STADT COESFELD

Die Bürgermeisterin

Öffentliche Beschlussvorlage **156/2026**
Dezernat II, gez. P. Hänsel

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:
06.10.2026

Produkt:
30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
60.03 Verkehrsplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Umweltausschuss	14.10.2026	Vorberatung
Ausschuss für Planen und Bauen	15.10.2026	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	05.11.2026	Entscheidung

Fahrradstraßen im Hengtegebiet und im Bereich Wetmarstraße: Freigabe der Planung

Beschlussvorschlag 1:

Die Abwägung der im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgebrachten Hinweise, Anregungen oder Bedenken wird gemäß der Abwägungstabelle (Anlage 01) und gemäß der im Sachverhalt aufgeführten Abwägungsvorschläge beschlossen.

Beschlussvorschlag 2:

Die vorgelegte Planung mit Ausnahme der Planung für den Knotenpunkt Holtwicker Straße/Wetmarstraße wird zur Realisierung der Fahrradstraßen bestätigt.

Beschlussvorschlag 3:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für den Knotenpunkt Holtwicker Straße/Wetmarstraße final mit Straßen.NRW abzustimmen und den politischen Gremien anschließend zur Beratung vorzulegen.

Sachverhalt:

1. Grundlagen

1.1. Prioritätenliste

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

1.2. Ratsbeschlüsse vom 25.04.2024

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

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

1.3. Informationsveranstaltung vom 11.06.2024

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

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

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

1.5. Informationsveranstaltung am 04.02.2026

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 Äußerungen der Öffentlichkeit wurden dem Rat in seiner Sitzung am 07.05.2026 als Grundlage der Beschlussfassung vorgelegt. Siehe hierzu insgesamt Kapitel 3.

1.6. Ratsbeschlüsse vom 07.05.2026

In seiner Sitzung am 07.05.2026 fasste der Rat der Stadt Coesfeld unter dem Tagesordnungspunkt 38 „Fahrradstraßen im Hengtegebiet und im Bereich Wetmarstraße“, Vorlage: 068/2026 die folgenden Beschlüsse:

Beschluss 1a:

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

Beschlussvorschlag 2a:

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

Beschlussvorschlag 2b:

Der Buchholzweg soll zu dem Fahrradstraßennetz dazu genommen werden.

Beschlussvorschlag 3:

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

Beschlussvorschlag 4:

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

2. Gestaltungsstandard Fahrradstraßen

Auf Grundlage der bereits im Masterplan Mobilität enthaltenen Festlegungen zur Gestaltung hat die Verwaltung unter Zugrundelegung des Leitfadens Fahrradstraßen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radverkehr/fahrradstrassen

den Gestaltungsstandard für Fahrradstraßen in Coesfeld definiert. Der so definierte Standard ist Bestandteil des Fahrradstraßenkonzeptes der Stadt Coesfeld (Ratssitzung vom 10.07.2025, TOP 31 Fahrradstraßenkonzept der Stadt Coesfeld, Vorlage: 117/2025) und ist Grundlage der vorgelegten Planung.

3. Beteiligung der Öffentlichkeit (Informationsveranstaltung am 04.02.2026, Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.02.2026 bis zum 04.03.2026): Abwägung

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 (siehe Anlage) übertragen, mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen und dem Rat in seiner Sitzung am 07.05.2026 als Grundlage der Beschlussfassung vorgelegt.

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, siehe Kapitel 1.6.

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. Die Ergebnisse werden im folgenden Kapitel dargestellt.

- Zur Systematik: 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 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 erübrigt haben, wurden durchgestrichen.

Die so ergänzte Abwägungstabelle ist als Anlage beigefügt. Die vorgelegte Planung berücksichtigt bereits die Abwägungsvorschläge und wurde in diesen Punkten entsprechend angepasst. Sollten davon abweichende Beschlüsse gefasst werden, wäre die Planung in diesen Punkten noch einmal zu überarbeiten.

