



Bekanntmachung

Gremium: Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
Datum: Mittwoch, 08.02.2023
Beginn: 17:00 Uhr
Ort: Aula der Antoniuschule, Antoniusstraße 5 – 7, 59269 Beckum
Hinweise: Alle Einwohnerinnen und Einwohner sind zum öffentlichen Teil der Sitzung herzlich eingeladen.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- 1 Anfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern
- 2 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 24.11. und 08.12.2022 – öffentliche Teile –
- 3 Bericht der Verwaltung
- 4 Vorstellung des Baufortschritts zum Neubau der Ortsumgehungsstraße Bundesstraße 58n – Antrag der CDU-Fraktion vom 18.09.2022
- 5 Bericht über offene Anträge und Anfragen der Fraktionen sowie über offene Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
- 6 Probeweise Anordnung eines Haltverbots an der südlichen Fahrbahnseite der L507 Alleestraße – Antrag der CDU-Fraktion vom 06.12.2022
- 7 Anregung nach § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Rückbau der Verkehrsberuhigung am Hansaring
- 8 Dunkle Räume in Beckum beseitigen – mehr Sicherheit für die Bevölkerung schaffen – Antrag der SPD-Fraktion vom 24.11.2022
- 9 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

- 1 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 24.11. und 08.12.2022 – nicht öffentliche Teile –
- 2 Bericht der Verwaltung
- 3 Errichtung eines Feuerwehrgerätehauses mit angegliederter Rettungswache in Neubeckum – Beauftragung der Dachdeckerarbeiten
- 4 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Beckum, den 27.01.2023

gezeichnet
Peter Tripmaker
Vorsitz



Vorstellung des Baufortschritts zum Neubau der Ortsumgehungsstraße Bundesstraße 58n – Antrag der CDU-Fraktion vom 18.09.2022

Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Herr Illbruck | 02521 29-6701 | illbruck@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
08.02.2023 Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 18.09.2022 beantragt die CDU-Fraktion einen aktuellen Sachstandsbericht zum Fortschritt der Baumaßnahmen der Bundesstraße 58n.

Am 07.12.2015 startete der Neubau der Ortsumgehung Beckum im Zuge der Bundesstraße 58n. Mittlerweile ist das erste Teilstück zwischen der Stromberger Straße und dem Anschluss an der Oelder Straße fertiggestellt und seit Oktober 2022 für den Verkehr freigegeben.

Die Vergabe des Auftrages für die Straßenbauarbeiten der noch fehlenden 1,6 Kilometer zwischen dem Anschluss an der Oelder Straße und der Geißlerstraße wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 erfolgen. Im Zuge dieser Arbeiten werden neben umfangreichen Erdarbeiten auch noch ein Brückenbauwerk und eine Regenwasserbehandlungsanlage gebaut. Die Fertigstellung für diesen Bauabschnitt ist für Ende 2024 geplant.

Weitere Informationen zum aktuellen Fortschritt der Bauarbeiten und die derzeit geplanten Fertigstellungstermine werden in der Sitzung durch Herrn Holz, Projektleiter der Abteilung Bauen beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, vorgestellt.

Anlage(n):

Antrag der CDU-Fraktion

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Beckum

CDU

Andreas Kühnel
Fraktionsvorsitzender
Heinz-Füting-Straße 32
59269 Beckum

**TOP
O:
4**

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststrasse 46

59269 Beckum

Beckum, den 18.09.2022

Sachstandsbericht zur B58n

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

eines der langersehnten Beckumer Bauprojekte ist die nördliche Umgehungsstraße in Beckum. Besonders die Anwohner der Zement- und Neubeckumer Straße wünschen sich die Fertigstellung des Endausbaus dieser Straße herbei. Der CDU liegt dieses Projekt seit langer Zeit am Herzen und es wird mit Vehemenz verfolgt. Leider ist es in den letzten Jahren immer wieder zu deutlichen Verzögerungen beim Bau der B58n gekommen. Insbesondere mit Blick auf die sich anschließenden Baumaßnahmen auf der Zementstraße ist dies ein großes Ärgernis. Inhaltlich verweisen wir hier auf unseren CDU-Antrag vom 07.04.2019.

Vor diesem Hintergrund wünscht sich die CDU-Fraktion einen aktuellen Sachstandsbericht zum Fortschritt der Baumaßnahmen der B58n. Wir bitten Sie daher in der nächsten Sitzung des zuständigen Ausschusses einen eigenen Tagesordnungspunkt hierfür vorzusehen und einen Fachmann einzuladen, der dem Ausschuss Rede und Antwort stehen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kühnel
-Fraktionsvorsitzender-

Kathrin Averdung und Christoph Pundt
-stellvertretende Fraktionsvorsitzende-

Bericht über offene Anträge und Anfragen der Fraktionen sowie über offene Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

Auskunft erteilt: Herr Illbruck | 02521 29-6701 | illbruck@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben

08.02.2023 Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Der Rat der Stadt Beckum hat in seiner Sitzung am 21.12.2021 die Verwaltung beauftragt, quartalsweise im jeweils zuständigen Gremium über die Sachstände der noch offenen Anträge und Anfragen der Fraktionen sowie der noch offenen Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) zu berichten. Tagt ein Gremium nicht quartalsweise, erfolgt die Berichterstattung in der nächsten Sitzung. Auf die Vorlage 2021/0418 und die Niederschrift zur Sitzung des Rates der Stadt Beckum vom 21.12.2021 wird verwiesen.

Folgende Anträge und Anfragen der Fraktionen, die in die Zuständigkeit des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energien und Vergaben fallen, liegen aktuell vor:

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.01.2021 zur Errichtung von Sperrpfosten/Pollern auf dem Beckumer Marktplatz (siehe Anlage 1 zur Vorlage)

Wie bereits im letzten Bericht mitgeteilt wurde, hat es hier erste Termine und Ortsbesichtigungen gegeben. Es gibt derzeit keinen neuen Sachstand.

- Antrag der FDP-Fraktion vom 22.02.2021 bezüglich der Prüfung von Fördermöglichkeiten einer Baumaßnahme mit einem 3D-Drucker für öffentliche Gebäude (siehe Anlage 2 zur Vorlage)

Zum Sachverhalt gibt es aktuell keine neuen Erkenntnisse.

- Antrag der CDU-Fraktion vom 09.01.2022 zur Verkehrssituation am Kreisverkehr Mühlenweg/Südring/Maria-Kahle-Straße (siehe Anlage 3 zur Vorlage)

Es werden derzeit Optionen zur Verbesserung der Situation mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt. Die Verwaltung kommt auf die Angelegenheit zurück, sobald hier konkrete Ergebnisse vorliegen.

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.03.2022 zur Anbringung von Spiegeln unter Brücken für die Radverkehrssicherheit (siehe Anlage 4 zur Vorlage)
In einem Ortstermin an der Unterführung A2/Werse mit dem zuständigen Fachbereich Umwelt und Bauen und der zuständigen Sachbearbeiterin vom Kreis Warendorf wurde die Radverkehrssituation auf dem WerseRadweg analysiert. Die Idee, durch eine Begradigung des Radweges die Situation vor der Unterführung zu verbessern, befindet sich derzeit noch in der Planung. In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben am 29.03.2023 wird der Antrag final zur Entscheidung eingebracht.
 - Antrag der SPD-Fraktion vom 19.06.2022 hinsichtlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an der Sonnenschule (siehe Anlage 5 zur Vorlage)
Die Sachbearbeitung dauert noch an. Die Verwaltung kommt auf die Angelegenheit zurück, wenn die Maßnahmen geprüft sind.
 - Antrag der SPD-Fraktion vom 22.08.2022 auf Beschleunigung der Prüfung und Umsetzung der Installation von Fotovoltaik-Anlagen auf allen städtischen Gebäuden (siehe Anlage 6 zur Vorlage)
Die Potentialanalyse wird zurzeit erstellt. Sobald die Ergebnisse vorliegen, wird dazu im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben berichtet.
 - Antrag der FWG-Fraktion vom 19.09.2022 hinsichtlich der Prüfung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Holtmarweg (siehe Anlage 7 zur Vorlage)
Die Maßnahmen können erst nach Ablauf der politisch beschlossenen Probephase bewertet werden. Die Verwaltung kommt auf die Angelegenheit zurück.
 - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.11.2022 auf Ausstattung der beiden Plätze am Rad- und Wanderweg östlich des Gewerbeparks „Grüner Weg“ mit Sitzbänken und Abfallbehältern (siehe Anlage 8 zur Vorlage)
Die Thematisierung des Antrags erfolgt in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben am 29.03.2023.
 - Antrag der CDU-Fraktion vom 09.11.2022 auf Einrichtung eines Berichtswesens über Hochbaumaßnahmen/Sachstandsbericht über Fortschritt von städtischen Hochbaumaßnahmen (siehe Anlage 9 zur Vorlage)
Die Thematisierung des Antrags erfolgt in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben am 29.03.2023.
- Folgende offene Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 GO NRW, die in die Zuständigkeit des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energien und Vergaben fallen, liegen aktuell vor:
- Anregung zur Verkehrsberuhigung der Höckelmerstraße vom 14.04.2022 (siehe Anlage 10 zur Vorlage)
In dieser Angelegenheit finden derzeit verwaltungsinterne Abstimmungen statt, um konkrete Maßnahmen für die Straße abzustimmen. Sobald hier Ergebnisse vorliegen, kommt die Verwaltung auf die Angelegenheit zurück.

Anlage(n):

- 1 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.01.2021 zur Errichtung von Sperrpfosten/Pollern auf dem Beckumer Marktplatz
- 2 Antrag der FDP-Fraktion vom 22.02.2021 bezüglich der Prüfung von Fördermöglichkeiten einer Baumaßnahme mit einem 3D-Drucker für öffentliche Gebäude
- 3 Antrag der CDU-Fraktion vom 09.01.2022 zur Verkehrssituation am Kreisverkehr Mühlenweg/Südring/Maria-Kahle-Straße
- 4 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.03.2022 zur Anbringung von Spiegeln unter Brücken für die Radverkehrssicherheit
- 5 Antrag der SPD-Fraktion vom 19.06.2022 hinsichtlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an der Sonnenschule
- 6 Antrag der SPD-Fraktion vom 22.08.2022 auf Beschleunigung der Prüfung und Umsetzung der Installation von Fotovoltaik-Anlagen auf allen städtischen Gebäuden
- 7 Antrag der FWG-Fraktion vom 19.09.2022 hinsichtlich der Prüfung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Holtmarweg
- 8 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.11.2022 auf Ausstattung der beiden Plätze am Rad- und Wanderweg östlich des Gewerbeparks „Grüner Weg“ mit Sitzbänken und Abfallbehältern
- 9 Antrag der CDU-Fraktion vom 09.11.2022 auf Einrichtung eines Berichtswesens über Hochbaumaßnahmen/Sachstandsbericht über Fortschritt von städtischen Hochbaumaßnahmen
- 10 Anregung nach § 24 GO NRW vom 14.04.2022 zur Verkehrsberuhigung der Höckelmerstraße



BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Bündnis90/Die Grünen
Ratsfraktion der Stadt Beckum

Nadhira de Silva
Peter Dennin
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de

Herrn

BM Michael Gerdhenrich

Weststraße 46

59269 Beckum

Beckum, 02.01.2021

Montage von Sperrpfosten zum Schutz der Bevölkerung

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

nicht zuletzt die „Todesfahrt von Trier“ zeigt uns nach dem Anschlag in Berlin (Weihnachtsmarkt 2016), welches erhöhtem Risiko Personen u.a. in Fußgängerbereichen mit hohen Menschenansammlungen auch außerhalb von Zeiten wie Volksfesten oder Weihnachtsmärkten ausgesetzt sind.

Antrag

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt daher die Überprüfung der Möglichkeiten und Kosten zur Installation von Sperrpfosten (ggf. versenkbar) durch die Stadt Beckum für die folgenden Standorte im Innenstadtbereich:

- 1) Einmündung Fußgängerzone Ecke Nordstr./Nord- bzw. Ostwall
- 2) Marktplatz Ecke Linnenstr./Oststr.
- 3) Marktplatz/Kirchplatz
- 4) Weststr./Westwall

BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

**Bündnis90/Die Grünen
Ratsfraktion der Stadt Beckum**

**Nadhira de Silva
Peter Dennin**
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de

Begründung

Aktuell sowie in Zukunft kann nicht davon ausgegangen werden, dass sich solche Vorkommnisse nicht wiederholen und nur in größeren Städten ereignen.

Insbesondere im Zuge des Marktplatzumbaus sollte daher geprüft werden, ob zum Schutz der Bevölkerung sowie zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Einbau der o.g. Sicherungsmaßnahmen an den genannten sensiblen Bereichen unter welchen Bedingungen erfolgen kann.

Mit freundlichen Grüßen



(Justus Lütke)
Ratsmitglied



(Peter Dennin)
Fraktionsvorsitzender



Timo Przybylak
FDP-Fraktionsvorsitzender
Alleestraße 1
59269 Beckum

Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 22.02.2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Michael Gerdhenrich,

die FDP-Ratsfraktion stellt hiermit folgenden Antrag zur Beschlussfassung im hierfür zuständigen Gremium:

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, ob es Förderprogramme für eine Baumaßnahme mit einem 3D-Drucker für öffentliche Gebäude gibt. Die FDP könnte sich vorstellen den Neubau der Sonnenschule als Leuchtturmprojekt mit dieser innovativen Bauweise zu erbauen. Weiterhin wäre im nächsten Schritt ein Vergleich zwischen der bisherigen konventionellen Bauweise und der Bauweise mit 3-D Drucker hinsichtlich der gesamten Baukosten und Bauzeit durchzuführen.

Begründung:

In Beckum wurde nun das erste Wohnhaus in Deutschland mit einem 3D-Drucker gebaut. Ein Leuchtturmprojekt im privaten Wohnungsbau, daher könnten wir uns als FDP-Fraktion auch vorstellen, Vorreiter beim Bau eines ersten öffentlichen Gebäudes mit einem 3D-Drucker in Beckum zu sein.

Das NRW-Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung hat das Wohnhaus-Pilotprojekt in Beckum geprüft, genehmigt und fördert es finanziell. Wir könnten uns daher vorstellen das auch ein erstes öffentliches Gebäude, wie die Sonnenschule in Beckum, gefördert werden könnte. Das Ministerium fördert die Digitalisierung des Bauwesens: Mit dem Haushalt 2020 ist erstmalig das neue Programm „Digitalisierung der Bauwirtschaft und innovatives Bauen“ aufgelegt worden. Für die Förderung stehen im aktuellen Etat 750.000 Euro zur Verfügung. Zudem gibt es eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von jeweils

750.000 Euro für die Haushaltsjahre 2021 und 2022. Zielsetzung des Programms ist es, im Bereich des Bauwesens Grundsteine für innovative Zukunftstechnologien zu legen und die technologischen und wirtschaftlichen Chancen weiterzuentwickeln. Weitere Förderprogramme sind zu überprüfen, ob sie für ein solches Projekt in Betracht gezogen werden könnten.

Es gilt aufgrund der Haushaltslage der nächsten Jahre kreative Ansätze für Förderprogramme von Baumaßnahmen in Beckum in Betracht zu ziehen. Eine solche Förderung hätte den positiven Effekt ein weiterer Baustein für die Entlastung des städtischen Haushaltes für die Planjahre 2022-2024 zu sein. Wir wissen um die schwierige Haushaltslage der kommenden Jahre. Wir sehen als FDP in diesem Antrag eine mögliche Alternative zur Entlastung des städtischen Haushaltes für die kommenden Jahre im Vergleich zu bisherigen Szenarien einer Steuererhöhung ab dem Jahr 2022 in bisher bezifferter Höhe.

Bei der letztlichen Entscheidung in welcher Bauweise die Sonnenschule erbaut wird sind selbstverständlich viele weitere Faktoren abschließend zu bewerten, u.A. die technische Realisierung, Bauzeit und Baukosten.

