

**Verkehrsplanung Hansaring und Südring – Vorstellung der Planungsvarianten**

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und 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  
23.01.2024 Entscheidung

**Beschlussvorschlag:****Sachentscheidung**

Die 4 Lösungsvarianten zur Verkehrsplanung Hansaring/Südring werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine öffentliche Informationsveranstaltung durchzuführen, in der die 4 Varianten vorgestellt werden sollen.

**Kosten/Folgekosten**

Die Kosten für die Erstellung der Verkehrsplanung bis Leistungsphase III der Verordnung über Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen inklusive Vermessungsarbeiten liegen voraussichtlich bei rund 49.700 Euro brutto.

**Finanzierung**

Die Mittel stehen im Haushaltsjahr 2023 unter dem Produktkonto 090101.742900 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Dienstleistungen – zur Verfügung. Ergänzende Mittel zur Finanzierung des vergebenen Auftrages stehen als Ermächtigungsübertragung im Haushaltsjahr 2024 weiterhin zur Verfügung.

**Erläuterungen:**

Die Straßen Hansaring und Südring sind kommunale, südlich der Beckumer Innenstadt gelegene Straßen. Die Straßen haben eine Verkehrsbelastung von 3 900 bis 4 600 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die Straßen gehören zum im Verkehrsentwicklungsplan 2023 definierten Vorbehaltsnetz. Eingegrenzt wird das Gebiet durch die Kreisverkehre Mühlenweg/Maria-Kahle-Straße/Südring im Westen und Lippborger Straße/Hansaring im Osten. Zwischen dem Göttfricker Weg und dem östlichen Kreisverkehr am Südring ist das Seniorenzentrum „Heinrich-Dormann-Seniorenzentrum“ und die „AWO Kita Südring“ angesiedelt. In diesem Bereich ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit mittels Verkehrszeichen 274-30 auf 30 Kilometer pro Stunde begrenzt. Der Abschnitt bezieht sich dabei jedoch nur auf den Bereich zwischen Dalmerweg und Freiherr-von-Stein-Straße. Zusätzlich ist aufgrund von Straßenschäden im Bereich Südring temporär eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 Kilometer pro Stunde angeordnet worden. Am Hansaring liegt das Berufskolleg Beckum des Kreises Warendorf zwischen Göttfricker Weg und Everkeweg.

Südlich des Südrings entsteht derzeit das Baugebiet 37, „Südring“, 3. Änderung. Wohnbebauung und Erschließungsanlagen sind bislang noch nicht endausgebaut. Der Endausbau ist 2025 zu erwarten. Zusätzlich entsteht nördlich des Hansarings im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Everkeweg“ derzeit ein Quartier mit Mehrfamilienhäusern. Im Süden ist bereits das Wohngebiet „Pflaumenallee Ost“, Bebauungsplan Nummer 63 entstanden.

### **Politische Anträge und Anlass der Ausschreibung**

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Beckum wurde am 10.04.2019 durch den Rat der Stadt Beckum beschlossen. Dieser trifft auf Seite 25 zum Bereich „Hansaring/Südring“ folgende Aussagen:

*„Für die Straßen wurden verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Vorfahrtsregelungen 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. Die Einbauten im Hansaring sollen entfernt werden.“*

Der Umsetzungsbeschluss zur Entfernung der Einbauten am Hansaring wurde mit der Vorlage 2021/0266 am 02.09.2021 in den zuständigen Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben eingebracht und beschlossen. Am 05.02.2022 wurde mit der Fällung der in den Einbauten stehenden Bäumen die Umsetzung des Beschlusses begonnen. Mit Schreiben vom 03.03.2022 wendeten sich Anwohnerinnen und Anwohner gegen den Beschluss und beantragten, die Fahrbahnverengungen bestehen zu lassen und für den Hansaring eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Kilometern pro Stunde zu erlassen. In der Ratssitzung am 07.04.2022 wurde der Antrag beraten und zur vollumfänglichen Entscheidung an den Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben verwiesen. In der Sitzung des Ausschusses am 09.06.2022 wurde beschlossen, die Entscheidung über den Antrag zurückzustellen, bis ein entsprechendes Lärmgutachten Ergebnisse geliefert habe. Die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens wurden schließlich am 08.02.2023 in der Vorlage 2023/002 im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vorgestellt. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im zu beobachtenden Bereich nicht in Frage kommen. Der Ausschuss beschloss daher, insbesondere den Rückbau der Einbauten am Hansaring in einer ganzheitlichen Verkehrsplanung einzuplanen.

Zum Everkeweg stellte die Fraktion Bündnis90/Die Grünen am 08.11.2022 den Antrag, die Verwaltung solle den Everkeweg (zwischen Hansaring und Paterweg) als Fahrradstraße mit beidseitigem Haltverbot umgestalten. In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben am 24.11.2022 wurde der Antrag behandelt. In der Vorlage 2022/0348/3 wurde seinerzeit insbesondere darauf verwiesen, dass bislang der Radverkehr einen eher unerheblichen Anteil am Gesamtverkehr auf dem Everkeweg habe und aufgrund einer fehlenden Gesamtplanung eine zukünftige Erhöhung dieses Anteils nicht zu erwarten sei. Mit Verweis auf das Radverkehrskonzept und eine noch fehlende Gesamtkonzeption zur Erhöhung des Radverkehrsanteils wurde eine Ablehnung des Antrags empfohlen.

## Verkehrsplanung und Hinweise zu den Anlagen

Anlass der Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsplanung ist neben der Behandlung der Einbauten am Hansaring daher eine ganzheitliche Betrachtung der infrastrukturellen Änderungen im gesamten unmittelbaren Bereich am Hansaring und Südring. Hierzu berichtete die Verwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 22.08.2023. Dabei spielen vor allem die im südlichen Teil in den vergangenen Jahren entstandenen und noch entstehenden Neubaugebiete eine Rolle, aber auch die sozialen Einrichtungen im Verlauf des Rings, wie die Kindertagesstätte der AWO, das Seniorenheim oder das Berufskolleg.

Die Verkehrsplanung wurde zunächst bis Leistungsphase III der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen ausgeschrieben.

Den Zuschlag für die Verkehrsplanung hat die Gnegel GmbH aus Sendenhorst bekommen. Nach Abschluss der Vermessungsarbeiten im Sommer 2023 begannen die Abstimmungen mit der Stadt bezüglich der Alternativen und Möglichkeiten für die Umgestaltung des Bereichs. Die 4 erarbeiteten Lösungsvarianten für das Gesamtgebiet werden in der Sitzung seitens des Ingenieurbüros vorgestellt. Die Alternativen sind als Anlagen zur Vorlage beigefügt. Auf einzelne Punkte der Lösungsvarianten sei bereits vor der Präsentation hingewiesen:

Die grau hinterlegte Beschilderung stellt die Bestandsbeschilderung dar. Die einzelnen Varianten unterscheiden sich insbesondere in der Art, wie die Verkehrsanlagen für Radfahrende und Zufußgehende gestaltet werden. Es sind bewusst mehrere Varianten erstellt worden, um die unterschiedlichen Möglichkeiten der Verkehrsführung in diesem Bereich darzustellen.

Variante 1 führt die Zufußgehenden über die Gehwege. Der Radverkehr wird über Schutzstreifen auf der Straße geführt. Das führt dazu, dass im 1. Teil des Südrings ein Parken auf der Straße nicht mehr möglich sein wird. In den Einmündungen werden aus Gründen der Sichtbarkeit und des Schutzes für Radfahrende die Schutzstreifen rot markiert.

Variante 2 führt den Radverkehr zunächst über die Fahrbahn ohne Schutzstreifen und im weiteren Verlauf über gemeinsame Geh- und Radwege. Dadurch können im 1. Teil des Südrings zwar teilweise höhere Gehwegbreiten erreicht werden, gleichzeitig ist die Verkehrsführung für Radfahrende nicht einheitlich. Es ist fraglich, ob eine Radwegebenutzungspflicht straßenverkehrsrechtlich angeordnet werden kann.

Variante 3 führt den Radverkehr einheitlich über die Fahrbahn. Hierdurch können zeitgleich auch höhere Gehwegbreiten für Zufußgehende erreicht werden, eine Trennung von Radverkehr und motorisierten Verkehr auf der Straße erfolgt gleichzeitig jedoch nicht.

