

**öffentliche
Mitteilungsvorlage**

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Stadtplanung	07.09.2026	343/2026

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungstermin
Mobilitätsausschuss	17.09.2026

Tagesordnungspunkt:

Verkehrssituation "Weserstraße"

Personelle Auswirkungen		☐ Nein	☐ Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Anzahl der Stellen und Bewertungen	
Finanzielle Auswirkungen		☐ Nein	☐ Ja
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Haushaltsbelastung Euro	Veranschlagt unter Produkt-Nr. u. -bezeichnung
Beschlusskontrolle		☒ Nein	☐ Ja
Falls ja:			
Verantwortlicher Fachbereich:		Umsetzung bis zum:	

Inhalt:
1. Sachverhalt

Die CDU-Fraktion hat mit Schreiben vom 11.09.2025 beantragt, die Verkehrssituation auf der Weserstraße zu prüfen. Die Weserstraße verbindet die Max-Planck-Straße mit der Straße Auf der Haar und gliedert sich in drei bauliche Abschnitte unterschiedlichen Ausbauzustands: Abschnitt 1 ist ein ausgebauter Siedlungsbereich mit seitlichen Verkehrsinseln, Abschnitt 2 weist einen einfacheren Ausbauzustand mit beschädigten Bodenschwellen, abgesenkter Bankette und einfachem Asphalt auf, Abschnitt 3 ist wieder ausgebaut, jedoch durch eine lange, unübersichtliche Rechtskurve geprägt, an der auch geparkt werden darf.

Die Straße wird aufgrund der Lage parallel zur Verler Straße häufig als Ausweichroute genutzt und ist zugleich eine wichtige Schulwegverbindung für den Radverkehr (u. a. aus dem Ortsteil Spexard zur Geschwister-Scholl-Schule) sowie Standort einer Kindertagesstätte. Zwei geplante Bauprojekte in der Nähe (Lebensmittelmart, Spexarder Höfe) werden voraussichtlich zusätzlichen Verkehr erzeugen, der zum Teil über die Weserstraße Richtung Innenstadt abfließen soll.

Die Fraktion bittet um Prüfung von vier Maßnahmen – verkehrsberuhigter Ausbau, Einbahnstraßenregelung, Fahrradstraße sowie eine Abbindung für den Pkw-Verkehr im zweiten Abschnitt – und um eine abschnittsbezogene Gegenüberstellung anhand folgender Kriterien: baulicher Ausgangszustand, bauliche/verkehrsrechtliche Machbarkeit, Sicherheit und Attraktivität für Radfahrer und Schülerverkehr, Bringsituation der Kindertagesstätte, nötige Umwege für Anlieger sowie Kosten.

2. Datengrundlage

Nach Eingang des Prüfantrages wurde im Bereich der Weserstraße mehrere Zählungen durchgeführt. Exemplarisch werden die Zählergebnisse für den Zeitraum zwischen Donnerstag, 07.11.2024 bis Mittwoch, 13.11.2024 dargestellt (Nachfolgend stattgefundene Zählergebnisse kommen zu vergleichbaren Ergebnissen):

Kennwert	Wert
Kfz gesamt (7 Tage)	5.310 (Ø 759 Kfz/24h; werktags Do–Di Ø 882 Kfz/24h; Wochenende Ø 451 Kfz/24h)
Fahrrad gesamt (7 Tage)	1.588 (Ø 227 Rad/24h; ca. 30 % des Kfz-Aufkommens)
Spitzenstunden (werktags)	morgens ca. 75–95 Kfz/h (7–9 Uhr), nachmittags ca. 100–115 Kfz/h (14–17 Uhr)
V85-Geschwindigkeit	32 km/h (Richtung Max-Planck-Straße 31 km/h, Richtung Auf der Haar 33 km/h)
Geschwindigkeitsverteilung	69,1 % unter 29 km/h, 28,6 % zwischen 30–38 km/h, nur 2,26 % über 39 km/h, keine Fahrzeuge über 60 km/h
Fahrzeugklassifikation	95,78 % Pkw, 1,98 % Lkw bis 3,5t/7,5t zusammen, 0,45–0,26 % Lkw >7,5t, 1,53 % Sonstige

Einordnung: Die Zahlen zeigen eine moderate Verkehrsbelastung bei einer unauffälligen Geschwindigkeitsverteilung auf dem bestehenden Tempo-30-Niveau. Der auffällig hohe Radanteil von rund 30 % kann als Indiz für die beschriebene Schulweg- und Alltagsfunktion verstanden werden. Dass die Weserstraße als Ausweichroute zur parallel verlaufenden Landesstraße (Verler Straße) dient, konnte anhand der festgestellten Zahlen nicht beobachtet werden.