Mit freundlichen Grüßen,



Timo Przybylak
FDP Fraktionsvorsitzender

Markus Höner
Fraktionsvorsitzender
Hesseler 14
59269 Beckum

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststrasse 46

59269 Beckum

Beckum, den 09.01.2022

Verkehrssituation am Kreisverkehr Mühlenweg/Südring/Maria-Kahle-Straße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Gerdhenrich,

durch den Verkehrsunfall mit Flucht und einem verletzten Kind am Kreisverkehr Mühlenweg/Südring/Maria-Kahle-Straße vor einigen Wochen, hat sich die CDU-Fraktion mit dieser Gegebenheit vor Ort intensiv auseinandergesetzt. Wir sind der Meinung, dass die Gefahrensituation deutlich entschärft werden könnte. Durch die bauliche Beschaffenheit des Kreisverkehrs kommt es immer wieder zu zum Teil gefährlichen Verkehrssituationen. Der Innenradius des Kreisverkehrs ist so klein, dass Verkehrsteilnehmer den Kreisverkehr gerade durchfahren können, ohne einlenken zu müssen. Der Kreisverkehr kann nahezu geradeaus durchfahren werden. Dadurch entfällt die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung und es kommt zu Vorfahrtsverstößen.

Der CDU-Fraktion ist bewusst, dass es sich bei dem Mühlenweg um die L822 handelt. Die L822 liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Beckum. Deshalb hat die Stadt nur indirekt die Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Verkehrssituation. Wir regen daher an, mit dem Straßenbaulastträger Kontakt aufzunehmen und im Rahmen eines Ortstermins die Lage zu besprechen. Gerne würden auch Vertreter der CDU-Fraktion an diesem Termin teilnehmen.

Zur Lösung des Problems regt die CDU-Fraktion an, sogenannte „Kölner Teller“ auf die Fahrbahn aufzubringen. Kölner Teller sind runde Metallplatten aus Aluminium, die auf die Straße aufgeklebt werden. Auf den Metallplatten sind Noppen aufgebracht. Werden die Kölner Teller im inneren Kreis des Kreisverkehrs aufgebracht, vergrößert sich der Kurvenradius und dieses führt zur Verringerung der Geschwindigkeit.

Als Anlage ist ein Beispielfoto beigefügt, von einem Kreisverkehr der durch die sogenannten „Kölner Teller“ entschärft wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Höner
-Fraktionsvorsitzender-

Andreas Kühnel
-stellvertretender Fraktionsvorsitzender-

TOP Ö 5
#BEgreen
 f @ GrueneBeckum



BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Bündnis90/Die Grünen
 Ratsfraktion der Stadt Beckum

Nadhira de Silva
 Peter Dennin
 Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
 59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de

Herrn

BM Michael Gerdhenrich

Weststraße 46

59269 Beckum

Beckum, 24.03.2022

Spiegel unter Brücken für die Radverkehrssicherheit

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

unter den Brücken entlang des Werse-Radwegs (Autobahn und Konrad-Adenauer-Ring) sowie unter dem Paterweg kommt es häufig zu gefährlichen Begegnungen von Radfahrer*innen, die in unterschiedlichen Richtungen unterwegs sind sowie mit Fußgänger*innen, da scharfe Kurven Gegenverkehr nur sehr spät erkennen lassen. Über entsprechende Beinahe-Unfälle berichten viele Bürger*innen.

Antrag

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt daher, dass an den besagten Stellen an den gegenüberliegenden Brückenwänden Spiegel montiert werden, die den Gegenverkehr bereits frühzeitig erkennen lassen und somit zur Verkehrssicherheit beitragen. Die Spiegel sollten vor Vandalismus sicher sein. Ansonsten wäre zu prüfen, ob hier auch Edelstahlplatten zur Lösung beitragen können.

Mit freundlichen Grüßen

N. de Silva

P. Dennin

 Nadhira de Silva

 Peter Dennin

TOP 5

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Fraktion im Rat der Stadt Beckum



Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Stadt Beckum
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 19. Juni 2022

Antrag: Verkehrsberuhigung an der Sonnenschule.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die SPD-Fraktion stellt hiermit folgenden Antrag zur:

Verkehrsberuhigung an der Sonnenschule.

Begründung:

Bereits seit 2019 wird über die Verkehrssituation am Pirolweg / Obere Wilhelmstraße und insbesondere an der Sonnenschule diskutiert. Der Pirolweg, der den zentralen Zufahrtsweg zur Sonnenschule darstellt, ist als Tempo 30 ausgewiesen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird von vielen Verkehrsteilnehmern jedoch häufig nicht eingehalten.

Eine Studie, durchgeführt von Studierenden der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, hatte sich damals ausführlich mit der Schulwegsituation an der Sonnenschule auseinandergesetzt. Die Zustände hier werden von den Eltern stellenweise als bedrohlich eingestuft. Das können auch Anwohner bestätigen, die die Situation jeden Tag vor Augen haben. Die Stadtverwaltung erkannte die Notwendigkeit zu handeln und nahm eine Vielzahl von Verbesserungsvorschlägen auf, die u.a. auch vom Kollegium der Schule an sie herangetragen wurden. Zudem hatte die Tageszeitung die „Glocke“ am eigens dafür eingesetzten Redaktionsmobil Anregungen gesammelt. Die Stadtverwaltung hatte seinerzeit versprochen, schon bald Lösungsmöglichkeiten auszuarbeiten. Drei Jahre später muss man leider feststellen, dass sich die Situation vor Ort, durch das Aufstellen übergroßer

Blumentöpfe, nicht wesentlich verbessert hat. Ganz im Gegenteil, Autofahrer neigen dazu, die Hindernisse durch Erhöhung der Geschwindigkeit möglichst zügig zu passieren, so wird es von Anwohnern beschrieben. Dadurch entsteht eine weitere Gefahrensituation, weil Verkehrsteilnehmer, die aus dem Bereich der Sonnenschule kommen, den Pirolweg nicht rechtzeitig einsehen können.

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung in unserer Stadt liegen uns sehr am Herzen. Aus diesem Grund bittet die SPD-Fraktion die Verwaltung, im Fachausschuss nach den Ferien über den derzeitigen Stand der Situation am Pirolweg / Obere Wilhelmstraße zu berichten und zu schildern, was versucht wurde, um die Verkehrssituation dauerhaft zu verbessern. Folgende Punkte, die bereits 2019 überprüft werden sollten, sollen nun unbedingt in den Blick genommen und umgesetzt werden:

- Errichtung einer Hol- und Bringezone am Pirolweg
- Installation eines dauerhaften Tempo-Displays am Pirolweg
- Bessere Beleuchtung des Straßenraums vor der Schule. Denn gerade in der dunklen Jahreszeit laufen Kinder Gefahr, übersehen zu werden.

Darüber hinaus bitten wir um die Überprüfung der Notwendigkeit und Umsetzbarkeit baulicher Maßnahmen wie zum Beispiel Einbauten, Aufpflasterungen oder Bremswellen, Einführung eines Halteverbots am Pirolweg während der Stoßzeiten des Bringens und Abholens sowie Errichtung eines Fußgängerüberweg als Querungshilfe am Pirolweg.

Die Umsetzung einzelner Punkte, um den Pirolweg für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Kinder sicherer zu machen, begrüßen wir ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Felix Markmeier-Agnesens
Fraktionsvorsitzender SPD

gez. Peter Tripmaker
Fraktionsvorsitzender SPD

TOP Ö 5

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Fraktion im Rat der Stadt Beckum



Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Stadt Beckum
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 22. August 2022

Antrag: Beschleunigung der Prüfung und Umsetzung der Installation von Photovoltaik-Anlagen auf allen städtischen Gebäuden.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die SPD-Fraktion beantragt eine

beschleunigte Prüfung der Eignung städtischer Dächer für die Ausstattung mit PV-Anlagen.

Begründung:

Nicht zuletzt durch den russischen Angriffskrieg mit der Ukraine wird deutlich, dass ein möglichst schneller Ausbau erneuerbarer Energien zwingend notwendig ist, um von Importen fossiler Energieträger unabhängiger zu werden. Der Ausbau von Photovoltaik nimmt bei diesem Vorhaben eine zentrale Rolle ein. Zumal zügig umsetzbar. Kommunen wie die Stadt Beckum stehen unbestritten vor immensen Herausforderungen, um Herr der Lage in der aktuellen Energiekrise zu werden und zudem die gesetzten Klimaziele so bald wie möglich zu erreichen. Ein essenzieller Faktor ist die Art und Weise wie Energie und hier speziell elektrischer Strom gewonnen wird. Der Anteil der erneuerbaren Energien nimmt zwar stetig zu, allerdings nicht ansatzweise in dem erforderlichen Tempo, das nötig wäre, um eine Energieunabhängigkeit und eine Klimaneutralität in absehbarer Zeit zu erreichen. Jede noch so kleine Maßnahme für die erfolgreiche Umsetzung der Energiewende ist von Bedeutung. Die öffentliche Hand und in unserem Falle auch die Kommune

haben daher eine Beispielfunktion. Zum einen aus wirtschaftlichem Interesse, zum anderen in ihrer nicht zu unterschätzenden Vorreiterrolle.

Die Stadt Beckum hat schon in den 90er Jahren bewiesen, dass sie zukunftsweisend agieren kann. Schon damals wurden erfolgreich Programme zur Förderung der Installation von Kollektoranlagen- und Regenwassernutzungsanlagen aufgelegt. Später folgten Projekte wie beispielweise die Realisierung der Inbetriebnahme einer Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der Sporthalle des Kopernikus-Gymnasiums. Das gilt es nun zu toppen. Dafür muss das bisherige Tempo zur Umsetzung solcher Maßnahmen allerdings grundlegend erhöht werden.

Die SPD-Fraktion stellt daher den Antrag einer beschleunigten Prüfung der Eignung städtischer Dächer für die Ausstattung mit PV-Anlagen, um im nächsten Schritt eine PV-Offensive einzuleiten. Nach Möglichkeit können auch geeignete Parkflächen in Betracht gezogen werden. Der Prüfauftrag soll sich jedoch nicht nur auf bauliche oder statische Parameter beziehen, sondern vielmehr auch die finanzielle und fördertechnische Situation berücksichtigen. Dazu gehört die Prüfung, inwiefern sich etwaige Energieversorger - hier sei u.a. die EVB genannt - bei der Installation von Photovoltaik-Anlagen auf städtischen Gebäuden beteiligen oder diese gänzlich übernehmen könnten. Denkbar wäre auch die Gründung einer privaten Investitionsgesellschaft für die schnelle Installation von PV- Anlagen. Die Bürgerschaft ist ebenfalls in das Projekt mit einzubeziehen! Daher sind passende Beteiligungsformate samt Fördermöglichkeiten zu eruieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Felix Markmeier-Agnesens
Fraktionsvorsitzender SPD

gez. Peter Tripmaker
Fraktionsvorsitzender SPD

FWG–Ratsfraktion • Everkekamp 4 • 59269 Beckum

Stadt Beckum
Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststraße 46
59269 Beckum

Beckum, den 19. September 2022

Antrag: Maßnahmen der Verkehrsberuhigung Holtmarweg auf den Prüfstand stellen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in seiner Sitzung am 9. Juni 2022 hat der Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben unter dem Tagesordnungspunkt 6 – öffentlicher Teil: „Verkehrssituation am Holtmarweg“ (Vorlage: 2022/0186) mehrheitlich beschlossen: “Der Beschluss des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben vom 26.06.2019, den Holtmarweg zukünftig als Tempo 50-Bereich auszuweisen, wird aufgehoben. Die als Anlage 2 zur Vorlage beigefügte Planung zum Einbau einer Fahrbahnschwelle und eines Betonkegels wird testweise für ein halbes Jahr umgesetzt.“

Vor dem Hintergrund, dass der Einbau einer Fahrbahnschwelle und eines Betonkegels nach Ablauf der Testphase auf den Prüfstand gestellt werden wird, beantragt die FWG-Fraktion hiermit:

1. Die Verwaltung möge das Gespräch mit den unmittelbar angrenzenden Anwohnern suchen, um deren Expertise: Erfahrungen/Erfordernisse/Vorschläge mit Blick auf die vorgenommenen Einbauten mit in die Analyse einfließen lassen zu können.
2. Der zuständige Fachausschuss möge vor einer weiteren Befassung mit der Verkehrssituation am Holtmarweg/Sachsenstraße einen Ortstermin durchführen, um sich vor Ort zu informieren und das Gespräch mit Anwohnern zu führen.
3. Der nicht neu ausgebaute Bereich des Holtmarwegs ist ebenfalls dauerhaft als Tempo 30-Zone ausgewiesen worden. Aufgrund der regelmäßig einmündenden Seitenstraßen wird hier derzeit von der Verwaltung geprüft, ob in diesem Teilstück ebenfalls Einbauten notwendig sind. Aus Sicht der FWG ist es nicht ausreichend sich mit nur einem Teilbereich zu beschäftigen, wenn an anderen Stellen, wie beispielsweise der Kreuzung an der Frankenstraße, die Einsicht durch zu eng parkende Fahrzeuge behindert wird. Daher schlägt sie beispielhaft „Freiburger Kegel“ mit Bodenmarkierungen oder andere möglicherweise nachhaltige Lösungen vor. Im Allgemeinen sind auch mehr Bodenmarkierungen und Beschilderungen notwendig. Die Verwaltung möge die Ergebnisse ihrer diesbezüglichen Prüfung bzw. ihre Maßnahmenplanung vorstellen.
4. Auch die Seitenstraßen am Holtmarweg, wie exemplarisch aufgezählt die Frankenstraße und die Sachsenstraße, mögen unter den Punkten Geschwindigkeit und Einsicht in den Straßenverkehr im Kreuzungsbereich berücksichtigt werden.
5. Die Stadtverwaltung möge die Sinnhaftigkeit einer(s) Ausweisung(-baus) des Holtmarwegs als Fahrradstraße prüfen. An Verkehrsteilnehmern die mit dem Fahrrad beispielsweise stadtaus- bzw. –einwärts und/oder in Richtung Nahversorgungszentrum unterwegs sind, mangelt es nun wirklich nicht. Auch könnte eine solche Fahrradstraße für den Schülerverkehr nachhaltig sein-insbesondere dann, wenn sie bis zum Werseweg angelegt werden würde.

In Bezug auf die beabsichtigte Wirkung der aktuell eingebauten Fahrbahnschwelle und eines Betonkegels: Einhaltung Tempo 30 ist die FWG der Auffassung, dass das Ziel nicht erreicht werden wird. Die Fahrbahnschwelle ist zu flach angelegt und erfordert daher keine Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit. Sie müsste deutlich erhöht werden, um eine solche Wirkung zu erzeugen. Des Weiteren stellt sich die Frage, warum gerade dieser Standort – unmittelbar vor einem Wohnhaus – gewählt worden ist, obwohl doch auch andere Standorte vorhanden sind, wo Anwohner eben nicht durch die entstehende Geräuschkulisse beim Überfahren der Fahrbahnschwelle – insbesondere bei Lkw und Pkw mit Anhänger – in Mitleidenschaft gezogen werden. Auch sieht die FWG die Notwendigkeit, weitere Betonkegel und Fahrbahnschwellen einzubauen, um eine nachhaltige Verkehrsberuhigung sicherzustellen. Außerdem ist es sinnvoll mehr als nur eine Lösung zur Temporeduzierung umzusetzen, da nach einer Bodenschwelle das Beschleunigen auf der Straße bereits wieder beginnt und kaum ein positiver Effekt erzielt wird. Auch eine wirksamere Bodenschwelle wie die an der Annecke-Straße würden bereits einen deutlicheren Effekt erzielen können, da dann auch SUVs und Lkws ihre Geschwindigkeit reduzieren müssten. Die bisherigen Maßnahmen (Einbauten) reichen keinesfalls aus.

Bei einem Ortstermin am 16. September haben sich Mitglieder der FWG-Fraktion vor Ort informiert und mit Anwohnern ausgetauscht. Dabei ist allen Anwesenden nachdrücklich vor Augen geführt worden, welche eine hohe Verkehrsfrequenz auf dem Holtmarweg vorhanden ist. Es liegt die Vermutung nahe, dass der Verkehr mit Fertigstellung der Wohnbebauung auf dem ehemaligen Schlachthofgelände noch weiter zunehmen wird. Auch deshalb gibt es aus Sicht der FWG dringenden Handlungsbedarf, eine nachhaltige Verkehrsberuhigung auf dem gesamten Holtmarweg vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum



Gregor Stöppel
Fraktionsvorsitzender

TOP Ö 5

#BEgreen
f @ GrueneBeckum



BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Bündnis90/Die Grünen
Ratsfraktion der Stadt Beckum

Nadhira de Silva
Peter Dennin
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de

Herrn

BM Michael Gerdhenrich

Weststraße 46

59269 Beckum

Beckum, den 08.11.2022

Ausstattung der beiden Plätze am Wanderweg mit jeweils zwei Sitzbänken und einem Abfallbehälter

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

am Rad- und Wanderweg östlich des Gewerbeparks Grüner Weg befinden sich zwei wenig einladend aussehende Plätze (siehe Foto). Diese sind an einem Rad- und Wanderweg gelegen, der sehr gerne unter anderem von den Mitarbeitern der anliegenden Firmen und den Freckenhorster Werkstätten für Spaziergänge (z.B. in der Mittagspause) genutzt werden.

