

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

30.04 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

30.11 Straßenverkehrliche Maßnahmen

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

07.09.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planen und Bauen

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

17.09.2026

01.10.2026

Vorberatung

Entscheidung

Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD "Verkehrsberuhigung am Feldweg priorisieren"

Beschlussvorschlag (Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD):

Der Rat der Stadt Coesfeld beschließt die Verkehrsberuhigung am Feldweg durch eine Sinuswelle zu priorisieren. Sofern eine Umsetzung bis zum 31.12.2026 nicht erfolgt ist, ist der Poller unverzüglich zu entfernen.

Beschlussvorschlag (Alternative der Verwaltung):

Der Rat der Stadt Coesfeld beschließt, die Verkehrsberuhigung am Feldweg durch Plateauaufpflasterungen entsprechend der als Anlage beigefügten Planung im laufenden Jahr umzusetzen, weil dadurch die gewünschten Effekte und Ziele besser erreicht werden, und anschließend den Poller zu entfernen.

Sachverhalt:

Der Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD wird gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Coesfeld vorgelegt und ist als Anlage beigefügt. Er wird wie folgt begründet:

„Der Rat der Stadt Coesfeld hat in seiner Sitzung vom 07.05.2026 beschlossen den Poller zu entfernen und durch eine Sinuswelle zu ersetzen. Bis zur Umsetzung soll der Poller laut Beschluss bestehen bleiben.

Da derzeit keine Bewegung seitens der Stadt zu erkennen ist, wird hiermit eine Konkretisierung zur Umsetzung beantragt.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Antrag gründet auf einer falschen Wiedergabe des Ratsbeschlusses. In seiner Sitzung am 07.05.2026 fasste der Rat die folgenden Beschlüsse:

„Beschlussvorschlag a):

Der Ratsbeschluss vom 10.04.2025 zu Vorlage 051/2025, TOP 8 der öffentlichen Sitzung, wird aufgehoben

Beschlussvorschlag b):

Die Verwaltung wird beauftragt, den Einbau von Sinuswellen zu prüfen. Der Poller verbleibt bis zur Umsetzung der verkehrlichen Maßnahme an der jetzigen Stelle.“

Der 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.“

wurde in der Sitzung abgelehnt.

Zu keiner Zeit wurde also beschlossen den Poller zu entfernen und durch eine Sinuswelle zu ersetzen. Vielmehr erging zunächst ein Auftrag an die Verwaltung, den Einbau von Sinuswellen zu prüfen. Eine kurzfristige Prüfung zwischen der Ratssitzung am 07.05.2026 und Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen am 02.07.2026 (mit Versand der Unterlagen am 23.06.2026) außerhalb der vom Ausschuss beschlossenen Prioritätenliste war aufgrund fehlender Personalkapazitäten und der Vielzahl an zu bearbeitenden Projekten nicht möglich.

Ergebnisse der Prüfung - Einsatzgrenzen

Sinuswellen werden – vor allem – in den Niederlanden zur Geschwindigkeitsreduktion in Tempo 30-Zonen und insbesondere in Fahrradstraßen eingesetzt. Hierzu ein Zitat von der Internetseite

<https://move-forward.eu/2023/08/09/niederlande-sinuswellen-auf-fahrradstrassen-und-radwegen/>

„Bei der Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen, die für den Kfz-Verkehr freigegeben sind, geht es immer wieder um die Thematik der Verkehrsberuhigung. Dabei liegt die folgende Problematik vor: Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt, so wie auch in Tempo 30-Zonen. Dort wird der Verkehr aber durch regelmäßige rechts-vor-links Kreuzungen, versetzte Parkstände, Aufpflasterungen oder Verschwenkungen der Fahrbahn beruhigt – die klassische Werkzeugkiste von Verkehrsplaner:innen kann zum Einsatz kommen.

