



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

Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Stadtentwicklung
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Liekenbröcker | 02521 29-3000 | liekenbroecker@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
08.02.2023 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.
4. Der anstehende Rückbau der Fahrbahnverengungen auf dem Hansaring erfolgt nicht vor einer abschließenden verkehrlichen Gesamtbetrachtung des Vorbehaltensnetzes zwischen Lippborger Straße und Mühlenweg.

Kosten/Folgekosten

Die Kosten für die Beseitigung des Rückbaus belaufen sich auf rund 85.000 Euro.

Finanzierung

Aufgrund einer Ermächtigungsübertragung stehen bei der Investitionsmaßnahme 1088 – Rückbau Einbuchtungen Hansaring – unter dem Produktkonto 120101.785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – 85.000 Euro zur Verfügung.

Erläuterungen:

In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben am 09.06.2022 wurde beschlossen, dass eine schalltechnische Beurteilung in Auftrag gegeben wird und bis zum Vorliegen der Ergebnisse 3 noch nicht erledigte Anregungen gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) zurückgestellt werden. Die Verwaltung hat im Anschluss das Büro IPW Ingenieurplanung aus Wappelhorst mit der Untersuchung beauftragt. Auf Bitten des Büros hat die Verwaltung nach den Sommerferien 2022 eine mehrtägige Verkehrsmessung im Bereich des Hansarings durchgeführt. Die erhobenen Daten wurden dem Büro zur Verfügung gestellt.

Die Immissionssituation im gesamten Straßenverlauf ist in der Stellungnahme (siehe Anlage 1 zur Vorlage) in Form von sogenannten Rasterlärmkarten für den Tages- und Nachtzeitraum unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung abgebildet worden. Als Immissionsorthöhe wurden 5,20 Meter über Straßenniveau (entspricht dem 1. Obergeschoss) berücksichtigt.

Dabei berechnete das Büro die folgenden Situationen:

- a) Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 50$ Kilometer pro Stunde
- b) Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 30$ Kilometer pro Stunde

Das Planungsbüro kommt in seiner Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass es bei einer Reduzierung der auf dem Hansaring maßgeblichen Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde auf 30 Kilometer pro Stunde zu Pegelminderungen von bis zu 3,6/3,7 dB(A) (Tag/Nacht) komme. Die Einordnung der Ergebnisse der untersuchten Varianten in Bezug auf bestehende Grenzwerte zeige, dass sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 (WR: 50/40 dB(A) (Tag/Nacht), WA: 55/45 dB(A) (Tag/Nacht)) als auch die Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV; WR/WA: 59/49 dB(A) (Tag/Nacht)) im Bereich Hansaring bei Gebäuden in der ersten Bauzeile nicht eingehalten werden.

Da eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) einer Verkehrsmengenreduzierung auf weniger als die Hälfte entspreche, sei grundsätzlich festzustellen, dass hiermit eine deutliche und gut wahrnehmbare schalltechnische Verbesserung erreicht werde. Eine endgültige Einordnung der Ergebnisse und eine darauf aufbauende Entscheidung erfordern aber auch immer die Berücksichtigung der Auswirkungen auf andere Straßenabschnitte im Streckennetz in Beckum. Aufgrund der tangentialen Lage des Abschnitts und wegen des Fehlens geeigneter Alternativen könne aber davon ausgegangen werden, dass Verkehrsverlagerungen in andere Straßenabschnitte aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu erwarten seien.

Auf ausdrücklichen Wunsch ist die Stellungnahme den Fraktionen im Dezember 2022 zur Kenntnisnahme vorab übersandt worden.

Wie bereits in der Sitzung am 09.06.2022 berichtet wurde, befasst sich der Kreis Warendorf seit längerem intensiv mit dem Vorhaben der Stadt Warendorf, eine dortige innerstädtische Straße aus Lärmschutzgründen mit einer geringeren Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde auszustatten. Das zwischenzeitlich eingeleitete kommunalaufsichtliche Verfahren des Landrates führte unter anderem zu einer Anweisung des Landrates an den dortigen Bürgermeister, einen entsprechenden Ratsbeschluss vom 10.11.2022 über die Reduzierung der Geschwindigkeit zu beanstanden.

In seiner veröffentlichten Anweisung führt die Behörde einleitend aus: *„Diese Entscheidung des Rates der Stadt Warendorf hat grundsätzliche Bedeutung für das gesamte Kreisgebiet. Die Städte und Gemeinden können lediglich im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechende Regeln erlassen. Der Fluss des regionalen und überregionalen Straßenverkehrs innerhalb des Kreises spielt bei dieser Bewertung ebenso eine Rolle wie die hier gefährdete Erreichung der Einsatzziele der Feuerwehr und der Polizei. Die Schaffung eines Präjudizes soll unbedingt vermieden werden. Aus den genannten Gründen ist mein Einschreiten im Falle des Beschlusses vom 10.11.2022 geboten.“* (Ratsinformationssystem der Stadt Warendorf, Anlage zur dortigen Vorlage 3991/2022)

Zwar hat der Rat der Stadt Warendorf in seiner Sitzung am 16.12.2022 seine anderslautende Entscheidung bestätigt. Aufgrund des Einschreitens der Kommunalaufsicht ist die Stadt Warendorf gleichwohl an der Umsetzung ihres Vorhabens derzeit gehindert.

