

Federführung:  
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Datum:  
17.06.2019

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

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	26.06.2019	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	11.07.2019	Entscheidung

## Schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd: Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

### Beschlussvorschlag:

1. Entsprechend der Anregung der Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße-Eschstraße wird die Fahrradstraße nicht durch die heute als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Straßen Am Roten Baum, Eschstraße und Meinertstraße geführt. Sie endet damit im Bereich der Grimpingstraße.
2. Die Planung zum Bau der Radwegeverbindung Coesfeld-Süd wird in der vorgelegten Form (Anlage 1) vom Anschluss an die Dülmener Straße bis zur „Abschnittsgrenze Beschluss 2“ (dargestellt in den Lageplänen Blatt 10, Variante 1 und 2) beschlossen.
3. Nördlich der „Abschnittsgrenze Beschluss 2“ erfolgt der Ausbau der Fahrradstraße entsprechend der als Anlage 7 beigefügten Planskizze. Die Fahrradstraße endet an den beiden Baumscheiben in Verlängerung der südlichen Grenze des Grundstücks Am Roten Baum 50. Nördlich hieran anschließend beginnt zukünftig der verkehrsberuhigte Bereich.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, auf der unter den Beschlüssen 2 und 3 genannten Grundlage die weitere Planung zu beauftragen und einen konkreten Einplanungsprogramm für das Förderprogramm „Nahmobilität“ zu stellen.
5. Die Planungen zum Rückbau des Wendehammers „Erlenweg“ sind so anzupassen, dass das Wendemanöver eines 3-achsigen Müllfahrzeuges möglich bleibt.

### Sachverhalt:

#### Grundlage:

Einstimmiger Beschluss des Rates in seiner Sitzung am 27.09.2018 (TOP 17, Beschlussvorlage 139/2018):

*„Es wird beschlossen, mit den vorliegenden Unterlagen die Öffentlichkeit an der Planung zur schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd zu beteiligen.“*

#### Bürgerbeteiligung:

Die im Rat vorgestellten Planunterlagen konnten in der Zeit vom 10.05.2019 bis einschließlich 10.06.2019 bei der Stadtverwaltung eingesehen werden. Darüber hinaus waren die Unterlagen ab dem 10.05.2019 im Internet unter der Adresse [www.coesfeld.de/planung](http://www.coesfeld.de/planung) einsehbar. Zusätzlich wurde die Planung im Rahmen einer Bürgerversammlung am 15.05.2019 erörtert. Die auf der Bürgerversammlung vorgestellte Planung ist als Anlage 1 und das Protokoll der Bürgerversammlung als Anlage 2 beigefügt. Die Nachbarschaft hatte ihre Argumente im Vorfeld der Versammlung ausführlich schriftlich dokumentiert und den Vertretern der Verwaltung Exemplare der Dokumentation übergeben. Die Dokumentation ist als Anlage 3 beigefügt.

#### Anregungen und Bedenken aus der Bürgerversammlung:

(Die Nummern entsprechen der Nummerierung im Protokoll)

1. Die Nachbarschaft unterstützt die Idee der Fahrradstraße, aber nur bis zur Kreuzung mit der Grimpingstraße. Die Ausweisung der heute verkehrsberuhigten Bereiche („Spielstraße“) als Fahrradstraße wird energisch abgelehnt. Die Nachbarschaft kann die Linienführung zwar grundsätzlich nachvollziehen, spricht sich aber unbedingt dafür aus, den Status quo für die verkehrsberuhigten Bereiche beizubehalten und dabei zu akzeptieren, dass Radfahrer wie bereits heute die Schrittgeschwindigkeit nicht unbedingt einhalten. Zu diesem Themenkomplex wurden die folgenden Argumente vorgebracht:

- Der verkehrsberuhigte Bereich funktioniert heute wegen der vorhandenen geschwindigkeitsdämpfenden Gestaltung gut, die Fläche hat echte Aufenthaltsqualität, wird von den Anliegern vielfältig genutzt. Dies würde durch eine Fahrradstraße aufgegeben. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße gilt automatisch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese wird als nicht verträglich angesehen.
- In diesem Zusammenhang wurde die Frage diskutiert, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einer Fahrradstraße gegenüber den vorgesehenen 30 km/h reduziert werden könne.

