STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

Beschlussvorlage 2022/0184
öffentlich

Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Rückbau der Verkehrsberuhigung am Hansaring

Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Herr Schenkel | 02521 29-310 | schenkel@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
09.06.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Aufhebung des Beschlusses des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 02.09.2021 zum Rückbau der Fahrbahnverengungen auf dem Hansaring – wird abgelehnt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Petenten hierüber zu unterrichten.
2. Die Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Festsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde für den Hansaring ab Einmündung Dalmerweg in östlicher Richtung bis zur Lippborger Straße wird abgelehnt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Petenten hierüber zu unterrichten.
3. Die Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Festsetzung einer Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde für den im Bereich des Berufskollegs Beckum verlaufenden Abschnitt des Hansarings – wird abgelehnt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Petenten hierüber zu unterrichten.

Kosten/Folgekosten

Die Kosten für die Beseitigung der Einbuchtungen belaufen sich auf rund 85.000 Euro

Finanzierung

Im Haushaltsjahr 2021 sind bei der Investitionsmaßnahme 1088 – Rückbau Einbuchtungen Hansaring – unter dem Produktkonto 120101.785200 Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – ein Haushaltsansatz für das Jahr 2021 in Höhe von 85.000 Euro veranschlagt. Die Mittel sind per Ermächtigungsübertragung in das Haushaltsjahr 2022 übertragen worden.

Erläuterungen:

Der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben hat in seiner Sitzung am 02.09.2021 in Verbindung mit den Aussagen zum Vorbehaltsnetz im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP) mehrheitlich beschlossen, die Einbuchtungen im Fahrbereich auf dem Hansaring zu entfernen (siehe Vorlage 2021/0266 und Niederschrift zur Sitzung).

Aufgrund dieses Beschlusses erfolgte die Beauftragung eines Ingenieurbüros mit den Leistungsphasen 5 bis 7 einschließlich der Bestandvermessung sowie die Entfernung von 11 Eichen im Februar 2022. Ebenso erfolgte die Ersatzbepflanzung für die gefällten Bäume.

Mit einem offenen Brief vom 03.03.2022 haben sich Anwohnerinnen und Anwohner des Hansarings an den Bürgermeister gewendet. In dem Brief wird darum gebeten, 3 Anträge bezüglich des Rückbaus der Verkehrsberuhigung des Hansarings auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Rates der Stadt Beckum zu setzen. Der offene Brief wurde als Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) gewertet und in der Sitzung des Rates der Stadt Beckum am 07.04.2022 beraten (siehe Vorlage 2022/0114 und Niederschrift zur Sitzung).

Der Rat der Stadt Beckum hat beschlossen, die Anregung entgegen dem Vorschlag der Verwaltung in Gänze an den zuständigen Fachausschuss zu verweisen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Verkehrssituation aufgrund verschiedener Quartiersentwicklungen geändert habe und eine Klärung bezüglich weiterer Querungshilfen (Folgekonzept) geboten ist.

Zu 1 der Anregung nach § 24 GO NRW

Seitens der Verwaltung wurde die vorliegende Situation am Hansaring geprüft und bewertet, um zu klären, ob die Einbauten auf dem Hansaring bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde rechtlich zulässig sind oder diese wegen Rechtswidrigkeit zurückgebaut werden müssen.

Nach § 9 Absatz 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Nach § 9a Absatz 2 Satz 1 StrWG NRW sind die Straßen so herzustellen und zu unterhalten, dass sie den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Bei dem Bau und der Unterhaltung der Straßen sind unter anderem die anerkannten Regeln der Technik angemessen zu berücksichtigen (siehe § 9 Absatz 2 StrWG NRW).

Als solche anerkannten Regeln der Technik sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – Ausgabe 2006 – (RASt 06) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen anzusehen. Sie ersetzen die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95) und die „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV 93). An sich besitzen sie zwar keinen rechtsverbindlichen Charakter, „konkretisieren [sie] aber sachverständig allgemein anerkannte Regeln des Straßenbaus im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG [BW].

Als solche liefern sie für Ermittlung und Bewertung der Belange des Verkehrs Anhaltspunkte, wie Erschließungsstraßen im Normalfall nach ihrem Raumbedarf und zur

Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu entwerfen und zu gestalten sind." Die Vorgaben sind „aktuelle und spezifische wissenschaftliche Erkenntnisquellen und geben den Stand der Technik wieder."