In Fahrradstraßen soll der Radverkehr jedoch zügig und komfortabel fahren können, ohne an jeder Kreuzung auf rechts-vor-links achten zu müssen. Das Abbremsen bedeutet für Radfahrende auch immer das darauffolgende Überwinden des Anfahrwiderstands. Auch Kfz-Parken soll in Fahrradstraßen so gestaltet werden, dass es den Radverkehr nicht stört oder gefährdet. Außerdem ist die Fahrbahn so breit, dass Radfahrende bequem nebeneinander fahren können. Alles Aspekte, die auch den Kfz-Verkehr wiederum beschleunigen.

Das alles führt dazu, dass der Kfz-Verkehr die Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h regelmäßig überschreitet. Um dies zu verhindern, können Sinuswellen in die Fahrbahn eingebaut werden. Dies ist vor allem in den Niederlanden weit verbreitet.

Im Vergleich zu anderen Aufpflasterungen oder Rampensteinen, die in Tempo 30-Zonen verbaut werden, sind Sinuswellen sehr viel mehr in die Länge gezogen. Die zwei Wellen haben dabei eine flache sinusförmige Form und meist eine Länge von ca. 5 – 10 m. Die Wellenlänge ist dabei genau so lang, dass ein Überfahren mit Fahrzeugen, die langsamer als 30 km/h sind (also die meisten Radfahrenden) sehr geschmeidig funktioniert (und auch ein bisschen Spaß macht) und kein Fahrkomfort eingebüßt wird. Radfahrende müssen also nicht abbremsen, um unangenehme Stöße zu verhindern. Für Kfz-Verkehr, welcher mit Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h unterwegs ist, ist die Überfahrt der Sinuswellen unkomfortabel. Das Fahrzeug weist dann ein unangenehmes

Schwingungsverhalten auf. Das Resultat: der Kfz-Verkehr wird zu einer angepassten Geschwindigkeitsreduzierung gezwungen. [1]

Die Sinuswellen sind so interessant, weil sie es ermöglichen, den langsamen Verkehr nicht zu behindern, aber den zu schnellen Verkehr ausreichend abzubremesen. Sie können von Räum- und Winterdiensten befahren werden und stellen vergleichsweise geringe Barrieren oder Unfallrisiken für den Radverkehr dar.

In Deutschland sind uns Sinuswellen bisher leider noch nicht aufgefallen – Kommunen kennen dieses Element der Verkehrsberuhigung oft noch nicht. Es hat aber mittlerweile Eingang in z.B. den Leitfaden für Radschnellverbindungen in NRW gefunden und ist auch im Leitfaden für Fahrradstraßen dargestellt. Die beiden Publikationen sind hier zu finden:

- *Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb,*
- *Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis.“*

Ergänzend ein Auszug aus der Publikation „Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“:

„3.3.5.1.1 Punktuelle Maßnahmen auf der Radschnellverbindung

Eine Möglichkeit zur Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr ist der Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Sinuswellen in die Fahrbahn. Diese Lösung wird gerne in den Niederlanden eingesetzt. Die wellenförmige Gradienten soll den Kfz-Verkehr durch unangenehmes Schwingungsverhalten des Fahrzeugs beim Durchfahren zu langsamer Fahrweise zwingen und letztlich dazu bewegen, eine Alternativroute zu wählen.

Der Einbau einer Sinuswelle ist immer eine Einzelfallentscheidung. Bei der Planung und Umsetzung sind die Folgen in der Höhenentwicklung benachbarter Nebenanlagen und Lösungen für die Entwässerung der Fahrbahn zu berücksichtigen.“

Damit sind die wesentlichen Aspekte angesprochen:

- Mit Sinuswellen kann die Einhaltung eines Geschwindigkeitsniveaus von 30 km/h sichergestellt werden. Dies ist für Fahrradstraßen genau das richtige Niveau, für einen verkehrsberuhigten Bereich wie dem Feldweg reicht dies bei Weitem nicht aus. Hier gilt die Schrittgeschwindigkeit als das Maß der Dinge.
- Bei der Planung und Umsetzung sind die Folgen in der Höhenentwicklung benachbarter Nebenanlagen zu berücksichtigen. Im Feldweg grenzt die Fahrbahn direkt an die privaten Grundstücke. Sinuswellen im Bereich der privaten Grundstückszufahrten und -zugänge sind daher ausgeschlossen, da Stolperfallen zwischen Fahrbahn und Grundstück entstehen würden.
- Bei der Planung und Umsetzung sind Lösungen für die Entwässerung der Fahrbahn zu berücksichtigen. Durch jede Sinuswelle entstehen mindestens zwei Tiefpunkte. Die Entwässerung muss daher durch 2 zusätzliche Straßenabläufe oder durch eine gesonderte Rinnenführung sichergestellt werden. Das hat einen hohen baulichen Aufwand zur Folge. Dieser wird zusätzlich dadurch gesteigert, dass Sinuswellen aufgrund der geänderten Höhensituation nur durch einen Vollausbau zu realisieren sind.

