



Sitzungsvorlage

B 2021/III/4903
öffentliche Sitzungsvorlage

Federführung

Technischer Beigeordneter

Auskunft erteilt Herr Albert Reen
Telefon 02522 / 72-435
E-Mail albert.reen@oelde.de

Verkehrssituation Zur Marburg Auf dem Berge

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termin
Bezirksausschuss Stromberg	Vorberatung	24.08.2021

Beschlussvorschlag

Der Bezirksausschuss Stromberg beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Entschärfung der Verkehrssituation im Bereich des öffentlichen Wirtschaftsweges Auf dem Berge / Zur Marburg wie folgt umzusetzen:

1. Im gesamten Bereich des Wirtschaftsweges sind beidseitig Leitpfosten aufzustellen.
2. Im gesamten Bereich des Wirtschaftsweges sind beidseitig Fahrbahnmarkierungen aufzubringen.
3. Im Bereich der einmündenden Wege sind farbliche Fahrbahnmarkierungen (sog. Haifischzähne) zur Darstellung der Rechts-vor- Links Regelung aufzubringen.
4. Die unter Nr. 3./4. dargestellte Lösung der Fahrbahnverengungen inklusive Schwellen ist an zwei noch festzulegenden Stellen zu installieren.

Sachverhalt

Grundsatz:

Der öffentliche Wirtschaftsweg „Auf dem Berge / Zur Marburg“ wird aufgrund seiner Wegeföhrung und Ausdehnung durch den örtlichen und überörtlichen Verkehr in der Art einer Hauptverbindungsstraße genutzt. Dabei spielen Aspekte wie Abkürzung, Zubringer zur und von der Autobahn, wesentliche Rollen.

Der Wirtschaftsweg dient in seiner Klassifizierung und rechtlicher Einstufung ausschließlich zur Bewirtschaftung der durch ihn erschlossenen Flächen sowie im Weiteren den Interessen der erschlossenen Anlieger. Ebenso wird über den nördlichen Teil das Kulturgut „Haus Nottbeck“ erschlossen. Freizeitaktivitäten durch z.B. Fußgänger, Radfahrer, Reitsport, aber auch im Wege kirchlicher und sozialer Veranstaltungen wie z.B. der große Kreuzweg oder Pflaumenwanderweg sind hier ebenso von besonderer Bedeutung.

Die Nutzung des Weges wird somit ausschließlich auf den Anliegerverkehr sowie die örtlichen kulturellen Interessen begrenzt und bildet aus dieser Struktur eine in sich geschlossene Nutzungslogik.

Die Nutzung durch die Gesamtheit aller möglichen Nutzergruppen wird durch die besonderen verkehrsrechtlichen Anordnungen, hier in Form der Geschwindigkeitsbeschränkungen, des Durchfahrtsverbotes für LKW und der Hinweise auf die Anliegernutzung beschränkt.

Problem:

Der Wirtschaftsweg wird trotz der Beschränkungen verstärkt durch den überregionalen LKW-Verkehr, aber auch durch Motorradfahrer und PKW als Abkürzung genutzt. Dies liegt einerseits an der für die widerrechtliche Nutzung willkommenen Nähe zur Autobahn, aber auch zum nahe gelegenen Gewerbegebiet AUREA und im weiteren Verlauf zu den Anschlussmöglichkeiten der Rhedaer Straße und Wiedenbrücker Straße.

Verkehrszählungen haben ergeben, dass die Straße viel befahren und auch von einer nennenswerten Anzahl von Lastkraftwagen genutzt wird.

Dabei werden einerseits die verkehrsrechtlichen Anordnungen, also die Regeln der Straßenverkehrsordnung missachtet (Höchstgeschwindigkeiten, Rechts-Vor-Links-Regelungen) und andererseits die Wegestruktur außerhalb der erlaubten Regelnutzung in erhöhtem Maße geschädigt.

