



Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung  
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Fachbereich Umwelt und Bauen  
Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker  
Telefon: 02521 29-415

## Vorlage

zu TOP

2019/0142

öffentlich

### Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Verkehrssituation am Holtmarweg

#### Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben  
26.06.2019 Entscheidung

#### Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

ohne

#### Kosten/Folgekosten

Es entstehen keine Kosten oder Folgekosten. Die entstehenden Personal- und Sachkosten sind den laufenden Verwaltungskosten im städtischen Haushalt zuzuordnen.

#### Finanzierung

Es entstehen keine Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

#### Begründung:

##### Rechtsgrundlagen

Gemäß § 24 Absatz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen hat jeder das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen oder Beschwerden in Angelegenheiten der Gemeinde an den Rat zu wenden. Die Zuständigkeiten der Ausschüsse und des Bürgermeisters werden hierdurch nicht berührt. Die Erledigung von Anregungen und Beschwerden kann der Rat einem Ausschuss übertragen.

##### Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels werden nicht berührt.

##### Erläuterungen

Mit Beschluss vom 7. Juni 2018 hat der Rat der Stadt Beckum entschieden, dass der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben über den Bürgerantrag vom 6. März 2018 entscheiden soll (siehe Vorlage 2018/0117).

Mit Beschluss vom 27. Juni 2018 hat der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben entschieden, den Bürgerantrag zu behandeln, wenn der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vorliegt, da der Holtmarweg ebenfalls Teil des VEP ist. Die Entscheidung in der Sache wurde somit zurückgestellt.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird daher auf die Vorlage 2018/0141 verwiesen. Im Folgenden werden nunmehr die Erkenntnisse zu der Thematik nach Verabschiedung des VEP dargestellt.

Der VEP zeigt die Möglichkeit auf, den Bereich Sachsenstraße/Holtmarweg/An der Wersemühle perspektivisch in das Vorbehaltsnetz aufzunehmen und somit als Verlängerung des bereits bestehenden Vorbehaltsnetzes auf den Straßen Hansaring/Südring/Prozessionsweg auszuweisen. Der Holtmarweg ist dabei im kurzen Abschnitt zwischen Sachsenstraße und An der Wersemühle betroffen. Dadurch erfolgt auch eine Verbindung der Straßen L794 (Ahlener Straße) und L822 (Mühlenweg), welche ebenfalls zum Vorbehaltsnetz gehören.

Straßen des Vorbehaltsnetzes dienen der Abwicklung der örtlichen und gegebenenfalls überörtlichen Verkehre und nehmen die öffentlichen Verkehre auf. Die Definition des Vorbehaltsnetzes ist Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen außerhalb der verkehrswichtigen Straßen. Tempo 30-Zonen dürfen nicht auf dem Vorbehaltsnetz eingerichtet werden. Das Vorbehaltsnetz stimmt größtenteils mit dem Netz verkehrswichtiger Straßen überein. Im Vorbehaltsnetz werden die Straßen festgelegt, die in der Regel als Vorfahrtsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h befahren werden.

Der VEP führt weiterhin aus, dass für die Aufnahme der oben genannten Straßen in das Vorbehaltsnetz teilweise Umbaumaßnahmen erforderlich werden würden, da die Straßenabschnitte heute teilweise als Tempo 30-Zone ausgebaut sind (vergleiche Seite 24 ff. VEP).

Darüber hinaus schlägt der VEP vor, die Idee zu prüfen, auf dem Holtmarweg eine Fahrradstraße einzurichten (vergleiche Seite 84 f.). Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 eingerichtet. Die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung führen zu Fahrradstraßen aus, dass sie in der Regel dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (zum Beispiel Verkehr von Anliegerinnen und Anliegern). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden. Dies kann unter anderem durch eine alternative Verkehrsführung sichergestellt werden. Radfahrende dürfen in einer Fahrradstraße nebeneinander fahren (Ausnahme von § 2 Absatz 4 StVO). Kraftfahrzeuge müssen hinter ihnen bleiben beziehungsweise dürfen nur überholen, wenn ein Sicherheitsabstand von 1,5 Metern eingehalten werden kann. Radfahrende dürfen bei allen Manövern weder behindert noch gefährdet werden.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Verkehrsteilnehmenden 30 km/h, wobei die Fahrgeschwindigkeiten im Einzelfall durch die Radfahrenden bestimmt werden. Bei Bedarf müssen Kraftfahrzeuge ihre Geschwindigkeit verringern und hinterherfahren.

Das Einrichten einer Fahrradstraße auf Straßen des Vorbehaltsnetzes ist generell somit nicht möglich. Dies wäre später unter Umständen der Abschnitt des Holtmarweges zwischen den Einmündungen Sachsenstraße und der Straße An der Wersemühle.

Für den Teil des Holtmarweges, der nicht ins Vorbehaltsnetz aufgenommen werden soll, ist grundsätzlich eine Nutzung als Fahrradstraße denkbar.

#### Fazit/Empfehlung

Die Verwaltung hat sich bereits im vergangenen Jahr dafür ausgesprochen, dem Bürgerantrag vom 6. März 2018 teilweise stattzugeben und die vorhandene Tempo 30-Zone (siehe Vorlage 2018/0141) aufzuheben. Dies hätte zur Folge, dass im gesamten innerörtlichen Verlauf des Holtmarweges eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten würde. Diese Maßnahme wird seitens der Stadtverwaltung aufgrund des deutlich reduzierten Aufwandes gegenüber dem Ausbau zusätzlicher Einbauten empfohlen. Ein  $v_{85}$ -Wert von circa 50 km/h in einer Tempo 30-Zone ist seitens der Stadtverwaltung nicht hinnehmbar. Der  $v_{85}$ -Wert ist dabei die Geschwindigkeit, die von 85 Prozent der gemessenen Fahrerinnen und Fahrer eingehalten und von 15 Prozent überschritten wird.

Der späteren Aufnahme in das Vorbehaltsnetz widerspricht eine solche Entscheidung nicht. Dies hätte bei vollständiger Umsetzung zur Folge, dass im gesamten innerörtlichen Verlauf des Holtmarweges eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten würde. Die Aufnahme der zuvor genannten Straßen würde eine Ausweitung des Vorbehaltsnetzes im südlichen Bereich der Stadt bedeuten und die L794 (Ahlener Straße) und L822 (Mühlentweg) über den Bereich Hansaring/Südring/Prozessionsweg verbinden.

Die Einrichtung als Fahrradstraße würde verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen erfordern, damit die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h auch in der Praxis eingehalten wird. Die Erkenntnisse durch bereits simulierte Einbauten zeigen, dass nur massive Einbauten in deutlich erhöhter Anzahl die gewünschte Wirkung erzielen würden. Außerdem wären entsprechende Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen notwendig, um den Vorrang des Radverkehrs an Knotenpunkten zu ermöglichen. Nach der Verwaltungsvorschrift für die StVO muss der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein beziehungsweise dies muss alsbald zu erwarten sein. Das ist allgemein der Fall, wenn der Radverkehrsanteil mindestens 40 Prozent des Verkehrsaufkommens ist. Es bestehen angesichts bisheriger Erfahrungen Zweifel, ob der Radverkehrsanteil diesen Wert erreicht.

Derzeit wird die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in der Verwaltung vorbereitet. Ob und in welchem Umfang in diesem Konzept die Einrichtung beziehungsweise Erweiterung von Fahrradstraßen empfohlen wird, kann daher zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

#### **Anlage(n):**

Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen