

Federführung:

30 - Ordnung und Recht

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

Datum:

13.04.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

23.04.2026

07.05.2026

Entscheidung

Entscheidung

Masterplan Mobilität, Maßnahme E2: Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt & im Hengtegebiet; hier: Verkehrsberuhigung Feldweg

Beschlussvorschlag:

Die versuchsweise Einrichtung einer Durchfahrtsbeschränkung für den mehrspurigen Kfz-Verkehr auf dem Feldweg war erfolgreich und verbleibt daher dauerhaft. Der rotweiße Poller und die übrige Verkehrseinrichtung, die den Durchgangsverkehr aktuell unterbinden, verbleiben bis auf weiteres an der jetzigen Stelle. Der Verkehrsversuch ist beendet.

Sachverhalt:

1. Historie bis zur Einrichtung der Durchfahrtsbeschränkung auf dem Feldweg am 17.03.2025

Im Rahmen der Offenlage des Entwurfs zum Masterplan Mobilität reichten Anlieger Anregungen zur Verkehrsberuhigung des Feldweges ein. In seiner Sitzung am 21.06.2023 fasste der Rat zu dieser Anregung einstimmig den folgenden Beschluss:

„Im Rahmen des Maßnahmenpaketes E2 sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für den Feldweg zu entwickeln und in das Gesamtkonzept zur Verkehrsberuhigung in der (nordwestlichen) Innenstadt und im Hengtegebiet zu integrieren.“ (Beschluss Nr. 16.15)

Am 11.09.2023 trafen sich Vertreter der Verwaltung mit Anliegern vor Ort, um die Verkehrssituation insgesamt zu erörtern, die verschiedenen von den Anliegern im Schreiben angesprochenen Varianten zu diskutieren und eine Vorzugsvariante festzulegen.

Der von den Anliegern angesprochene Abschnitt des Feldweges liegt zwischen der Hengtestraße und dem Leisweg und damit innerhalb der Tempo 30-Zone „Hengte“. Mit einer Parzellenbreite von 6 m und einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 5 m bietet der Feldweg keine Möglichkeit, ausreichend breite, von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege anzulegen. Daher wurde er bereits sehr frühzeitig als verkehrsberuhigter Bereich mit einem niveaugleichen Ausbau für die ganze Straßenbreite ausgewiesen.

Ein verkehrsberuhigter Bereich sollte eigentlich nur der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke dienen und daher idealerweise in einem Stichweg oder einer Ringstraße liegen. Dies ist beim Feldweg nicht der Fall. Auf Grund der Lage im Straßensystem nimmt der Feldweg Quell- und Zielverkehr aus dem gesamten Hengtegebiet (in und aus Richtung Holtwicker Straße und Borkener Straße) auf. Darüber hinaus nutzt auch reiner Durchgangsverkehr zwischen der Holtwicker Straße und der Borkener Straße den Feldweg in beiden Richtungen. Straßen innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Auch das ist im Feldweg mit seiner Asphaltoberfläche nicht der Fall. Insgesamt führen diese Mängel dazu, dass die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit häufig nicht eingehalten und somit die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

Die Anlieger beschrieben in ihrer Anregung zum Masterplan grundsätzlich zwei Lösungsvarianten:

- Sperrung des Feldwegs am Übergang zur Hengtestraße
- Einbahnstraße stadtauswärts und zusätzliche Plateauaufpflasterungen

Im weiteren Austausch zwischen den Anliegern und der Verwaltung setzte sich dann jedoch die erste Variante mit einer „Sperrung“ bzw. Durchfahrtsbeschränkung für den mehrspurigen Kfz-Verkehr für die richtige und nachhaltigste Lösung durch, mit der sichergestellt wird, dass der Feldweg zukünftig nur noch der Erschließung der angrenzenden Grundstücke dient und nicht mehr von „quartiersfremden“ Verkehr genutzt wird.