Unter Punkt 4.3 sehen die RASt 06 vor, dass Straßen entsprechend ihres Nutzungsanspruchs ausgebaut werden müssen, welcher „aus der Erschließungsbedeutung und aus der Verbindungsbedeutung von Stadtstraßen". erwächst. „Daraus leiten sich die Stärke und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs ab, der im jeweiligen Straßenraum abgewickelt werden soll." Weiter heißt es in den RASt 06 unter Punkt 4.3, dass es möglich ist, eingeschränkte Bewegungsspielräume unter teilweisem Verzicht auf Sicherheitsräume zuzulassen, sofern es „die straßenräumliche Situation (insbesondere die Straßenraumbreite) und der Raumbedarf anderer Nutzungsansprüche notwendig machen." Eine solche typische Situation dürfte etwa eine Situation darstellen, in der aufgrund der baulichen Gegebenheiten die notwendigen Bewegungsspielräume nicht einhaltbar sind (zum Beispiel Pulort). Besteht indes keine straßenräumliche Situation, die eingeschränkte Bewegungsräume *notwendig* macht, sind die Regelungen der RASt 06 so zu verstehen, dass es auch nicht zulässig ist, solche künstlichen Verknappungen des Straßenraums zu schaffen.

Ferner sind nach den Vorgaben der RASt 06 eingeschränkte Bewegungsräume nur bei geringer Geschwindigkeit (≤40 Kilometer pro Stunde) und umsichtiger Fahrweise zulässig. Im Umkehrschluss bedeutet das jedoch, dass Einbauten (oder sonstige Bewegungsraum einschränkende technische Maßnahmen) bei Geschwindigkeiten von ≥40 Kilometer pro Stunde unzulässig sind.

Nach dem VEP ist der Hansaring eine in das Vorbehaltsnetz aufgenommene Straße. Damit ist sie als Vorfahrtstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde klassifiziert, „mit der Möglichkeit, abschnittsweise Streckengeschwindigkeiten von 30 Kilometern pro Stunde anzuordnen". Es handelt sich um eine Straße, die „der Abwicklung der örtlichen und gegebenenfalls überörtlichen Verkehre" dient, so dass die herabgesetzte Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde nur in einem untergeordneten Umfang möglich ist, so etwa in den besonderen Bereichen der Schule und des Altenheims. Prägend bleibt der Charakter einer Straße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde.

Diese Festlegung im VEP ist das Ergebnis der umfassenden Diskussion im Arbeitskreis, welche die betroffenen Belange vor Ort beleuchtet und gegeneinander abgewogen hat. Insbesondere die gegenläufigen Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner, wie Beruhigung und Verkehrsfluss, wurden thematisiert und berücksichtigt.

Eine aufgrund örtlicher Gegebenheiten notwendige Einschränkung der Bewegungsräume liegt auf dem Hansaring nicht vor. Damit steht die aktuelle Verkehrssituation, geprägt durch die wechselseitigen Einbauten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde, im Widerspruch zu den Empfehlungen der RASt 06. Wenngleich die RASt 06 für den Träger der Straßenbaulast nicht verbindlich sind, in dem Sinne, dass er bestimmte planerische Aspekte mit Berufung allein auf die RASt 06 begründen kann, so spricht in der vorliegenden Konstellation die Nichteinhaltung der Vorgaben der RASt 06 dafür, dass die örtliche Situation nicht den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügt und damit nicht den Vorgaben von § 9 Absatz 2 StrWG NRW entspricht.

Ferner ergibt auch die vergleichende Betrachtung der Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der einschlägigen Rechtsprechung, dass die Errichtung von Verkehrshindernissen in Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde aufgrund der damit verbundenen Gefahrenlagen problematisch ist.

Gemäß § 45 Absatz 1c StVO können die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften Tempo 30-Zonen anordnen. Nach Absatz 11 der Verwaltungsvorschriften zu § 45 StVO soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde erfolgen. Es soll durch verschiedene Maßnahmen ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zonen geschaffen werden. Als ein solches typisches Merkmal wird die Einengung der dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite genannt, die durch Markierungen auf der Fahrbahn aber auch durch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erfolgen kann.

