

Federführung:

30 - Ordnung und Recht

Produkt:

30.01 Ordnungserhaltung

Datum:

19.09.2025

Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss

Sitzungsdatum:

01.10.2025

Entscheidung

Antrag der Anwohner des Wahrkamps auf Einrichtung einer Anliegerstraße

Beschlussvorschlag:

Die separat eingegangenen Anträge der Anwohner des Wahrkamps (a) Hausnummer 1 bis 4 und b) Hausnummer 5 bis 23) auf Einrichtung einer reinen Anliegerstraße, sind abzulehnen.

Sachverhalt:

Eingereicht wurden zwei Anträge der Anwohner des Wahrkamps mit den Hausnummern 5 bis 23 am 30.05.2025 (dieser als Antrag nach § 24 GO) und von den Anwohnern mit den Hausnummern 1 bis 4 am 02.06.2025. Beantragt wird das Ausweisen der jeweiligen Straßenabschnitte als reine Anliegerstraßen. Die Anträge sind aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht abzulehnen. Die Begründung der Ablehnung wird nachfolgend aufgeführt unter a) zu den Hausnummer 1 bis 4 und unter b) zu den Hausnummer 5 bis 23:

Die Anwohner begehren das Aufstellen des Verkehrszeichens 260 und „Anlieger frei“. Das Zeichen 260 verbietet demnach die Zufahrt für Kraftfahrzeuge, auch mit Beiwagen, Kleinkraftträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge. Die Straßenverkehrsbehörde trifft gemäß § 45 Abs. 3 StVO die Entscheidung, wo dieses Verkehrszeichen anzubringen oder zu entfernen ist. Diese Einschränkung darf nicht willkürlich erfolgen. Vielmehr sind alle Auswirkungen zu bedenken und gegeneinander abzuwägen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass durch ein solches Verbot der Verkehr ggf. auf andere, unter Umständen noch weniger geeignete Straßen verdrängt wird.

- a) Der Antrag zu a) betrifft den nördlichen Teil des Wahrkamps. Der nördliche Wahrkamp verbindet die Bergallee als Kreisstraße mit der südlichen Stadtwaldallee als Gemeindestraße. Die Straße hat durchgehend eine Fahrbahnbreite von etwa 5,50 m. Außer im Bereich des Anliegers vom Wahrkamp 4 befindet sich auf der Westseite ein gut ausgebauter Fußweg mit einer Gehwegbreite von ca. 3,00 m. Auf der Ostseite befindet sich eine Mischfläche aus Grünflächen, die zum Teil mit Schotter befestigt sind, und aus Gehwegflächen. Insgesamt ist die östliche Seite neben dem Fahrbahnrand nicht als Gehwegfläche nutzbar.

Die Anwohner begründen ihren Antrag damit, dass auf dem Wahrkamp den ganzen Tag über die Schulkinder vom Pius Gymnasium und von der Lambertischule unterwegs seien, genauso wie die Kinder, die zum Kindergarten gehen oder gebracht würden. Auch viele Bürger auf ihrem Weg in die Stadt würden den Wahrkamp nutzen und dabei auf der Straße in Gruppen gehen oder dort mit dem Rad fahren, da der einseitige Bürgersteig nicht benutzerfreundlich sei. Als weitere Begründung wird die Parksituation auf dem Wahrkamp während der Bauzeit als auch aktuell nach Fertigstellung des Parkhauses des Kreises Coesfeld genannt. Die zukünftig geplante Fahrradstraße auf der Stadtwaldallee und der damit verbundenen Reduzierung der dann noch zulässigen Parkflächen auf der Stadtwaldallee und auch auf der Langen Stiege würden die Situation nicht bessern. Durch die sich dadurch möglicherweise einstellenden „Unterversorgung“ an Parkplätzen in den v. g. Straßenabschnitten wird die Verdrängung des Parkdrucks auf den Wahrkamp befürchtet. Die nach wie vor nur geringe Auslastung des Parkhauses (laut den Anwohnern ca. 40-50% der gesamten Parkplätze im Parkhaus) käme zudem erschwerend hinzu, da die Mehrzahl der Fahrzeuge laut Einschätzung der Anwohner zusätzlich den Parkraum in und um den Wahrkamp belasten würden.

Rechtliche Bewertung:

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen, abgesehen von den in § 45 Abs. 9 Satz 4 bis 6 StVO vorgesehenen Ausnahmen, nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bedeutender Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Hier spricht der Gesetzesgeber von einer „qualifizierten Gefahrenlage“, bei der davon auszugehen ist, dass ohne weitere Maßnahmen alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle zu erwarten wären. Eine „einfachen Gefahr“ reicht hier hingegen nicht, bei der nur theoretisch eine Situation eintreten könnte, bei der es zu einer Gefährdung kommen könnte (z. B. Fußgänger betritt Straße, um Fahrbahn zu überqueren), zudem aber keine besonderen Umstände vorliegen.