Variante 4 entspricht weitestgehend der Variante 1. In Variante 4 wird jedoch der bisherige Baumbestand weitestgehend exemplarisch erhalten. Insbesondere am Hansaring kann man erkennen, dass Bäume dadurch verstreut auf dem Gehweg stehen würden.

Alle 4 Varianten enthalten Querungshilfen mit Fußgängerüberwegen am Südring in Höhe des Rünenkolks und am Hansaring in Höhe des Everkewegs und am Soestweg, da an diesen Stellen die meisten Querungen erwartet werden. Zudem ist durch die angrenzenden, bereits benannten sozialen Einrichtungen eine hohe Anzahl an besonders schutzbedürftigen Personengruppen zu erwarten, die an diesen Stellen auf Querungshilfen angewiesen sind.

Sämtliche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen stehen dabei unter dem Vorbehalt der rechtlichen Zulässigkeit hinsichtlich der zum Ausbauezeitpunkt gültigen Normen. Im Rahmen des Anordnungsverfahrens ist neben dem Straßenbaulastträger gleichsam die Kreispolizeibehörde zu beteiligen.

Auf die rechtlichen Ausführungen zu den Einbauten am Hansaring wird auf die Vorlage 2022/048 und die Niederschrift zur Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 09.06.2022 verwiesen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer vom Bundesrat bislang abgelehnten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und somit der Straßenverkehrs-Ordnung ist eine Neubewertung der rechtlichen Lage nicht zielführend.

Es ist vorgesehen, im weiteren Planungsprozess den Wegfall bestehender Bäume zu reduzieren und die Neupflanzung zusätzlicher Bäume zu erhöhen.

In allen 4 Varianten für die Verkehrsplanung ist der Everkeweg als sogenannte „unechte Fahrradstraße“ ausgewiesen. Das bedeutet, dass der Kraftfahrzeugverkehr auf der Straße zugelassen bleibt. In der bereits erwähnten Vorlage 2022/0348/3 empfahl die Verwaltung seinerzeit, den Everkeweg nicht als Fahrradstraße umzugestalten. Begründet wurde dies insbesondere mit einer fehlenden Gesamtplanung und einer dadurch nicht zu erwartenden Steigerung des Radverkehrsanteils. Die jetzige Neugestaltung des Everkewegs ist nunmehr integriert in eine umfassende Verkehrsplanung. Darüber hinaus soll diese Maßnahme ein Baustein sein für eine auch im Radverkehrskonzept benannte Netzkonzeption (siehe Radverkehrskonzept Seite 107). Ziel ist es, zukünftig Synergieeffekte durch die Ausweisung von Fahrradstraßen oder vergleichbare Methoden zu erzielen und den Radverkehr nachhaltig zu stärken und dessen Anteil am Modal Split zu erhöhen. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Everkeweg und der gleichzeitigen Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs ist es seitens der Verwaltung denkbar, – zunächst testweise – mit mobilem Straßenmobiliar die Durchlässigkeit des Everkewegs vom Paterweg bis zum Hansaring in ungefähr mittiger Höhe zu sperren.

### **Weiteres Vorgehen und Ausblick**

Im Anschluss zu der Vorstellung der Lösungsvarianten im Ausschuss für Stadtentwicklung möchte die Verwaltung eine öffentliche Informationsveranstaltung durchführen. Die sich daraus möglicherweise ergebenden Anregungen sollen in die Entwicklung der Entwurfsplanung einfließen. Bei der Erarbeitung der Entwurfsplanung erfolgt eine Abwägung von Kosten und Nutzen. Die Verwaltung legt die Entwurfsplanung dem Ausschuss für Stadtentwicklung zur Beratung und Entscheidung vor.

Die Verkehrsplanung ist bis Leistungsphase III (Entwurfsplanung) ausgeschrieben. Ziel ist es zunächst, eine ganzheitliche Verkehrsplanung zu entwickeln, die dann auch unter finanziellen Gesichtspunkten in mehreren Bauabschnitten umgesetzt werden kann. Aus Sicht der Verwaltung sollten dabei der Südring und der Teil des Hansarings zwischen Everkeweg und Lippborger Straße priorisiert angegangen werden.

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

- 1 Variante 1
- 2 Variante 2
- 3 Variante 3
- 4 Variante 4