Die Verwaltung hat mit dem Kreis Warendorf – Straßenverkehrsamt – am 21.12.2022 ausführlich die Erkenntnisse aus der den Hansaring betreffenden schalltechnischen Beurteilung erörtert. Die Behörde hat im Gespräch gegenüber der Stadt unterstrichen, dass die im Falle der Stadt Warendorf oben erwähnten Maßstäbe grundsätzlich auch hier anzuwenden sind. Das Straßenverkehrsamt kritisiert die Vorgehensweise des Planungsbüros und weist insbesondere auf folgende Umstände hin:

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Dieses Befugnis wird durch § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs dahin modifiziert, dass Voraussetzung hierfür eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Diese Voraussetzungen sind dann erfüllt, wenn Lärm und Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall zugemutet werden kann. Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne werde nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel oder Abgaswert bestimmt. Orientierungspunkte zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze können jedoch den Immissionsgrenzwerten des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV entnommen werden. Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden beziehungsweise ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.

Abzustellen ist bei der Ermessensentscheidung insbesondere auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anliegerinnen und Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Lärmvorbelastung. Doch auch andere Besonderheiten des Einzelfalles sind maßgeblich. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist unter anderem, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Dabei ist auch zu beachten, dass Verkehrslärm, der von den Anliegerinnen und Anliegern einer Bundesfernstraße oder auch einer Landstraße beziehungsweise einer Kreisdurchfahrt wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, den Anliegerinnen und Anliegern einer Ortschafterschließungsstraße nicht ohne weiteres in gleicher Weise zumutbar ist.

Ebenfalls eine Rolle spielen kann, inwieweit der Verweis auf passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Schallschutzfenster, zumutbar ist.

Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmenden zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anliegerinnen und Anlieger, die durch lärm- und abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- oder Abgasbeeinträchtigung ist, der entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder -lenkenden Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichem Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint.

Werden die in Nummer 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) aufgeführten Richtwerte überschritten, kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten. Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben.

Festzustellen ist zunächst, dass die Werte aus der Lärmschutz-Richtlinien-StV am Hansaring nicht überschritten werden. Eine Ermessensreduzierung, die die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärmsenkung zwingend erfordert, liegt damit nicht vor.

In die Betrachtung sei nach Auffassung der Kreisverwaltung auch einzustellen, dass der Hansaring als verkehrswichtige innerörtliche Straße festgelegt wurde. Eine besondere Lage, etwa die Nutzung der Straße als Schleichweg, sei nicht gegeben. Die Verkehrsbelastung entspreche der vom Rat der Stadt Beckum selbst beschlossenen Bedeutung.

Ausführlich wies das Straßenverkehrsamt darauf hin, dass die dargestellte höhere Zumutbarkeit auch für gemeindliche Hauptverkehrsstraßen, die zum innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz, häufiger das sogenannte Vorbehaltsnetz genannt, gehören. Zu diesem in den Verwaltungsvorschriften zu StVO erwähnten, auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde festzulegenden Vorfahrtstraßennetz, das gemäß der Verwaltungsvorschrift auch die Interessen des Wirtschaftsverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs sowie vorrangig die Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung berücksichtigen muss, gehöre auch der Hansaring. Dieser sei gerade keine Wohn- beziehungsweise Erschließungsstraße. Gemäß Nummer 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV steht einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Besondere örtliche Umstände wie etwa ein erhöhtes Unfallaufkommen seien nicht gegeben.

Die Straßenverkehrsbehörde betonte unter Hinweis auf den Charakter des Hansarings als Bestandteil des innerörtlichen Vorfahrtsstraßennetzes, dass eine erforderliche Entscheidung zu Gunsten einer Geschwindigkeitsreduzierung ohne Ermessensfehler vor diesem Hintergrund regelmäßig ausgeschlossen sei.

Die vom Straßenverkehrsamt gewählte grundsätzliche Auslegung der Vorschriften ist nach eigenen Angaben in Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster vorgenommen worden. Die Argumentation kann auf der Grundlage einschlägiger aktueller Rechtsprechung von der Verwaltung nachvollzogen werden.

Ausführlich ist in der Vorlage 2022/0184 auf die Anregungen gemäß § 24 GO NRW eingegangen worden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die damalige Darstellung der Verwaltung verwiesen.

Aus lärmschutzrechtlichen Aspekten ist daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung im hier fraglichen Bereich des Hansaring aus geschlossen. Grundsätzlich kann der Rückbau der Einbuchtungen kurzfristig beschränkt aus geschrieben werden, sodass mit der Maßnahme zeitnah begonnen werden könnte.

Wie bereits in der Vorlage 2022/0184 erläutert, ist es zur Beurteilung der verkehrlichen Situation geplant, eine Gesamtbetrachtung des Vorbehaltsnetzes 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 der Schulwegsicherung und Lösungen für den Radverkehr zu untersuchen. Die Beauftragung ist für dieses Jahr vorgesehen. Zur Vermeidung mehrerer Baumaßnahmen in Folge soll der hier anstehende Rückbau nicht vor Abschluss der Untersuchung erfolgen.

Anlage(n):

- 1 Schalltechnische Beurteilung des Büros IPW Ingenieurplanung Wallenhorst
- 2 Anregung nach § 24 GO NRW