3.1. Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Verwaltung geht – wie auch bei den anderen Fahrradstraßen im Stadtgebiet - davon aus, dass die Gestaltung der Fahrradstraßen in Verbindung mit den geänderten Regeln für Radfahrer dafür sorgen wird, dass sich das Geschwindigkeitsniveau in einem verträglichen Bereich einpendelt. Allerdings haben der Hengtering, die Wetmarstraße und der Buchholzweg neben der Erschließungs- auch eine gewisse Verbindungsfunktion. Daher hat die Verwaltung insgesamt noch einmal den Einsatz geschwindigkeitsreduzierender Elemente geprüft. Dies gilt auch für den sensiblen Verkehrsraum rund um die Montessorischule und das Heriburg-Gymnasium.

Als Erstes anzusprechen sind hier der vorhandene und der geplante Kreisverkehr in der Wetmarstraße, die auch in Verbindung mit den geplanten Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) als Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung anzusehen sind. Zusätzlich wird die Fahrbahn im Knotenpunkt Wetmarstraße/Seminarstraße angehoben und in den Zufahrten mit Rampen versehen, so dass die Geschwindigkeit weiter abgesenkt wird.

Ergänzt wurde eine Fahrbahneinengung in Höhe der Straße Auf der Hengte. Dieser Bereich wurde in den Stellungnahmen der Öffentlichkeit immer wieder im Hinblick auf die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Kita angesprochen. Der Einmündungsbereich wird eingeengt, insgesamt angehoben und mit Rampensteinen versehen. Damit werden gleichzeitig die Querungsmöglichkeiten verbessert und die Geschwindigkeiten in diesem sensiblen Bereich reduziert.

Darüber hinaus wurde der Einsatz weiterer Elemente der Verkehrsberuhigung geprüft:

- Plateauaufpflasterungen

  In Fahrradstraßen soll der Radverkehr komfortabel geführt und beschleunigt werden. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist zulässig und soll ermöglicht werden. In diesem Sinne stellen Plateauaufpflasterungen zunächst eine Einschränkung des Radverkehrs dar. Das Überfahren der Aufpflasterungen mit dem Rad ist sehr unkomfortabel. Daher werden diese üblicherweise so eingebaut, dass der Radfahrer an den Aufpflasterungen vorbeifahren kann. In diesem Fall ist das Nebeneinanderfahren allerdings nicht mehr möglich. In besonderen Fällen lässt aber sowohl der Leitfaden „Fahrradstraßen“ der AGFS als auch das Fachbuch „Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt, Band 1: Fahrradstraßen und Fahrradzonen den Einsatz von Plateauaufpflasterungen zu, wenn der Radverkehr konfliktfrei an ihnen vorbeigeführt werden kann, während der Kfz-Verkehr die Aufpflasterungen zwingend überfahren muss. Dadurch wird die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung gezielt auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet.

  In der aktuellen Planung sind nunmehr vier Plateauaufpflasterungen vorgesehen, eine im nahezu anbaufreien Hengtering und drei im Buchholzweg mit seinen langen, geraden Abschnitten und der fehlenden Möglichkeit, Stellplätze im Straßenraum zu markieren.

Auf der Wetmarstraße und der Seminarstraße können derartige Plateaupflasterungen aufgrund des dort verkehrenden Linienbusverkehrs nicht umgesetzt werden. Um Beeinträchtigungen des Linienbusbetriebs zu vermeiden, wären alternative Ausführungsformen erforderlich. Diese sind jedoch für den Radverkehr weniger geeignet und entsprechen nicht den gestalterischen und funktionalen Anforderungen, die an eine Fahrradstraße gestellt werden. Daher wird auf deren Einsatz verzichtet.

- Einengungen

  Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 dienen Einengungen nicht in erster Linie der Geschwindigkeitsdämpfung, sondern werden als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer eingesetzt. Insofern können die Bedenken, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gegen den Einsatz von Einengungen geäußert wurden, bestätigt werden. In der Folge wurde die ursprünglich im Buchholzweg vorgesehene Einengung aus der Planung genommen und durch eine Plateauaufpflasterung ersetzt.

- Geschwindigkeitsanzeigen

  In den Abschnitten, in denen eine besondere Notwendigkeit für verkehrsberuhigende Elemente besteht, in denen aber Plateauaufpflasterungen wegen des bestehenden Linienbusverkehrs nicht möglich sind, werden Geschwindigkeitsanzeigen vorgesehen. Die aktuelle Planung enthält insgesamt drei Geschwindigkeitsanzeigen, zwei in der Wetmarstraße und eine in der Seminarstraße.