(Ergänzung: hierzu erläuterte die Verwaltung bereits in der Bürgerversammlung, dass die Fahrradstraße zwingend mit der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gekoppelt und eine Absenkung nicht möglich ist. Da sich der Pkw-Fahrer ohnehin dem Radverkehr anpassen muss und untergeordnet ist, erübrigt sich aber auch eine Reduzierung.)

- Fußgänger dürfen in der Fahrradstraße nicht mehr die gesamte Verkehrsfläche nutzen, sondern müssen sich am Rand bewegen. Die Bereiche zwischen privaten Grundstücken und z.B. Baumscheiben seien aber eindeutig zu schmal für Fußgänger und insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen. Daher sei die Bereitstellung einer Schutzzone in ausreichender Breite für Fußgänger nicht möglich.
- Die Straße würde durch die Ausweisung als Fahrradstraße ihren Aufenthaltscharakter verlieren. Sie könnte nicht mehr zum Verweilen dienen und zum Spielen genutzt werden. Auch für Nachbarschaftsfeste könnte sie nicht mehr wie im heutigen Maße genutzt werden.
- Die Ausweisung als Fahrradstraße würde aus Sicht der Nachbarschaft insgesamt zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung führen und nur Vorteile für Autofahrer mit sich bringen. Angesprochen wurde in diesem Zusammenhang die Einbahnstraßenregelung in der Franz-Darpe-Straße, die zu einer zusätzlichen Verkehrssteigerung führen würde.
- Insgesamt führe die Ausweisung als Fahrradstraße in Verbindung mit dem höheren Geschwindigkeitsniveau zu zusätzlichen Konfliktpunkten und einer Verringerung der Sicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Als Beleg wurde eine Studie des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zitiert. Als Einzelpunkte wurden angesprochen: zu schmale Fahrbahn, zu schmale Parkplätze, Senkrechtparkstände, nicht nur reiner Anliegerverkehr. Zusätzlich

angesprochen wurde ein erhöhtes Gefahrenpotenzial durch Senioren, die mit Pedelecs unterwegs sind.

- Kritisiert wurde die Übereckführung durch die Eschstraße. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse seien hier Unfälle vorprogrammiert.
2. Es wurde die Frage aufgeworfen, warum überhaupt eine zusätzliche Fahrradverbindung parallel zur Dülmener Straße für viel Geld ausgebaut werde. Die Dülmener Straße sei gerade erst umgestaltet worden. Zusätzlich wurde hinterfragt, warum gerade die vorgestellte Verbindung ausgebaut werden sollte und ob Alternativen geprüft wurden.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme der Verwaltung zum gesamten Themenblock erfolgt insgesamt unter der schriftlich vorgebrachten Anregung Nr. 5 „Schreiben der Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße-Eschstraße vom 23.05.2019“.

3. Auf Nachfrage bestätigte Thomas Backes, dass keine Kosten auf die Anlieger umgelegt werden.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Eine Stellungnahme erübrigt sich.

4. Beim Rückbau des Wendehammers „Erlenweg“ sollte berücksichtigt werden, dass die Fläche weiterhin für die Müllabfuhr genutzt werden muss.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Siehe schriftlich vorgebrachte Anregung Nr. 6.

### Im Rahmen der Offenlage schriftlich vorgebrachte Anregungen und Bedenken:

5. Schreiben der Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße-Eschstraße vom 23.05.2019 (Anlage 4):

Mit Schreiben vom 23.05.2019 stellten die beiden genannten Nachbarschaften einen Antrag nach § 24 Gemeindeordnung NRW und § 6 der Hauptsatzung der Stadt Coesfeld. Im Antrag bitten die Nachbarschaften die Ausschüsse und den Rat der Stadt Coesfeld über folgenden Beschlussvorschlag zu entscheiden:

*„Die verkehrsberuhigten Bereiche in der Meinertstraße, der Eschstraße und Am Roten Baum bleiben erhalten.“*

Das Schreiben einschließlich des ausführlich begründeten Antrages ist als Anlage 4 beigelegt. Dem Schreiben beigelegt wurde die bereits im Rahmen der Bürgerversammlung überreichte Dokumentation (Anlage 3).

Mit Mail vom 03.06.2019 bestätigte der 1. Provisor der Nachbarschaft Am Roten Baum nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden der Nachbarschaft Meinertstraße-Eschstraße, dass man mit der von der Verwaltung vorgeschlagenen Verfahrensweise (Ergänzung der Verwaltung: Behandlung des Antrages als Antrag im Rahmen eines laufenden Planverfahrens (und nicht als Antrag nach § 24 GO) einverstanden sei. Der entsprechende Mailverkehr ist als Anlage 5 beigelegt.

