

An:

Kreis Coesfeld – Straßenverkehrsbehörde

Landrat Dr. Schulze Pellengahr

Friedrich-Ebert-Straße 7

48653 Coesfeld

und

Straßen.NRW – Regionalniederlassung
Münsterland

Weseler Straße 21

48151 Münster



Ortsverband Rosendahl

Fraktionsvorsitzender Winfried Weber

Waldweg 25, 48720 Rosendahl

Weber-rosendahl@web.de

02566 1887, Mobil: 015128934044

Rosendahl, den 01.12.2025

**Antrag auf Anordnung von Tempo 30, Einrichtung eines Fußgängerüberwegs
sowie ergänzende Lärmschutzmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt B 474
(Rosendahl-Holtwick)**

Sehr geehrter Herr Landrat,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Gemeinde Rosendahl beantragt:

**1. für die Ortsdurchfahrt Holtwick (B 474) eine Geschwindigkeitsbegrenzung
auf 30 km/h anzuordnen,**

**2. im Kreuzungsbereich Nordstraße / Dreihook einen Fußgängerüberweg
(Zebrastreifen) einzurichten,**

**3. zur Sicherstellung der nachhaltigen Wirkung eine Evaluation der
Maßnahmen nach 12 Monaten durchzuführen.**

Diese umfasst insbesondere:

- erneute Verkehrs- und Lärmmessungen,**
- eine Analyse der Unfall- und Gefährdungssituation,**
- eine Bewertung des Rad- und Fußverkehrs,**
- die Prüfung weiterer Maßnahmen, einschließlich der Option eines Lkw-
Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbots, falls die Lärmbelastung in den
Nachtstunden weiterhin über den einschlägigen Richtwerten liegt.**

Die beantragten Maßnahmen sind aufgrund der nachgewiesenen erheblichen Lärmbelastung
und Gefahrenlage nicht lediglich politisch wünschenswert, sondern rechtlich geboten.

1. Begründung – Tempo 30

Die B 474 ist laut Lärmaktionsplan der Gemeinde Rosendahl ein besonders lärmbelasteter Straßenabschnitt. Dieser Plan verpflichtet die zuständigen Behörden gemäß § 47d BImSchG i. V. m. der EU-Richtlinie 2002/49/EG zur Umsetzung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen.

Die im Lärmaktionsplan gemessenen bzw. prognostizierten Dauerschallpegel überschreiten an mehreren Punkten die einschlägigen Grenzwertbereiche der 16. BImSchV

– > 57 dB(A) nachts

– > 67 dB(A) tags.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) stuft Dauerschallpegel über 55 dB(A) nachts als gesundheitlich kritisch ein, da sie das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachweislich erhöhen.

Die Bevölkerung ist damit seit Jahren gesundheitlich belastet und nachweislich gefährdet.

Der Lärmaktionsplan ist ein normkonkretisierendes Verwaltungshandeln. Sobald eine erhebliche Belastung festgestellt wurde, besteht kein behördlicher Ermessensspielraum mehr, sondern die Pflicht zur Umsetzung angemessener Maßnahmen. Ein weiteres Zuwarten wäre mit § 47d BImSchG nicht vereinbar und würde einer pflichtgemäßen Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben widersprechen.

1.1 Verkehrsspitzen durch A31-Sperrungen

Die B 474 dient regelmäßig als Ausweichroute bei Sperrungen der A 31. Diese Verkehrsspitzen verstärken Lärm, Abgase und die Gefährdung von Fuß- und Radverkehr erheblich. Gerade während dieser Ereignisse verschlechtert sich die Verkehrssicherheit massiv, da die B 474 nicht für derartige Ausweichverkehre ausgelegt ist.

1.2 Wirkungen von Tempo 30

Ein Tempolimit von 30 km/h reduziert:

- Lärm um durchschnittlich ≈ 3 dB(A) (subjektiv ≈ 20 % leiser),
- den Anteil gefährlicher Lärmspitzen,
- Unfallrisiken und Verletzungsschwere erheblich.

Die Maßnahme ist rechtlich gestützt auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO („Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm...“).

1.3 Gefährdungslage Radverkehr

Der ehemals gemeinsame Fuß- und Radweg ist in weiten Teilen als reiner Fußweg ausgewiesen. Fahrradfahren ist dort nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt – verkehrspraktisch nicht umsetzbar. Radfahrende sind somit gezwungen, auf der Bundesstraße ohne Schutzstreifen zu fahren.