Antrag:

Die Fraktion *Bündnis 90/Die Grünen* beantragt, dass an beiden Plätzen an dem Wanderweg auf der östlichen Seite der Straße Gewerbepark Grüner Weg jeweils zwei Sitzbänke und ein Abfallbehälter platziert werden. Um die Kosten gering zu halten, könnte eine Beteiligung der anliegenden Firmen angefragt werden.

Begründung:

Die beiden Plätze am Wanderweg sind sehr schön am Rattbach gelegen und eignen sich sehr gut als Ruheplätze. Durch diese Ausstattung würde die Aufenthaltsqualität des Gebiets eine deutliche Aufwertung erhalten.



#BEgreen
f @ GrueneBeckum



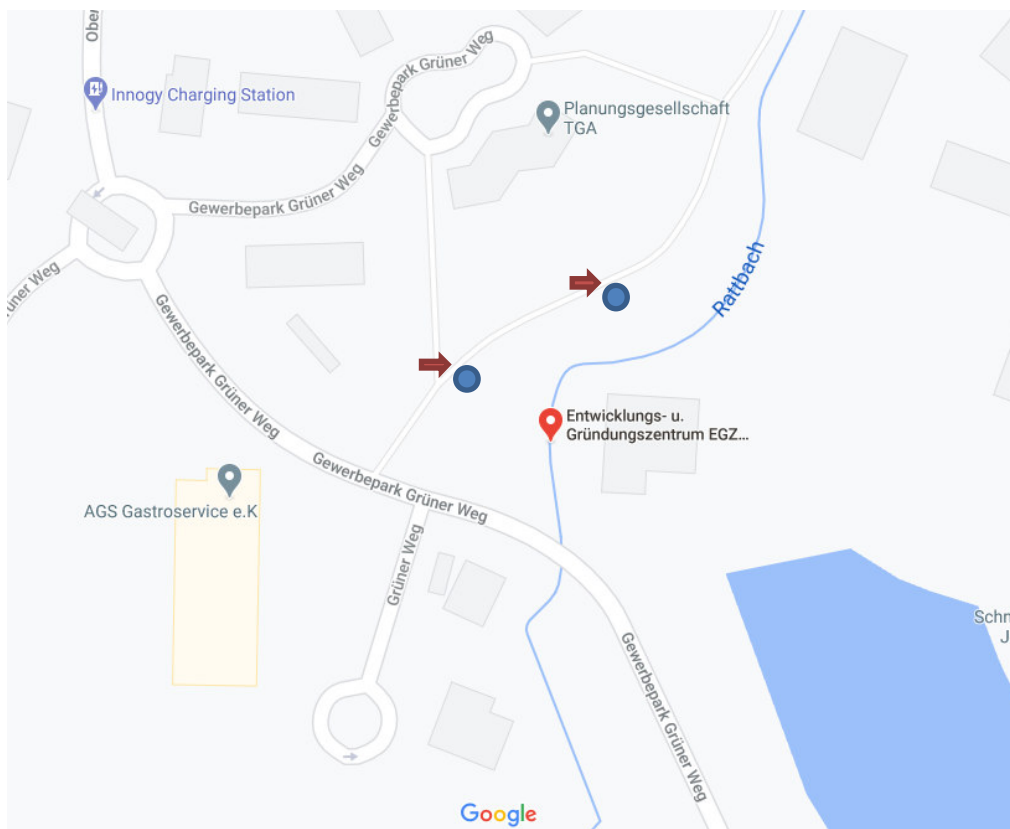
BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Bündnis90/Die Grünen
Ratsfraktion der Stadt Beckum

Nadhira de Silva
Peter Dennin
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de



Mit freundlichen Grüßen

(Peter Dennin)
Fraktionsvorsitzender

(Nadhira De Silva)
Fraktionsvorsitzende

TOP Ö 5

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Beckum

CDU

Andreas Kühnel
Fraktionsvorsitzender
Heinz-Füting-Straße 32
59269 Beckum

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststrasse 46

59269 Beckum

Beckum, den 09.11.2022

**Berichtswesen über Hochbaumaßnahmen/Sachstandsbericht über Fortschritt
von städtischen Hochbaumaßnahmen**

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

in der Vergangenheit hat es vielfach Nachfragen und Unstimmigkeiten zu den Baufortschritten von städtischen Hochbaumaßnahmen gegeben. Um dies in Zukunft zu vermeiden, beantragt die CDU-Fraktion, dass die Verwaltung in dem zuständigen Ausschuss ab sofort und regelmäßig, mindestens einmal im Quartal, über den Sachstand und den Fortschritt von städtischen Hochbaumaßnahmen ab einer Wertgrenze von 500.000 Euro berichtet. Für die CDU-Fraktion ist der Hintergrund des aktuellen Stands des Baufortschrittes der Maßnahmen sowie die Begründung von Bauverzögerungen oftmals nicht transparent ersichtlich. Eine regelmäßige Berichterstattung im zuständigen Ausschuss bringt den Vorteil, dass die Zwischenanfragen aus den Reihen der Politik und Bürgerschaft vermieden werden und die Stadtverwaltung transparent für die Stadtgesellschaft den Sachstand erläutern kann.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kühnel
-Fraktionsvorsitzender-

Kathrin Averdung und Christoph Pundt
-stellvertretende Fraktionsvorsitzende-

Sitzung STADT BECKUM
 Beigeordneter
 14.04.23
 BRIS

zweites mal
 Veranlassung

Rat der Stadt Beckum
 Weststraße 46
 59269 Beckum

Beckum, 15.03.2022

Anregung nach § 24 Gemeindeordnung NRW
Verkehrsberuhigung der Höckelmerstraße im Ortsteil Vellern

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,
 sehr geehrte Fraktionsvorsitzende,
 sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der Anliegerinnen und Anlieger der Dr.-Sunder-Straße, der Großen Hoellert, der Bredestraße sowie der Höckelmerstraße (siehe beigefügte Unterschriftenliste) möchte ich Sie bitten, sich mit der nachfolgenden Anregung nach § 24 Gemeindeordnung NRW zu befassen.

Die Höckelmerstraße ist in Teilen als Tempo-30-Zone (VZ 274-1) und Tempo 30 (VZ 274-53) ausgewiesen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird von vielen Verkehrsteilnehmern häufig nicht eingehalten. Oftmals sind Fahrzeuge mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten zu beobachten und zu hören. Auch regelmäßig passierende Fahrzeuge des Schwerlast- und Landwirtschaftsverkehrs halten sich meist nicht an die vorgegebene Geschwindigkeit.

Neben dem persönlichen Fehlverhalten dieser Verkehrsteilnehmer, dürfte der Grund für die überhöhten Geschwindigkeiten in der Ausgestaltung der Straße zu finden sein. Die Breite und Sichtweite der Höckelmerstraße zwischen Abbiegung Dorfstraße und Ortsausgangsschild Richtung Bauernschaft Hesseler laden geradezu zum zu schnellen Fahren ein.

Die Rechts-vor-Links-Regelung an der Einmündung Dr.-Sunder-Straße dient nur bedingt der Verkehrsberuhigung. Oft wird die Regelung missachtet oder nicht wahrgenommen, insbesondere von Personen, die ohnehin zu schnell unterwegs sind.

Nachweislich sind Fahrgeschwindigkeiten an die Ausgestaltung der jeweiligen Straße gekoppelt. Es wird daher angeregt, die Höckelmerstraße durch bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Einbauten, Aufpflasterungen oder Bremsschwellen zu ergänzen, um die Einhaltung der ausgewiesenen zulässigen Geschwindigkeit sicherzustellen und die Höckelmerstraße als Wohngebietsstraße für alle Verkehrsteilnehmer -insbesondere Kinder und ältere Menschen- sicherer zu machen. Zu Bedenken gegeben wird auch, dass durch das neue Baugebiet Kirchfeld 10 die Fahrzeugbewegungen sowie die Zahlen des Radfahr- und Fußgängerverkehrs entlang der Höckelmerstraße künftig zunehmen werden, und das bereits bestehende Unfallgefahrenpotential noch erhöht wird.

5
 TOP



Probeweise Anordnung eines Haltverbots an der südlichen Fahrbahnseite der L507 Alleestraße – Antrag der CDU-Fraktion vom 06.12.2022

Federführung: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

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 Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Ausgangssituation

Mit Schreiben vom 06.12.2022 hatte sich die CDU-Fraktion an die Verwaltung gewandt und die Zuständigkeit des Bürgermeisters betreffend die Anordnung eines Haltverbots an der Alleestraße während einer Probephase in Zweifel gezogen und beantragt, die Anordnung wieder zurück zu nehmen und den zuständigen politischen Ausschuss hierüber entscheiden zu lassen. Dazu ist eine rechtliche Bewertung erfolgt, die im Ergebnis eine Entscheidungszuständigkeit der Verwaltungsspitze bestätigt. Mit E-Mail vom 20.12.2022 erläuterte der Bürgermeister den Fraktionsvorsitzenden mit nachfolgend zitierter rechtlicher Stellungnahme, warum die Anordnung entgegen der Auffassung der CDU-Fraktion nicht in politischer Zuständigkeit liegt:

„Die Anordnung des absoluten Park- und Haltverbots ist nach Maßgabe der gefestigten Kriterien des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen (vergleiche OVG NRW, Urteil vom 08.05.2009 – 15 A 770/07 –, Randnummer 25) als ein Geschäft der laufenden Verwaltung zu qualifizieren. Es handelt sich um eine häufige und wiederkehrende straßenverkehrsrechtliche Regelung ohne besondere rechtliche oder tatsächliche Schwierigkeit oder finanzielle Auswirkung auf die Gemeinde.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass die Maßnahme von der CDU-Fraktion als Ausfluss des Radverkehrskonzepts gesehen wird, welches eine hohe politische Bedeutung in der Stadt habe.

Unabhängig davon, dass das Radverkehrskonzept eine solche Anordnung für die Alleestraße schon gar nicht vorsieht, kann nicht wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Radverkehrskonzepts als Ganzes auf eine besondere Bedeutung einer Einzelmaßnahme geschlossen werden. Andernfalls hätte die Umsetzung des Radverkehrskonzepts in allen Einzelheiten durch die Politik zu erfolgen, weil sie der Verwaltung mangels Vorliegens von „Geschäften der laufenden Verwaltung“ entzogen wäre. Dies erscheint nicht sachgerecht und steht nicht im Einklang mit der bereits genannten obergerichtlichen Rechtsprechung des OVG NRW, nach der eine formale Betrachtung und nicht die thematisch inhaltliche Sicht entscheidend ist.

Verwaltungsseits wurde auch geprüft, ob der dem absoluten Park- und Haltverbot zugrunde liegende Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.01.2022 als „Antrag von besonderer Bedeutung“ an die Straßenverkehrsbehörde im Sinne von § 5 Buchstabe B Nummer 7 der Zuständigkeitsordnung des Rates, der Ausschüsse und des Bürgermeisters der Stadt Beckum zu werten ist, sodass eine Zuständigkeit des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben der Stadt Beckum anzunehmen wäre.

Dies verneint die Verwaltung aber unter dem Aspekt, dass ein Antrag von besonderer Bedeutung in diesem Sinne nicht vorliegt. Wenngleich dem Radverkehrskonzept als Ganzes eine besondere Bedeutung beigemessen werden kann, führt dies – wie dargelegt – nicht zu einer besonderen Bedeutung eines Antrags auf Erlass einer Maßnahme, die sich so im Radverkehrskonzept gar nicht wieder findet. Vielmehr stützt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ihren Antrag auf eine bestehende Gefahrenlage in der Alleestraße, die lediglich im Kontext des Radverkehrskonzepts hervorgehoben worden ist. Dieser Gefahrenlage will die Verwaltung mit der Anordnung des absoluten Park- und Haltverbots entgegenwirken und zwar zunächst probeweise.

Die interne Organzuständigkeit für die Anordnung des absoluten Park- und Haltverbots in der Alleestraße liegt damit gemäß § 41 Absatz 3 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen beim Bürgermeister der Stadt Beckum, sodass den Begehren der CDU-Fraktion aus ihrem Antrag vom 06.12.2022 nicht zu entsprechen ist."

Gleichwohl ist der Antrag der CDU-Fraktion vom 06.12.2022 als Antrag auf Aufnahme in die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben gemäß § 58 Absatz 2 Satz 4 in Verbindung mit § 48 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) und § 27 Absatz 1 Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Beckum auszulegen, mit der Folge, dass sich der Ausschuss mit dem Antrag zu befassen hat. Allein das Vorliegen eines entsprechenden Antrags einer Ratsfraktion (auf dem Gebiet gemeindlicher Angelegenheiten gemäß Artikel 28 Grundgesetz) ist entscheidend für die Aufnahme in die Tagesordnung des Ausschusses. Ein eigenes Entscheidungsrecht (Vorprüfungsrecht) steht weder dem Bürgermeister (im Fall des § 58 Absatz 2 Satz 3 GO NRW) noch dem Ausschussvorsitzenden gemäß § 58 Absatz 2 Satz 4 GO NRW zu, sodass es insoweit ohne Belang ist, dass die Verwaltung eine Entscheidungszuständigkeit des Ausschusses verneint. Dies führt allerdings dazu, dass die Befassung nur beratend sein kann.

Darüber hinaus sieht die Verwaltung eine verfassungsmäßige Verpflichtung, die politischen Gremien über die bisher durchgeführten Verfahrensschritte sowie das geplante weitere Vorgehen in Kenntnis zu setzen.

Rechtliche Grundlage

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 6 Straßenverkehrsordnung (StVO) können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Verfahrensschritte

Am 12.01.2022 beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Einrichtung eines Haltverbots an der südlichen Fahrbahnseite der L507 Alleestraße. Zur Begründung wurde angeführt, dass die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beitrage. Der Verwaltung liegen zudem vom Grundtenor gleichlautende Anträge und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern vor, zu denen ebenfalls 2 Anwohner der Alleestraße zu zählen sind.

In der Folge wurde die Parksituation an der Alleestraße über einen Zeitraum von 2 Wochen beobachtet und dokumentiert. Bei dieser Gelegenheit wurde deutlich, dass der Bereich zwischen Pulort und Thüerstraße grundsätzlich eine hohe Auslastung, der Bereich zwischen Pulort und An der Christuskirche eine mittlere bis geringe Auslastung erfuhr. Schwankungen ergaben sich dabei während der unterschiedlichen Tageszeiten sowie der Zeitspanne Montag bis Freitag und den Wochenenden.

Nach interner Abstimmung wurde die Angelegenheit am 09.08.2022 im Rahmen einer Besprechung von Verkehrsangelegenheiten mit Vertretungen der Kreispolizeibehörde und dem Straßenbaulastträger erörtert. Bei dieser Gelegenheit gaben beide Stellen zu bedenken, dass nach ihrer Meinung die Erweiterung des Verkehrsraums ohne flankierende Maßnahmen nicht zu einer Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr beitrage. Möglicherweise bewirke dieses auch eine Erhöhung der Geschwindigkeit an der Alleestraße. Vielmehr wurde vorgeschlagen, in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger eine Lösung für den Gesamtbereich zu erarbeiten, der idealerweise Teilbereiche von Nordstraße (ZOB) und Sternstraße mitberücksichtigt.

Da diese umfassende Gesamtplanung zeitintensiv und abhängig von komplizierten Knotenpunktlösungen ist, wurde letztlich verwaltungsintern entschieden, die Maßnahme Alleestraße einstweilen isoliert anzugehen und im Hinblick auf eine umfassende Radverkehrsplanung wichtige Erkenntnisse zu erhalten. Grundsätzliches Ziel ist es, die Quote des Radverkehrs an der L507 Alleestraße sukzessive zu erhöhen. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass ein stetig erhöhter Radverkehrsanteil auf der Fahrbahn von sich aus eine geschwindigkeitsregulierende Maßnahme darstellt.