Im Ortstermin verständigte man sich darauf, dass diese Variante dem Rat der Stadt Coesfeld als Vorzugsvariante mit einer Empfehlung zur Umsetzung vorgelegt wird. Der Stadtrat hatte daraufhin in seiner Sitzung am 26.10.2023 einstimmig beschlossen, dass der Feldweg im nordwestlichen Hengtegebiet im Rahmen eines Verkehrsversuchs für 3 Monate für die Durchfahrt von Kfz mit einem Poller gesperrt wird. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs sollte festgestellt werden, ob sich durch die neue Verkehrsführung Verkehre auf andere Straßen verlagern. Betroffen war in diesem Fall insbesondere der Buchholzweg. Begleitend werden sollte der Verkehrsversuch durch mehrmalige Verkehrszählungen, um durch eine Vorher-Nachher-Betrachtung die möglichen Auswirkungen der Verkehrsverlagerung auf den Buchholzweg zu analysieren. Die Umsetzung selbst sollte über eine verkehrsrechtliche Anordnung seitens der Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Die verkehrsrechtliche Anordnung durch die Stadt Coesfeld als ebenfalls zuständige Straßenverkehrsbehörde zum Zwecke des Aufstellens eines herausnehmbaren Pollers mit dem Ziel der v. g. Durchfahrtsbeschränkung erfolgte am 17.06.2024.

Die Umsetzung bzw. das Aufstellen des Pollers erfolgte am 17.03.2025, nachdem diese sich aufgrund von Baustellen und einer rechtlichen Auseinandersetzung mit einem Anlieger des Hengtegebiets noch einige Monate verzögerte.

2. Verkehrsversuch und begleitende Verkehrszählungen

Für eine realistische Betrachtung der Gesamtlage ist die dargestellte reine Aufenthaltsfunktion des Feldwegs für die Erreichbarkeit ausschließlich für die Anlieger in den Kontext mit der übergeordneten Verkehrsfunktion des Buchholzwegs als Tempo 30-Zone zu bringen und diese beiden Straßen von ihrer Bedeutung im Straßennetz zu vergleichen.

2.1 Straßeneinstufungen und -vergleich

Vorab bleibt noch einmal festzuhalten, dass die Straßen Feldweg und Buchholzweg völlig unterschiedlich im Straßennetz sowie hinsichtlich ihrer Funktion zu bewerten sind:

Feldweg

Der Feldweg wird nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06) im Pkt. 5.2.1 als Wohnweg völlig ohne Verkehrsfunktion eingestuft. Das Wohnen steht hier im Vordergrund. Der Feldweg wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen mit einer reinen Aufenthaltsfunktion. Fahrzeuge dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (7-10 km/h), Zufußgehende dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Wenn nötig, müssen Fahrzeuge warten. Kinder dürfen auf der Straße spielen. Demzufolge erfolgt in verkehrsberuhigten Bereichen keine Separation zwischen Kfz- und Fußverkehr. Verkehrsberuhigte Bereiche sollten nur eine geringe Länge bis ca. 100m haben. Für den Durchgangsverkehr sind verkehrsberuhigte Bereiche nicht gedacht. Aufgrund seiner Lage im Verkehrsnetz ist der Feldweg allerdings sehr attraktiv als Verbindungsstraße zwischen Holtwicker Straße und Borkener Straße. Bis zum Beginn des Verkehrsversuch entfiel die Gesamtverkehrsbelastung fast vollständig auf den Durchgangsverkehr.

Buchholzweg

Der Buchholzweg ist Tempo 30-Zone und wird nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als Wohn- bzw. zum Teil als Sammelstraße eingestuft. Eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde gilt hier mitunter noch als verträglich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei maximal 30 km/h. Zufußgehende werden über Gehwege vom Kfz-Verkehr separiert. Obschon Tempo 30-Zonen gemäß § 45 Abs. 1c StVO dem übergeordneten Verkehr (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) untergeordnet sind, haben auch diese Straßen vorrangig Verkehrsfunktion. Generell ist daher dem Buchholzweg in seiner übergeordneten Funktion, insbesondere aufgrund der vorhandenen Schutzräume für den Zufußgehenden, eine weitaus höhere Verkehrsbelastung zuzumuten als dem Feldweg, so dass eine Verschiebung der Belastungen auf den Buchholzweg durch die Einrichtung einer Durchfahrtsbeschränkung einkalkuliert wurde. Um nun sicherzustellen, dass Verdrängung des Verkehrs auf den Buchholzweg tatsächlich in einem verträglichen Rahmen bleibt, wurde diese neue Verkehrsführung als Verkehrsversuch vorab erprobt, um notfalls die verkehrliche Maßnahme rückabzuwickeln.

