



Sitzungsvorlage

B 2021/III/4966
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 / Nottbeck

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termin
Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr	Vorberatung	06.10.2021
Rat	Entscheidung	02.11.2021

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr empfiehlt dem Rat der Stadt Oelde folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt Oelde beauftragt die Verwaltung, die Entschärfung der Verkehrssituation im Bereich der öffentlichen Wirtschaftswege **Zur Marburg / Auf dem Berge / Nottbeck** wie folgt umzusetzen:

1. Die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden durch Aufstellen des Verkehrszeichens VZ 260 (Verbot der Durchfahrt für Kraftfahrzeuge) mit dem Zusatz „Anlieger frei“ in den Bereichen der genannten Wirtschaftswege durchgesetzt.
2. Im gesamten Bereich des Wirtschaftsweges Zur Marburg/Auf dem Berge sind beidseitig zur Begrenzung, Orientierung und optischen Einengung Fahrbahnmarkierungen mit einer Fahrbahnbegrenzung auf 3,50 m Breite aufzubringen.

3. Im Bereich der einmündenden öffentlichen Wege sind farbliche Fahrbahnmarkierungen (sog. Haifischzähne) zur Darstellung der Rechts-vor-Links Regelung aufzubringen.
4. Im Rahmen noch festzulegender Abschnitte sind Schwellen zu installieren. Diese Lösung gilt für die Gefahrenbereiche der Wirtschaftswege Zur Marburg, Auf dem Berge, Nottbeck.

Sachverhalt

Mit Datum vom 09.08.2021 hat die Interessengemeinschaft „Zur Marburg/Auf dem Berge/Nottbeck“ (IG) einen Bürgerantrag gem. § 8 Absatz 1 der Hauptsatzung der Stadt Oelde vorgelegt. Darin beantragt die IG, die o. g. Wirtschaftswege zu Fahrradstraßen zu erklären und entsprechend zu markieren und zu beschildern (s. Anlage).

Der Hauptausschuss hat den Antrag am 06.09.2021 an den zuständigen Fachausschuss verwiesen.

Schon vor Eingang des Bürgerantrages hatte die Verwaltung aus eigener Initiative einen Vorschlag zur Entschärfung der Wirtschaftswege erarbeitet und in den Bezirksausschuss (BZA) Stromberg eingebracht. Im Nachgang des BZA fand ein Arbeitstreffen zwischen der Verwaltung und der IG statt, um mögliche Maßnahmen abzustimmen und dem Fachausschuss sowie im Nachgang dem Rat zur Abstimmung vorzulegen. Der Beschlussvorschlag dieser Vorlage entspricht in seiner Formulierung diesem abgestimmten Vorschlag.

Parallel zur Erstellung dieser Vorlage hat die Verwaltung mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange begonnen, um die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung möglichst zeitnah erstellen zu können.

Bis zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung lagen noch keine endgültigen Stellungnahmen vor. Diese können mündlich zur Sitzung des Fachausschusses ergänzt werden.

Grundsatz

Die öffentlichen Wirtschaftswege Zur Marburg/Auf dem Berge/Nottbeck sind aufgrund ihrer Wegeführung und Ausdehnung durch den örtlichen und überörtlichen Verkehr in der Art einer Hauptverbindungsstraße genutzt. Dabei spielen Aspekte wie Abkürzung und Zubringer zur und von der Autobahn wesentliche Rollen.

Die Wirtschaftswege dienen in ihrer Klassifizierung und rechtlichen Einstufung ausschließlich zur Bewirtschaftung der durch sie erschlossenen Flächen sowie im Weiteren den Interessen der erschlossenen Anlieger. Ebenso wird über den nördlichen Teil Zur Marburg das Kulturgut „Haus Nottbeck“ erschlossen. Freizeitaktivitäten durch z. B. Fußgänger, Radfahrer, Reitsport, aber auch im Wege kirchlicher und sozialer Veranstaltungen wie dem großen Kreuzweg oder dem Pflaumenwanderweg sind hier ebenso von besonderer Bedeutung.

Die Nutzung der Wege 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

Die Wirtschaftswege werden 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 Straßen viel befahren und auch von einer nennenswerten Anzahl von Lastkraftwagen genutzt werden. Dabei werden einerseits die verkehrsrechtlichen Anordnungen, also die Regeln der Straßenverkehrsordnung missachtet (Höchstgeschwindigkeiten, Rechts-Vor-Links-Regelungen), und andererseits die Wegestrukturen 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-Geschäftsführung und der Stadt Oelde zur Umsetzung der zugesicherten Bauleistungen mit Vertretern des Kreises Gütersloh geführt; der dortige Prüfprozess ist jedoch zum Zeitpunkt des Erstellens der Beschlussvorlage (08.09.2021) noch nicht abgeschlossen.

Lösungsansätze

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die zugelassenen Nutzer und zur Vermeidung erhöhter Schadensmomente für Nutzer und Straßen 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, insbesondere 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 Wirtschaftsweges Zur Marburg 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 der Wirtschaftswegen, hier als Hauptwirtschaftswegen (Wirtschaftswegenkonzept 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. und 4. Sackgassenlösung und Einbauten/Verengungen/Markierungen

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

Die Lösung sieht eine Spurverengung mit Schwellen und Leitpfosten sowie der einseitigen barrierefreien Durchfahrt und somit ungehinderter Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger an noch festzulegenden Stellen vor. Ein Vorschlag dafür ist Bestandteil dieser Vorlage.

Eine Fahrbahnmarkierung (analog zur Oststraße) sowie das Auftragen von Markierungen im Bereich einmündender Querstraßen/-wegen in Form sog. Haifischzähne begünstigen zusätzlich ein angepasstes Verkehrsverhalten.

Außerdem soll die Nutzung der Straßen durch das Aufstellen des Verkehrszeichens 260 (Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge) mit dem Zusatz „Anlieger frei“ für Nicht-Anlieger unterbunden werden. 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 würden die Wirtschaftswege an einer noch zu bestimmenden Stelle voll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dies würde natürlich auch bedingen, dass Anlieger der Straßen teilweise erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssten. Außerdem würde eine Sperrung eine Verlagerung des Verkehrs auf benachbarte Wirtschaftswege wahrscheinlich machen. Daher würde die Verwaltung eine Vollsperrung mit Sackgassenlösung aktuell nicht bevorzugen.

Anlage 2 zeigt beispielhaft die mögliche Ausführung einer Fahrbahnschwelle mit der entsprechenden Markierung und den vorgesehenen Leitpfosten.

In Anlage 3 sind Vorschläge zum Schwellenverbau eingezeichnet.

Weiterhin wird nachfolgend eine grobe Kostenschätzung für die vorgesehenen Arbeiten angegeben. Bei entsprechender Beschlussfassung müssten die Mittel dann im Haushalt 2022 eingeplant werden.

Voraussichtliche Kosten

Fahrbahnmarkierung	ca. 15.000,00 €
Schwellen	ca. 10.000,00 €
Gesamt	ca. 25.000,00 €

Anlagen

Anlage 1 - Antrag der IG vom 09.08.2021

Anlage 2 - Skizze Fahrbahnschwelle

Anlage 3 - Vorschlag Schwellenverbau