Infolgedessen wurde festgelegt, an der südlichen Fahrbahnseite der L507 Alleestraße temporär ein Haltverbot anzuordnen sowie die bis Mitte 2023 dauernde Probephase intensiv zu begleiten. Maßnahmen hierzu wurden mit dem Straßenbaulastträger sowie der Kreispolizeibehörde abgestimmt. Sie beinhalten unter anderem eine strikte Beobachtung der Verkehrs- und Unfallentwicklung sowie turnusmäßige Verkehrsmessungen.

Die ermittelten Daten und Wahrnehmungen können als Basis für weitere Radverkehrsplanungen dienen. So könnte in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger unter anderem die Einrichtung von Schutzstreifen geprüft werden, insbesondere wenn sich der Anteil des Radverkehrs entsprechend erhöht. Erste Datenerhebungen sind für Januar geplant. Witterungsbedingt waren aussagefähige Messungen zum Beginn der Maßnahme nicht möglich.

Nach Umsetzung der verkehrsbehördlichen Anordnung erreichten die Verwaltung Anträge von 2 anliegenden Gewerbebetrieben, die sich zum einen gegen die angeordnete Maßnahme wenden, zum anderen Alternativvorschläge unterbreiten. Die genannten Vorträge wurden zwischenzeitlich geprüft, in beiden Fällen kann jedoch nicht von einer außerordentlichen Situation ausgegangen werden.

Vielmehr finden sich vergleichbare Verhältnisse an anderen Standorten im Stadtgebiet, sodass die Anträge negativ entschieden werden mussten.

Fazit

Abschließend bleibt festzustellen, dass verkehrliche Veränderungen insbesondere in zentralen urbanen Bereichen zu Beginn einer Maßnahme bei Verkehrsteilnehmenden und Anwohnerinnen und Anwohner regelmäßig zu Verunsicherungen führen. Maßgebliche Erkenntnisse des Verkehrsversuchs werden daher erst mittelfristig erwartet. Sollten sich allerdings Besonderheiten ergeben, beabsichtigt die Verwaltung, die politischen Vertreterinnen und Vertreter unmittelbar zu unterrichten.

Anlage(n):

Antrag der CDU-Fraktion vom 06.12.2022

Andreas Kühnel
Fraktionsvorsitzender
Heinz-Fütting-Straße 32
59269 Beckum

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststrasse 46

59269 Beckum

Beckum, den 06.12.2022

Antrag zur Zuständigkeit des Bürgermeisters

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in der letzten Sitzung des Haupt, Finanz- und Digitalausschuss haben Sie unter dem TOP 4, Bericht über offene Anträge und Anfragen der Fraktionen sowie über offene Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen mitgeteilt, dass Sie entschieden haben, an der Alleestraße probeweise ein absolutes Haltverbot einzurichten. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme als Ausfluss aus dem Radverkehrskonzept, das erst kürzlich verabschiedet wurde. Grundsätzlich steht die CDU-Fraktion dieser Maßnahme aufgeschlossen gegenüber, jedoch sind wir der Auffassung, dass die Entscheidung über eine so weitreichende Maßnahme nicht in Ihre Zuständigkeit fällt. Die Einführung eines, auch probeweisen, Haltverbots hat eine hohe politische Bedeutung in unserer Stadt. Dies erkennt man schon an der sehr langen und intensiv geführten Diskussion rund um das Radverkehrskonzept.

Die CDU-Fraktion vertritt die Ansicht, dass die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes nicht dem laufenden Geschäft des Bürgermeisters zuzuordnen sind.

Die CDU-Fraktion fordert Sie, Herr Bürgermeister, daher auf, das angeordnete Haltverbot auf der Alleestraße wieder zurück zu nehmen und den zuständigen politischen Ausschuss über die Durchführung der Probephase eines Park- und Haltverbotes an der Alleestraße entscheiden zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kühnel
-Fraktionsvorsitzender-

Kathrin Averdung und Christoph Pundt
-stellvertretende Fraktionsvorsitzende-

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. Diese 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.

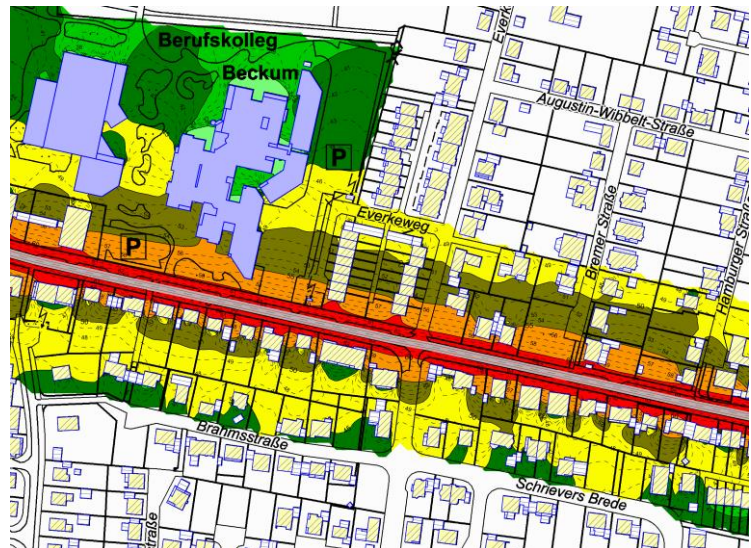
Anlage(n):

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



STADT BECKUM

Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring von 50 auf 30 km/h



Schalltechnische Beurteilung

Bericht-Nr.: SC-222280.01

Textteil: 17 Seiten

Anlagen: 14 Seiten

Projektnummer: 222280

Datum: 2022-09-16

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

1 Zusammenfassung

Die Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung im Hansaring hat ergeben, dass es bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu Pegelminderungen von bis zu 3,6/3,7 dB(A) (Tag/Nacht) kommt.

Da eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) einer Verkehrsmengenreduzierung auf weniger als die Hälfte entspricht, ist grundsätzlich festzustellen, dass hiermit eine deutliche und gut wahrnehmbare schalltechnische Verbesserung erreicht wird.

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 dem Fehlen geeigneter Alternativen kann aber davon ausgegangen werden, dass Verkehrsverlagerungen in andere Straßenabschnitte aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung nicht zu erwarten sind.

Wallenhorst, 2022-09-16

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



i.A. Matthias Dähne



i.A. Ralf von Wittich

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis, Literaturverzeichnis, Rechenprogramm

1	Zusammenfassung.....	3
2	Planungsvorhaben / Aufgabenstellung	7
3	Gebietseinstufungen und Rechengebiet.....	8
4	Rechtliche Beurteilungsgrundlagen und Normen.....	9
4.1	16. BImSchV	9
4.2	DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“	9
4.3	Berechnung nach RLS-19	11
5	Straßenverkehrslärm.....	12
5.1	Lärmemissionen.....	12
5.2	Lärmimmissionen	13
5.3	Differenzenbetrachtung	15
6	Schalltechnische Beurteilung.....	16
	Anhang	

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich

Proj. -Nr.: 222280

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner

Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88

Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst

<http://www.ingenieurplanung.de>

Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen

Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsraums und Geschwindigkeiten	7
Abbildung 2: Lärmkarte Lr-Tag, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v = 50 km/h...	13
Abbildung 3: Lärmkarte Lr-Nacht, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v=50 km/h .	14
Abbildung 4: Lärmkarte Lr-Tag, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v = 30 km/h...	14
Abbildung 5: Lärmkarte Lr-Nacht, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v = 30 km/h	15

Tabellen

Tabelle 1: Verkehrsdaten - Straßenverkehr (Hansaring).....	12
--	----

Abkürzungsverzeichnis

IGW	= Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV in dB(A)
OW	= Orientierungswerte gemäß DIN 18005 in dB(A)

Literaturverzeichnis

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, „Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)“ neugefasst durch B. v. 17.05.2013 BGBl. I S. 1274; zuletzt geändert durch Artikel 14 G v. 10.08.2021 BGBl. I S. 3436, 3448
- [2] „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. I S. 1036 ff), zuletzt geändert durch Artikel 1 Verordnung vom 04.11.2020 BGBl. I S. 2334
- [3] DIN 18 005-1 "Schallschutz im Städtebau", Juli 2002
- [4] RLS - 19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen), Ausgabe 2019

Rechenprogramm

EDV-Programmsystem "SoundPlan", Version 8.2

2 Planungsvorhaben / Aufgabenstellung

Planungsvorhaben

Der Hansaring als östlicher Teil des innerstädtischen Straßenzuges Südring/Hansaring verbindet den Mühlenweg (L 882) mit der Lippborger Straße (K 25) und ist nach dem VEP 2030 der Stadt Beckum aus dem Jahr 2019 eine in das Vorbehaltsnetz aufgenommene Straße.

Anstoß für die jetzt erfolgten Berechnungen war ein offener Brief von Anwohnerinnen und Anwohner des Hansarings vom 03.03.2022. Mit diesem Schreiben haben diese sich an den Bürgermeister gewandt und u.a. darum gebeten haben, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Hansaring ab Einmündung Dalmerweg in östlicher Richtung bis zur Lippborger Straße (K 25) zu beschließen.

Die Ergebnisse können damit als Basis der weiteren Diskussionen und Entscheidungen dienen. Dazu wurde die Immissionssituation im gesamten Straßenverlauf in Form von Rasterlärnkarten unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung ermittelt und dargestellt werden.

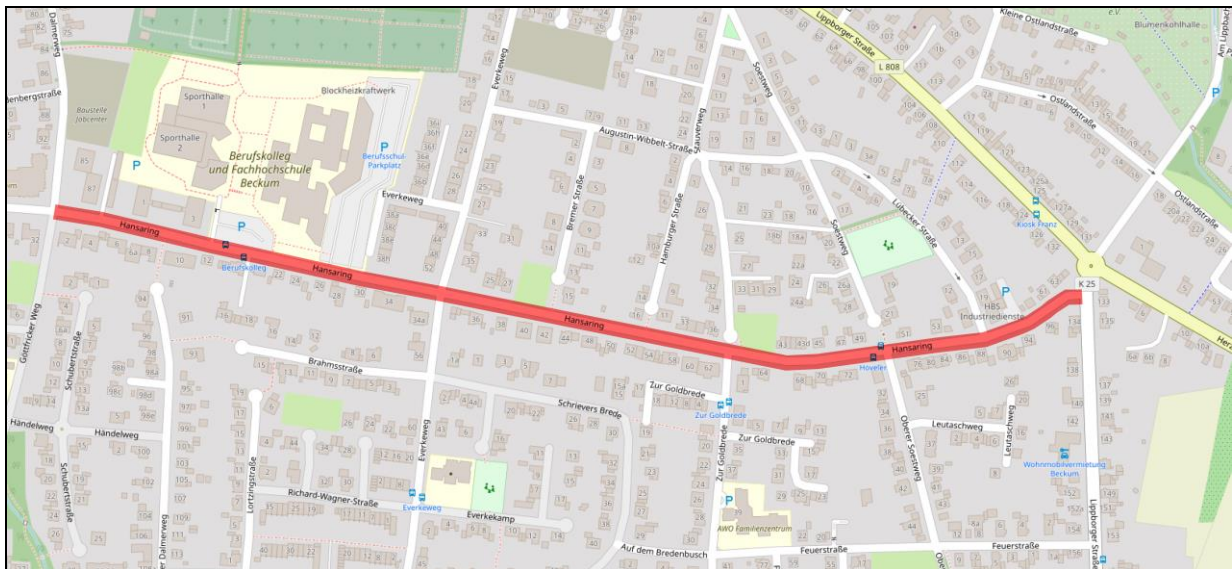


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsraums und Geschwindigkeiten

Quelle: OSM-Mitwirkende

Aufgabenstellung

Innerhalb dieser Schalltechnischen Beurteilung wird berechnet und dargestellt:

- die Immissionssituation im gesamten Straßenverlauf in Form von Rasterlärnkarten für den Tages- und Nachtzeitraum unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung
Als Immissionsorthöhe werden 5,20 m über Straßenniveau (entspricht dem 1. Obergeschoss) berücksichtigt.
- Dabei werden die folgenden Situationen berechnet:
 - a. Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 50$ km/h („Ist“)
 - b. Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 30$ km/h („Plan“)

3 Gebietseinstufungen und Rechengebiet

Zur Beurteilung der berechneten Beurteilungspegel ist grundsätzlich auch der Schutzanspruch entsprechend der jeweils bestehenden Gebietsnutzung von Bedeutung. Im vorliegenden Fall bestehen für die Bereiche nördlich und südlich des Hansarings mehrere Bebauungspläne.

Dies sind im Einzelnen:

B-Plan Nr. 23 ‚Hansaring‘, vom 30.10.1969

B-Plan Nr. 23.01 ‚Lehmkuhle‘

B-Plan Nr. 32 ‚Bremer Straße‘ vom 18.07.1975

B-Plan Nr. 34 ‚Everke Kamp‘ vom 18.09.1973

B-Plan Nr. 35 ‚Schriebers Kamp‘ vom 25.03.1975

B-Plan Nr. 36 ‚Feuerstraße‘ vom 12.12.1992

B-Plan Nr. 36.1 ‚Hansaring, Obere Soeststraße, Lippborger Straße‘ vom 29.03.2000

Mit Ausnahme des B-Plans Nr. 23.01, in dem ein Sondergebiet ‚Berufsschulzentrum‘ als Gebietsnutzung festgesetzt ist, wurde in allen Bebauungsplänen entweder WA (Allgemeine Wohngebiete) oder WR (Reine Wohngebiete) ausgewiesen.

Der gesamte Bereich beiderseits des Hansarings wurde - unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung als Rasterlärmkarte berechnet. In den unmittelbaren Einmündungsbereichen im Westen (Dalmenweg/Göttfricker Weg) und Osten (Lippborger Straße) ergeben sich durch diese hier schalltechnisch nicht berücksichtigten Straßen tatsächlich noch geringfügig höhere Beurteilungspegel.

4 Rechtliche Beurteilungsgrundlagen und Normen

Für die Beurteilung der Lärmsituation sind unterschiedliche Beurteilungsgrundlagen relevant. Übergeordnet ist das **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**. Es enthält grundlegende Aussagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge. Bei Straßenbaumaßnahmen ist die 16. BImSchV heranzuziehen, während wiederum für städtebauliche Planungen die **DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“** relevant ist. Sie enthält in ihrem Beiblatt 1 Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

Nachfolgend werden die für die Beurteilung maßgeblichen rechtlichen Grundlagen und Normen kurz erläutert und auszugsweise aufgeführt.

4.1 16. BImSchV

Bei der Beurteilung von Verkehrslärm ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) relevant. Dabei wird geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV:

- | | | | |
|----|---|----------|------------------|
| a) | an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen | | |
| | tags: | 57 dB(A) | nachts: 47 dB(A) |
| b) | in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | | |
| | tags: | 59 dB(A) | nachts: 49 dB(A) |
| c) | in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | | |
| | tags: | 64 dB(A) | nachts: 54 dB(A) |
| d) | in Gewerbegebieten | | |
| | tags: | 69 dB(A) | nachts: 59 dB(A) |

Insoweit liefert der Immissionsgrenzwerte einen möglichen Anhaltswert zur Beurteilung der vorhandenen Immissionssituation.

4.2 DIN 18 005 „Schallschutz im Städtebau“

Für städtebauliche Planungen ist generell die DIN 18 005 "Schallschutz im Städtebau" anzuhalten. Hierbei sind den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18 005, Beiblatt 1, zugeordnet. Diese Orientierungswerte sind eine sachverständige Konkretisierung der in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes und somit die Folgerung der §§ 50 BImSchG und 1 Abs. 5 BauGB.

Die Orientierungswerte stellen keine Grenzwerte dar, sondern haben vorrangige Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen. Die Orientierungswerte gelten für die städtebauliche Planung und unterscheiden sich nach Zweck und Inhalt von immissionsschutzrechtlich festgelegten Werten, wie etwa den Immissionsrichtwerten der

TA Lärm (gewerblicher Lärm) oder den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (Straßen- und Schienenverkehrslärm).

