

Fachbereich	Aktenzeichen	Sachbearbeitung	Datum
II - Bürgerdienste, Bauen und Ordnung	Pol/We	Herr Polacek	18.05.17

Gremium	TOP-Nr.	Termin	öff	nöff
Ortsrat Loccum	8	23.05.2017	X	

**Verkehrs- und Radwegeplanung im OT Loccum
hier: Antrag des Ortsratsmitglieds W. Völkel**

Sachverhalt / Rechtslage

Ortsdurchfahrt (OD) von der „Wiedensähler Straße“ bis zum „Windmühlenweg“

Der anliegende Entwurf eines Verkehrs- und Radwegeplans verfolgt zum einen die Führung des Radverkehrs durch Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt von der Einmündung Wiedensähler Straße über die Ampelkreuzung bis zur Einmündung Windmühlenweg. Ergänzend wird eine Querungshilfe in Form eines Zebrastreifens im Kreuzungsbereich „Rehburger Straße/ Windmühlenweg“ vorgesehen. Diese Teile des Entwurfes werden gleichzeitig zum Beschlussantrag durch das Ortsratsmitglied Völkel erhoben.

Der Beschlussantrag weicht in der Frage nach ein- oder beidseitiger Ausweisung von Fahrradschutzstreifen vom gleichzeitig vorgelegten Entwurf dahingehend ab, dass eine beidseitige Ausweisung beantragt wird, wohingegen das Konzept aussagt, dass die erforderlichen Fahrbahnbreiten hierfür nicht zur Verfügung stehen und eine einseitige Ausweisung auf der Südseite vorschlägt.

Die vom Antragsteller erfolgte Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) hat Erfordernisse sowohl bei der Fahrbahnmarkierung, der Beschilderung als auch zur Veränderung baulicher Anlagen (Überleitungen vom Hochbord auf die Fahrbahn, vorhandene Fahrbahnverengungen, neue vorbereitende Verengungen) aufgezeigt. Es bleibt folglich entgegen der Darstellung im Entwurf nicht bei Schildern und weißer Farbe. Die finanziellen Auswirkungen für die Umsetzung müssen erst noch eruiert werden.

Grundsätzlich ist die Verkehrssicherheit von Radfahrstreifen und Schutzstreifen in Studien nachgewiesen worden. Der Antrag deckt sich auch mit anderen Planungen der Stadt, dort wo es baulich sinnvoll und möglich ist, entsprechende Schutzstreifen auszuweisen.

Im hier betrachteten Streckenabschnitt liegt die Kernfrage in der Abwägung zwischen Fahrradverkehr auf der Fahrbahn oder auf der Nebenanlage in der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite. Laut Konzept liegt die Fahrbahnbreite hier im Mittel bei ca. 6,60 m inklusive Gosse. Dieses schließt einen beidseitigen Schutzstreifen grundsätzlich aus. Inwieweit ein einseitiger Schutzstreifen möglich ist, hängt unter anderem davon ab, ob die Gosse tatsächlich befahrbar ist oder nicht. Im letzteren Fall müsste diese von der verfügbaren Fahrbahnbreite abgezogen werden, denn

wenn der Schutzstreifen zu schmal ist, kann es auch gefährlich werden. Auch diese Frage muss zunächst genauer untersucht werden.

Eine positive Bescheidung eines Antrags auf Ausweisung eines Schutzstreifens ist nach erster summarischer Prüfung vorstellbar. Ein erneuter Antrag auf Errichtung einer Querungshilfe in Form eines Zebrastreifens hat keine Aussicht auf Erfolg.

Beschilderung der OD von der „Weserstraße“ bis zur Kreuzung B441

Das vorgelegte Konzept sieht in diesem Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vor und ein Verbot für Kraftfahrzeuge über 7,5t ausgenommen Linienbusse und landwirtschaftliche Fahrzeuge.

Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 50 km/h an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ist durch die Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen. Die Forderung des Landes Niedersachsen, leichter Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und ähnlichen Einrichtungen zu ermöglichen, hat der Bund auf Initiative auch aus Niedersachsen bereits umgesetzt. Im Dezember 2016 wurde die Straßenverkehrsordnung entsprechend überarbeitet und geändert. Die o.g. Voraussetzungen liegen hier allerdings nicht vor. Das Land Niedersachsen erprobt und evaluiert aktuell im Rahmen eines mehrjährigen Modellversuchs auch die Auswirkungen von Tempo 30 allgemein im innerstädtischen Bereich. Ob eine solche generelle Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung an innerörtlichen Kreis-, Landes- und Bundesstraßen in die Straßenverkehrsordnung eingeführt wird, bleibt abzuwarten.