3. Bewertung

Verkehrsberuhigter Bereich

Einordnung: Ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1/326.1, § 42 Abs. 4a StVO) ist eine Mischverkehrsfläche ohne Trennung von Fahrbahn und Gehweg, auf der Fußgänger die gesamte Fläche nutzen dürfen und der Fahrverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Die Anordnung ist Straßen mit überwiegender Aufenthalts- und Erschließungsfunktion vorbehalten und setzt einen entsprechenden baulichen Umbau der Verkehrsfläche voraus.

Prüfergebnis: Die Verwaltung teilt das Anliegen der Fraktion, für ein möglichst niedriges und sicheres Geschwindigkeitsniveau auf der Weserstraße zu sorgen, und begrüßt die Bereitschaft, hierfür auch bauliche Lösungen in Betracht zu ziehen. Die durchgeführte Verkehrszählung zeigt jedoch, dass dieses Ziel auf dem bestehenden Tempo-30-Niveau bereits weitgehend erreicht ist: Die V85-Geschwindigkeit liegt bei 32 km/h, und 69,1 Prozent der Fahrzeuge fahren bereits unterhalb von 29 km/h; lediglich 2,26 Prozent überschreiten 39 km/h, keines liegt über 60 km/h. Ein verkehrsberuhigter Bereich würde diesem bereits guten Ausgangsbefund kaum einen messbaren zusätzlichen Sicherheitsgewinn hinzufügen, jedoch einen vollständigen baulichen Umbau der Verkehrsfläche mit entsprechend hohem Investitions- und Folgeaufwand erfordern – gerade in Abschnitt 1, wo wesentliche gestalterische Elemente bereits vorhanden sind, würde dies eine erneute Investition in eine funktional bereits weitgehend erfüllte Fläche bedeuten. Hinzu kommt, dass sich die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit in der Praxis nur eingeschränkt überwachen und im Zweifel

auch verkehrsrechtlich nur schwer nachweisen lässt, was die Durchsetzbarkeit der Anordnung zusätzlich einschränkt. Rechtlich ist die Maßnahme zudem ausdrücklich auf Straßen mit geringem, überwiegend ortsgebundenem Verkehr beschränkt; ein etwaiger, im Antrag beschriebener Ausweichverkehr würde durch die Anordnung nicht unterbunden, sondern allenfalls verlangsamt, so dass die eigentliche Ursache der geschilderten Problematik bestehen bliebe. Unter Abwägung des begrenzten Zusatznutzens gegenüber dem hohen baulichen Aufwand sowie dem dauerhaften Pflege- und Instandhaltungsbedarf für Pflaster, Bepflanzung und Ausstattungselemente empfiehlt die Verwaltung, von der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs zum jetzigen Zeitpunkt abzusehen.

Einbahnstraßenregelung

Einordnung: Die Anordnung einer Einbahnstraße erfolgt nach § 45 StVO im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Sie kann den Begegnungsverkehr reduzieren und Raum für andere Nutzungen schaffen, verändert aber die Erschließungsstruktur der betroffenen Straße grundlegend.

Prüfergebnis: Der Vorschlag, den Begegnungsverkehr auf der Weserstraße zu reduzieren, ist aus Sicht der Verwaltung nachvollziehbar und greift einen in der Verkehrsplanung häufig diskutierten Lösungsansatz auf. Die vorliegenden Daten geben hierfür jedoch keinen belastbaren Anlass: Weder die Verkehrsstärke von durchschnittlich 759 Kfz in 24 Stunden noch die Spitzenstundenwerte von rund 75 bis 115 Kfz pro Stunde deuten auf eine Belastung hin, die eine derart eingreifende Regelung rechtfertigen würde, und auch die Geschwindigkeitswerte zeigen, wie oben dargestellt, bereits ein unauffälliges Bild. Demgegenüber steht das fachlich gut belegte Risiko, dass ohne Gegenverkehr als natürliches Regulativ erfahrungsgemäß höhere Geschwindigkeiten gefahren werden – ein Effekt, der sich insbesondere in der unübersichtlichen Rechtskurve des dritten Abschnitts nachteilig auswirken und damit dem eigentlichen Anliegen der Verkehrsberuhigung entgegenlaufen könnte. Hinzu kommt, dass eine Einbahnstraßenregelung ohne ausdrückliche Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr (Zeichen 220 mit Zusatzzeichen) spürbare Umwege für den im Antrag besonders hervorgehobenen Schülerradverkehr zur Folge hätte; eine solche Freigabe wiederum setzt ausreichende Restbreiten voraus, die insbesondere im schmaleren Abschnitt 2 fraglich erscheinen. Der bislang über die Straße abgewinkelte Verkehr würde durch die Maßnahme zudem nicht reduziert, sondern voraussichtlich auf die ohnehin bereits stark frequentierte Verler Straße oder andere Nachbarstraßen verlagert, ohne dass eine belastbare Aussage zu deren Aufnahmefähigkeit vorläge. Auch die erschwerte Orientierung für ortsfremde Verkehrsteilnehmer sowie der Umstand, dass für Rettungsdienste, Feuerwehr und Müllabfuhr eigene Ausnahmeregelungen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit geschaffen werden müssten, sprechen gegen eine Umsetzung. In der Gesamtschau überwiegen aus fachlicher Sicht die genannten Nachteile den nicht belegten Nutzen deutlich, sodass die Verwaltung von der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung derzeit absieht.