In einem Ortstermin am 05.06.2019 verdeutlichten die Nachbarschaften noch einmal ihre Auffassung im Beisein von Vertretern der Fraktionen und der Verwaltung.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des Planverfahrens wurde eine umfassende Variantenuntersuchung zur Linienführung durchgeführt. Die gewählte Verbindung stellt die kürzeste und direkteste Verbindung zwischen der Coesfelder Innenstadt und den südöstlich gelegenen Wohn- und Gewerbegebieten dar. In südlicher Richtung findet sie Anschluss an die Dülmener Straße und damit an die Fortführung in Richtung Lette. Parallel zu dieser Verbindung verläuft die Dülmener Straße. Hier wurde aktuell eine Lücke im Radwegenetz

geschlossen wurde. Auch entlang der Dülmener Straße sind durchgängige Radverkehrsanlagen erforderlich, um die anliegenden Grundstücke und Ziele (unter anderem auch einen großen Verbrauchermarkt) sicher mit dem Rad erreichen zu können. Die in der Bürgerversammlung vorgestellte Verbindung über Anliegerstraßen mit ihrer nahezu durchgängig vorfahrtberechtigten Führung ohne Lichtsignalanlagen bietet aber eine ungleich höhere Qualität und führt auf direktem Weg zu den Zielen der Innenstadt. Eine alternative, gleichwertige Führung östlich der Dülmener Straße sieht die Verwaltung nicht. Dabei war sie sich der Problematik, die mit der Führung durch die heutigen verkehrsberuhigten Bereiche verbunden ist, von Anfang an bewusst. Eine andere Führung abseits der verkehrsberuhigten Bereiche wird durch Radfahrer nach Ansicht der Verwaltung aber nicht angenommen werden, da diese extrem empfindlich auf Umwege reagieren und stattdessen den direkten Weg suchen werden. Nach eingehender Prüfung sind die Verkehrsplanung und die Straßenverkehrsbehörde daher gemeinsam zur Entscheidung gekommen, zunächst diese Verbindung zu präferieren und deren Umsetzung mit den Bürgern zu diskutieren. In der Bürgerversammlung angesprochene Linienführungen westlich der Dülmener Straße oder östlich der Dülmener Straße über die Laurentiusstraße (in Verbindung mit dem Kalksbecker Weg) bieten keine Alternative zur gewählten Linienführung, sondern müssten eher zusätzlich als Fahrradstraße ausgebaut und als attraktive Radwegeverbindung angeboten werden. Im Rahmen der entsprechenden Projekte aus dem InHK „E8) Durchgängiges Radwegenetz konzipieren und umsetzen“ und aus dem Klimaschutzkonzept „Handlungsfeld Klimafreundliche Mobilität, 1.5 Coesfeld fährt Rad“ (Priorität V.5.6.1 der Prioritätenliste 2019 für den FB 60: Produkt 60.01.03 "Verkehrsplanung") wird die Verwaltung hierzu Vorschläge erarbeiten und dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zur Beratung vorlegen.

Bereits heute stellt die gewählte Verbindung eine wichtige Radwegeverbindung dar und wird von zahlreichen Radfahrern genutzt. Dies wurde durch die Verwaltung mit Hilfe von Verkehrszählungen nachgewiesen und auch durch die Nachbarschaften in der Versammlung bestätigt. Die Umgestaltung zur Fahrradstraße bietet ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Verkehrsanteilen auf das Fahrrad und damit zum Klimaschutz. Zur Kostensituation vertrat die Verwaltung bereits in der Bürgerversammlung die Auffassung, dass die zunächst hoch erscheinenden Kosten relativiert werden müssten und immer im Vergleich zu Maßnahmen für den Kfz-Verkehr bewertet werden müssten. Als Beispiel wurde in der Bürgerversammlung der Bau eines Parkhauses genannt.