➢ <u>Abwägung:</u>

Die Planung wird in Bezug auf die vorgesehenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen bestätigt.

3.2. Weiteres Verfahren für die Hengtestraße

Mit seinen Beschlüssen vom 07.05.2026 hat der Rat festgelegt, dass die Hengtestraße aus dem Fahrradstraßennetz genommen wird. Eine Ausweisung als Fahrradstraße ist demnach ausgeschlossen. Bestätigt wurde mit den Beschlüssen vom 07.05.2026 das von der Verwaltung für die Hengtestraße vorgeschlagene Verfahren. Hierzu der entsprechende Auszug aus der Vorlage 68/2026:

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

Der Schlussbericht der Verkehrsuntersuchung In der nordwestlichen Innenstadt und im Hengtegebiet liegt inzwischen vor und wird in der aktuellen Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen mit der Berichtsvorlage 327/2026 vorgelegt.

In der Untersuchung wird für die Hengtestraße eine moderate Zunahme des Kfz-Verkehrs festgestellt. Diese ist als Verlagerungseffekt der innerstädtischen Maßnahmen zu bewerten. Die festgestellten Verkehrsmengen liegen jedoch weiterhin deutlich unter 4.000 Kfz/24h (bzw. 400 Kfz/h in den Tagesspitzenstunden), die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen als Einsatzgrenze einer Anliegerstraße definiert werden. Der grundsätzlichen Zielerreichung der verkehrslenkenden Maßnahmen steht die moderate Mehrbelastung nicht entgegen. Die

Mehrbelastungen bleiben in einem verträglichen Rahmen, sodass die Vorteile für die Innenstadt, die aus den verkehrslenkenden Maßnahmen resultieren, nicht aufgewogen werden. Aus dem Netz der Fahrradstraßen wurde die Hengtestraße bereits herausgelöst. Dies erweist sich aufgrund der festgestellten Verkehrsbelastung als folgerichtig.

Wie in der Ratssitzung am 07.05.2026 beschlossen wird die Verwaltung nunmehr auf dieser Grundlage für die Hengtestraße ein Konzept zur sicheren Abwicklung des Verkehrs entwickeln, die Anlieger erneut einbinden und die Ergebnisse dem Rat zur Entscheidung vorlegen."

4. Auf Grundlage der Ratsbeschlüsse vom 07.05.2026 unter Berücksichtigung der mit dieser Vorlage vorgelegten Abwägungsvorschläge überarbeitete Planung

Die Planung ist als Anlage beigefügt.

4.1. Fahrradstraßen

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

An wichtigen Stellen sind besondere bauliche Maßnahme vorgesehen:

- Knotenpunkt Seminarstraße/Wetmarstraße/Hengtering: Umbau zu einem Minikreisverkehr, Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) in Verbindung mit Blindenleitsystemen

  Bestehender Kreisverkehr Wetmarstraße/Neutorstraße: punktuelle Umbauten zur Förderung der Nahmobilität, Realisierung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen") in Verbindung mit Blindenleitsystemen in den wichtigsten Fußwegeverbindungen)

  - Ziel: Verringerung der Geschwindigkeiten, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im sensiblen Schulumfeld u.a. zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Fußverkehrscheck.
  - Zusätzliche Erläuterung: Innerörtliche Kreisverkehre sollten grundsätzlich mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden, um unklare Vorrangsituationen in den Ein- und Ausfahrten zu beseitigen und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern. Eine einheitliche Regelung in den Hauptarmen an den benachbarten Knotenpunkten ist für die Verständlichkeit des Verkehrssystems unerlässlich.

    Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Fußgängerüberwege einen Abstand zwischen 4 und 5 m von der Kreisfahrbahn haben. Sowohl im westlichen Arm der Wetmarstraße, der Lilienbecke und beiden Armen der Neutorstraße stehen in diesen Bereichen Bäume. Um die Eingriffe möglichst gering zu halten, wurden mit Hilfe von Verkehrszählungen die Hauptverbindungen im Fußverkehr ermittelt. In Verbindung mit den allgemeinen Verkehrsbelastungen wurden drei Stellen identifiziert, an denen Fußgängerüberwege realisiert werden sollten: beide Arme der Wetmarstraße, südlicher Arm der Neutorstraße. Zur Realisierung der Planung müssen zwei Bäume entfernt werden. Dies hält die Verwaltung für vertretbar, da nur so die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verbessert werden können und gleichzeitig eine einheitliche Regelung an den beiden Kreisverkehren ermöglicht werden kann.