Fahrradstraße

Einordnung: Die Fahrradstraße (Zeichen 244.1, § 45 Abs. 1 i. V. m. § 244 StVO) weist den Radverkehr als Leitverkehrsart aus. Kfz-Verkehr ist nur durch Zusatzzeichen zuzulassen und muss sich dem Radverkehr unterordnen.

Prüfergebnis: Die Verwaltung erkennt die Bedeutung der Weserstraße für den Schüler- und Alltagsradverkehr ausdrücklich an; die Verkehrszählung bestätigt dies eindrücklich mit einem Radverkehrsanteil von rund 30 Prozent gegenüber dem Kfz-Aufkommen – ein für eine Straße dieser Größenordnung bemerkenswert hoher Wert, der den im Antrag beschriebenen Charakter als wichtige Verbindung für Schülerinnen und Schüler aus Spexard zur Geschwister-Scholl-Schule unterstreicht. Der Vorschlag, diese Funktion durch eine Fahrradstraße formal zu stärken, ist vor diesem Hintergrund gut nachvollziehbar, und die seit der StVO-Novelle 2020 gelockerten rechtlichen Voraussetzungen – die Einordnung in ein Radverkehrsnetz oder eine Schulwegfunktion genügt, eine zahlenmäßige Überlegenheit ist nicht zwingend erforderlich – dürften hier grundsätzlich erfüllbar sein. Gleichwohl zeigt die Erfahrung aus vergleichbaren Kommunen, dass die tatsächliche Wirkung einer Fahrradstraße maßgeblich von einer spürbaren Reduzierung des verbleibenden Kfz-Durchgangsverkehrs sowie von einer konsequenten Kontrolle abhängt: Ohne begleitende bauliche Sicherung, etwa durch Modalfilter oder Poller, fahren Kfz trotz der Beschränkung auf „Anlieger frei“ erfahrungsgemäß häufig unvermindert weiter, was einen entsprechend erhöhten personellen Kontrollaufwand zur Ahndung von Falschparken und Geschwindigkeitsverstößen erforderlich machen

würde. Da die vorliegenden Zählraten keine auffällige Kfz-Belastung ausweisen, die eine solche bauliche Durchsetzung rechtfertigen würde, bliebe eine isolierte Ausweisung als Fahrradstraße voraussichtlich wirkungsarm. Hinzu kommt, dass insbesondere im dritten Abschnitt die unübersichtliche Rechtskurve mit zulässigem Parken ein eigenständiges Sichtproblem darstellt, das durch eine Fahrradstraßen-Beschilderung allein nicht gelöst würde. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, von einer isolierten Ausweisung als Fahrradstraße zum jetzigen Zeitpunkt abzusehen, und regt an, die Schulwegfunktion der Weserstraße stattdessen im Zusammenhang mit einer gesamtstädtischen Radverkehrsnetzplanung weiterzuverfolgen.

Abbindung für den Pkw-Verkehr

Einordnung: Bei einer Abbindung wird die Kfz-Durchfahrt an einer Stelle baulich unterbrochen, während Fuß- und Radverkehr durchgelassen werden. Rechtsgrundlage ist § 45 StVO, bei dauerhafter Umwidmung ggf. zusätzlich § 8 StrWG NRW.

