



Zeitnahe Vereinheitlichung der Verkehrsführung im inneren Ring der Innenstadt von Beckum – Antrag der SPD-Fraktion vom 22.10.2022

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-6000 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
22.08.2023 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

ohne

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 22.10.2022 (siehe Anlage 1 zur Vorlage) hat die SPD-Fraktion die zeitnahe Vereinheitlichung der Verkehrsführung im inneren Ring der Innenstadt von Beckum beantragt.

Der Rat der Stadt Beckum hat in seiner Sitzung am 10.04.2019 den Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) beschlossen. Dieser umfasst auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft in unterschiedlichen Themenfeldern der Verkehrsplanung. Zusätzlich werden im VEP 2030 Leuchtturmprojekte definiert. Der VEP 2030 kann unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.beckum.de/de/bauen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-2030.html>

Für die Innenstadt von Beckum wird eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeits- und Vorfahrtsregelung empfohlen, da derzeit unterschiedliche Geschwindigkeiten und sich wiederholt ändernde Vorfahrtsregelungen vorzufinden sind. Zudem stimmen die Straßengestaltung und die zulässige Geschwindigkeit dem Anschein nach nicht überein. Es wird daher die Einrichtung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone empfohlen, die durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche ergänzt wird. Dies wird im Antrag aufgegriffen. (siehe Seiten 40 und 41 VEP 2030).

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) wird festgelegt, dass die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde, in der zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz definiert wird, vorgenommen werden kann. Mit dem VEP 2030 und dem darin definierten Vorbehaltsnetz liegen die rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen außerhalb des Vorbehaltsnetzes grundsätzlich vor. Im Einzelfall ist jedoch zu prüfen, ob weitere verkehrsplanerische oder verkehrsrechtliche Hindernisse bestehen.

Im VEP 2030 wird die Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten in der Beckumer Innenstadt durch ein detailliertes Konzept weiter konkretisiert (siehe nachstehende Abbildung).

Aus dem Vorschlag lassen sich unter Gegenüberstellung von Bestandssituation (siehe nachstehende Abbildung oben links) und Konzept insgesamt 4 innerstädtische Bereiche definieren, für die es aus Sicht des Gutachters Handlungsbedarfe gibt und für die Maßnahmen vorgeschlagen werden. Aufgrund der Abhängigkeit von anderen (baulichen) Maßnahmen ist eine kurzfristige flächenhafte Umsetzung des Konzepts nicht möglich. Die Umsetzung der Maßnahmevorschläge in den innerstädtischen Bereichen wird seitens der Verwaltung wie folgt bewertet.