Die Beschränkung der Straße „Wahrkamp“ auf reinen Anliegerverkehr durch die Verbotsschilderung für Kfz-Verkehr (Zeichen 260) mit „Anlieger frei“ ist demnach nach den Grundsätzen der StVO nur möglich, wenn hier eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt und ein Verbot demnach „zwingend erforderlich“ ist.

Zutreffend ist, dass für den Schulwegs- und Fußverkehr in der Tat der gegenwärtige Ausbau der Gehwege in Teilen nicht benutzerfreundlich bzw. sogar nicht vorhanden ist und der Fußgänger daher abschnittsweise wie beschrieben längs über die Fahrbahn gehen muss. Es wurden die Unfallzahlen der letzten Jahre im Bereich des nördlichen Wahrkamps, insbesondere in Verbindung mit dem Fußverkehr, ermittelt. Die Zahlen sind nach Rückfrage bei der Polizei völlig unauffällig. Somit lässt sich aus dem mangelhaften Zustand der Gehwege keine qualifizierte Gefahrenlage herleiten, die den Anliegerverkehr im Sinne des Antrags rechtfertigen würde. Außerdem stünde auch der reine Anliegerverkehr letztendlich im Konflikt mit dem mangelhaften Ausbau der Gehwege. Dass grundsätzlich Schulweg- und Fußverkehr über den Wahrkamp führt, ist indes kein Alleinstellungsmerkmal für diese Straße, und kann hier deshalb nicht als schwerwiegendes Argument für eine reine Anliegerstraße herangezogen werden.

Gleiches gilt auch für den vorliegenden Parkdruck, den die Anwohner in ihrem Antrag als weiteres Argument nennen. Dieser war und ist aus unterschiedlichsten Gründen sicherlich auch auf dieser Straße temporär vorhanden. Neben der bislang noch schwachen

Auslastung des Parkhauses kommen, insbesondere werktags, auch die Mitarbeitenden der umliegenden Behörden und auch deren Besuchenden hinzu, die dieses hohe Parkaufkommen erzeugen. Der enorme Parkdruck wirkt sich auch auf das Gebiet zwischen Daruper Straße im Süden, der Bergallee im Norden und bis zur Wildbahn im Osten aus, wonach somit auch in diesem Punkt kein Alleinstellungsmerkmal für den Wahrkamp besteht. Nicht unwahrscheinlich ist hingegen das Verdrängen des Parkdrucks von der Stadtwaldallee und der Langen Stiege auf den Wahrkamp, wenn dort die geplanten Fahrradstraßen eingerichtet werden. Dies bleibt derzeit eine reine Spekulation. Hier bedarf es in Zukunft Verkehrszählungen zur Beobachtung der Situation sobald die Fahrradstraße und die damit verbundene Haltverbotszone (zulässig ist hier nur das Halten insgesamt sowie das Parken nur in den gekennzeichneten Flächen, durch die die Anzahl der Parkplätze reduziert wird) eingerichtet sind. Hier könnte dann nachgesteuert werden, indem beispielsweise die Haltverbotszone auf den Wahrkamp ausgedehnt wird. Die Einrichtung einer reinen Anliegerstraße wäre aber auch in diesem Punkt unverhältnismäßig.

Grundsätzlich sollte der Kfz-Verkehrsanteil in Tempo 30-Zonen gering bleiben und Durchgangsverkehr vermieden werden. In der verkehrsplanerischen Praxis und laut verschiedenen Forschungsvorgaben (z. B. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV) sowie auch nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bewegen sich die Orientierungswerte für Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen zwischen 300-400 Kfz/h in den Spitzenzeiten. Diese maximalen Belastungswerte werden hier im nördlichen Teil des Wahrkamps zu keiner Zeit am Tag ansatzweise erreicht.

Aus den genannten Gründen ist somit eine reine Anliegerstraße abzulehnen, da die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nicht erfüllt werden.

- b) Der zweite Antrag betrifft das Stück zwischen den Hausnummern 5 bis 23 und liegt zwischen „Stadtwaldallee“ und „In den Kämpen“ in Sackgassenlage. Dieses ist der mittlere Teil des Wahrkamps, während der südliche Teil des Wahrkamps von „In den Kämpen“ bis zur Daruper Straße reicht. Auf Höhe „In den Kämpen“ wird die Durchfahrt zwischen Bergallee und Daruper Straße durch Poller unterbunden. Von Süden ist der motorisierte Verkehr auf Höhe der Poller durch eine vorhandene Beschilderung (Zeichen 260 ohne „Anlieger frei“) sogar insgesamt gesperrt. In Gegenrichtung gilt auf Höhe der Poller das gleiche Verbot. Der östlich gelegene Gehweg ist aufgrund der alten Lindenbäume nicht durchgängig begehbar. Der westlich gelegene Gehweg ist sehr schmal, nur teilweise gepflastert und wird vermutlich nur selten von Fußgängern genutzt. Der gesamte Wahrkamp ist, so wird es auch im Antrag zutreffend beschrieben, eine wesentliche Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer im östlichen Stadtgebiet von Coesfeld. Zum Teil auch für Fußgänger. Aufgrund des Zustands der Randbereiche, die zum Teil als Gehweg dienen, findet der gesamte Verkehr (Fußgänger, Radfahrer und der motorisierte Verkehr) vermutlich auf der Fahrbahn statt. Darunter werden auch Spaziergänger und Rollstuhlfahrer sein.