    Auszug aus dem Baumkataster

    - Spitz-Ahorn, Wetmarstraße und Spitzahorn Seminarstraße:

      Baumhöhe: 11 m, Kronenbreite: 6 m, Stammdurchmesser: 25,5 cm

      Vitalität: 1 - geschädigt, geringe Pflege

      Zustand: gesund/leicht geschädigt

- Knoten Hengtestraße/Hengtering: Umbau des Straßenraumes westlich der Hengtestraße

- Ziel: Förderung der Nahmobilität (Überleitung des Radweges auf die Fahrbahn und im Weiteren die vorfahrtberechtigte Führung über die Hengtestraße)
- Erläuterungen: Der Hengtering ist eine wichtige Radwegeverbindung mit einer sehr hohen Radverkehrsbelastung. Heute endet die Radwegeverbindung auf einem Gehweg westlich der Hengtestraße. Der Umbau ist zur Überleitung Radweges auf die Fahrbahn und zur eindeutigen, vorfahrtberechtigten Führung der Radfahrer über die Hengtestraße erforderlich.

- Hengtering in der Einmündung der Straße Auf der Hengte: Einengung und Anrampung der Fahrbahn als Querungshilfe und zur Geschwindigkeitsdämpfung, siehe Kapitel 3.1.
- Hengtering und Buchholzweg: Plateauaufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung, siehe Kapitel 3.1.

4.2. Schnittstellen der Fahrradstraßen mit der Holtwicker Straße

Darüber hinaus soll mit baulichen Maßnahmen an den Schnittstellen der Fahrradstraßen mit der Holtwicker Straße die Verkehrssicherheit insbesondere für den Rad- und Fußverkehr prägnant verbessert werden:

- Kreuzung Holtwicker Straße/Wetmarstraße/Zufahrt Schulzentrum: punktuelle Umbauten im Kreuzungsbereich
  - Ziel: Förderung der Nahmobilität (verbesserte Rad- und Fußverkehrsführung, Aufstellflächen für Fußgänger etc.), Steigerung der Verkehrssicherheit
  - Erläuterungen: Heute widerspricht die bauliche Situation in einigen Fahrbeziehungen der Signalisierung. So wird der Radfahrer, der entlang der Holtwicker Straße stadtauswärts fährt, über das Hauptsignal hinaus direkt bis an die Zufahrt zum Schulzentrum/Parkplatz geführt. Da es keine separaten Aufstellflächen für Fußgänger, die die Holtwicker Straße queren wollen, gibt, gibt es immer wieder Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die heutige Führung ist daher so nicht zulässig. Ähnliches gilt für die Radfahrer, die aus der Wetmarstraße rechts in die Holtwicker Straße einbiegen. Diese werden frei ohne Signalisierung geführt, treffen dann aber unter Umständen auf Fußgänger, die die Holtwicker Straße bei grünem Signal queren wollen. Auch das ist so nicht zulässig. Mit den baulichen Maßnahmen werden Aufstellflächen für Fußgänger geschaffen und gleichzeitig die Radverkehrsführung deutlich verbessert. Radfahrer erhalten die Möglichkeit, die Holtwicker Straße auf direktem Weg zu queren. Hierzu werden vorgezogene Aufstellbereiche eingerichtet. Heute müssen Radfahrer die abgesetzten Furten nutzen, in der Folge benötigen linksabbiegende Radfahrer zwei Grünphasen zum Erreichen des Zieles. Die Standorte der Signalmasten werden im Zuge der Maßnahmen optimiert und aus den Fahrflächen der Radfahrer verlagert.
  - Abstimmung mit Straßen.NRW als dem zuständigen Straßenbaulastträger

    Straßen.NRW stimmt der geplanten Umgestaltung des Knotenpunktes grundsätzlich zu. Im weiteren Verfahren ist die Planung einem Sicherheitsaudit zu unterziehen. Der Zustand der bestehenden Lichtsignalanlage ist zu prüfen. Erforderlich wird darüber hinaus eine Neuberechnung der Lichtsignalanlage, da sich unter anderem die Räumzeiten ändern.