Im Wesentlichen bedeutet die DIN 18 005:

- Die Orientierungswerte stellen notwendige Beurteilungsgrößen für die in den Berechnungsverfahren ermittelten Schallpegel (Beurteilungspegel oder Immissionspegel) dar,
- Sie beinhalten eine Planungs-Zielaussage für das im jeweiligen Baugebiet anzustrebende bzw. einzuhaltende Maß an städtebaulichem Schallschutz,
- Sie konkretisieren die bei der bauleitplanerischen Abwägung insbesondere zu berücksichtigenden Belange (§ 1 Abs. 1 BauGB), an die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, sowie an die Belange des Umweltschutzes.

In Sinne der DIN 18 005 sind folgende Orientierungswerte für den Bebauungsplanbereich an der Grenze der überbaubaren Grundstücksfläche im jeweiligen Baugebiet anzuhalten:

Gebietskategorie	Orientierungswerte in dB (A)	
	tags	nachts *
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. <u>35</u>
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete, (WS), Cam- pingplatzgebiete	55	45 bzw. <u>40</u>
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 bzw. <u>40</u>
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 bzw. <u>45</u>
Kerngebiete (MK) und Gewerbe- gebiete (GE)	65	55 bzw. <u>50</u>
Sonstige Sondergebiete, soweit schutzbedürftig, je nach Nutzungs- art	45 bis 65	35 bis 65

* Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm, sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

Die Orientierungswerte stellen keine DIN-Werte im engeren Sinne dar, da diese Werte ausdrücklich im Beiblatt zur DIN 18 005 veröffentlicht wurden. In begründeten Fällen sind durchaus Abweichungen möglich. Dies ist abzuwägen und zu begründen.

4.3 Berechnung nach RLS-19

Nach den RLS-19 [4] berechnet sich der längenbezogene Schalleistungspegel mit folgenden Gleichungen:

$$L_{W'} = 10 * \lg(M) + 10 \lg \left[\frac{100-p_1-p_2}{100} * \frac{10^{0,1 * L_{W,Pkw}(v_{Pkw})}}{v_{Pkw}} + \frac{p_1}{100} * \frac{10^{0,1 * L_{W,Lkw1}(v_{Lkw1})}}{v_{Lkw1}} + \frac{p_2}{100} * \frac{10^{0,1 * L_{W,Lkw2}(v_{Lkw2})}}{v_{Lkw2}} \right] - 30$$

RLS-19 Gleichung (4)

M	stündliche Verkehrsstärke der Quelllinie in Kfz/h
p1	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe LKW1 ¹ in %
p2	Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe LKW2 ² in %
v _{FzG}	Geschwindigkeit für die Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe FzG (Pkw, Lkw1 und Lkw2) in km/h
L _{W,FzG} (v _{FzG})	Schalleistungspegel für die Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe FzG (Pkw, Lkw1 und Lkw2) bei der Geschwindigkeit v _{FzG} in dB

Ausgehend von den zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten mit der angegebenen Tag-Nachtverteilung wurden die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken M ermittelt.

$$L_{W,FzG}(v_{FzG}) = L_{W0,FzG}(v_{FzG}) + D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG}) + D_{LN,FzG}(v_{FzG}) + D_{K,KT}(x) + D_{refl}(h_{Beb,w})$$

RLS-19 Gleichung (5)

L _{W0,FzG} (v _{FzG})	Grundwert für den Schalleistungspegel eines Fahrzeuges der Fahrzeuggruppe FzG bei der Geschwindigkeit v _{FzG} in dB
D _{SD,SDT,FzG} (v _{FzG})	Korrektur für den Straßendeckschichttyp SDT, die Fahrzeuggruppe FzG und die Geschwindigkeit v _{FzG} in dB
D _{LN,FzG} (g,v _{FzG})	Korrektur für die Längsneigung g der Fahrzeuggruppe FzG bei der Geschwindigkeit v _{FzG} in dB
D _{K,KT} (x)	Korrektur für den Knotenpunkttyp KT in Abhängigkeit von der Entfernung zum Knotenpunkt x in dB
D _{refl} (w,h _{Beb})	Zuschlag für die Mehrfachreflexion bei einer Bebauungshöhe h _{Beb} und den Abstand der reflektierenden Flächen w in dB

Die Ermittlung der einzelnen Korrekturwerte und Zuschläge sind den RLS-19 zu entnehmen. In der vorliegenden Voruntersuchung wird der Korrekturwert für den Straßendeckschichttyp (lärmarter Gussasphalt MA 8 S) gem. Zeile 8 der Tab. 4a für Pkw auf -2,0 dB und für Lkw auf -1,5 dB gesetzt. Die Korrektur für Knotenpunkttypen, den Zuschlag für die Mehrfachreflexion und den der Korrekturwert für die Längsneigung vergibt das genutzte Schallausbreitungsprogramm SoundPLAN der SoundPLAN GmbH + Co. KG gem. der Digitalisierung.

$$L_{W0,FzG}(v_{FzG}) = A_{W,FzG} + 10 * \lg \left[1 + \left[\frac{v_{FzG}}{B_{W,FzG}} \right]^{C_{W,FzG}} \right]$$

RLS-19 Gleichung (6)

A _{W,FzG}	Emissionsparameter der Fahrzeuggruppe FzG in dB
B _{W,FzG}	Emissionsparameter der Fahrzeuggruppe FzG in km/h
C _{W,FzG}	Emissionsparameter der Fahrzeuggruppe FzG
v _{FzG}	Geschwindigkeit der Fahrzeuggruppe FzG in km/h

Die einzelnen Emissionsparameter können der Tabelle 3 der RLS-19 entnommen werden.

¹ Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse

² Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t

5 Straßenverkehrslärm

Der Straßenverkehrslärm für den Hansaring wird abstimmungsgemäß nach den RLS-19 berechnet. Da in der vorliegenden Untersuchung mit dem Hansaring nur eine einzige Verkehrslärmquelle mit einem jeweils unveränderten Emissionspegel vorliegt, folgt für die Differenz der beiden untersuchten Varianten, dass diese - abhängig von der Differenz der Emissionspegel - im gesamten Untersuchungsgebiet im Tag- und Nachtzeitraum jeweils identisch ist. Insofern ist vielmehr die Betrachtung der Ergebnisse im Hinblick auf die absoluten Beurteilungspegel und deren Einordnung von Interesse.

5.1 Lärmemissionen

Die zugrundeliegenden Verkehrsdaten wurden einer automatisierten Verkehrszählung der Stadt Beckum entnommen, die vom 13.18.2022 bis 20.08.2023 durchgeführt wurde. Die Zählung erfolgte im Bereich des Objektes Hansaring 10.

Eine Berücksichtigung abweichenden Verkehrsverhaltens infolge der Corona-Pandemie war zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich³.

Die für die unterschiedlichen Fahrzeugarten getrennt vorliegenden Daten wurden dann mit dem sog. Halbmonatsfaktor (nach HBS, für die zweite Augushälfte) in den DTV umgerechnet. In der Auswertung wurden die Daten für eine gesamte Zählwoche (vom 13. - 19.08.2022) berücksichtigt und auf dieser Basis die entsprechenden Anteile bestimmt. Der DTV (Durchschnittlicher Tages-Verkehr in Kfz/24h) wurde dann so bestimmt, dass das Gesamtergebnis durch die 7 Zähltage geteilt wurde.

	Pkw	Lkw1	Lkw2	Gesamt	M(t/n)	Lkw1 [%]	Lkw2 [%]	k(d/n)
	Pkw/24h	Lkw/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Kfz/h	%	%	
13.08.2022	3.001	37	0	3.038		1,2%	0,0%	
14.08.2022	2.506	8	0	2.514		0,3%	0,0%	
15.08.2022	3.931	70	9	4.010		1,7%	0,2%	
16.08.2022	3.911	59	9	3.979		1,5%	0,2%	
17.08.2022	4.000	59	7	4.066		1,5%	0,2%	
18.08.2022	3.950	65	10	4.025		1,6%	0,2%	
19.08.2022	4.038	47	9	4.094		1,1%	0,2%	
	25.337	345	44	25.726		1,3%	0,2%	
Halbmonatsfaktor	0,950	0,953	0,953					
Summe (7 Tage)	26.671	362	46	27.079		1,3%	0,2%	
DTV				3.868				
Tag (06 bis 22 Uhr)	25.271	359	46	25.676	229,2	1,33%	0,17%	0,05926
Nacht (22 bis 06 Uhr)	1.400	3	0	1.403	25,1	0,01%	0,00%	0,00648

Tabelle 1: Verkehrsdaten - Straßenverkehr (Hansaring)

- M(t)/(n) = maßgebende stündliche Verkehrsstärke am Tag (in der Nacht)
- DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24h]
- Lkw1/Lkw2 = Lkw-Anteile (Tag/Nacht)
- k(d/n) = stündlicher Anteil am DTV

³ Quelle:

<https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>;

demnach war die Mobilität im Kreis Warendorf im genannten Zeitraum im Mittel knapp 39 % höher als 2019. Eine Anpassung der Verkehrsdaten war nicht erforderlich, da der Wert deutlich über dem Vergleichswert für ganz Deutschland (+2,7 %) lag.

Für die beiden Situationen (,Ist' (a.): mit der Bestandsgeschwindigkeit von $v=50$ km/h) bzw. (,Plan' (b.): mit einer Geschwindigkeit von $v=30$ km/h) wurde demnach ein DTV von 3.868 Kfz/24h ermittelt.

Daraus ergeben sich die folgenden längenbezogenen Schalleistungspegel L'_{w} :

	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
$v = 50$ km/h	77,3	67,5
$v = 30$ km/h	73,7	63,7
Differenz:	3,6	3,8

5.2 Lärmimmissionen

Zur Darstellung der Verkehrslärmimmissionen wurde für jede der beiden Varianten:

- Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 50$ km/h (,Ist')
- Berechnung mit aktueller Verkehrsmenge, $v = 30$ km/h (,Plan')

jeweils eine Lärmkarte für den Tag (06 - 22 Uhr) sowie den Nachtzeitraum (22 - 06 Uhr) in einer Höhe von 5,20 m berechnet. Diese sind als Anlagen 1.1 bis 2.2 im Anhang beigefügt.

Anlage 1-1; Beurteilungspegel Tag, Höhe 5,20 m über dem Gelände (1. OG)

In dieser Variante erreichen die Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss (1.OG) an den Gebäuden im Maximum 66 dB(A). Diese Pegel ergeben sich in Fällen, bei denen bei großen Gebäuden auf beiden Straßenseiten der Abstand zur Achse des Hansarings bei ca. 12 m oder weniger liegt. Damit wird der Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) an den Fassaden zum Hansaring und an den Seitenfassaden um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Bei größeren Abständen, kleineren Gebäuden oder auch größeren Baulücken vermindern sich die Reflexionsanteile, so dass dort insgesamt etwas niedrigere Pegel (von maximal 62 dB(A)) erreicht werden.



Abbildung 2: Lärmkarte Lr-Tag, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), $v = 50$ km/h

Anlage 1-2; Beurteilungspegel Nacht, Höhe 5,20 m über dem Gelände (1. OG)

Im Nachtzeitraum erreichen die Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss (1. OG) an den Gebäuden im Maximum 56 dB(A). Diese Pegel ergeben sich, wenn bei großen Gebäuden die Abstände zwischen den Gebäuden auf beiden Straßenseiten weniger als 25 m betragen. Der Immissionsgrenzwerte von 49 dB(A) wird an den Fassaden zum Hansaring und an den Seitenfassaden um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Bei größeren Abständen, kleineren Gebäuden oder auch größeren Baulücken vermindern sich die Reflexionsanteile, so dass niedrigere Pegel (von maximal 52 dB(A)) erreicht werden.

Die Pegeldifferenz von ca. 10 dB(A) zwischen dem Tages- und Nachtzeitraum resultiert aus dem im Nachtzeitraum deutlich geringeren Lkw-Anteil, die auch durch die entsprechend im Nachtzeitraum um 10 dB(A) geringeren Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV) bzw. Orientierungswerte (DIN 18005) berücksichtigt wird.



Abbildung 3: Lärmkarte Lr-Nacht, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v=50 km/h

Anlage 2-1: Beurteilungspegel Tag, Höhe 5,20 m über dem Gelände (1. OG)

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ergeben sich gem. Kap. 5.1 am Tag um ca. 3,6 dB(A) verminderte Emissionspegel. Entsprechend reduzieren sich auch die Beurteilungspegel im gesamten Straßenverlauf. Sie erreichen im 1. Obergeschoss (1. OG) an den Gebäuden im Maximum 62 dB(A), wenn bei großen Gebäuden auf beiden Straßenseiten der Abstand zur Achse des Hansarings ca. 12 m oder weniger beträgt. Der Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) wird damit an den Fassaden zum Hansaring und den Seitenfassaden noch um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Bei größeren Abständen zur Achse, kleineren Gebäuden oder auch größeren Baulücken vermindern sich die Reflexionsanteile, so dass niedrigere Pegel (von maximal 59 dB(A)) erreicht werden.



Abbildung 4: Lärmkarte Lr-Tag, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), v = 30 km/h

Anlage 2-2; Beurteilungspegel Nacht, Höhe 5,20 m über dem Gelände (1. OG)

Im Nachtzeitraum erreichen die Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss (1.OG) an den Gebäuden im Maximum 53 dB(A). Dieser Pegel ergibt sich, wenn bei großen Gebäuden die Abstände zwischen den Gebäuden auf beiden Straßenseiten weniger als 25 m betragen.

Auch der Nacht- Immissionsgrenzwerte (49 dB(A)) wird damit an den Fassaden zum Hansaring und den Seitenfassaden noch um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Bei größeren Abständen, kleineren Gebäuden oder auch größeren Baulücken vermindern sich die Reflexionsanteile, so dass niedrigere Pegel (von maximal 51 bis 52 dB(A)) erreicht werden.



Abbildung 5: Lärmkarte Lr-Nacht, 1.Obergeschoss (Immissionshöhe = 5,20m), $v = 30$ km/h

5.3 Differenzenbetrachtung

Die für den Tag (Anlage 3.1) und die Nacht (Anlage 3.2) erstellten Differenzkarten zeigen, dass sich am Tag mit der durchgehenden Anordnung von 30 km/h im Hansaring die Beurteilungspegel zwischen 3 und 4 dB(A) reduzieren. Der exakte Wert liegt (gem. der Differenz der Emissionspegel) bei 3,6 dB(A). Im Nachtzeitraum beträgt die Reduzierung 3,7 dB(A).

6 Schalltechnische Beurteilung

Die Einordnung der Ergebnisse der untersuchten Varianten in Bezug auf bestehende ‚Grenzwerte‘ zeigt, 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. Dieses Kriterium ist aufgrund der Verkehrsbelastung und der geringen Abstände der Gebäude zur Straßenachse aber nicht alleine entscheidungsrelevant.

Hervorzuheben ist, dass es im Vergleich zur Bestandssituation ($v = 50$ km/h) durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit im Hansaring auf 30 km/h zu Pegelminderungen von bis zu 3,6/3,7 dB(A) (Tag/Nacht) kommt. Bezüglich der Einordnung dieser Pegelminderung wird häufig auf das Kriterium der LärmschutzRichtlinien-StV verwiesen, wonach der Mittelungspegel durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mindestens um 3 dB(A) gemindert werden soll. Dieses Kriterium wird erreicht und es kommt zu einer ausreichenden Pegelminderung, ohne dass aber die Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV (59/49 dB(A) (Tag/Nacht)) - mit Ausnahme einiger weniger Gebäude - eingehalten werden können.

Zur Einordnung der Größenordnung der durch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreichbaren Pegelreduzierung sei ergänzend erläutert, dass bei ansonsten unveränderten Parametern (Geschwindigkeit, Lkw-Anteile etc.) eine Verdoppelung der Verkehrsmenge zu einer Erhöhung um 3 dB(A) führt. Insofern entspricht umgekehrt eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) am Tag und in der Nacht einer Verkehrsmengenreduzierung auf weniger als die Hälfte, die damit unabhängig von der Tatsache ob Immissionsgrenz- oder Orientierungswerte eingehalten oder überschritten werden, eine deutliche und gut wahrnehmbare schalltechnische Verbesserung darstellt.

Aufgrund der bestehenden Tempo-30-Zone im Paterweg (im Bereich des Schulzentrums) im Verlauf der alternativen Strecke zwischen dem Südwesten (Mühlenweg, L 822) und dem Nordosten (Stromberger Straße (B 58) ist auch eine Verlagerung auf diese Alternativstrecke nicht zu erwarten.

Die Einführung von Tempo 30 im Hansaring erfordert in jedem Fall auch parallel eine entsprechende Überwachung.