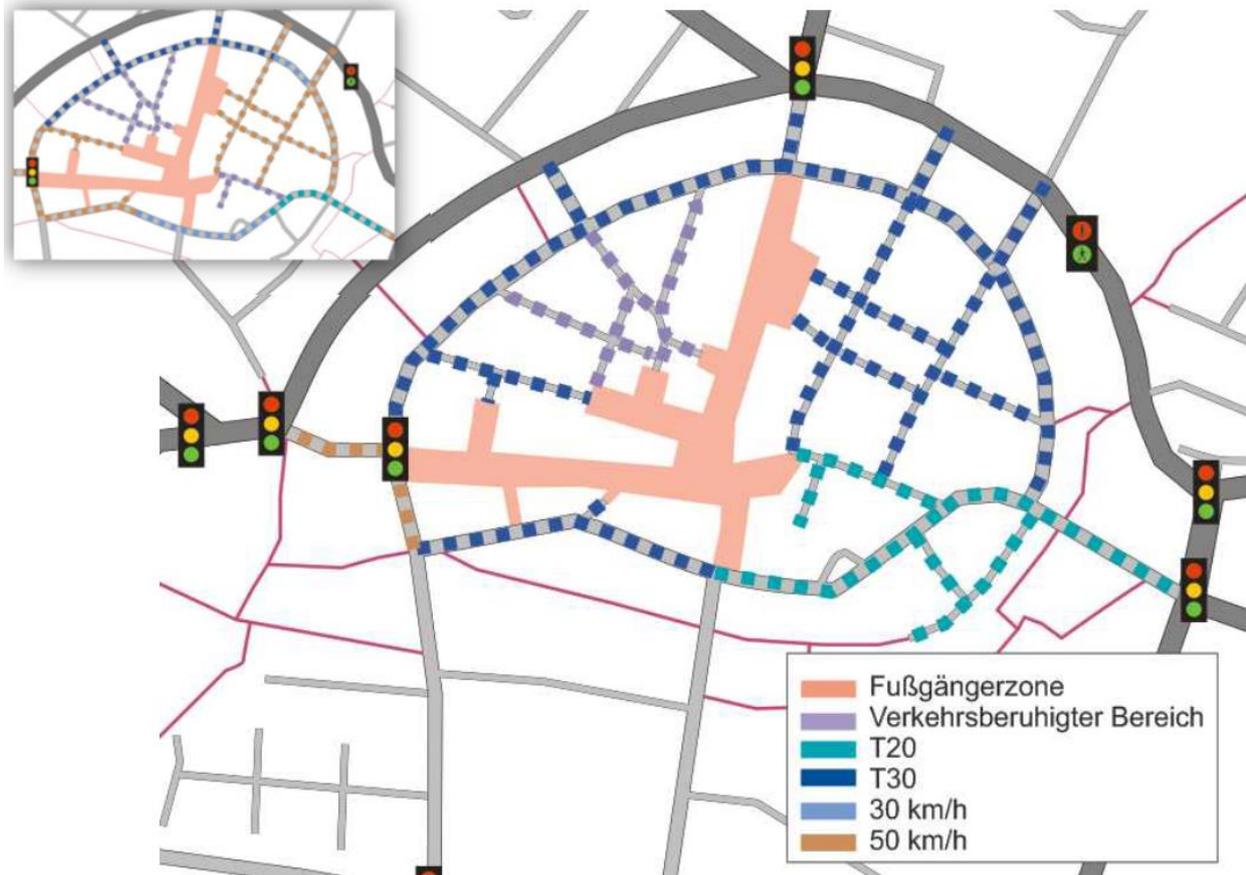


Abbildung: Vorschlag für einheitliche Geschwindigkeiten in Beckum, oben links Bestandssituation, Seite 42 VEP 2030)

1 Erweiterung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Oststraße

Der Gutachter schlägt vor, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Oststraße in Richtung Clemens-August-Straße bis zum Kirchplatz an der Elisabethstraße (heute Tempo 30) und in Richtung Oststraße bis zum Beginn der Fußgängerzone (heute verkehrsberuhigter Bereich) fortzuführen. Der Südwahl und die Mühlenstraße sollen ebenso einbezogen werden.

Für den Bereich der Clemens-August-Straße kann die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs nur im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Straßenquerschnitts erfolgen. Eine kurzfristige Umsetzung ist daher nicht möglich (siehe dazu auch Vorlage 2022/0094). Der Bereich der Clemens-August-Straße könnte im Zuge der Neuaufstellung des Integrierten Handlungskonzepts für die Innenstadt neu betrachtet werden.

Die Ausweisung des Abschnitts der Oststraße bis zum Beginn der Fußgängerzone (heute verkehrsberuhigter Bereich) als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kann ebenfalls nur im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Straßenquerschnitts einschließlich des Verzichts auf Parkplätze erfolgen.

In einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sind die Verkehrsarten zu separieren und ohne den Verzicht auf Parkplätze könnte beispielsweise das Radfahren in Gegenrichtung nicht mehr aufrecht gehalten werden. Eine kurzfristige Umsetzung ist daher nicht möglich.

Der Südwall und die Mühlenstraße sind Wohnstraßen und erfüllen nicht den Charakter eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion. Jedoch wird hier die Einrichtung einer Tempo-30-Zone für rechtskonform erachtet.

2 „Wilhelmsviertel“ als Tempo-30-Zone

Für das „Wilhelmsviertel“ (heute vor allem Tempo 50) wird im Konzept die Umsetzung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone empfohlen.