    In den als Anlage beigefügten Lageplänen wird der Kreuzungsbereich in einem separaten Plan dargestellt. Wenn die zuvor beschriebenen Verfahrensschritte absolviert wurden, wird die endgültig mit Straßen.NRW abgestimmte Planung den politischen Gremien erneut zur Entscheidung vorgelegt.
- Überquerung der Holtwicker Straße in Höhe Neutorstraße: Umbauten zur Förderung der Nahmobilität (verbesserte Radverkehrsführung, Aufstellflächen für Fußgänger etc., vergrößerte Mittelinsel)

- Ziel: Förderung der Nahmobilität (verbesserte Rad- und Fußverkehrsführung, Vergrößerung der Mittelinsel, Aufstellflächen für Fußgänger etc.), Steigerung der Verkehrssicherheit
- Erläuterungen: An dieser Stelle treffen sich wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindungen. Sowohl die Holtwicker Straße als auch die Verbindung Neutorstraße/Darfelder Weg wird von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt. In der Folge kommt es immer wieder zu Konflikten. Um die Verkehrsströme zu entzerren wird ein ganzes Maßnahmenpaket vorgesehen:
  - Direkte Führung der Radfahrer aus der Neutorstraße auf die Verkehrsinsel,
  - In dieser Verbindung eine klare Trennung von Radfahrern und Fußgängern,
  - Vergrößerung der Mittelinsel, da hier häufig ein ganzer Pulk die Holtwicker Straße quert,
  - Aufstellflächen für Fußgänger zwischen Fahrbahnrand und Radweg, so dass der Radverkehr hinter den wartenden Fußgängern fahren kann.

  Zur Realisierung der Planung muss ein Baum entfernt und ein junger Baum versetzt werden. Die Planung sieht eine Ausgleichspflanzung in unmittelbarer Nähe vor. Auch an dieser Stelle hält die Verwaltung die Entfernung eines Baumes für vertretbar, da nur so die Gesamtsituation und damit die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden können.

  Auszug aus dem Baumkataster

  - Feld-Ahorn, südwestlich der Holtwicker Straße (zu entfernen):

    Baumhöhe: 13 m, Kronenbreite: 10 m, Stammdurchmesser: 76,4 cm

    Vitalität: 1 - geschädigt, geringe Pflege

    Zustand: gesund/leicht geschädigt
  - Apfel, nordöstlich der Holtwicker Straße (zu versetzen):

    Baumhöhe: 3 m, Kronenbreite: 2 m, Stammdurchmesser: 5,7 cm

    Vitalität: 0 - gesund bis leicht geschädigt
- Abstimmung mit Straßen.NRW als dem zuständigen Straßenbaulastträger

  Straßen.NRW stimmt der geplanten Umgestaltung der Querungsstelle zu, sie kann ohne weitere Abstimmungen umgesetzt werden.

Beide Stellen waren immer wieder Themen der von der Öffentlichkeit vorgebrachten Stellungnahmen. Diese sollen damit aufgegriffen und weitestgehend umgesetzt werden.

4.3. Notwendige Deckensanierungen

Im Rahmen der Planung für Fahrradstraßen, Umbau von Knotenpunkten und Überwegen wurde der Zustand der Fahrbahnflächen ermittelt. Demnach werden für verschiedene Abschnitte Fahrbahnsanierungen in Verbindung mit notwendigen Arbeiten an Einfassungen und Abläufen vorgesehen. Zielsetzung ist, die betreffenden Straßenabschnitte für die kommenden Jahre in einen guten baulichen Zustand zu versetzen. Die Kosten für die Deckensanierung werden in der Kostenzusammenstellung separat dargestellt, weil sie nicht direkt im Zusammenhang mit der Ausweisung der Fahrradstraßen stehen, sondern in den kommenden Jahren ohnehin anfallen würden.