Handelt es sich bei der künstlichen Einengung durch bauliche Maßnahmen hiernach um ein für Tempo 30-Zonen typisches Erscheinungskriterium, muss in solchen Zonen stets mit Einbauten dieser Art gerechnet werden und der Verkehr muss sich hierauf entsprechend einrichten. Grundsätzlich dürfen Verkehrsteilnehmende darauf vertrauen, eine Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nutzen zu können, sofern nichts anderes ersichtlich ist. Für die so gestalteten Tempo 30-Zonen bedeutet dies, dass den Verkehrsteilnehmenden innerhalb dieser Zonen ein schutzwürdiges Vertrauen nicht zugesprochen wird, weil sie aufgrund des Bewusstseins, sich innerhalb der Zone zu befinden, jederzeit mit geschwindigkeitsdämpfenden (baulichen) Maßnahmen rechnen müssen.

Daraus folgt, dass der Verkehr außerhalb solcher Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzung nicht jederzeit mit verkehrsberuhigenden (baulichen) Maßnahmen zu rechnen hat und daher grundsätzlich darauf vertrauen kann, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch nutzen zu können. Hieraus lässt sich zwar kein Anspruch einer/eines Verkehrsteilnehmenden hierauf ableiten, gleichwohl führt das aber zu dem Schluss, dass das Vorliegen baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde sich gefahrerhöhend auswirkt.

Nach allem ist die Festlegung des VEP, dass die Einbauten im Hansaring entfernt werden sollen, konsequent und beruht auf rechtmäßigen und gebotenen Erwägungen. Nur der Rückbau führt dazu, dass eine den Anforderungen aus §§ 9, 9a StrWG NRW an eine der Sicherheit und Ordnung genügende Verkehrslage geschaffen wird.

Somit kann der Anregung nach § 24 GO NRW – Aufhebung des Beschlusses des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 02.09.2021 zum Rückbau der Fahrbahnverengungen auf dem Hansaring – nicht entsprochen werden.

Zu 2 der Anregung nach § 24 GO NRW

Die Petenten begehren die Anordnung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit auf dem Hansaring. In diesem Zusammenhang werden im Schreiben unterschiedliche verkehrsrechtliche Lösungen angesprochen. Zum einen wird die Anordnung einer Streckenbeschränkung auf 30 Kilometer pro Stunde im Bereich zwischen Einmündungen K25 Lippborger Straße und Dalmerweg beantragt, zum anderen wird im weiteren Text von der Ausweisung einer Tempo 30-Zone im Verlauf des gesamten Hansarings gesprochen.

Anordnung einer Streckenbeschränkung mittels Z 274-30 StVO

Nach § 3 Absatz 3 StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 Kilometer pro Stunde. Darüber hinaus haben Straßenverkehrsbehörden in Abstimmung mit zu beteiligenden Stellen eingeschränkte Möglichkeiten, abweichende Regelungen zu treffen. Gemäß § 45 Absatz 9 StVO sind Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen aber nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung maßgeblicher Rechtsgüter erheblich übersteigt. Hiervon ausgenommen sind unter anderem Bereiche von direkt an überörtlichen Straßen oder Vorfahrtstraßen gelegenen abschließend aufgeführten sozialen Einrichtungen.

Der Hansaring ist mittels Zeichen 306 StVO als Vorfahrtstraße ausgewiesen. Anliegend befinden sich Wohnbebauung, einzelne Bürogebäude sowie das Gelände des Berufskollegs Beckum. Soziale Einrichtungen, die unter die Regelung des § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO fallen, liegen nicht an der betroffenen Straße. Die bislang unauffällige Verkehrssituation berechtigt nicht zur Anordnung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit entlang der Straße beziehungsweise in einzelnen Bereichen des Hansarings.

Ebenfalls kann eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes aktuell keine Berücksichtigung finden, da die bislang festgestellten Daten zur Verkehrsbelastung an der betroffenen Straße eine verhältnismäßig begrenzte Frequentierung belegen.

Anordnung einer Tempo 30-Zone mittels Z 274.1 StVO

Nach § 45 Absatz 1c StVO ordnen Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtsregelung nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.

Die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) führen dazu aus, dass die Anordnung von Tempo 30-Zonen auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung einer Gemeinde vorgenommen werden soll. In diesem Rahmen ist unter anderem das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festzulegen, das den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, des Rettungsdienstes und Katastrophenschutzes Rechnung trägt. Somit bildet die Benennung von Vorbehaltsstraßen die Voraussetzung zur Ausweisung von Tempo 30-Zonen.

Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen zudem nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Der VEP stellt ein wichtiges Fragment für die örtliche Verkehrsplanung dar. Die getroffenen Festlegungen bilden unter dem Vorbehalt der rechtlichen Zulässigkeit die Handlungsbasis für Politik und Verwaltung.

