

Federführung:

30 - Ordnung und Recht

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

Datum:

17.03.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

23.04.2026

Entscheidung

Angedachte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Kiefernweg und im Lärchenweg (verkehrsberuhigte Bereiche)

Beschlussvorschlag:

Für die Straßen Kiefernweg, Stadthagen und Lärchenweg werden keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen zur Verdrängung des dortigen motorisierten Individualverkehrs auf das umliegende Vorbehaltsnetz ergriffen.

Der Masterplan Mobilität sah dieses im Steckbrief F1 „Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz“ vor.

Sachverhalt:

1. Ausgangslage:

Im beschlossenen Masterplan Mobilität wurde im Steckbrief F1 „Konzentration des motorisierten Individualverkehrs auf das Vorbehaltsnetz“ die Belastung von Wohn- und Nebenstraßen in Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen in Coesfeld thematisiert, da teilweise auch untergeordnete Straßen, je nach Lage im Straßennetz und durch attraktive Querschnittsbreiten und Gestaltung, für den Durchgangsverkehr in Anspruch genommen werden. Pkw-Führende sparen durch kürzere Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen über Schleichwege durch Wohngebiete viel Fahrtzeit ein, welches zu einer enormen Mehrbelastung dieser Straßen führt. In Folge dessen steigen die Lärm- und Geruchsimmissionen in den Wohngebieten, die Verkehrssicherheit nimmt ab und die Aufenthalts- und Wohnqualität sinkt erheblich. In Coesfeld betrifft dies eine Vielzahl an Straßen.

Die Bedeutung einer Straße orientiert sich grundsätzlich an ihrer straßenrechtlichen Kategorisierung sowie an ihrer funktionellen Einordnung. Entsprechend der jeweiligen Klassifizierung in Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraßen wird auch die Straßenbaulast bestimmt. Entscheidend für die funktionelle Einordnung in eine Netzhierarchie ist, ob der jeweiligen Straße eine Verbindungsfunktion zugeordnet wird. In dem Zuge nimmt die Verkehrsfunktion und -bedeutung absteigend in der Hierarchie im Straßennetz immer weiter ab und die Aufenthaltsfunktion dementsprechend zu, so dass diese Straßen auch für den Durchgangsverkehr dann weniger bis überhaupt keine Bedeutung mehr haben (sollten). In der

Realität ist dieses jedoch nicht immer gewährleistet, so dass durch verkehrliche Maßnahmen oftmals nachgebessert werden muss, um den Verkehr wieder umzuleiten. Insbesondere gilt dieses für verkehrsberuhigte Bereiche, die eine reine Aufenthaltsfunktion haben. Hier ist der motorisierte Verkehr untergeordnet. Fahrzeuge müssen mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden, Fußverkehr darf nicht durch den Fahrzeugverkehr gefährdet werden und spielende Kinder sind überall erlaubt.

Der beschlossene Masterplan Mobilität strebt nun die verkehrliche Beruhigung in den Straßen außerhalb des Vorbehaltsnetzes an, in denen ein erhöhter Durchgangsverkehrsanteil besteht und die für diese Verkehrsmenge baulich und hinsichtlich der zu erfüllenden Standards für Verkehrssicherheit nicht ausgelegt sind.

Bei der Ermittlung der Straßen, in denen dieser Konflikt zwischen straßenrechtlicher Bestimmung und tatsächlicher Verkehrsbelastung mit einem erhöhten Durchgangsverkehrsanteil bestehen könnte, wurden im Endbericht zum Masterplan Mobilität auch die Straßen Kiefernweg, Stadthagen und Lärchenweg bestimmt.

2. Prüfung und Ermittlung der Verkehrsbelastung

Die Anwohner der Straßen Kiefernweg und Lärchenweg klagen schon seit Jahren über einen erhöhten Durchgangsverkehrsanteil auf Ihren Straßen. Beide Straßen werden als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Straße „Stadthagen“ liegt zudem als Tempo 30-Zone in westliche Richtung vor diesen beiden Straßen. Der Durchgangsverkehr nutzt die Verkehrsachse Stadthagen-Kiefernweg oder Stadthagen-Lärchenweg als Schleichweg vom Kalksbecker Weg kommend (im Anschluss noch über Hüppelswicker Weg und Weßlings Kamp) in Richtung Dülmener Straße. Durch das Abkürzen umgeht der Schleichverkehr die Kreuzung Kalksbecker Weg/Druffels Weg sowie die Ampel an der Kreuzung Druffels Weg/Dülmener Straße. Zudem ist die Wegstrecke durch den verkehrsberuhigten Bereich im Wohngebiet Kiefernweg/Lärchenweg ca. 300m kürzer.