5. Kostenzusammenstellung

Auf Grundlage der Planung der nts Ingenieurgesellschaft, Münster, ergeben sich für die einzelnen Abschnitte folgende Ansätze für Herstellungs- und Sanierungskosten (brutto):

Abschnitt		Herstellungs-kosten	Sanierungs-kosten
1.	Kreuzung Holtwicker Straße / Wetmarstraße	131.000 €	
2.	Überquerung Holtwicker Straße	64.000 €	
3.	Kreisverkehr Seminarstraße	278.000 €	
4.	Kreisverkehr Wetmarstraße	29.000 €	
5.	Überleitung Hengtering	70.000 €	
6.	Fahrradstraße Buchholzweg	152.000 €	146.000 €
7.	Fahrradstraße Hengtering – Wetmarstraße	232.000 €	213.000 €
8.	Fahrradstraßen Neutorstraße und Seminarstraße	147.000 €	130.000 €
	Summe:	1.103.000 €	489.000 €
	Gesamt:	1.592.000 €	

6. Förderung

Es ist vorgesehen, die Gesamtmaßnahme zur Förderung im Programm „Nachhaltige städtische Mobilität“ anzumelden, um Fördermittel in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten generieren zu können.

7. Weiteres Verfahren, Umsetzungs- und Zeitplan

Nach Bewilligung von Fördermitteln ist die Umsetzung der Maßnahme in einzelnen Bauabschnitten in den Jahren 2027 und 2028 geplant. Die erforderlichen Finanzmittel wurden im städtischen Haushalt veranschlagt.

Klimarelevanz:

Auch die Stadt Coesfeld hat die Verantwortung, die Potenziale für das Klimaneutralitätsziel 2045 für Deutschland auszuschöpfen. Der Klimacheck prüft, ob die in der Politik behandelten Themen und Entscheidungen klimarelevant sind und wie sie qualitativ einzuordnen sind. Ziele hierbei sind

- die Sensibilisierung für Klimaschutz und die Prüfung von Alternativen innerhalb der Verwaltung,
- Transparenz über Auswirkungen verschiedener Vorhaben sowie
- die Entscheidungshilfe für die Abwägung in politischen Gremien.

Nicht immer ist die klimafreundlichste Variante umsetzbar, die Abwägung geschieht letztendlich immer unter Berücksichtigung aller Faktoren.

	Negativ		Positiv	x	Keine		Keine Angabe möglich
1. *Immer auszufüllen:* Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen des Beschlusses/des berichteten Sachverhalts auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?							

Es handelt sich um die Planung einer Baumaßnahme, die zu negativen Klimaauswirkungen führt. Die Emissionen sind bedingt durch: • Verbrauch von Energie und Wasser für den Bau • Beschaffung von Materialien für die Umgestaltung • Produktion von Müll durch den Ausbau von Altmaterialien • Anfahrt von Fahrzeugen, Bewegungen auf der Baustelle Fahrradstraßen sind ein wesentlicher Baustein des Masterplans Mobilität zur Förderung der Umweltverbundes. Der Bau der Fahrradstraße setzt neue Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität. Daher kann der Ressourcenverbrauch durch die Umbaumaßnahme und die zuvor genannten negativen Auswirkungen an dieser Stelle keine Begründung für eine insgesamt negative Klimarelevanz sein.
2. *Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:* Welche weiteren Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht noch nicht berücksichtigt wurden? Warum wurde sich gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?
Die Ausbaumaterialien (Asphalt, Schotter, Boden) werden möglichst wiederverwertet, um Ressourcen zu schonen und Transporte zu vermeiden. Darüber hinaus wird die gesamte Baumaßnahme darauf ausgerichtet, möglichst viele der prägenden Straßenbäume dauerhaft zu erhalten.

Anlagen:

Abwägungstabelle	
01	Ergänzte Abwägungstabelle
Planung der Leistungsphase 5 - Lagepläne	
02	S.5.3.1 Hengtering _ Hengtestraße
03	S.5.3.2 Hengtering _ Seminarstraße
04	S.5.3.3 Wetmarstraße _ Holtwicker Straße
05	S.5.3.4 Seminarstraße
06	S.5.3.5 Neutorstraße _ Basteiwall
07	S.5.3.6 Neutorstraße _ Holtwicker Straße
08	S.5.3.7 Buchholzweg _ Hengtestraße
09	S.5.3.8 Buchholzweg _ Holtwicker Straße
10	Kreuzung Holtwicker Straße - Wetmarstraße
Planung der Leistungsphase 5 - Ausbauquerschnitte	
11	Ausbauquerschnitt A-A 1_50
12	Ausbauquerschnitt B-B 1_50
13	Ausbauquerschnitt C-C 1_50
14	Ausbauquerschnitt D-D 1_50