Daher spricht sich die Verwaltung grundsätzlich weiterhin für die Realisierung der in der Bürgerversammlung vorgestellten Maßnahmen aus. Allerdings können die durch die Nachbarschaften vorgebrachten Bedenken gegen die Führung der Fahrradstraße (mit der zwingend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gekoppelt ist) durch die heute als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Straßen nachvollzogen werden. Insbesondere die negativen Auswirkungen für die Fußgänger, die sich in einer Fahrradstraße nur noch am Fahrbahnrand aufhalten und bewegen dürften und die damit verbundenen negativen Folgen für die Aufenthaltsqualität haben die Verwaltung zum Umdenken bewogen. Dies gilt ganz besonders auch vor dem Hintergrund, dass die Stadt Coesfeld als Modellstadt für eine Fußverkehrsstrategie ausgewählt wurde und in diesem Rahmen den Fußverkehr in besonderem Maße fördern möchte. Daher schlägt die Verwaltung vor, die Fahrradstraße nur bis zur Grimpingstraße zu führen, wie dies auch von den Nachbarschaften vorgeschlagen wurde. Im Anschluss kann der Radverkehr dann weiterhin wie heute auf dem Weg in die Innenstadt die verkehrsberuhigten Bereiche nutzen oder aber über die Grimpingstraße weitere Ziele wie z.B. den Bahnhof erreichen.

Für die Führung der Radwegeverbindung gibt es grundsätzlich 3 denkbare Alternativen:

- a) Führung der Fahrradstraße bis an die Grimpingstraße in der heutigen Trasse, Vorfahrtregelung Rechts- vor-Links in der Einmündung in die Grimpingstraße

Insbesondere den Verschwenk der Fahrradstraße in Richtung der Straße Am Roten Baum hält die Verwaltung für extrem wichtig, um dem Radfahrer den weiteren Verlauf der Radwegeverbindung zu verdeutlichen und eine intuitive Nutzung zu ermöglichen. Daher spricht sich die Verwaltung gegen diese Alternative aus.

- b) Verschwenk der Fahrradstraße in Richtung der Straße Am Roten Baum wie in der bisherigen Planung, Vorfahrtregelung Rechts- vor-Links in der Einmündung in die Grimpingstraße

Mit dem Verschwenk der Fahrradstraße wird bei dieser Alternative ein wesentliches Element berücksichtigt. Ohne weitere Maßnahmen würde sich der verkehrsberuhigte Bereich des Roten Baumes wie heute bis an den Fahrbahnrand der Grimpingstraße erstrecken. Verkehrsteilnehmer im Roten Baum müssten in der Einmündung die Vorfahrt der Fahrzeuge in der Grimpingstraße beachten. Das würde bedeuten, dass in der Kreuzung Grimpingstraße/Hüppelswicker Weg/Am Roten Baum drei Arme die Rechts-vor-Links-Regel beachten, ein Arm wäre per se untergeordnet. Dies ist für die Verkehrsteilnehmer schwer nachzuvollziehen und birgt ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Daher müsste die Straße Am Roten Baum in dieser Alternative im ersten Abschnitt so umgebaut werden, dass sie als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden kann. Hierfür wäre zumindest der Bau eines einseitigen Gehweges erforderlich. Der Übergang zwischen der Tempo-30-Zone und dem verkehrsberuhigten Bereich könnte dann zum Beispiel in Höhe der Baumscheiben ca. 20 m nördlich der Grimpingstraße liegen. Grundsätzlich handelt es sich hier um eine denkbare Alternative. Die Verwaltung spricht sich aber für die Realisierung der dritten Alternative aus:

- c) Verschwenk der Fahrradstraße in Richtung der Straße Am Roten Baum wie in der bisherigen Planung, Führung der Fahrradstraße vorfahrtberechtigt über die Grimpingstraße

Die Linienführung entspricht der Variante b. Allerdings wird die Fahrradstraße vorfahrtberechtigt über die Grimpingstraße geführt. Dies wird durch eine entsprechende Gestaltung (durchlaufende Oberflächenbefestigung der Fahrradstraße) und Anrampungen in der Grimpingstraße verdeutlicht. Auch hier müsste die Straße Am Roten Baum im ersten Abschnitt umgebaut werden, und zwar so, dass sie auf den ersten 20 m weiterhin als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann. Alleine durch das Verschieben der Beschilderung kann der Übergang zwischen der Fahrradstraße und dem verkehrsberuhigten Bereich in Richtung Norden nicht verlagert werden, da der verkehrsberuhigte Bereich nicht mit dem Verkehrszeichen „Ende des verkehrsberuhigten Bereiches“ endet, sondern in der Regel an der nächsten Einmündung. Dies gilt allerdings dann nicht, wenn durch eine deutlich abweichende bauliche Gestaltung klar wird, wo der verkehrsberuhigte Bereich endet.

