

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

**Beteiligt:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

**Betreff:**

Ausbaustandards bei der Verkehrsplanung

**Beratungsfolge:**

06.02.2008 Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussfassung:**

Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussvorschlag:**

Die Ausführungen der Fachverwaltung werden zur Kenntnis genommen.

## Kurzfassung

Da die Behördenplanungen auf rechtlich vorgeschriebenen Grundlagen basieren, besteht nur ein geringer Planungsspielraum.

Durch die politischen Beschlussvorlagen werden die Planungen immer vorgestellt und können ggf. auch modifiziert werden.

## Begründung

Zunächst einmal wird darauf hingewiesen werden, dass im Vorstandsbereich 5 die Fachbereiche 61 und 66 bei der Verkehrsplanung eng zusammenarbeiten, da die Vorplanungen bei 61 und die Ausbauplanung so wie die spätere Realisierung bei 66 angesiedelt sind.

Grundsätzlich beziehen sich die Planungen bei der Stadt Hagen so wie bei allen öffentlichen Planungen auf die Regelwerke der Technik, die damit auch den (rechtlichen) *Stand der Technik* widerspiegeln. Hier sind insbesondere zu nennen:

- EAHV (Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen)
- EAE (Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen)

für in erster Linie die Lageparameter einer Straße (s. Abb. 1), so wie die

- RSTO (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen)

für den Aufbau von Verkehrsflächen.

Neben diesen Hauptrichtlinien und Empfehlungen gibt es eine Vielzahl weiterer Richtlinien der maßgebenden FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), an die die öffentliche Hand zwingend gebunden ist.

Schon von daher ist der Planungsspielraum äußerst gering.

Auch die Prüf- und Aufsichtsbehörden legen diese Maßstäbe bei der Beurteilung an (z.B. bei Zuschussmaßnahmen).

Die Ausbauplanung von neuen Verkehrsflächen basieren fast ausnahmslos auf der planungsrechtlichen Grundlage bzw. den entsprechenden Festsetzungen von Bebauungsplänen. Bereits im Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne werden bei der Dimensionierung von Straßen und Wegen die o.a. angesprochenen Regelwerke zugrunde gelegt. Sowohl bei der politischen Beratung des Bebauungsplantentwurfs als auch beim Satzungsbeschluss unterliegen die entsprechenden Parameter einer politischen Wertung durch BV, STEA und Rat. Somit werden die Verkehrsflächen bereits in den Bauleitplanverfahren im Grundsatz festgelegt und festgesetzt.

Zur Dimensionierung von Straßen und zur Prognose von Verkehrsbelastungen werden zwei Verfahren herangezogen:

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen in Erschließungsstraßen wird als Verkehrserzeugung anhand der geplanten Anzahl der Wohneinheiten und allgemein anerkannter Kenngrößen über das Verkehrsverhalten (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, PKW-Besetzungsgrad) ermittelt.

Hauptverkehrsstraßen sind Bestandteil des Verkehrs-Simulationsmodells der Stadt Hagen; hier werden die aktuellen, jährlich fortgeschriebenen Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz berechnet, die Verkehrsbelastungen geplanter Netzergänzungen (Beispiel Ortsumgehung Boele) werden unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen im Netz prognostiziert.

Die gewählten Verkehrsflächenbreiten resultieren also aus den Anforderungen, die an die jeweilige Verkehrsfläche gestellt werden.

Zum Thema „Ausbaustandards“ gibt es auch wiederholt verwaltungsinterne Abstimmungstermine mit 61, 66, 67 und 32, in denen Straßenbreiten und Straßenquerschnitte diskutiert werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Regelfall verwendeten Breiten:

**Ausbaustandards von Straßen nach den o. g. Regelwerken und internen Abstimmungen (Breite in m)**

	(1) Hauptverkehrs straßen	(2) Erschließungs straßen Gewerbegebiete	(3) Sammel- und Erschließungs straßen	(4) reine Erschließungs straßen Wohngebiete
Fahrspur	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>3,25</b>	<b>5,50</b>
Geh- /+Radweg	<b>1,65 / 2,50</b>	<b>1,65 / 2,50</b>	<b>1,65 / 2,50</b>	<b>1,65 / 2,50</b>
Park- streifen	<b>2,00</b>	<b>2,70</b>	<b>2,00</b> <b>(Senkrecht: 5,50 – 6,00)</b>	<b>2,00</b> <b>(Senkrecht: 5,50 – 6,00)</b>

In der Anlage werden neben der Abb. 1 als Beispiele für die verschiedenen Straßenkategorien vier Regelquerschnitte dargestellt.