Auch die durch den Kreis Gütersloh zugesagte Entschärfung in Form einer Verbindung zur B 61 ist bisher ausgeblieben. Hier wurden bereits in der Vergangenheit Gespräche seitens der Aurea-Geschäftsföhrung und der Stadt Oelde zur Umsetzung der zugesicherten Bauleistungen mit Vertretern des Kreises GT geföhrt; der dortige Prüfprozess ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Lösungsansätze:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die zugelassenen Nutzer und zur Vermeidung erhöhter Schadensmomente für Nutzer und Straße werden folgende Lösungsansätze untersucht:

1. Einrichtung einer Fahrradstraße
2. Reduzierung der Geschwindigkeiten
3. Sackgassenlösung
4. Einbauten/ Verengungen/ Markierungen

1. Einrichtung einer Fahrradstraße

Grundsätzlich kann eine Fahrradstraße dann eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zeitnah zu erwarten ist.

Die neue Rechtsprechung in Form der erwarteten Änderung der Verwaltungsvorschrift zur StVO definiert diesen Ansatz als „hohes Radverkehrsaufkommen“ ohne weitere Auslegung des **hohen** Aufkommens.

Fahrradstraßen können grundsätzlich auf allen Straßen und Wegen, also auch außerhalb der geschlossenen Ortslage, insbes. Wirtschaftswegen, angeordnet werden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße fordert jedoch auch einen öffentlichen Widmungsakt, mit dem die Nutzergruppen und die Nutzungsbedingungen klar festgesetzt werden.

Nach Abschluss des Widmungsverfahrens obliegt dann der Stadt als Trägerin der Verkehrssicherungspflicht auch die hoheitliche Verantwortung zur Gefahrenabwehr, einschließlich der Sicherung des dann öffentlichen Verkehrscharakters in Form geeigneter Anordnungen nach der StVO, aber auch die substantielle Verantwortung zur Vermeidung von Gefahren wegen mangelnder Nutzungseigenschaften der Straße.

Dies führt in der Folge zu einem erhöhten Ausbaustandard und im Weiteren zu einer möglicherweise erstmaligen Herstellung in Form eines richtlinientreuen Ausbaus mit der Folge der Abrechnungsfähigkeit nach den Bestimmungen des BauGB bzw. des KAG.

Auch ist auf der hier zu untersuchenden Straße der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart. Dies ist auch zukünftig nicht zu erwarten. Eine Ausweisung zur Fahrradstraße würde außerdem bedingen, dass es für den motorisierten Verkehr zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kommen würde. Bei der Länge und der Bedeutung der betroffenen Strecke führt dies zu einer gefühlten Sicherheit für die Nutzer, die in der Realität nicht gegeben ist. Die große Mehrheit der motorisierten Nutzer würde diese Geschwindigkeit nicht einhalten.

Die Variante der Einrichtung von Fahrradstraßen im Außenbereich wurde in anderen Gemeinden bereits verworfen.

Daher ist die Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich des genannten Wirtschaftsweges aus Sicht der Verwaltung nicht möglich.

2. Reduzierung der Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeit wurde im Bereich der genannten Wegeföhrung bereits im Jahre 2018 auf 50 km/h bzw. 70 km/h reduziert.

Weitere Reduzierungen sind angesichts der Funktion des Wirtschaftsweges, hier als Hauptwirtschaftsweg (Wirtschaftswegekonzept Stadt Oelde) nur unter besonderen Bedingungen und nur in Absprache mit der für den fließenden Verkehr zuständigen

Polizeibehörde zulässig und begründbar. Bereits bei der Anordnung der schon jetzt vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde deutlich, dass es aus Sicht der Polizei keine weiteren ausgeschilderten Temporeduzierungen geben wird.

3. u. 4. Sackgassenlösung und Fahrbahnverengungen/Markierungen

Im Wege dieser Variante könnten einerseits die Geschwindigkeiten als logischer Ausfluss der Verkehrsführung, als auch die Motivation der durchgängigen Wegenutzung nachhaltig gehemmt werden.

Die Lösung sieht eine Spurverengung mit Schwellen und Sperrfeld, sowie der einseitigen barrierefreien Durchfahrt und somit ungehinderter Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger an zwei noch festzulegenden Stellen vor.

Leitpfosten im gesamten Bereich des Wirtschaftsweges, einschließlich der entsprechenden Fahrbahnmarkierung (analog zur Oststraße), sowie das Auftragen von Markierungen im Bereich einmündender Querstraßen/-Wege in Form sog. Haifischzähne begünstigen zusätzlich ein angepasstes Verkehrsverhalten.