In der Bürgerversammlung wurden zwei Varianten zur Gestaltung der Querung der Fahrradstraße mit der Grimpingstraße vorgestellt. In Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde wird die Umsetzung der Variante mit kurzer Aufpflasterung (Variante 2) befürwortet. Auf Grundlage dieser Planung wurde eine mögliche Gestaltung des Kreuzungsbereiches für die Alternative c skizziert. Die Planskizze ist als Anlage 8 beigefügt.

#### Beschlussvorschläge 1 bis 4 zu diesem Themenkomplex:

- Entsprechend der Anregung der Nachbarschaften Am Roten Baum und Meinertstraße/Eschstraße wird die Fahrradstraße nicht durch die heute als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Straßen Am Roten Baum, Eschstraße und Meinertstraße geführt. Sie endet damit im Bereich der Grimpingstraße.
- Die Planung zum Bau der Radwegeverbindung Coesfeld-Süd wird in der vorgelegten Form (Anlage 1) vom Anschluss an die Dülmener Straße bis zur „Abschnittsgrenze Beschluss 2“ (dargestellt in den Lageplänen Blatt 10, Variante 1 und 2) beschlossen.

- Nördlich der „Abschnittsgrenze Beschluss 2“ erfolgt der Ausbau der Fahrradstraße entsprechend der als Anlage 7 beigefügten Planskizze. Die Fahrradstraße endet an den beiden Baumscheiben in Verlängerung der südlichen Grenze des Grundstücks Am Roten Baum 50. Nördlich hieran anschließend beginnt zukünftig der verkehrsberuhigte Bereich.
- Die Verwaltung wird ermächtigt, auf der unter den Beschlüssen 2 und 3 genannten Grundlage die weitere Planung zu beauftragen und einen konkreten Einplanungsprogramm für das Förderprogramm „Nahmobilität“ zu stellen.

6. Mail vom 29.05.2019 (Anlage 6):

*„Wir wohnen am Erlenweg 29, sie planen im Zuge der Erschließung der Fahrradstraße den vor unserer Einfahrt befindlichen Wendehammer zurück zu bauen. Ich möchte hier zum Bedenken anregen, dass wir aktuell die Mülltonne zur Leerung an diesen Wendehammer stellen (ca. 100m Entfernung vom Haus). Da ein Wenden für die Müllabfuhr auf unserem Grundstück nicht möglich ist. Sollte der Wendehammer zurück gebaut werden müsste wahrscheinlich der Abholort der Mülltonne verlegt werden auf die Kreuzung Am Ächterott/Erlenweg (ca. 280m Entfernung vom Haus). Da nach meinem Kenntnisstand die Müllabfuhr nicht rückwärts fahren darf. Hier stellt sich mir nun die Frage ob ich meine Tonne dann demnächst dorthin ziehen muss oder ob dies von dem jeweiligen Mitarbeiter des Entsorgungsunternehmens übernommen wird? Die Gegebenheiten vor Ort habe ich in Folie 16 aus der Präsentation der Bürgerversammlung kurz skizziert, diese befindet sich im Anhang.“*

Stellungnahme der Verwaltung:

Heute beträgt die Entfernung zwischen dem Gebäude und dem Abholort der Mülltonnen ca. 120 m. Sollte der Wendehammer zurückgebaut werden, müssten die Mülltonnen in der Tat bis zur Ecke Erlenweg/Am Ächterott gebracht werden. Dies würde einen Weg von ca. 250 m bedeuten. Dies hält die Verwaltung für nicht zumutbar. Daher sollte der Wendehammer nur in dem Maße zurückgebaut werden, welches noch ein Wendemanöver eines 3-achsigen Müllfahrzeuges ermöglicht.

Beschlussvorschlag 5:

- Die Planungen zum Rückbau des Wendehammers sind so anzupassen, dass das Wendemanöver eines 3-achsigen Müllfahrzeuges möglich bleibt.

