutlich erhöhen. Auf dem Buchholzweg und an der Wetmarstraße werden nach aktueller Planung zahlreiche Parkplätze wegfallen. Zudem wird der Parkplatzbedarf auf der Hengtestraße aufgrund des Neubaus an der Hengtestraße 38 deutlich steigen. Dies wird für uns das Finden eines Parkplatzes deutlich erschweren, gerade wenn ich spät von der Arbeit zurückkomme. Ich bitte daher dringend darum, weitere Parkplätze in unserem Wohngebiet zur Verfügung zu stellen.	Das Fahrradstraßenkonzept definiert Standards für die Markierung von Stellplätzen in einer Fahrradstraße. Die Verwaltung hält die Planung in Bezug auf den ruhenden Verkehr für einen ausgewogenen Kompromiss. Das belegen auch die auf der Informationsveranstaltung vorgestellten Zahlen zum ruhenden Verkehr. Gerade auf dem Hengtering in Höhe der Kita müssen ausreichende Sichtverhältnisse für querende Fußgänger sichergestellt werden. Dieser Aspekt muss im weiteren Verfahren noch einmal geprüft werden. Der gesamte Bereich des Hengterings in Höhe der Kita wurde noch einmal überplant. Vorgesehen ist nunmehr eine Einengung als Querungshilfe. Die Fahrbahn wurde in diesem Bereich angehoben, Rampensteine sorgen für eine Reduzierung der Geschwindigkeiten. Die Stellplätze wurden so angeordnet, dass die Sichtfelder freigehalten werden. Absolute Priorität hatte in diesem sensiblen Bereich der Aspekt der Verkehrssicherheit. Die Anregung wurde damit berücksichtigt. Nach der Analyse der Verkehrszahlen ist die Anzahl an geplanten Stellplätzen auf dem Hengtering als ausreichend anzusehen.	Das beschriebene Vorgehen wird bestätigt. Die Planung für den Bereich des Hengterings in Höhe der Kita einschließlich der dargestellten Stellplätze wird bestätigt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1

			Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	
47		Ich schließe mich der Eingabe "Mit Mail vom 18.02.2026 erreichte die Verwaltung die folgende Bitte um eine Ergänzung des Protokolls" vollständig an und bitte um ausdrückliche Behandlung dieser Thematik. Fahrradstraßen auf Schulwegen sind zweifelsfrei sinnvoll. Eine fast vollständige Umwidmung der Nutzungsprioritäten sämtlicher zuführender Straßen eines Wohngebiets führt zu keiner Ausgewogenheit im Verkehr sondern zu einer einseitigen Unverhältnismäßigkeit und scheint rechtlich zweifelhaft. In diesem Zusammenhang steht ebenso der laufende - wohl ehr erprobte - "Verkehrsversuch Feldweg" als zusätzliche Blockade des notwendigerweise zu und abfließenden Verkehrs. Man kann es nicht anders ausdrücken: Mit diesem Konzept wird nicht nur in diesem Gebiet ein "Zustopfen" des Wohngebiets forciert und unausweichlich. Wie kann ein mittlerweile ideologisch getriebenes und aus dem Rahmen geratenes Vorhaben gebremst und gestoppt werden? Das hierfür eingeplante Budget fehlt an so vielen Stellen den Bürgern - welche die Mittel über die Steuerzahlungen direkt und indirekt bereitstellen - und fließt stattdessen in die an der Planung und Umsetzung beteiligten Unternehmen. Es scheint es werden Vorgaben "durchgedrückt" die auf zweifelhafter Wissenschaft aufbauen und logisch nicht mehr nachvollziehbar sind. FÜR die Menschen - das läßt sich in dieser völlig überzogenen Planung nicht ausgewogen feststellen.	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.2 und 5.4	

48	48.1	Zur Situation Neutorstr., Holtwicker Str. , Buchholzweg Für Radfahrende, die aus der Neutorstr. Nach links über die Holtwicker Str. in den Buchholzweg fahren, und das sind nicht wenige, ist die Situation schon jetzt sehr unbefriedigend: Theoretisch müsste man am Ende der Neutorstr. die Holtwicker Str. an der Insel überqueren, dort ca. 50 m bis hinter die Schranke fahren und dort an einer unübersichtlichen Stelle (ohne Querungshilfe) erneut überqueren. Das macht natürlich fast kein Mensch. Das gleiche gilt für die Kunden der Bäckerei. Dieses kurze Stück wird fast ausschließlich auf dem linken Radweg gefahren, was eigentlich nicht zulässig ist und insbesondere an der Einmündung des Buchholzwegs in die Holtwickerstr. zu Problemen mit dem Autoverkehr führen kann. Ich halte es für dringend geboten, hier eine praktikable Lösung zu finden: Von der Einmündung der Neutorstr. In die Holtwicker Str. sollte der Radweg als 2-Wege Radweg ausgeführt werden (ggf. mit Zusatzschild „Radfahrer bis Buchholzweg frei“ o.ä.) Die jetzige Radwegbreite in diesem Bereich wäre meiner Auffassung auch gut geeignet, im Bereich der Schranke ist er besonders breit. Allerdings dürfte nicht gemäß der vorliegenden Planung (bei der ja wohl die jetzige Querungshilfe noch etwas verschoben wird) der Radweg auf einem kurzen Abschnitt auf 2,5 m verengt werden. Wichtig ist auch die entsprechende Kennzeichnung für beide Fahrtrichtungen mit entsprechenden Symbolen auf den Radweg selbst und für die Verkehrsteilnehmer, die aus dem Buchholzweg kommen.	Eine Freigabe des Radweges entlang der Holtwicker Straße zwischen der Neutorstraße und dem Buchholzweg (im Bereich des Bahnübergangs) scheitert an der zu geringen Breite des Weges. Die aktuelle Lösung wurde nach Umbau des Bahnübergangs gemeinsam von Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Der Ausbau des Gehweges in einer größeren Breite im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnübergangs wurde seinerzeit zwar von der Stadt gefordert, konnte aber nicht durchgesetzt werden.	
----	------	--	---	--