Aufgrund der erschwerten Bedingungen wird die Straße für den „Nichtanlieger-Verkehr“ an Attraktivität verlieren.

Diese Variante käme annähernd einer Durchfahrtbeschränkung, jedoch noch keiner Vollsperrung gleich.

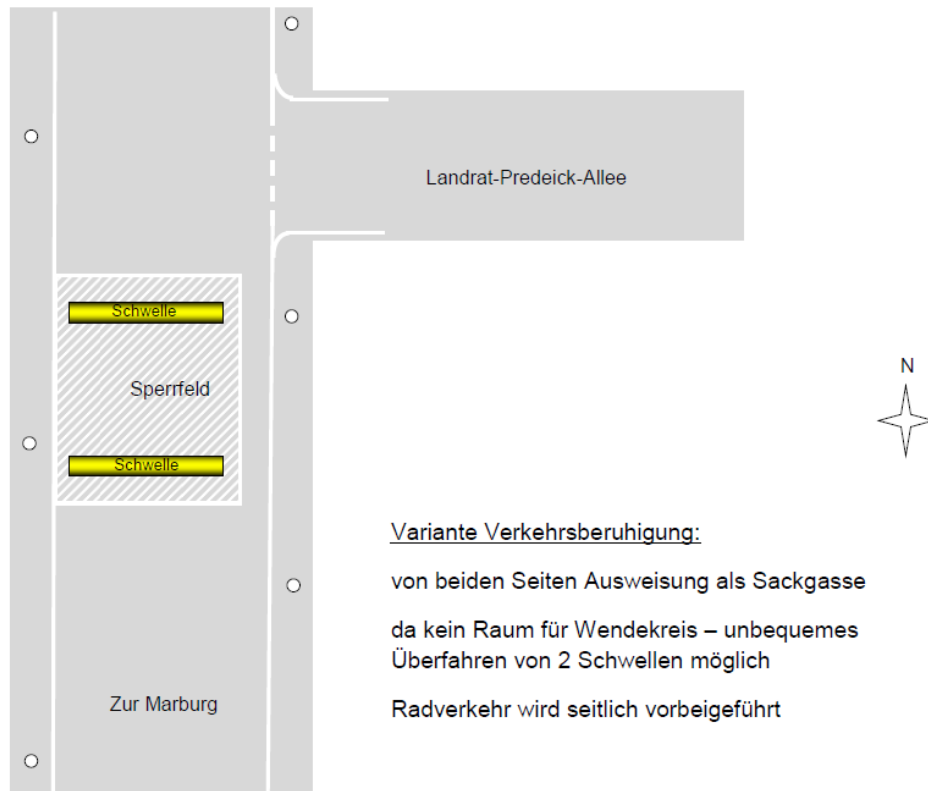
Eine Vollsperrung in Form einer Sackgassenlösung wäre eine mögliche weiterführende Variante, die jedoch mit allen Beteiligten abzustimmen wäre.

Im Falle der reinen Sackgassenbildung würde der Wirtschaftsweg an einer noch zu bestimmenden Stelle voll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dies würde natürlich auch bedingen, dass Anlieger der Straße teilweise erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssten. Außerdem würde eine Sperrung eine Verlagerung des Verkehrs auf benachbarte Wirtschaftswegen wahrscheinlich machen. Daher würde die Verwaltung eine Vollsperrung mit Sackgassenlösung aktuell nicht bevorzugen.

Die nachfolgende Grafik zeigt beispielhaft die mögliche Ausführung einer Sperrfläche mit Fahrbahnschwellen, einer entsprechenden Markierung und der vorgesehenen Leitpfosten.

Weiterhin wird nachfolgend eine grobe Kostenschätzung für die vorgesehenen Arbeiten angegeben. Bei entsprechender Beschlussfassung durch den Bezirksausschuss Stromberg würden im Nachgang der Planungsausschuss und der Rat im Rahmen der Beratungsfolge über eine neue Vorlage beteiligt.

Die entsprechenden Mittel müssten dann im Haushalt 2022 eingeplant werden.



Voraussichtliche Kosten

-	Fahrbahnmarkierung	ca. 15.000,00 €
-	Leitpfosten	ca. 11.000,00 €
-	Sperrfelder mit Schwellen	ca. 10.000,00 €
	Gesamt	ca. 36.000,00 €