2.2 Verkehrsversuch

Der Verkehrsversuch wurde zunächst für 3 Monate angesetzt. Um eine objektive Bewertung des Verkehrsversuchs zu gewährleisten, war es erforderlich, dass vor Aufstellen des Pollers Vergleichswerte für eine Vorher-Nachher-Betrachtung ermittelt werden. Entscheidungskriterium für die dauerhafte Einrichtung der Durchfahrtsbeschränkung auf dem Feldweg war es, dass die Verkehrsverdrängung vom Feldweg auf den Buchholzweg verträglich bleiben sollte. Bedingung war es, dass bei einer unverhältnismäßig hohen Mehrbelastung des Buchholzwegs die neue Verkehrsführung so nicht bleiben kann. Der Verkehrsversuch würde demzufolge scheitern und die „Sperrung“ durch den Poller müsse zurückgebaut werden. Diese Bedingung war somit Ausgangspunkt der Verkehrszählungen und der späteren Bewertung des Verkehrsversuchs.

2.3 Verkehrszählungen:

Die Vorauszählung erfolgte, sowohl auf dem Feldweg als auch auf dem Buchholzweg, in der Zeit vom 25.10.2023 bis 09.11.2023. Diese ergab, dass der Feldweg in der Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von 111 Fahrzeugen bei einer durchschnittlichen Verkehrsmenge pro Tag (DTV) von insgesamt 858 Fahrzeugen aufzeigt, während die Belastung auf dem Buchholzweg bei 138 Fahrzeugen in der Spitzenstunde und 1152 Fahrzeugen im Durchschnitt pro Tag liegt. Anschließend erfolgte der Einbau des Pollers auf dem Feldweg.

Nach einer gewissen Eingewöhnungszeit nach Abbinden des Feldwegs von der Hengtestraße folgte in der Zeit vom 12.05.2025 bis 25.05.2025 die erste Verkehrszählung im Rahmen der neuen Verkehrsführung. Die Zählung erfolgte hier 2 Wochen, da in der ersten Woche noch die Vollsperrung des Konrad-Adenauer-Rings (B474) eingerichtet war. In der zweiten Woche war diese dann aufgehoben. Unter Vollsperrung der B474 stieg die Verkehrsbelastung auf dem Buchholzweg in der Spitzenstunde, im Vergleich zur Vorauszählung, geringfügig auf 158 Fahrzeuge und die DTV auf 1463 Fahrzeuge an. In der zweiten Woche lag der Wert in der

Spitzenstunde unter dem Vorherwert bei 119 Fahrzeugen bei einer DTV von 1149 Fahrzeugen.

Die erste Vergleichszählung zeigte also, dass die Sperrung des Feldwegs für den Kfz-Durchgangsverkehr offenbar unschädlich für den Buchholzweg war, da der Durchgangsverkehr teilweise sogar rückläufig war und auch die Sperrung des Konrad-Adenauer-Rings zu keiner immensen Mehrbelastung des Buchholzwegs führte.

In der weiteren Betrachtung wurde der Verkehrsversuch von 3 Monaten nach der ersten Zählung jedoch als zu kurz bewertet. Insbesondere da hier November-Werte mit Mai-Werten verglichen wurden, die möglicherweise eine Verschiebung eines realistischen Vergleichs unter unterschiedlichen Bedingungen aufzeigten, da im Mai bei einer tendenziell weitaus besseren Wetterlage weniger Verkehrsteilnehmer mit dem Kfz fahren. Ebenso werden Verkehrsversuche gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO für gewöhnlich in einem Zeitraum von mindestens 12 Monaten durchgeführt, weil sich wirklich erst dann die Verkehrswege den neuen Gegebenheiten angepasst haben und eine fachliche Bewertung (Vorher-Nachher-Vergleich) dann erst repräsentativ möglich ist. Aufgrund dessen wurde daraufhin durch Beschluss des Rates der Stadt Coesfeld vom 10.07.2025 (Beschluss 169/2025) die zeitliche Ausweitung des Verkehrsversuchs um weitere 9 Monate auf dann insgesamt ein Jahr beschlossen. Innerhalb dieses Zeitraums sollte eine weitere Zählung auf dem Buchholzweg erfolgen, um festzustellen, ob sich die Erkenntnisse der ersten Zählung auch in den Wintermonaten unter schlechteren Wetterbedingungen noch einmal bestätigen lassen.