		Auf der gegenüberliegenden Seite der Holtwicker Str. ist übrigens schon jetzt ein Schild „Radfahrer frei“ auf der linken Straßenseite vom Bahnübergang in Richtung Schulzentrum. Auch hier sollen Radfahrende für das kurze Stück die Holwicker Str. nicht zwei Mal queren müssen. Aber hier fehlt auch dringend die entsprechende Kennzeichnung auf dem Radweg. Ich wüsste auch nicht, soll ich hier nun auf dem Fußweg fahren (dann ist ja nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt) oder als „Geisterfahrer“ auf dem Radweg. Radfahrende auf der rechten Seite stadtauswärts fahrend rechnen hier auch nicht mit entgegenkommendem Radverkehr und Autofahrer an der Kreuzung des Schulzentrums ebenfalls nicht.		
	48.2	Zu den Engstellen / Aufpflasterungen, die das Tempo für die Autofahrenden herausnehmen sollen (z. B. auf dem Buchholzweg). Es wurde schon von einem Anwohner der Hengtestr. mehrfach beschrieben, dass diese für die Radfahrenden kontraproduktiv, ja sogar gefährlich sein können. Wenn die Engstellen so schmal sind, wie derzeit auf der Hengtestraße, dann muss ich dem Anwohner unbedingt rechtgeben. Ich gehöre zwar zu den „mutigen“, die dort trotz entgegenkommenden Autoverkehrs gleichzeitig scharf rechts an der Bordsteinkante durch die Engstelle fährt, aber die Mehrzahl der Radfahrenden wählt hier den „sicheren“ Weg über den Gehweg. Natürlich könnte man auch warten, bis die Autos weg sind, aber zumindest auf den nun geplanten Radfahrstraßen soll doch ein zügiger Radverkehr ermöglicht werden und da sind Engstellen, die so schmal sind, dass Auto und Fahrrad sich nicht problemlos begegnen	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.6 Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1

		können, wirklich ärgerlich. Dementsprechend sollten Engstellen, falls überhaupt sinnvoll, zumindest mit einer ausreichenden Breite ausgeführt werden.		
49		In einem Telefonat vom 09.02.2026 äußerte der Anlieger Buchholzweg 4 Bedenken, dass die geplante Einengung die Befahrbarkeit seiner Zufahrt zu sehr einschränkt. Vorgeschlagen wurde einer Verlagerung der Einengung in Richtung Holtwicker Straße.	Auf eine Einengung des Buchholzweges wird verzichtet. Stattdessen werden Aufpflasterungen als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt. Die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten wurde bei der Planung berücksichtigt. Siehe hierzu auch den Sachverhalt der Beschlussvorlage 156/2026, Kapitel 3.1	Die Planung wird in Bezug auf den Verzicht auf die Einengung im Buchholzweg und die Planung einer Aufpflasterung bestätigt.
50		Vielen Dank für die Übersendung des ergänzten Protokolls der Infoveranstaltung vom 4. 2. des Jahres. Ich stand mit Ihnen und dem mir gut bekannten Autor der gewünschten Ergänzung zum ursprünglichen Protokoll nach der Veranstaltung noch kurz zusammen. Die da angesprochenen Thematik mit den rechtlichen Besonderheiten hatte ich als Laie allerdings keinesfalls verstanden. Es stellte sich mir allerdings von Anfang der Veranstaltung an auch die Frage, inwieweit denn eine "ausnahmsweise Zulassung von KFZ-Verkehr" definiert ist. Das "Anlieger frei" ist nach meinem Verständnis eine solche Ausnahme. Genau genommen hilft das uns mit Adresse Zapfegweg 18 aber nicht weiter, da wir eben nicht Anlieger der geplanten Fahrradstraßen wären. Wären wir	Siehe Sachverhalt der Beschlussvorlage 68/2026, Kapitel 5.4	

		nicht mit unserem Auto auf dem Weg von und zur Wohnadresse dem motorisierten Durchgangsverkehr zuzuordnen? Eine Kennzeichnung der geplanten Fahrradstraßen über das "Anlieger frei" hinaus mit einem Zusatz "Autos frei" und "Motorräder frei" oder ähnlich wäre dann für uns zutreffend (und nötig??), würde aber auch dem unzulässigen Durchgangsverkehr die Nutzung der Fahrradstraßen ausnahmslos ermöglichen. Widersprüche das nicht (auch rechtlich irgendwie?) dem Charakter einer Fahrradstraße?		
--	--	---	--	--