Mögliche Standorte im Feldweg für Sinuswellen hat die Verwaltung geprüft und in einem Lageplan dargestellt. Dieser ist als Anlage 2 beigelegt. Demnach können im Feldweg drei Sinuswellen realisiert werden. Anhand des Bildes 94 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 lässt sich ermitteln, dass damit ein Geschwindigkeitsniveau von ca. 30 km/h sichergestellt werden kann. Wird auf die mittlere Sinuswelle verzichtet, steigt das Geschwindigkeitsniveau bereits auf ca. 35 km/h. Die Kosten für den Einbau von drei Sinuswellen schätzt die Verwaltung auf 116.000 €.

Mit der Vorlage 51/2025 „Antrag der CDU-Fraktion "Sperrung des Feldweges"" hat die Verwaltung einen Lageplan mit Plateauaufpflasterung vorgelegt, wie sie in der Vergangenheit z.B. im verkehrsberuhigten Bereich in der Straße Am Ächterott eingesetzt wurden. Der Plan ist erneut als Anlage 3 beigelegt. Mit den vier dargestellten Plateauaufpflasterungen wird ein

Geschwindigkeitsniveau von 25 km/h erreicht. Wird auf eine der mittleren Aufpflasterungen verzichtet, steigt das Geschwindigkeitsniveau bereits auf ca. 30 km/h. Bauartbedingt wird hier nicht in die Entwässerung der Straße eingegriffen. Radfahrer können seitlich an den Aufpflasterungen vorbeifahren. Die Kosten für den Einbau von vier Plateaufpflasterungen schätzt die Verwaltung auf insgesamt 34.000 €.

Fazit

Alle drei beteiligten Fachbereiche 30, 60 und 70 sind sich einig, dass die Herausnahme des Feldweges in seiner Funktion als „Sammelstraße“ aus dem Verkehrsnetz unter verkehrsplanerischen und straßenverkehrsrechtlichen Aspekten die einzig richtige Lösung darstellt. Hierzu bleibt die Abbindung der Straße erforderlich.

Im Vergleich zwischen Sinuswellen und Plateaufpflasterungen weisen die Zweitgenannten deutliche Vorteile auf.

Sinuswellen	Plateaufpflasterungen
Geschwindigkeitsniveau von ca. 30-35 km/h	Geschwindigkeitsniveau von ca. 25-30 km/h
Baukosten von ca. 116.000 €	Baukosten von ca. 34.000 €

Allerdings muss auch hier ganz klar gesagt werden, dass beide Elemente nicht in der Lage sind, das für einen verkehrsberuhigten Bereich geforderte Geschwindigkeitsniveau sicherzustellen.

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.

x	Negativ		Positiv		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?							
Durch den Bau von Sinuswellen oder Aufpflasterungen entstehen CO ₂ -Emissionen.							
2. <i>Bei negativen Auswirkungen auszufüllen:</i> Welche <u>weiteren</u> Potenziale gibt es zur Verminderung von negativen Klimawirkungen und zur Stärkung 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?							

Die Beibehaltung der heutigen Sperrung erzielt unter verkehrsplanerischen und straßenverkehrsrechtlichen Aspekten positivere Effekte und spart die durch die Baumaßnahmen verursachten CO₂-Emissionen ein.

Anlagen:

- 01 Antrag der Fraktionen der CDU und der SPD vom 26.08.2026
- 02 Lageplan „Sinuswellen“
- 03 Lageplan „Plateauaufpflasterungen“