Anhang

Straßenverkehrslärm Bestand (Variante ,A' (v = 50 km/h) - RL 110)

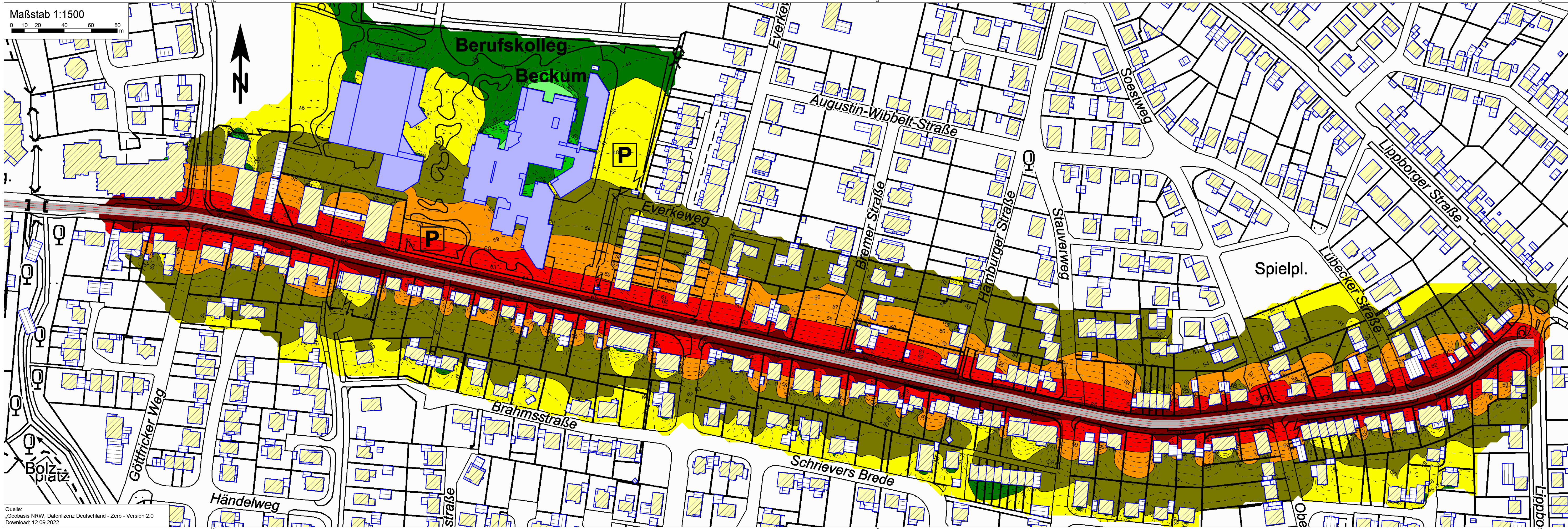
- Anlage 1.1 Rasterlärmkarte Tag h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt
- Anlage 1.2 Rasterlärmkarte Nacht h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt
- Anlage 1.3 Eingabedaten

Straßenverkehrslärm (Variante ,B' (v = 30 km/h) - RL 120)

- Anlage 2.1 Rasterlärmkarte Tag h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt
- Anlage 2.2 Rasterlärmkarte Nacht h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt
- Anlage 2.3 Eingabedaten

Differenz Variante ,B' ./ Variante ,A'

- Anlage 3.1 Differenzkarte Tag h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt
- Anlage 3.2 Differenzkarte Nacht h = 5,20 m über dem Gelände (1.OG), 1 Blatt



Legende

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Beurteilungspegel Tag,
5,2 m über Gelände
in dB(A)

1	<= 35
2	<= 40
3	<= 45
4	<= 50
5	<= 55
6	<= 60
7	<= 65
8	<= 70
9	<= 75
10	<= 80
11	> 80

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

Stadt Beckum
Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring

Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Tag)
210 RLK v : 50 km/h

Rechenlauf: 210
Proj.: 222280

Datei: Anlage_1-1.sgs
13.09.2022

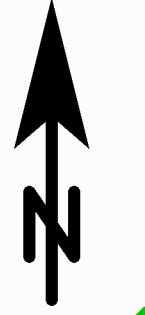
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Anlage 1.1

Quelle: „Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
Download: 12.09.2022



Maßstab 1:1500
 0 10 20 40 60 80 m



Legende

- Straße
- ▨ Hauptgebäude
- ▨ Nebengebäude
- ▨ Schule

Beurteilungspegel Nacht,
 5,2 m über Gelände
 in dB(A)

1	<= 35
2	<= 40
3	<= 45
4	<= 50
5	<= 55
6	<= 60
7	<= 65
8	<= 70
9	<= 75
10	<= 80
11	> 80

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

Stadt Beckum
 Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Nacht)
 210 RLK v : 50 km/h

Rechenlauf: 210
 Proj.: 222280

Datei: Anlage_1-2.sgs
 13.09.2022

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
 Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
 Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Anlage 1.2

Quelle:
 „Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
 Download: 12.09.2022

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Emissionsberechnung Straße
 210 RLK v : 50 km/h

Anlage
 1.3

Straße	Straßenoberfläche	KM	DTV Kfz/24h	M		vPkw		vLkw1		vLkw2		pLkw1		pLkw2		D Refl dB(A)	L'w	
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)					
Hansaring - 50 km/h	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,000	3868	229	25	50	50	50	50	50	50	1,34	0,16	0,00	0,00	0,0	77,26	67,47



Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Emissionsberechnung Straße
210 RLK v : 50 km/h

Anlage
1.3

Legende

Straße		Straßenname
Straßenoberfläche		
KM		Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Tag
M Nacht	Kfz/h	durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Nacht
vPkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw Tag
vPkw Nacht	km/h	-
vLkw1 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
vLkw1 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Rechenlauf-Info
210 RLK v : 50 km/h

Anlage
1.3

Projektbeschreibung

Projekttitel: Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Projekt Nr.: 222280
Projektbearbeiter: vW
Auftraggeber: Stadt Beckum

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Rasterkarte
Titel: 210 RLK v : 50 km/h
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 210
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 7)
Berechnungsbeginn: 13.09.2022 09:44:02
Berechnungsende: 13.09.2022 10:16:19
Rechenzeit: 32:09:663 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 8207
Anzahl berechneter Punkte: 8207
Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (30.08.2022) - 32 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 2
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m
Suchradius 5000 m
Filter: dB(A)
Toleranz: 0,100 dB
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien:

Straße: RLS-19
Rechtsverkehr
Emissionsberechnung nach: RLS-19
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
Seitenbeugung: ausgeschaltet
Minderung
Bewuchs: Benutzerdefiniert
Bebauung: Benutzerdefiniert
Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
Rasterlärnkarte:
Rasterabstand: 5,00 m
Höhe über Gelände: 5,200 m

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Rechenlauf-Info
210 RLK v : 50 km/h

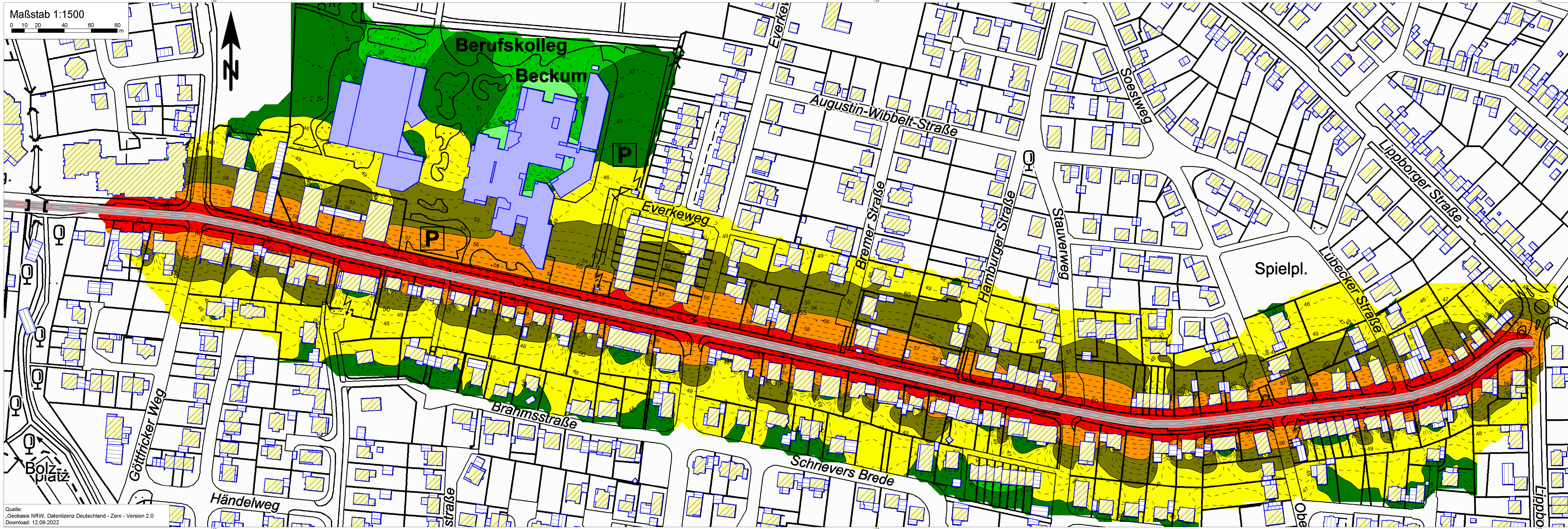
Anlage
1.3

Rasterinterpolation:

Feldgröße =	9x9
Min/Max =	10,0 dB
Differenz =	0,1 dB
Grenzpegel=	40,0 dB

Geometriedaten

210.sit	13.09.2022 09:13:04	
- enthält:		
200_s_Bestand_50_Beckum.geo		13.09.2022 09:13:04
r_aus_LoD1_Beckum.geo	12.09.2022 14:53:16	
RG_Hansaring_Beckum.geo	12.09.2022 15:56:04	
RDGM0998.dgm	12.09.2022 10:34:52	



Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Knotenpunkt

Beurteilungspegel Tag,
5,2 m über Gelände
in dB(A)

1	<= 35
2	<= 40
3	<= 45
4	<= 50
5	<= 55
6	<= 60
7	<= 65
8	<= 70
9	<= 75
10	<= 80
11	> 80

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

Stadt Beckum
Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Tag)
200 RLK v : 30 km/h

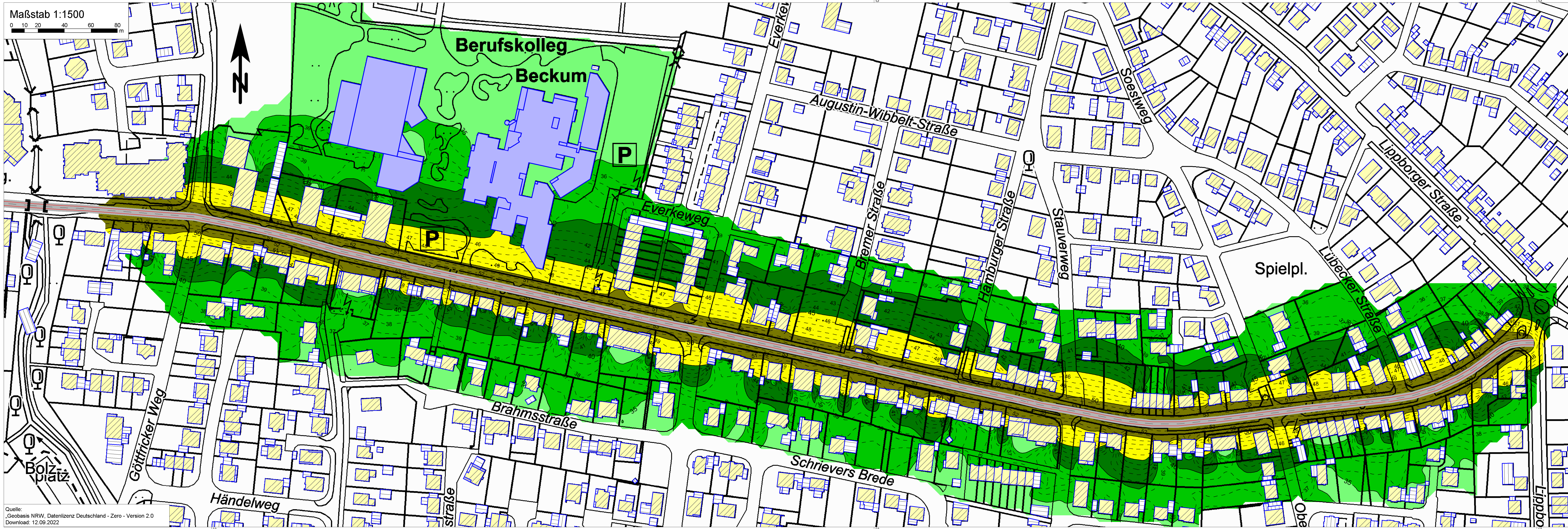
Rechenlauf: 200
Proj.: 222280

Datei: Anlage_2-1.sgs
13.09.2022

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Anlage 2.1

Quelle:
_Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
Download: 12.09.2022



Maßstab 1:1500
 0 10 20 40 60 80 m

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Knotenpunkt

Beurteilungspegel Nacht, 5,2 m über Gelände
 in dB(A)

1	<= 35
2	<= 40
3	<= 45
4	<= 50
5	<= 55
6	<= 60
7	<= 65
8	<= 70
9	<= 75
10	<= 80
11	> 80

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

Stadt Beckum
 Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Nacht)
 200 RLK v : 30 km/h

Rechenlauf: 200
 Proj.: 222280

Datei: Anlage_2-2.sgs
 13.09.2022

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
 Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
 Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Anlage 2.2

Quelle: „Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
 Download: 12.09.2022

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Emissionsberechnung Straße
 200 RLK v : 30 km/h

Anlage
 2.3

Straße	Straßenoberfläche	KM	DTV Kfz/24h	M		vPkw		vLkw1		vLkw2		pLkw1		pLkw2		D Refl dB(A)	L'w	
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)			
Hansaring - 30 km/h	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,000	3868	229	25	30	30	30	30	30	30	1,33	0,17	0,00	0,00	0,0	73,66	63,74



Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Emissionsberechnung Straße
200 RLK v : 30 km/h

Anlage
2.3

Legende

Straße		Straßenname
Straßenoberfläche		
KM		Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Tag
M Nacht	Kfz/h	durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Nacht
vPkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw Tag
vPkw Nacht	km/h	-
vLkw1 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
vLkw1 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Rechenlauf-Info
200 RLK v : 30 km/h

Anlage
2.3

Projektbeschreibung

Projekttitel: Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Projekt Nr.: 222280
Projektbearbeiter: vW
Auftraggeber: Stadt Beckum

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Rasterkarte
Titel: 200 RLK v : 30 km/h
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 200
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 7)
Berechnungsbeginn: 13.09.2022 09:14:22
Berechnungsende: 13.09.2022 09:44:01
Rechenzeit: 29:32:524 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 8207
Anzahl berechneter Punkte: 8207
Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (30.08.2022) - 32 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 2
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m
Suchradius 5000 m
Filter: dB(A)
Toleranz: 0,100 dB
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien:

Straße: RLS-19
Rechtsverkehr
Emissionsberechnung nach: RLS-19
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
Seitenbeugung: ausgeschaltet
Minderung
Bewuchs: Benutzerdefiniert
Bebauung: Benutzerdefiniert
Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
Rasterlärnkarte:
Rasterabstand: 5,00 m
Höhe über Gelände: 5,200 m

Stadt Beckum - Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
Rechenlauf-Info
200 RLK v : 30 km/h