7. Mail vom 13.06.2019 (Anlage 7):

*„Wo parken ?*

*Wenn nur so wenige Parkplätze im Bereich zwischen Druffelsweg /Weßlings Kamp auf dem Hüppelswickerweg bleiben, werden die Besucher/Gäste der Anwohner die Zeche zahlen. Wo sollen sie alle parken, ohne ein "Knöllchen" zu bekommen? Ich sehe die Ordnungshüter schon ständig auf der Fahrradstrasse abkassieren.“*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung sieht im angesprochenen Bereich 10 Stellplätze vor. Das Thema „Markierung von Stellplätzen in der Fahrradstraße“ wurde in der Vorlage 139/2018 ausführlich erläutert, hier der entsprechende Auszug:

*„Grundsätzliches Ziel in Fahrradstraßen sollte es sein, Stellplätze außerhalb der Fahrbahn in den Nebenanlagen bereitzustellen, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 4 m und somit einen ungehinderten Verkehrsfluss für Radfahrer sicher zu stellen. Im Erlenweg werden Stellplätze im Zuge der Erschließung des Wohngebietes „Östlich Erlenweg“ in dieser Form realisiert. Im Hüppelswicker Weg kann eine solche Lösung nur durch einen kompletten Umbau der Straße umgesetzt werden. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht verhältnismäßig sein.“*

*In der Überprüfung der Machbarkeit der Premiumroute D.15 der Stadt Bremen wurde diese Problematik eingehend beleuchtet. Sie empfiehlt einen pragmatischen Umgang*

*und spricht sich dafür aus, das Parken auch dann zuzulassen, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite das Regelmaß von 4 m unterschreitet. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die Verkehrsbelastung auf der Fahrradstraße eher gering ist.*

*Unter dieser Maßgabe spricht sich die Verwaltung dafür aus, den ruhenden Verkehr durch das Markieren von Stellplätzen zu sortieren und somit die Leichtigkeit des Radverkehrs nicht unnötig zu behindern. Dabei dienen die versetzt angeordneten Stellplätze aber auch weiterhin als wichtiges Element der Verkehrsberuhigung, um für ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu sorgen. Mit der in der Planung dargestellten Markierung wurde versucht, einen gesunden Kompromiss zwischen der Leichtigkeit des Verkehrs und der notwendigen Verkehrsberuhigung zu finden.“*

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt, die aktuelle Planung auch in diesem Punkt zu bestätigen. Dies erfolgt in Gänze durch den Beschlussvorschlag 2. Ein separater Beschluss zum Thema Parkmarkierungen erübrigt sich.

#### **Förderfähigkeit:**

Nach der Bürgerversammlung hat sich die Verwaltung mit der Frage, ob die Maßnahme auch dann noch förderfähig sei, wenn die Fahrradstraße nur bis zur Grimpingstraße geführt wird, an die Bezirksregierung Münster gewandt. Die Frage beantwortete die Bezirksregierung mit Mail vom 21.05.2019:

*„Die geplante Fahrradstraße ist aus meiner Sicht weiterhin grundsätzlich förderfähig. Dieses Jahr wird die parallele Radwegmaßnahme des Kreises an der K 58 mit Gesamtkosten in Höhe von 324.500 € unter Verkehr gehen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass aus dem Fördertopf Nahmobilität dem gesamten Kreisgebiet Coesfeld jährlich nur gut 200.000 € Fördermittel zur Verfügung stehen, sollten erst einmal die Auswirkungen der fertig gestellten durchgehenden Radwegverbindung an der K 58 auf das Umfeld ausgewertet werden. Dennoch halte ich es für sinnvoll frühzeitig einen Einplanungsantrag zu stellen und die Planung im Detail abzustimmen. Dies ermöglicht u.U. eine zeitnähere Umsetzung, falls zum Jahresende landesweit nicht abgerufene Fördergelder zurückfließen.“*

#### **Anlagen:**

1. Lagepläne Blatt 1 bis 13 (Blatt 10 in zwei Varianten  
(die Lagepläne werden nicht als gedrucktes Exemplar zur Verfügung gestellt; bei Bedarf können die Ratsmitglieder über die Verwaltung gedruckte Exemplare erhalten)
2. Protokoll der Bürgerversammlung
3. Dokumentation der Nachbarschaft
4. Antrag der Nachbarschaft vom 23.05.2019
5. Mail der Nachbarschaft vom 03.06.2019
6. Mail vom 29.05.2019
7. Mail vom 13.06.2019
8. Planskizze „Kreuzung Grimpingstraße/Hüppelswicker Weg/Am Roten Baum“