Die Straße Hansaring ist gemäß Festlegungen im VEP dem Vorbehaltsnetz zuzuordnen. Sie ist mittels Zeichen 306 als Vorfahrtsstraße ausgewiesen und stellt eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen der Kreisstraße Lippborger Straße und der Landesstraße Mühlenweg dar. Zwar ist die Verkehrsbelastung vergleichsweise reduziert, im Hinblick auf die Bedeutung der Verbindung ist jedoch von einem erhöhten Anteil des Durchgangsverkehrs auszugehen.

Fazit

Unter Berücksichtigung der oben genannten Gründe ist die Anregung nach § 24 GO NRW sowohl auf Anordnung einer Streckenbeschränkung mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit als auch auf Einrichtung einer Tempo 30-Zone am Hansaring abzulehnen.

Für eine Gewährung der Verkehrssicherheit sowie einer hinreichenden Leistungsfähigkeit des Hansarings ist die Rücknahme des für Straßen des Vorrangnetzes atypischen Ausbaus zwingend erforderlich. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Maßnahmen zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs zu treffen. Zusätzlich zu den am Hansaring beidseitig angelegten Fuß- und Radverkehrsanlagen können in einzelnen Bereichen baulich oder verkehrsrechtlich Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden, wenn die von den Regelwerken geforderten Parameter vorliegen.

Zu 3 der Anregung nach § 24 GO NRW

Zuständig für die Streckenbeschränkung ist, wie auch in ähnlichen Sachverhalten aus der Vergangenheit, der Bürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde einer mittleren kreisangehörigen Gemeinde (§ 10 Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung des Landes Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit § 45 StVO).

§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO bestimmt grundsätzlich, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorhergehenden Absätzen der Vorschrift genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Ein solcher herausgehobener Fall ist vorliegend nicht gegeben.

Aber auch eine Ausnahme gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO scheidet vorliegend aus. Zwar gilt der soeben erläuterte Grundsatz des Satzes 3 hiernach unter anderem nicht für die Anordnung von innerbehördlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 Kilometern pro Stunde im unmittelbaren Bereich von an bestimmten Straßen gelegenen allgemeinbildenden Schulen. Das am Hansaring gelegene Berufskolleg erfüllt jedoch nicht das Merkmal einer allgemeinbildenden Schule im Sinne der Vorschrift. Auf Nachfrage der Verwaltung hat die Bezirksregierung Münster laut einer Auskunft des Kreises Warendorf vom 24.01.2022 hierzu ausgeführt:

„Da sich der § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 6 StVO hinsichtlich Schulen auf das Vorhandensein allgemeinbildender Schulen und Förderschulen beschränkt, ist davon auszugehen, dass berufsbildende Schulen bewusst davon ausgeschlossen worden sind. Sinn und Zweck der Norm ist, vor den genannten sensiblen Bereichen den erfassten Personenkreis besonders zu schützen. Hier ist vor allem zu berücksichtigen, dass sich die Schülerinnen und Schüler an Berufsschulen hinsichtlich ihrer straßenverkehrsrechtlichen Einsichtsfähigkeit von den Schülerinnen und Schülern der benannten Schulformen grundsätzlich unterscheiden dürften. Demnach ist eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h gem. § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 6 StVO vor einem Berufskolleg nicht anzuordnen."

Somit kann der Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Festsetzung einer Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde für den im Bereich des Berufskollegs Beckum verlaufenden Abschnitt des Hansarings – nicht entsprochen werden.

Weiteres Vorgehen

Der Rückbau der Einbuchtungen kann kurzfristig beschränkt ausgeschrieben werden, sodass mit der Maßnahme nach den Sommerferien begonnen werden kann.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Situation ist es geplant, eine Gesamtbetrachtung des Vorbehaltsnetz zwischen Lippborger Straße und Mühlenweg vorzunehmen. Aufgabe des Gutachtens wird es unter anderem sein, den Hansaring als auch den Südring auf notwendige Querungshilfen, den Kreuzungsbereich „Everkeweg“ unter Beachtung Schulwegsicherung und Lösungen für den Radverkehr zu untersuchen. Auch ist die punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde zu betrachten.

Die finanziellen Mittel für das Gutachten sollen im Haushaltsplanentwurf 2023 eingeplant werden. Die Beauftragung ist für 2023 vorgesehen.

Anlage(n):

Anregung nach § 24 GO NRW