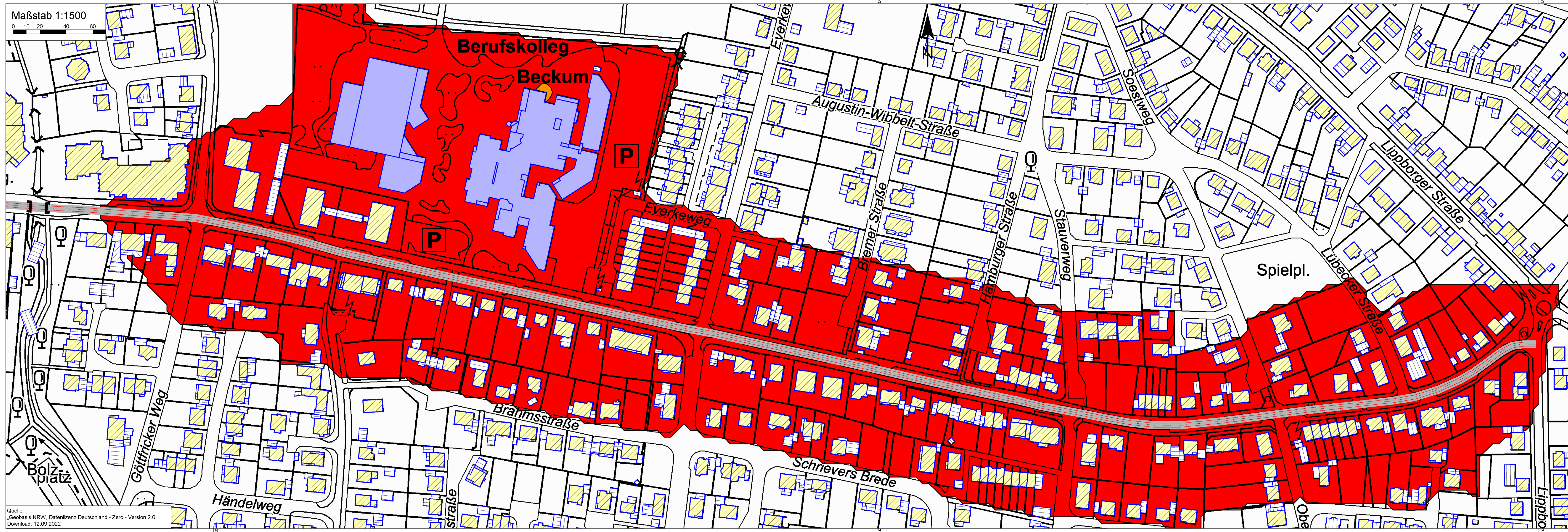
Anlage
2.3

Rasterinterpolation:

Feldgröße =	9x9
Min/Max =	10,0 dB
Differenz =	0,1 dB
Grenzpegel=	40,0 dB

Geometriedaten

200.sit	13.09.2022 09:14:10	
- enthält:		
200_s_Bestand_30_Beckum.geo		13.09.2022 09:14:08
r_aus_LoD1_Beckum.geo	12.09.2022 14:53:16	
RG_Hansaring_Beckum.geo	12.09.2022 15:56:04	
RDGM0998.dgm	12.09.2022 10:34:52	



Maßstab 1:1500
 0 10 20 40 60

Quelle:
 „Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
 Download: 12.09.2022

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Knotenpunkt
- Emission Straße

Pegeldifferenz
 (Beurteilungspegel Tag)
 v = 50 km/h
 ./ v = 30 km/h
 in dB(A)

0,0 <	≤	0,0
1,0 <	≤	1,0
2,0 <	≤	2,0
3,0 <	≤	3,0
4,0 <	≤	4,0

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

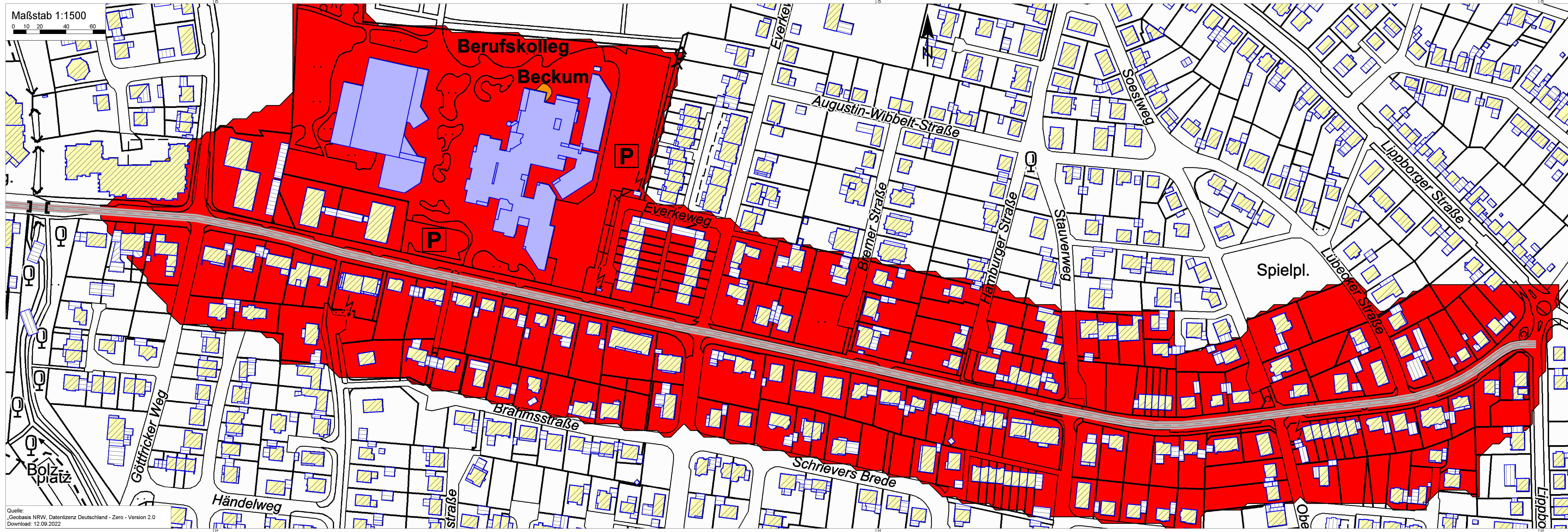
Stadt Beckum
 Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Tag)
 Differenz v=50 km/h ./ v=30 km/h
 RLK(210,1) - RLK(200,1):

Rechenlauf: 0 Datei: Anlage_3-1.sgs

Proj.: 222280 13.09.2022

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
 Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
 Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88 **Anlage 3.1**



Maßstab 1:1500
 0 10 20 40 60

Quelle:
 „Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0
 Download: 12.09.2022

Legende

- Straße
- ▨ Hauptgebäude
- ▨ Nebengebäude
- ▨ Schule

Pegeldifferenz
 (Beurteilungspegel Nacht)
 v = 50 km/h
 ./ v = 30 km/h
 in dB(A)

0,0 <	↔	0,0
1,0 <	↔	1,0
2,0 <	↔	2,0
3,0 <	↔	3,0
4,0 <	↔	4,0

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	bearb./geprüft

Stadt Beckum
 Geschwindigkeitsreduzierung Hansaring
 Schalltechnische Beurteilung

Rasterlärmkarte (Beurteilungspegel Nacht)
 Differenz v=50 km/h ./ v=30 km/h
 RLK(210,2) - RLK(200,2);

Rechenlauf: 0
 Datei: Anlage_3-2.sgs

Proj.: 222280
 13.09.2022

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co KG
 Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst
 Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88

Anlage 3.2

Offener Brief von Anwohnern des Hansaringes in Beckum

03.03.2022

An den

Bürgermeister der Stadt Beckum

Herrn Michael Gerdhenrich –persönlich-

59269 Beckum

Rückbau der Verkehrsberuhigung am Hansaring

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

die Fällung der Eichen am 05.02.2022 hat ein trostloses Bild hinterlassen. Das waren intakte Bäume, die dem Straßenbild guttaten und einfach abgesägt wurden. Dieser Schaden ist schon groß genug.

Die Fällung lässt befürchten, dass die Verwaltung den Beschluß vom 2. September 2021 tatsächlich umsetzen und die Straßenverengungen zurückbauen will.

Die Unterzeichner fordern Sie dringend auf, von den geplanten Rückbaumaßnahmen Abstand zu nehmen.

Der Rückbau-Beschluss dient nicht den Interessen der Anwohner und Bürger. Er vernachlässigt die Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit. Die Umsetzung des Beschlusses würde dagegen zu mehr Raserei und Gefährdung im Straßenverkehr führen.

Wenn der Rat oder ein Ausschuss derartige Beschlüsse fasst, sind zumindest Bürger und Anwohner einzubeziehen in die Meinungsfindung. Ansonsten arbeitet der Rat gegen die Bürger der Stadt.

Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister, werden daher gebeten, folgende Anträge in die Tagesordnung der nächsten Ratssitzung mit aufzunehmen und zur Beratung sowie Beschlussfassung zu stellen:

TOP Ö 7

1.
Der Rat der Stadt Beckum möge den Beschluß des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 02.09.2021 zum Rückbau der Fahrbahnverengungen auf dem Hansaring aufheben.

2.
Der Rat der Stadt Beckum möge beschließen, für den Hansaring ab Einmündung Dalmerweg in östlicher Richtung bis zur Lippborger Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festzusetzen.

3.
Falls der Antrag zu Ziff 2. keine Mehrheit finde, möge der Rat beschließen, für den im Bereich des Berufskollegs verlaufenden Abschnitt des Hansarings eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festzusetzen.

Über diese Anträge soll einzeln abgestimmt werden.

I.

Begründung der Anträge:

Zu dem Verfahren und dem Beschluss zum Rückbau wurden wir Anwohner überhaupt nicht gefragt, insbesondere nicht dazu, wie sich die Verkehrssituation auf unserer Straße für die Anwohner darstellt.

Wir kennen keine Beschwerden von Anliegern über den derzeitigen Ausbauzustand und haben selbst nichts einzuwenden.

Die Beschlussvorlage spricht von dem Antrag eines Anliegers, in der „Glocke“ ist die Rede von „einigen Anwohnern“, denen die Anlagen ein „Dorn im Auge“ sein sollen. Wodurch fühlten sich der/die Antragsteller denn beschwert? Hier ging es doch wohl eher um eine politische Abrechnung mit dem „grünen“ Ausbau aus den 90iger Jahren.

Diese Annahme dürfte zutreffen, nachdem Herr Knepper in seinem Leserbrief meine Annahme bestätigte. Es befremdet, dass lediglich aufgrund einer Einzelmeinung ohne Befragung aller Anwohner ein Ratsbeschluss gefasst wird.

Aber: selbst Herr Knepper schreibt: ...*„Meine Intention war es nicht, alle Einbuchtungen abräumen (!)*

Ihn störte offenbar vorrangig die engmaschige Installation der Einbuchtungen vor seinem Haus im Bereich Lübecker Straße. Dort beschreibt der Straßenverlauf eine Biegung, die vorausschauendes Fahren erschwert.

Wenn aber schon für einen Verfechter des Rückbaus die jetzige Gestaltung auf dem schnurgeraden Straßenabschnitt ihre Berechtigung hat, warum berücksichtigt man nicht wenigstens dies und belässt es dort bei den Verengungen.

Klar ist, dass kein Anwohner gefragt wurde, vgl. auch Leserbrief Prof. Real u. a. vom 13.09.21 an die „Glocke“. Letztlich steht die Meinung eines Anwohners gegen ca. mehr als 100 anderer Anwohner, die sich keineswegs gestört fühlen. Es verwundert, dass der Beschluss gleichwohl zustande kam.

Eine nachvollziehbare Begründung gibt es genausowenig wie ein stimmiges Verkehrskonzept für Südring, Hansaring und Dalmerweg. Die Beschlussvorlage nimmt Bezug auf den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 der Stadt. Dieser führt auf Seite 25 aus:

Hansaring/Südring: Für die Straße wurden verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Vorfahrtregelungen diskutiert. Befürwortet wurde die Vorfahrtsstraße mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h und abschnittsweise 30 km/h im Bereich der Schule und des Altenwohnheims. Außerdem wird auf die fehlende Radverkehrsanlage hingewiesen, die ebenfalls für eine Geschwindigkeitsreduzierung spricht, um die Verträglichkeit zwischen dem Kfz- und Radverkehr zu verbessern und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Seitens der Verwaltung wurde auf die unterschiedlichen und gegensätzlichen Wünsche der Anwohnenden hingewiesen; einerseits mehr Beruhigung andererseits ein besserer Verkehrsfluss“.

Den Anwohnern am Hansaring reicht der jetzige Verkehrsfluss durchaus aus. Der Verkehr stockt nur dort, wo mit überhöhter Geschwindigkeit und nicht vorausschauend gefahren wird, wie leider oft festzustellen ist. Bei ca. 30 bis 40 km/h ist eine vorausschauende Fahrweise möglich, die den Verkehrsfluss fördert und die Sicherheit deutlich erhöht.

Vor allem gibt es keine fundierte, nachvollziehbare Begründung für die Entfernung im VEP, sondern nur den Satz: „Die Einbauten im Hansaring sollen entfernt werden“.

Die Beschlussvorlage erwähnt noch die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“. Es bleibt unklar, was diese besagen. Sie haben keine Gesetzesqualität und sind eben nur Richtlinien von Verkehrstechnokraten. Richtlinien leben nicht am Hansaring, wohl aber Bürger der Stadt!

-k-

Tatsache ist, dass dem vorhandenen Ausbau in den 90iger Jahren rechtskräftige Ratsbeschlüsse zugrunde liegen. Bereits damals war der Hansaring schon Vorfahrtsstraße!

Nach Überzeugung der damaligen Ratsmehrheit hinderte dies die eingebauten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen keineswegs! Warum also heute?

Der Einbau erfolgte mit Anliegerbeiträgen und Landeszuschüssen. Müssten diese nicht zurückgezahlt werden bei Rückbau!

Tatsache ist zudem, dass der Verkehrsfluss auf dem Hansaring durch die Anlagen lediglich beruhigt wird, nicht aber be- oder verhindert.

Damals wie heute wünschen und benötigen Anwohnende und Bürger, insbesondere Fußgänger und Kinder eine Geschwindigkeits- und Verkehrsberuhigung und keine Erleichterung des „zu-schnell-Fahrens“.

Wir bitten also eindringlich darum, den Rückbau nicht vorzunehmen, auch aus Gründen des Fußgängerschutzes, wie nachfolgend ausgeführt.

II.

Die Fahrbahneinengungen sind die einzige vorhandene Maßnahme zur **Geschwindigkeitsdämpfung**, die hier dringend erforderlich ist. Auf dem Hansaring wird von einigen Pkw-Fahrern gerast. Dies wissen alle Anwohnenden. Besser wäre endlich Tempo 30, um das gefahrene Geschwindigkeitsniveau, das teilweise deutlich über 50 km/h liegt einzubremsen. Dann wäre eine vorausschauende Fahrweise möglich.

Dies betrifft insbesondere den westlichen Abschnitt des Hansarings vom Dalmerweg bis Schrievers Brede. In diesem Bereich verläuft der Hansaring schnurgerade. Schon jetzt sind hier bekanntlich einige Kraftfahrer mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Es sind auch Tempoexzesse auch im **Bereich über 70km/h** nicht gerade selten. Sarkastisch formuliert: Wenn die Engstellen wegfallen, kann das Tempolimit demnächst zweispurig überschritten werden.

Wenn die Rats-/Ausschussmitglieder sich mit den Anwohnern unterhalten hätten, hätten sie das erfahren können. Dann hätten sie zudem gesehen, dass die Verengungen jeweils an Straßenkreuzungen bzw. -einmündungen (Everkeweg, Lübecker Straße) oder Einmündungen von Fuß- bzw. Radwegen (Bremer Straße, Hamburger Straße, Stauverweg, Soestweg) liegen.

Durch die Temporeduzierung an den Engstellen und die farblichen Kennzeichnungen wird Fußgängern die Querung und einfahrenden KFZ das Einbiegen erleichtert. Auch das hätten die Ausschussmitglieder feststellen können.

III.

Der Beschluss berücksichtigt nicht die **Sicherheit von Fußgängern**. Der VEP hält bereits Mängel des Fußverkehrs in Beckum fest, Seiten 90 bis 96:

- Querungshilfen werden noch nicht flächendeckend eingesetzt, so dass hier nachgerüstet werden sollte.
- hohe Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr erschweren bereichsweise das Überqueren von Straßen.
- Wege zu Fuß sollen insbesondere sicher und behinderungsfrei durchgeführt werden können.
- grundsätzlich werden Fußgängerüberwege heute auch in der wissenschaftlichen Betrachtung positiv für die Verkehrssicherheit eingestuft.

Der Beschluss ignoriert u. a., dass Fußgänger von der Bremer Straße oder von der Hamburger Straße und retour durch die Fahrbahnverengungen leichter den Hansaring überqueren können, als ohne diese. Dies gilt auch für den Knoten Everkeweg. Über alle genannten Straßen und Wege läuft vormittags und nachmittags der Fußgängerverkehr auch zu und von **Kindergärten und Schulen**.