Abschließend werden die in der Verwaltung erarbeiteten Planungslösungen daher auch den politischen Gremien (Bezirksvertretungen oder StEA) zur Beschlussfassung vorgelegt, um genau diese Anforderungen, die ja auch immer

subjektiv behaftet sind, abzugleichen. Für einen Großteil der Straßenplanungen werden dazu auch Bürgerinformationsveranstaltungen abgehalten, um die Wünsche und Anregungen der BürgerInnen zur Verkehrsplanung entgegen zu nehmen und ggf. einzuarbeiten.

In manchen Bereichen ergibt sich durch den lange Planungsvorlauf und die Frist zwischen Planung und Realisierung beispielsweise wegen nicht ausreichender Haushaltsmittel eine Zeitspanne von mehreren Jahren. Dadurch werden die ursprünglichen, im Rahmen der Bauleitplanung definierten Planungsziele, die zwischenzeitlich ggf. eine Änderung erfahren haben, aktuell nicht immer „wiedererkannt“.

Ein Beispiel dafür ist, wie im Antrag auch aufgeführt, der Gewerbe park Kückelhausen (Konrad -Adenauer -Ring, Eugen- Richter- Straße und Hörselstraße): Hier sollte großzügig Infrastruktur, Grün und „sauberes“ Gewerbe nebeneinander stattfinden. Hierzu gab es ein Gestaltungshandbuch. Besonders die Seitenbereiche der Straßen als durchlaufende kombinierte Geh- Radwege mit 3,00 m Breite waren so gewünscht. Diese Pläne wurden auch so politisch beschlossen.

Man darf auch nicht verkennen, dass Verkehrswegeplanungen gewissen „Moden“ und „Strömungen“ unterworfen sind. So wurde in den 60er und 70er Jahren eine großzügige Bemessung der Verkehrswege favorisiert, während in den 80er Jahren die „Verkehrsberuhigungswelle“ einzog. Auch wurden z.B. die Radwegeplanungen erst ab Mitte der 80er Jahre verstärkt. Ein gutes Beispiel für die wechselnden Planungsanforderungen ist die Renaissance des Kreisverkehrs.

Die im Antrag aufgeführte Brockhauser Straße erscheint mit einer Querschnittsbreite von 5,50 m (einschl. eines 1,00 m breiten, abmarkierten Gehweges) als Erschließung für das Wasserschloss Werdringen und für die Campingplätze und Yachtschule Baukey) auch aktuell angemessen.

Als Fazit ist festzuhalten, dass Verkehrs anlagenplanungen auf der Grundlage einschlägiger Regelwerke aufgestellt werden. Für die Planungsträger bedeutet dies, dass der Planungsspielraum der Verwaltung und der Mandatsträger bei sachgerechter Abwägung relativ gering ist.

Sowohl bei der Aufstellung der Bebauungspläne, als auch bei der Beschlussfassung über Straßenausbaupläne werden die politischen Gremien mit Plänen und Vorlagen eingebunden. Auf Grundlage dieser Verfahrensweise ist mehrfach die Möglichkeit zur Modifikation durch die Politik bei Straßenplanungen gegeben. Falls zwischen Vorstellung der „letzten Planung“ und Realisierung eine Zeitspanne von über 2 Jahren liegt, ist es für die Zukunft angebracht, die Planung zeitnah vor Baubeginn nochmals in den politischen Gremien berücksichtig in Erinnerung zu rufen. Hier wäre eine analoge Anwendung des Ratsbeschlusses vom 09.11.2006 sinnvoll, der in diesen Fällen eine kurze Stellungnahme der Fachverwaltung einfordert. Diese könnte dann in die Bezirksvertretungen bzw. in den Stadtentwicklungsausschuss eingebracht werden, ob die Planung oder die Beschlussfassung aus heutiger Sicht noch sinnvoll sei.

## Verfügung / Unterschriften

**Veröffentlichung**

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

---

**Oberbürgermeister****Gesehen:**

---

**Stadtkämmerer**

---

**Stadtsyndikus**

---

**Beigeordnete/r****Amt/Eigenbetrieb:**

- 66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken  
61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

**Gegenzeichen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:****Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---