Rechtliche Bewertung:

Auch hier erfolgt die Prüfung - wie unter Pkt. a- nach verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Der Tatbestand einer qualifizierten Gefahrenlage müsste auch hier als Grundvoraussetzung für ein mögliches Verbot für den motorisierten Verkehr (Zeichen 260 mit „Anlieger frei“) erfüllt sein. Die Anwohner geben vor, dass die großzügigen Freiräume auf der Fahrbahn früher von den Kindern der Anwohner zum Spielen genutzt wurden. Hier muss man sagen, dass dieser Anspruch in einer Tempo 30-Zone aus verkehrlichen Gesichtspunkten nicht erfüllt werden kann. Tempo 30-Zonen haben vorrangig eine Verkehrsfunktion. Das Spielen von Kindern ist ausdrücklich nur in

verkehrsberuhigten Bereichen zugelassen, die hauptsächlich eine Aufenthaltsfunktion besitzen. Anhaltspunkte für eine qualifizierte Gefahr bestehen auch hier nicht.

Ebenfalls wird von den Anwohnern die Verdrängung von Parkraum von der Kreisverwaltung in dieses Gebiet als weiteres Argument vorgebracht, obschon die weggefallenen Parkplätze am Kreishaus grundsätzlich durch das neue Parkhaus aufgefangen werden sollten. Die weitere Entwicklung der Zahlen der Auslastung des neuen Parkhauses sind grundsätzlich weiterhin zu beobachten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass das Parkhaus erst seit ca. einem halben Jahr fertiggestellt und genutzt werden kann. Es ist davon auszugehen, dass der Kreis Coesfeld ein großes Interesse daran hat, dass die Auslastungswerte stetig ansteigen werden und die verbesserte Auslastung auch zu einem Rückgang der Verdrängung des Parkdrucks auf das angrenzende Wohngebiet führen wird. Daher wird diese Argumentation grundsätzlich als zu verfrüht eingeschätzt.

Die vorgebrachten Argumente stellen auch hier kein Alleinstellungsmerkmal für den Wahrkamp dar. Die Straße liegt vergleichbar im Verkehrsnetz im östlichen Stadtgebiet, wie auch die Parallelstraßen „Drachters Weg“ und „Lange Stiege“ sowie auch die „Lange Stiege“ nördlich der „Stadtwaldallee“ sowie die Straße „Am Morgenesch“, die ebenfalls in Sackgassenlage liegen. Auch dort ist öffentlicher Verkehr zugelassen. Sämtliche v. g. Straßen haben eine ähnliche untergeordnete verkehrliche Bedeutung mit einer für eine Tempo 30-Zone verschwindend geringen Verkehrsbelastung, die selbst die üblichen Belastungswerte in verkehrsberuhigten Bereichen ($\leq 100\text{--}150$ Fahrzeuge pro Stunde in Spitzenzeiten) nicht erreichen.

Als mögliches geeignetes Mittel wird auch hier die Ausdehnung einer Haltverbotszone angesehen, sofern die Belastungszahlen mit dem neuen Parkhaus langfristig nicht zu einem Rückgang des Parkdrucks in diesem Gebiet führen, spätestens aber, wenn mit der Einrichtung der Fahrradstraße auf der Stadtwaldallee dauerhaft erhöhter Parkdruck zu verzeichnen ist. Durch das Einzeichnen gekennzeichneten Flächen könnte hierfür dann eine Ordnung geschaffen werden. Dieses aber unabhängig vom hier vorliegenden Antrag auf das Ausweisen einer Anliegerstraße mit dem Zeichen 260 (Verbot für den motorisierten Verkehr und „Anlieger frei“).

Aus den genannten Gründen ist somit auch in diesem Bereich eine reine Anliegerstraße abzulehnen, da die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nicht erfüllt werden.

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?

Durch die Errichtung einer Anliegerstraße würde der Verkehr nur auf andere Straßen verdrängt. Wird dem Beschlussvorschlag gefolgt kommt es durch fehlende Änderungen weder zu Einsparungen, noch zu negativen Veränderungen.

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?