Die erneute und abschließende Zählung erfolgte daraufhin in der Zeit vom 09.02.2026 bis 15.02.2026. Die Auswertung ergab in etwa ein weiteres Mal nahezu identische Werte wie in der Zählung zuvor. Auch dieses Mal lag die Belastung bei 119 Fahrzeugen in der Spitzenstunde. Die DTV betrug 1055 Fahrzeuge.

Sämtliche Ausgangs- und Vergleichszählungen auf dem Buchholzweg sind der beigefügten Übersicht zu entnehmen. Hierzu ist flankierend zu erwähnen, dass im Rahmen der Verkehrszählung auch die Geschwindigkeitswerte ermittelt wurden. Hierbei ist vorrangig der v85-Wert zu betrachten. Der v85-Wert ist der Wert, der von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten wird. Dieser Wert kann ebenfalls der Anlage entnommen werden. Hier waren die Werte in etwa gleichbleibend bis tendenziell leicht sinkend von 35/32 km/h (unterschiedliche Fahrrichtungen) auf 33/32 km/h. Die somit leicht über 30 km/h liegenden Werte sind völlig unkritisch und erfordern dahingehend keine weiteren Maßnahmen.

3. Fazit des Verkehrsversuchs und straßenverkehrsrechtliche Empfehlung

Die nun durchgeführten Verkehrszählungen vor und während des Verkehrsversuchs zeigen, dass die Durchfahrtsbeschränkung des Feldwegs für die verkehrliche Belastung auf dem Buchholzweg unschädlich ist. Der Verkehr ist sogar leicht rückläufig. Als Begründung dafür kann vermutet werden, dass das Befahren des Feldwegs bis zum Verkehrsversuch vielmehr aufgrund täglicher Gewohnheiten erfolgte, diese jetzt aber unterbrochen wurden. Wahrscheinlich ist, dass der Kfz-Verkehr durch die „Sperrung“ hauptsächlich auf den Konrad-Adenauer-Ring verdrängt wurde. Nicht auszuschließen ist, dass hier teilweise auch eine Verdrängung auf die Verkehrsachse Wetmarstraße – Hengtering – Hengtestraße erfolgte. Auf dieser Verkehrsachse konnte in der Tat in den letzten Monaten eine deutliche Mehrbelastung festgestellt werden, die aber vorrangig auf die übrigen neuen Durchfahrtsbeschränkungen in der nordwestlichen Innenstadt (Hohe Lucht, Seminarstraße, Teichweg) zurückzuführen ist.

Weiteres Entscheidungskriterium ist ebenfalls die Prüfung, inwieweit sich die Situation für die Anwohner des Feldwegs verändert hat. Die Veränderung zeigt die Reduzierung des Durchgangsverkehrs von vorher 111 Fahrzeugen in der Spitzenstunde auf nunmehr den reinen Anliegerverkehr, der nur noch innerhalb dieses Straßenabschnitts entsteht oder hier endet (Quell- und Zielverkehr). Durch das Abbinden der Straße wird der Feldweg wieder seiner eigentlichen Bestimmung bzw. Aufenthaltsfunktion als verkehrsberuhigter Bereich zugewiesen. Kinderspiele sind jetzt möglich. Zufußgehende können die Straße jetzt in ihrer gesamten Breite nutzen. Der Fahrzeugverkehr hat nun wieder eine untergeordnete

Bedeutung und das Geschwindigkeitsniveau wurde dadurch insgesamt gemindert. Die Verkehrssicherheit hat sich dadurch nun deutlich erhöht.

Einzig die Erreichbarkeiten für die Anwohner werden nun erschwert und die Fahrtwege zum Teil verlängert. Diese Einschränkung wurde mit den Anwohnern bereits im Vorfeld vor Beginn des Verkehrsversuchs offen erörtert. Nahezu alle Anwohner des Feldwegs zwischen Hengtestraße und Leisweg stimmten dieser neuen Verkehrsführung, trotz der Beschränkungen aber zugunsten einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit, dennoch zu.

Unter Abwägung aller Aspekte empfiehlt die Straßenverkehrsbehörde daher die dauerhafte Beibehaltung der jetzigen Verkehrsführung. Der rotweiße Poller und die übrige Verkehrseinrichtung, die den Durchgangsverkehr derzeit unterbindet, verbleiben an der jetzigen Stelle. Der Verkehrsversuch ist in Folge dessen beendet.

Anlagen:

Übersicht Verkehrszählungen