Prüfergebnis: Die Verwaltung hat ausdrücklich Verständnis dafür, dass insbesondere aus der Anwohnerschaft im dritten Abschnitt wiederholt der Wunsch nach einer spürbaren Reduzierung des Durchgangsverkehrs geäußert wurde, und erkennt an, dass eine Abbindung diesem Anliegen von allen vier geprüften Maßnahmen am unmittelbarsten Rechnung tragen würde, da sie den Durchgangsverkehr vollständig unterbindet, statt ihn nur zu verlangsamen oder zu verlagern. Die vorliegende Verkehrszählung zeigt jedoch, dass die Weserstraße mit durchschnittlich 759 Kfz in 24 Stunden und einer deutlich geringeren Belastung am Wochenende kein Verkehrsaufkommen aufweist, das einen derart weitreichenden Eingriff aus rein verkehrlicher Notwendigkeit begründen würde. Zugleich handelt es sich um die eingriffsintensivste der vier geprüften Maßnahmen: Der betroffene Abschnitt würde für den Kfz-Verkehr faktisch zur Sackgasse, was Wendemöglichkeiten sowie kostenintensive Sonderlösungen für die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste, Feuerwehr und Müllabfuhr erforderlich machen würde, etwa durch versenkbare Poller mit Schließsystem. Der bislang über die Straße abgewinkelte Verkehr würde dabei nicht reduziert, sondern vollständig auf die Verler Straße oder andere Nachbarstraßen verlagert, deren Aufnahmefähigkeit hierfür noch nicht geklärt ist. Für die verbleibenden Anlieger sowie für Liefer- und Gewerbeverkehr entstünden zudem dauerhafte Umwege. Besonders zu berücksichtigen ist ferner, dass die im Antrag genannten Neubauprojekte in unmittelbarer Nähe der Weserstraße ihren zusätzlichen Verkehr voraussichtlich zum Teil über eben diese Straße Richtung Innenstadt abwickeln sollen; eine Abbindung an der vorgeschlagenen Stelle könnte diese vorgesehene Erschließung konterkarieren und müsste vorab mit der Erschließungsplanung der beiden Vorhaben abgeglichen werden. Schließlich ist eine bauliche Abbindung nur mit hohem Aufwand rückbaubar, sollte sie sich nach Umsetzung nicht bewähren oder sich die Erschließungssituation durch die Neubauprojekte anders als erwartet entwickeln. Angesichts dieser Abwägung empfiehlt die Verwaltung, von einer Abbindung zum jetzigen Zeitpunkt abzusehen, ohne das dahinterstehende Anliegen der Anwohnerschaft damit als unbegründet zurückzuweisen; die Verkehrssituation soll nach Fertigstellung der Neubauprojekte erneut bewertet werden.

Situation Kindertagesstätte

Die Verwaltung bewertet die Situation nach derzeitigem Kenntnisstand als unauffällig. Anhaltspunkte für ein erhöhtes Gefährdungspotenzial im Umfeld der Einrichtung liegen der Verwaltung nicht vor, insbesondere sind keine einschlägigen Unfälle bekannt.

Die vorhandenen baulichen Verkehrsberuhigungselemente wirken sich zusätzlich günstig auf das Geschwindigkeitsniveau während der Bring- und Abholzeiten aus.

Die Verwaltung sieht daher aktuell keinen akuten Handlungsbedarf, wird die Situation im Rahmen der ohnehin vorgesehenen regelmäßigen Beobachtung der Weserstraße jedoch weiterhin im Blick behalten.

4. Fazit

Auf Grundlage der aktuell vorliegenden Verkehrsdaten sieht die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt keine fachliche Notwendigkeit, eine der vier vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen. Diese Einschätzung beruht jedoch auf der derzeitigen Verkehrssituation. Insbesondere die im Antrag benannten, in unmittelbarer Nähe entstehenden Bauprojekte werden nach ihrer Fertigstellung ggfs.

zu einer veränderten Verkehrsbelastung führen, deren Ausmaß sich derzeit lediglich prognostizieren lässt.

Die Verwaltung sichert daher zu, die Verkehrssituation auf der Weserstraße nach Eröffnung des Nahversorgers zeitnah erneut zu erfassen und zu bewerten. Sollte sich hierbei zeigen, dass sich die Verkehrsbelastung, das Geschwindigkeitsniveau oder die Sicherheit für den Rad- und Schülerverkehr spürbar verändern, wird die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss erneut berichten und die hier geprüften Maßnahmen vor dem Hintergrund der dann aktuellen Datenlage neu bewerten.

Im Auftrag

Albrecht Pförtner

Anlagenliste:

(keine)