Für eine Reduzierung der Verkehrsbelastung wurde eine gegenläufige Einbahnstraße auf den Straßen Lärchenweg und Kiefernweg sowie eine bauliche Sperrung zwischen Weßlings Kamp und Hüppelswicker Weg für den mehrspurigen motorisierten Verkehr diskutiert. Die diskutierten Varianten sind dem Beschluss noch einmal beigefügt.

Für eine fachliche Bewertung, ob eine der hier beschriebenen verkehrlichen Maßnahmen hier nun letztendlich auch zwingend erforderlich und im Hinblick zu der Erreichung einer guten Erreichbarkeit der Wohngebiete auch verhältnismäßig ist, wurden hier in der Zeit vom 04.12 bis 10.12.2025 (sowohl auf dem Kiefern- als auch auf dem Lärchenweg) Verkehrszählungen durchgeführt. Die Zählungen führten zu dem folgenden Ergebnis:

	Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde	DTV (durchschnittliche Verkehrsmenge pro Tag)	Tempo V85*
Kiefernweg	59	464	21 km/h FR Stadthagen 22 km/h FR Hüppelswicker Weg
Lärchenweg	50	366	18 km/h FR Stadthagen 20 km/h FR Hüppelswicker Weg

*Der v85Wert ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge auf einem Straßenabschnitt Nicht überschritten wird.

3. Verkehrliche Bewertung und Fazit

Obschon die hauptsächliche Verkehrsbelastung voraussichtlich im Durchgangsverkehr begründet ist und weniger durch den Anliegerverkehr erzeugt wird, so liegt die Verkehrsbelastung auf den besagten Straßen insgesamt auf einem äußerst niedrigen Niveau. Die ermittelten Werte von 50 bzw. 59 Fahrzeugen pro Stunde liegen weit unter den Vergleichswerten, wie z. B. aus den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt), wonach Verkehrsstärken von bis zu 150 Kraftfahrzeugen pro Stunde (Kapitel 5.2.1 RASt) für einen Wohnweg noch als verträglich angesehen werden. Ebenfalls wird auch die Tagesbelastung (DTV) als sehr gering eingestuft.

Der ermittelte v85-Wert deutet auf ein Geschwindigkeitsniveau hin, dass sich im Großen und Ganzen noch in einem verträglichen Rahmen befindet, obschon die Werte über denen einer zulässigen Schrittgeschwindigkeit in einem verkehrsberuhigten Bereich liegen. Die Direktion Verkehr der Polizei hat im Rahmen der Anhörung nochmals zugesichert, dass von deren Seite in regelmäßigen Abständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden können.

Des Weiteren wurde die Direktion Verkehr der Polizei zum Unfallgeschehen befragt. Laut deren Unfallstatistik lagen für die Straßen Lärchenweg und Kiefernweg im Zeitraum 2023-2025 insgesamt 4 Unfälle vor. Alle Unfälle waren nicht auf die gefahrene Geschwindigkeit zurückzuführen. Es handelte sich hier eher um kleinere Unfälle und Sachschäden. Insgesamt ist das Unfallgeschehen daher als unauffällig zu bewerten.

Bei Betrachtung der Gesamtumstände kommen somit sowohl die Polizei als auch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu dem Ergebnis, dass auf Grundlage der ermittelten Verkehrsbelastung als auch der aktuellen Unfallzahlen kein besonderer Handlungsbedarf erkannt wird. Verkehrliche Maßnahmen wären nicht verhältnismäßig. Zum Erhalt einer optimalen Zielerreichung und der Leichtigkeit des Verkehrs sollen mögliche Maßnahmen daher bis auf Weiters nicht ergriffen 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.	<i>Immer auszufüllen:</i> Erläuterung Klimaauswirkungen: Was sind die Auswirkungen des Beschlusses/des berichteten Sachverhalts auf das Klima, warum gibt es keine oder warum ist keine Angabe möglich?						
	Eine Straßensperrung für nur zu einer Verdrängung des Verkehrs auf andere Wege. Schädliche Immissionen werden dadurch nicht eingespart.						
2.	<i>Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:</i> Welche <u>weiteren</u> Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur <u>Stärkung</u> der Klimaanpassung, die im vorliegenden Beschluss/Bericht <u>noch nicht berücksichtigt</u> wurden? Warum wurde sich						

gegen Optimierungsoptionen entschieden, wenn diese im Planungsprozess bereits betrachtet wurden?

Anlagen:

Entwurf verkehrsregelnde Maßnahmen Variante 1

Entwurf verkehrsregelnde Maßnahmen Variante 2