Auf der Wilhelmstraße (zwischen Sternstraße und Oststraße), dem Ostwall, der Richtersgasse, der Rosengasse und der Tenkhoffgasse kann aus Sicht der Verwaltung ohne weitere Maßnahmen eine Tempo-30-Zone angeordnet werden. Hier bestehen bereits verkehrsberuhigende Elemente und es ist von moderaten Verkehrsbelastungen auszugehen. Perspektivisch werden jedoch Änderungen der Straßenraumgestaltung für erforderlich gehalten.

Die Einbeziehung der Linnenstraße in eine Tempo-30-Zone ist aktuell nicht möglich. Die einmündenden Straßen sind der Linnenstraße vorfahrtsrechtlich untergeordnet. Im nördlichen Straßenbereich befinden sich Markierungen (Abbiegespuren, Fahrstreifenbegrenzung). Beides ist in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig. Weiterhin sind bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich, um das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren. Es ist beabsichtigt, gleichfalls Lösungen zu prüfen, die eine zeitnahe Einbeziehung der Linnenstraße in die Tempo-30-Zone rechtlich zulassen.

3 Südstraße als Tempo-30-Zone

Auch für die Südstraße (heute Tempo 50) wird im Konzept die Einrichtung einer Tempo-30-Zone empfohlen. Die Südstraße ist nicht Teil des Vorbehaltsnetzes, allerdings hat diese aktuell einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Gemäß der StVO ist dann die Einrichtung einer Tempo-30-Zone nicht möglich. Zur Sicherstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen sind zwingend umfangreiche planerische und bauliche Maßnahmen erforderlich, die gleichsam den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gerecht werden müssen. Die erweiterte Anordnung einer Streckenbeschränkung kann aktuell aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nicht erfolgen. Sollten sich perspektivisch strukturelle oder rechtliche Änderungen ergeben, wird die Verwaltung eine erneute Prüfung durchführen.

4 Nordwall/Hühlstraße als Tempo-30-Zone

Für den Nordwall (zwischen Einfahrt Hühlstraße und Kreuzung Weststraße) und die Hühlstraße (heute jeweils Tempo 50) wird im Konzept ebenso die Einrichtung einer Tempo-30-Zone empfohlen.

Die Umsetzung einer Tempo-30-Zone in der Hühlstraße ist möglich. Es ist von moderaten Verkehrsbelastungen auszugehen. Darüber hinaus stellen sich der Umfang und die Gestaltung des Straßenraums sowie die strukturellen Gegebenheiten entsprechend dar.

Die Umsetzung einer Tempo-30-Zone auf dem Abschnitt des Nordwalls ist aktuell nicht möglich. In diesem Bereich sind vor der Signalanlage Sperrflächen sowie Leitlinien markiert. Diese sind innerhalb einer Tempo-30-Zone nicht zulässig. Für die Umsetzung ist eine verkehrsplanerische Betrachtung des gesamten Knotens sinnvoll, die aktuell nicht beabsichtigt ist.

Zusätzlich hat die SPD-Fraktion in ihrem Antrag die Vorstellung eines Umsetzungsberichts über den Verkehrsentwicklungsplan 2030 beantragt. Die Verwaltung hat mit der Berichtsvorlage 2023/0052 einen Sachstandsbericht über den Verkehrsentwicklungsplan 2030 und der Lärmaktionsplanung eingebracht. Eine weitere Beratung hierüber ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich.

Die Verwaltung wird die im Sachverhalt dargelegten verkehrsrechtlichen Anordnungen kurzfristig umsetzen. Aus Sicht der Verwaltung wird damit ein großer Beitrag zum Ziel der einheitlichen Geschwindigkeiten in der Innenstadt erreicht. Weitere Maßnahmen zur Vereinheitlichung befinden sich noch in Prüfung (Linnenstraße) oder können erst zukünftig im Zusammenhang mit dem Umbau von Straßen erfolgen (Oststraße, Clemens-August-Straße, Nordwall).

Anlage(n):

Antrag der SPD-Fraktion vom 22.10.2022