Die Markstraße dient als Kreisstraße überwiegend dem zwischen- und überörtlichen Verkehr. Eine Anordnung zur Einschränkung desselben dürfte kaum zu erwirken sein. Daneben wären die Einschränkungen und finanziellen Auswirkungen für die städtischen Gewerbebetriebe nicht unerheblich.

Die Erfolgsaussichten entsprechender Anträge bei der Straßenverkehrsbehörde tendieren voraussichtlich gegen null.

Radverkehrsführung von der „Wiedensähler Straße“ bis zur Landesgrenze NRW

Das Konzept sieht vor, die Radfahrer zunächst auf einem noch zum Rad-/Gehweg auszubauenden Teilstück des Gehweges entlang der K13 zu führen. Dann sollen die Radfahrer auf der Gemeindestraße „Am Schützenplatz“ fahren bis zur Ecke Rehtland/K13. Hier sollen die Radfahrer über eine noch zu bauende Querungsinsel auf die Nordseite der K13 wechseln und auf einem noch zu bauenden Radweg entlang der K13 bis zur Landesgrenze NRW fahren können. Dieser zweite Konzeptteil wurde aktuell noch nicht zum Antrag erhoben.

Der Radwegneubau entlang der Kreisstraße bis zur Landesgrenze NRW entspricht der Bedarfsanmeldung der Stadt Rehburg-Loccum aus dem Jahr 2012. Eine Umsetzung durch den Landkreis Nienburg/Weser hat sich bislang nicht konkretisiert.

Der Bau einer Querungshilfe sollte ggf. im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an der Ortdurchfahrt oder dem Neubau eines Radweges entlang der Kreisstraße wieder aufgegriffen werden.

Dorfentwicklungsplanung

Aktuell findet die Dorfentwicklungsplanung „Fünf Dörfer – eine Stadt“ statt. Als ein zentrales Handlungsfeld hat sich nach der Auftaktveranstaltung am 22. April das Thema „Daseinsvorsorge, Infrastruktur und Mobilität“ herauskristallisiert in welchem als Teilziel auch die Verkehrssicherheit im Öffentlichen Raum festgestellt wurde.

In der letzten Arbeitskreissitzung am 11.05.2017 sind bereits der Ausbau/die Verbesserung des Radwegenetzes und Alternativrouten im Radwegenetz in der Arbeitsgruppe diskutiert worden. Bevor eine abschließende Beschlussfassung in den politischen Gremien den Ergebnissen dieses Bürgerbeteiligungsprozesses vorgreift, sollte der gut vorbereitete Antrag zur Radwegeplanung zunächst als Input in die entsprechende Arbeitsgruppe gegeben werden um die Wechselwirkung mit den Ergebnissen der Dorfentwicklungsplanung abzuwarten. Die Aufnahme in den Dorfentwicklungsplan kann darüber hinaus gegebenenfalls Grundlage für eine Fördermittelakquise zur Umsetzung des Radwegekonzeptes sein.

Ortsratsmitglied Völkel hat im Wortlaut folgenden Antrag gestellt:

„Der Ortsrat Loccum beantragt, die Verwaltung der Stadt möge beim Landkreis Nienburg, Kreisstraßenmeisterei folgende Maßnahme umsetzen:

Markierung von Radwegen auf der Fahrbahn Marktstraße in Loccum, vergleichbar der Fahrbahnmarkierung auf der K 10 Winzlarer Straße in Rehburg.

Folgende Markierungen sollten angelegt werden:

von der Einmündung der Walter-Haaren-Straße Ostseite/Ecke Wiedensähler Straße bis zur Marktstraße,

von der Marktstraße Einmündung Wiedensähler Straße beidseitig bis zur Kreuzung der Bundesstraße,

auf der Rehburger Straße bis Einmündung Windmühlenweg,

im Kreuzungsbereich der Rehburger Straße/Windmühlenweg die Anlage eines Zebrastreifens als Querungshilfe für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Diese Maßnahme dient auf der Schulwegsicherung, da in den nächsten Monaten ein Ausweichen über das Klostergelände nicht mehr möglich ist.“

Unter Berücksichtigung der o. g. Ausführungen lautet der modifizierte

Beschlussvorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung wird beauftragt, den der Vorlage (95/2017) anliegenden 1. Entwurf einer Verkehrs- und Radwegeplanung von Ortsratsmitglied Völkel als Diskussionsgrundlage in die Dorfentwicklungsplanung zu geben.

Zeitgleich wird die Verwaltung beauftragt, das Vorliegen der materiellen Voraussetzungen und die finanziellen Auswirkungen einer Ausweisung von Fahrradschutzstreifen auf der Marktstraße zwischen „Wiedensähler Straße“ und Ampelkreuzung zu prüfen.

Anlagen:

Entwurf Verkehrs- u. Radwegeplan Loccum

Fachbereichsleiter

(Franke)