Vor der Kreuzung Everkeweg wurde immerhin bereits das Allgemeine Gefahrenzeichen 136 aufgestellt: **Achtung Kinder!**

Es ist also bekannt, dass dort Handlungsbedarf besteht zum Schutz von Fußgängern/Kindern. Das Verkehrszeichen alleine bewirkt keine Tempodämpfung, im Gegensatz zu der vorhandenen Fahrbahnverengung unmittelbar nach der Kreuzung.

Querungshilfen wie im Bereich des Altenheimes Südring oder besser Fußgängerüberwege wären also zwingend dort einzurichten, wo der Rückbau erfolgen soll.

Der Südring/Hansaring ist eben nicht nur eine Straße für den Durchgangsverkehr, sondern für die Anwohnenden, die hier zu Fuß gehen und mit ihren Kindern die

Straße queren, auch mit dem Radfahren und auch mit dem Auto unterwegs sind. Die stört der aktuelle Ausbauzustand nicht.

IV.

Der VEP schlägt weiter vor, auf Seite 71:

...ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Belastungsbereich I) dann möglich, wenn die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h abgesenkt wird. Dieser mögliche Sicherheitsgewinn einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollte dann in Erwägung gezogen werden. In Beckum fallen etliche Straßen, die keine Radverkehrsanlagen haben in diesen Belastungsbereich (z. B. Südring ...).

Es ist erstaunlich, dass diese Empfehlungen nicht erwähnt und nicht berücksichtigt werden. Wenn man den VEP ernst nimmt, dann müsste Tempo 30 am Südring durchgehend umgehend vorgeschrieben werden, ansonsten müsste hier ein Radweg gebaut werden. Wie man lesen kann, kommt ein Radweg aber erst 2025! Nachdem im Bereich des Altenheimes Tempo 30 gilt, sollte es für den gesamten Südring gelten!

Der für den Rückbau geschätzte Kostenaufwand von 85.000 € sollte besser für diesen Zweck verwendet werden oder für die Instandsetzung maroder Straßen.

Im übrigen ist diese Kostenschätzung mehr als 2 Jahre alt und deutlich zu niedrig, wenn sogar die rote Fahrbahndecke entfernt werden und Ersatzpflanzungen vorgenommen werden sollen.

Was wäre zu tun nach einem Rückbau, sollte dieser tatsächlich durchgeführt werden sollte?

Es wären dann dringend **Maßnahmen zur Tempodämpfung** und zum **Fussgängerschutz** bei Straßenquerungen erforderlich, und zwar bei den genannten Kreuzungen/Einmündungen, auch und gerade aufgrund des VEP.

Außerdem fordert der Beschluss die vollständige Umsetzung des VEP durch die Verwaltung, also auch, dass auch im Bereich des **Berufkollegs am Hansaring** Tempo 30 gelten soll. Bisher ist dieser Teil des VEP noch nicht umgesetzt worden.

Sinnvoll wäre dann allerdings eine **Tempo 30-Zone** im gesamten Verlauf des **Hansaringes**. Ansonsten gäbe es ständig wechselnde

Geschwindigkeitsbeschränkungen. Konsequenterweise belässt man es dann auch bei den Fahrbahnverengungen. Dann wäre das Verkehrskonzept stimmig.

V.

Seit dem mißlungenen Rückbau-Beschluss hat sich einiges getan zum Thema Verkehrsberuhigung und sicherer Verkehr. Verschiedene Ratsfraktionen – CDU, SPD und Grüne- verlangen erhöhte Sicherheit durch Verbreiterung des Kreisverkehrs am Mühlenweg/Maria-Kahle-Straße, Umgestaltung der Alleestraße und generell durch eine Temporeduzierung zur Entspannung des Verkehrs, wie in immer mehr Städten praktiziert.

Das sollte auch in Beckum möglich sein. Vor der Durchführung des Rückbaus sollten Sie sich selbst einmal vor Ort ein Bild von den Verhältnissen machen, wir denken, das könnte Sie überzeugen.

Durchschriften haben wir den Vorsitzenden der Ratsfraktionen gleichzeitig zugeleitet.

Herzliche Grüße vom Hansaring



Dunkle Räume in Beckum beseitigen – mehr Sicherheit für die Bevölkerung schaffen – Antrag der SPD-Fraktion vom 24.11.2022

Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

Auskunft erteilt: Herr Illbruck | 02521 29-6701 | illbruck@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
08.02.2023 Entscheidung

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 24.11.2022 (siehe Anlage zur Vorlage) hat die SPD-Fraktion einen Antrag zur Minimierung von dunklen Räumen in Beckum gestellt, um mehr Sicherheit für die Bevölkerung zu schaffen.

Die Thematik der unsicheren öffentlichen Orte wurde zwischen der Verwaltung und der Kreispolizeibehörde Warendorf im Rahmen der Ordnungspartnerschaft noch einmal unter den Gesichtspunkten des Antrages erörtert.

Es sind im gesamten Stadtgebiet in Beckum keine klassischen Angsträume, wie sie teilweise in anderen Städten auch polizeirelevant sind, vorhanden. Auch Gebiete, bei denen die Polizei eine veränderte Einsatztaktik wählt, beispielsweise einen erhöhten Kräfteansatz bei Alarmierungen, liegen in Beckum nicht vor.

Gleichwohl gibt es auch in Beckum Örtlichkeiten, bei denen das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt werden kann. Hierzu gehören Bereiche, in denen Einwohnerinnen und Einwohner die Angst haben können, im Bedarfsfall nicht schnell genug geschützt zu werden. Es ist hierbei jedoch festzustellen, dass die dargestellten Orte, beispielsweise das Gewerbegebiet „Obere Brede an der A2“ realistischerweise nicht flächendeckend mit Personal bestreift werden können. Städtische Kräfte stehen für eine solche Aufgabe in der derzeitigen Konstellation des Außendienstes des Fachdienstes Recht und Ordnung nicht zur Verfügung. Auch die Kreispolizeibehörde Warendorf muss ihren Kräfteinsatz nach objektiven Bedarfen und nicht nach subjektivem Sicherheitsempfinden bemessen. Auch der Bedarf einer Notrufsäule wird im Zeitalter des Mobilfunks seitens der Ordnungspartnerschaft nicht gesehen.

Eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens könnte aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich auch mit technischen Möglichkeiten, beispielsweise mit einer Optimierung der Beleuchtung, erreicht werden.

Eine gesetzlich vorgegebene Beleuchtungspflicht für Kommunen besteht allerdings nicht. Auch die Verkehrssicherungspflicht der Kommune oder der Aspekt der Kriminalprävention begründen keine generelle Straßenbeleuchtungspflicht. Eine Beleuchtungspflicht kann nur dort entstehen, wo besondere Gefahrenstellen gemeistert werden müssen.

Die Errichtung einer Straßenbeleuchtung erfolgt auf Basis der europäischen Norm DIN EN 13201 „Straßenbeleuchtung“. Diese gibt Gütemerkmale für die Straßenbeleuchtung vor. Mit dieser Norm wird der Grundsatz verfolgt, dass die Qualität der Straßenbeleuchtung umso höher sein muss, je höher das Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmenden ist.

Eingehende Anfragen zu subjektiv wahrgenommenen Dunkelzonen werden derzeit jährlich gebündelt überprüft und im Anschluss priorisiert und sukzessive mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abgearbeitet.

Zuletzt hat die jährliche Befahrung der an die Verwaltung herangetragenen subjektiv wahrgenommenen oder bekannten Dunkelzonen am 03.01.2023 gemeinsam mit der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG stattgefunden. Hierbei wurden Bereiche als Dunkelzonen identifiziert und in die Dunkelzonenliste aufgenommen.

Eine Überprüfung der im Antrag genannten Bereiche kam zu folgenden Ergebnissen:

1. Tunnel zur Wiesenstraße: Hier ist eine ausreichende Beleuchtung vorhanden. Die Leuchten im Tunnel waren allerdings Ende des Jahres 2022 mit Graffiti beschmiert, weshalb diese gereinigt wurden, damit hier wieder eine ausreichende Beleuchtung gegeben ist.
2. Bahnhofparkplatz Neubeckum zwischen Bahnhof-, Mauer- und Bismarckstraße: Aus Sicht der Verwaltung ist der Bereich sehr gut ausgeleuchtet. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Ergänzend zu der Örtlichkeit wurde der kleine Park-and-Ride-Parkplatz an der Bahnhofstraße in die Dunkelzonenliste aufgenommen.
3. Steinkühlerstraße über die WLE-Brücke: Hier fehlen noch Leuchten an der Baustraße (Steinkühlerstraße), welche im Rahmen des Straßenendausbaus noch errichtet werden. Diese sollen nach dem derzeitigen Stand der mittelfristigen Finanzplanung im Jahr 2024/2025 errichtet werden. Der etwaige weitere Bedarf im Zuge des Verlaufs der Wanderwegeverbindung von der Steinkühlerstraße über die WLE-Brücke bis zur Straße „Zum Wasserturm“ wird nach Fertigstellung des Endausbaus der Steinkühlerstraße überprüft.
4. Westenfeuermarkt: Im Westenfeuermarkt stehen die vorhandenen Leuchten in einem zu großen Abstand zueinander. Hier ist vorgesehen, die Leuchtenstandorte teilweise zu versetzen und zusätzliche Leuchten zu ergänzen. Außerdem ist vorgesehen, am Weg vom Dalmerweg/Am Hirschgraben, hinter der Bebauung „Am Ruenkolk“, 4 neue Leuchten zu errichten.
5. Ostwall: Im Bereich der Kreuzung Linnenstraße wird eine Leuchte für die Ausleuchtung des Ostwalls ergänzt, da die vorhandene Leuchte im Kreuzungsbereich durch ihre asymmetrische Abstrahlcharakteristik im Wesentlichen die Linnenstraße beleuchtet und nur wenig Streulicht in den Ostwall fällt.
6. Spazierwege parallel zum Südwall: Die Wege im Bereich der Kleingärten sind nicht beleuchtet. Die Beleuchtung der Wege würde sich laut aktueller Kostenschätzung auf rund 97.000 Euro belaufen. Unter Abwägung der Kosten und der Möglichkeiten der alternativen Wegeverbindung in diesem Bereich beabsichtigt die Verwaltung, vorerst keine Straßenbeleuchtung zu errichten. In Ergänzung zu der Örtlichkeit wurde der Werseradweg hinter der Elisabethstraße ebenfalls in die Liste aufgenommen.

7. Weg vom Ostwall, am jüdischen Friedhof über die kleine Brücke zum Edeka Parkplatz: Hier ist eine ausreichende Beleuchtung vorhanden. Allerdings befindet sich neben der Leuchte am Friedhof ein Baum, welcher die Ausleuchtung in Richtung Brücke beeinträchtigt. An den notwendigen Stellen wird der Baum zurückgeschnitten, um die Ausleuchtung zu verbessern.

Für das laufende Jahr 2023 ist die Beseitigung von 4 Dunkelzonen im Haushalt konkret vorgesehen.

Hierbei handelt es sich um folgende Bereiche:

1. Weg von der Einmündung Spiekersstraße/Graf-Galen-Straße zum südlich gelegenen Wanderweg (unbeleuchtete Gefällestrecke),
2. Verbesserung der Beleuchtung der Bummelke im Abschnitt zwischen Dalmerweg und Elisabethstraße,
3. Ergänzung einer Leuchte im Bereich des Stichts Ostlandstraße 23 – 29,
4. Ergänzung einer Leuchte am Verbindungsweg von der Deipenbreite zur Alleestraße.

Die Thematik Straßenbeleuchtung/Dunkelzonenliste wird sukzessiv im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit stetig fortgeschrieben und durch Eingaben von Einwohnerinnen und Einwohnern ergänzt. Diese werden im Rahmen der jährlichen Dunkelzonenbefahrung überprüft. Die Priorisierung erfolgt durch den Fachbereich Umwelt und Bauen in Abstimmung mit dem Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung. Die Umsetzung der priorisierten Maßnahmen wird im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen abgestimmt.

Anlage(n):

Antrag der SPD-Fraktion

TOP Ö 8

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Fraktion im Rat der Stadt Beckum



Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Stadt Beckum
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 24. November 2022

Antrag: Dunkle Räume in Beckum beseitigen - mehr Sicherheit für die Bevölkerung schaffen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

unbeleuchtete Stellen in Beckum zu minimieren und damit mehr Sicherheit für die Bevölkerung zu schaffen, muss das erklärte Ziel des Rates der Stadt Beckum sein. Immer häufiger liest man von Übergriffen auf Passanten, egal ob bei Tag oder Nacht, auf Erwachsene oder Jugendliche - ganz geschlechtsunabhängig. Sicher ist es nicht möglich, solche Vorkommnisse völlig abzustellen. Aber es ist machbar, an den Stellschrauben für ungehinderte Straftaten im öffentlichen Raum zu drehen.

Nicht zu unterschätzen ist zudem der Stress, der erzeugt wird, weil ein Ort subjektiv aufgrund bestimmter Konstellationen als Gefahrenpunkt wahrgenommen wird. Unbeleuchtete Orte, Räume und Gassen werden auch in Beckum häufig als gefährlich wahrgenommen.

In Gesprächen mit Bürgern, der Frauenberatungsstelle „Frauen helfen Frauen“ und aus eigenen Beobachtungen heraus konnten schon einige Orte festgemacht werden.

Im Ortsteil Neubeckum zählen unter anderem der Tunnel zur Wiesenstraße sowie der Parkplatz zwischen Bahnhof-, Mauer- und Bismarckstraße dazu.

In Beckum steht die Steinkühlerstraße bei B-logic, Frauen auf Draht und dem be Om Yoga Studio im Fokus. Hier fahren Frauen auch nach dem Sport beim Sportclub Beckum mit dem Fahrrad nach Hause über die Brücke der Bahnlinie. Auf diesem Weg stehen viele LKWs mit ihren Fahrern im

Fraktionsvorsitzende:
Felix Markmeier-Agnesens
Peter Tripmaker
Fraktionsgeschäftsstelle:
Vorhelmer Straße 3
59269 Beckum

Briefadresse
Postfach 2465
59247 Beckum
Tel.: 02521/17384
Fax: 02521/16934

Internet:
www.spd-fraktion-beckum.de
E-Mail:
Vorsitzender@spd-fraktion-beckum.de
SPD-Fraktionsvorsitzender@magenta.de

Bankverbindung:
Sparkasse Beckum-Wadersloh
Bankleitzahl 412 500 35
IBAN:
DE79 4125 0035 0000 771584

Dunkeln, was schon öfters für unangenehme Momente und Verunsicherung geführt habe, so berichtet „Frauen helfen Frauen“. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass Frauen den Beckumer Busbahnhof und den Neubeckumer Bahnhof meiden, weil sie dort abends und nachts häufig angesprochen oder auch belästigt würden. An diesen Orten komme es oft zu Streitigkeiten, die nicht selten gewaltvoll enden würden. Dort eine Notrufsäule zu installieren, damit schnell Hilfe geholt werden kann, könnte eine Maßnahme sein. Auch der Westenfeuermarkt gilt als unsicherer Ort, der Ostwall wird als teilweise sehr dunkel beschrieben. Ebenso die Spazierwege parallel zum Südwall sowie der Weg vom Jüdischen Friedhof zum Edeka-Markt, um nur einige zu nennen.

Auch in den anderen Ortsteilen Beckums gibt es Stellen, die unbeleuchtet sind und somit als gefährlich wahrgenommen werden.

Die SPD-Fraktion stellt daher folgenden Antrag:

1. Die Verwaltung möge bitte in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachstellen ermitteln, wo es weitere dunkle Räume in den Ortsteilen Beckum, Neubeckum, Vellern und Roland gibt. Ferner erwarten wir die Erörterung wirkungsvoller Maßnahmen zur Beseitigung dunkler Räume bzw. objektiver Gefahrenbereiche. Energiesparende Maßnahmen, wie beispielsweise Bewegungsmelder, sollten hier ebenfalls in Erwägung gezogen werden.
2. Außerdem bitten wir um einen priorisierten Maßnahmenkatalog, der nach Dringlichkeit aufgestellt und anschließend beraten sowie verabschiedet wird.
3. Die Maßnahmen- und Prioritätenliste soll dann sukzessive abgearbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Felix Markmeier-Agnesens
Fraktionsvorsitzender SPD

gez. Peter Tripmaker
Fraktionsvorsitzender SPD