Die Folge:

- Überholabstände von 1,50 m werden vielfach nicht eingehalten. Dies stellt einen klaren Verstoß gegen § 5 Abs. 4 StVO dar, der einen Mindestabstand von 1,5 m innerorts verbindlich vorschreibt.
- Der Sog schwerer Fahrzeuge ist bei Tempo 50 gefährlich.
- Der Radverkehr ist objektiv und subjektiv hochgefährdet.



Da ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden bei Tempo 50 objektiv kaum möglich ist, entsteht ein dauerhaftes Risiko. Tempo 30 ist die einzige verhältnismäßige und sofort wirksame Maßnahme zur Risikoreduzierung.

1.4 Unfallfolgen – Aufprallenergie

Die Verletzungsschwere steigt nicht linear, sondern **exponentiell**:

- Aufprall bei **30 km/h** = Sturz aus **3,5 m Höhe**
- Aufprall bei **50 km/h** = Sturz aus **9,8 m Höhe**

Damit ist klar: Tempo 30 rettet Leben.

Quelle: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

Mit der Maßnahme folgt der Kreis aktuellen Empfehlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausdrücklich befürwortet.

1.5 Lärmschutz am Ortsausgang (Richtung Legden)

Die derzeitige Beschleunigung von 30 km/h auf 70 km/h führt zu:

- überproportionalem Beschleunigungslärm,
- deutlich hörbaren Lärmspitzen für Anwohner,
- unnötiger Belastung des Straßenraums.

Darum beantragen wir, am Ortsausgang die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren.

2. Begründung – Fußgängerüberweg (FGÜ)

Im Kreuzungsbereich **Nordstraße / Dreihook** besteht ein **überdurchschnittlich hoher Querungsbedarf**, insbesondere durch:

- Kinder, (ca.40)
- Eltern mit Kindern,
- ältere Menschen,
- Bewohner:innen der Bereiche Schlee, Waldweg, Dreihook und Bültenkamp.

Der bestehende FGÜ am Norma-Markt liegt über 100 m entfernt und wird kaum genutzt. Dies zeigt, dass die vorhandene Querungsstelle für die Anwohner der genannten Straßenbereiche weder lagegerecht noch zweckmäßig ist. Die aktuelle Situation ist **unzumutbar gefährlich**, vor allem zu den Schulwegzeiten.

Hinzu kommt, dass im Querungsbereich aufgrund parkender Fahrzeuge und der Straßenführung teilweise eingeschränkte Sichtbeziehungen bestehen, was die Anordnung eines FGÜ zusätzlich erforderlich macht.

R-FGÜ 2001 – alle Kriterien erfüllt:

- innerörtliche Hauptstraße
- hoher Fußverkehr
- vulnerable Personengruppen
- nachweisbare Gefährdungslage
- keine geeignete Querung vorhanden

Erst die Kombination aus reduzierter Geschwindigkeit und sicherer Quermöglichkeit stellt eine angemessene Gefahrenabwehr nach StVO dar.

Ein FGÜ an dieser Stelle ist zwingend erforderlich.

3. Handlungsverpflichtung der Behörden

Die bisherigen Prüfprozesse ziehen sich seit Jahren hin, ohne Umsetzung wirksamer Maßnahmen.

Nach § 47d Abs. 6 BImSchG sind vorgeschriebene Lärminderungsmaßnahmen „unverzüglich umzusetzen“. Ein weiteres Aufschieben wäre rechtswidrig. Die Rechtsprechung (u. a. BVerwG und OVG NRW) stellt klar, dass bei festgestellten Lärmbelastungen über Richtwerten Maßnahmen anzuwenden und nicht lediglich zu prüfen sind.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geht daher davon aus, dass Kreis Coesfeld und Straßen.NRW die beantragten Maßnahmen zeitnah gemeinsam auch mit der Gemeinde Rosendahl abstimmen und anordnen.

Da sowohl der Kreis Coesfeld als Straßenverkehrsbehörde als auch Straßen.NRW als Baulastträger betroffen sind, wird eine gemeinsame, abgestimmte Entscheidung erwartet. Wir bitten ausdrücklich darum, dass beide Behörden eine abgestimmte, einheitliche Entscheidung treffen, um weitere Verzögerungen durch Zuständigkeitsfragen auszuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Weber', written in a cursive style.

Winfried Weber

Fraktionsvorsitzender

Zur Kenntnis:

Gemeinde Rosendahl

Fraktionen des Rates der Gemeinde Rosendahl

Allgemeine Zeitung Coesfeld