



Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich herzlich zur folgenden Sitzung ein:

Gremium **Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität
und Verkehr**

Datum **Mittwoch, 06.10.2021**

Beginn **17:30 Uhr**

Ort **Rathaus, Ratsstiege 1, Großer Ratssaal
59302 Oelde**

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

- 1. Bestellung von Schriftführerinnen**
B 2021/610/4976
- 2. Nachhaltige Gewerbegebiete**
M 2021/610/4972
- 3. Förderung von Photovoltaik-Anlagen**
B 2021/610/4974
- 4. Verkehrssituation Zur Marburg / Auf dem Berge / Nottbeck**
B 2021/III/4966
- 5. Bericht der Klimaschutzmanagerin**
M 2021/610/4973

- 6. Verschiedenes**
- 6.1. Mitteilungen der Verwaltung**
- 6.2. Anfragen an die Verwaltung**

Nichtöffentliche Sitzung

- 7. Verschiedenes**
- 7.1. Mitteilungen der Verwaltung**
- 7.2. Anfragen an die Verwaltung**

Mit freundlichen Grüßen

gez. Uli Schwieder
Vorsitzender



Sitzungsvorlage

B 2021/610/4976
öffentliche Sitzungsvorlage

Federführung

Fachdienst Planung, Stadtentwicklung

Auskunft erteilt Frau Stefanie Gröne
Telefon 02522 / 72-463
E-Mail stefanie.groene@oelde.de

Bestellung von Schriftführerinnen

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

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr bestellt Frau Vanessa Wolf zur Schriftführerin und Frau Klaudia Tomaszewska zur stellvertretenden Schriftführerin.

Sachverhalt

Gem. § 52 GO NRW (Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen) und § 25 der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Oelde sind über die gefassten Beschlüsse Niederschriften aufzunehmen. Hierfür sind Schriftführerinnen und Schriftführer vom Rat bzw. den Ausschüssen zu bestellen.

Die Verwaltung schlägt vor, Frau Vanessa Wolf zur Schriftführerin und Frau Klaudia Tomaszewska zur stellvertretenden Schriftführerin zu bestellen.



Sitzungsvorlage

M 2021/610/4972
öffentliche Sitzungsvorlage

Federführung

Fachdienst Planung, Stadtentwicklung

Auskunft erteilt Frau Stefanie Gröne
Telefon 02522 / 72-463
E-Mail stefanie.groene@oelde.de

Nachhaltige Gewerbegebiete

Beratungsfolge**Zuständigkeit****Termin**

Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und
Verkehr

Kenntnisnahme

06.10.2021

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr nimmt die Ausführungen zur Nachhaltigkeit von Gewerbegebieten zur Kenntnis.

Sachverhalt

In der Sitzung erfolgt ein Vortrag zum Thema „Nachhaltige Gewerbeentwicklung“ durch Herrn Manfred Rauschen, Geschäftsleitung der Öko-Zentrum NRW GmbH.

Das Öko-Zentrum NRW hat bereits mehrere Kommunen bei ihrem Prozess zur Entwicklung nachhaltiger Gewerbegebiete begleitet. Im Rahmen der Präsentation stellt Herr Rauschen die Ausgangssituation sowie die Notwendigkeit und Umsetzungsbeispiele zur Nachhaltigkeit in Gewerbegebieten vor.

Die Stadtverwaltung arbeitet momentan an einem Oelder Konzept zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung von Gewerbegebieten. Dieses wird dem Ausschuss nach Fertigstellung präsentiert und erläutert.



Sitzungsvorlage

B 2021/610/4974
öffentliche Sitzungsvorlage

Federführung

Fachdienst Planung, Stadtentwicklung

Auskunft erteilt Frau Stefanie Gröne
Telefon 02522 / 72-463
E-Mail stefanie.groene@oelde.de

Förderung von Photovoltaik-Anlagen

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

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu, ein Förderprogramm für Balkon-Solarmodule auszuarbeiten und hierfür im Rahmen der Etatberatungen 2022 ein Budget in Höhe von 10.000 € bereitzustellen.

Sachverhalt

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr am 09.06.2021 wurde über den Antrag der CDU-Fraktion zur Förderung von Photovoltaik-Anlagen (PV) beraten. Der Ausschuss stimmte dem Antrag der CDU-Fraktion unter der Voraussetzung zu, dass die Verwaltung ein Förderprogramm zur Förderung von PV-Speichern in Verbindung mit PV-Bestandsanlagen erarbeitet und vorstellt.

Nach ausführlicher Recherche und nach Austausch mit den Stadtwerken Ostmünsterland schlägt die Verwaltung jedoch vor, von einer Förderung für PV-Speicher in Verbindung mit PV-Bestandsanlagen abzusehen.

Die Nachrüstung von Bestandsanlagen ist in den meisten Fällen wirtschaftlich und technisch nicht zu empfehlen. Bei Anlagen, die sich in der EEG-Förderung befinden, ist die Einspeisevergütung oft so hoch, dass sich der Eigenverbrauch nicht lohnen würde. Anlagen, die aufgrund ihrer langjährigen Nutzung keine EEG-Vergütung mehr erhalten, sind zudem sehr klein und aufgrund des Anlagenalters technisch nicht mehr auf dem neusten Stand. Eine Nachrüstung mit einem Speicher würde zusätzliche Kosten für neue technische Komponenten, wie Wechselrichter, verursachen.

Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung alternativ vor, ein Förderprogramm für sog. „Balkon-Solarmodule“ auszuarbeiten. Mit Balkon-Solarmodulen können auch Mieterinnen und Mieter bzw. Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer auf einfache Weise eigenen Sonnenstrom erzeugen.

Die kleinen Photovoltaiksysteme werden oft auch Mini-Solaranlagen, Plug & Play-Solaranlagen oder Stecker-Module genannt, weil sie sich beispielsweise an die Balkonbrüstung montieren lassen und der erzeugte Strom über die Steckdose direkt als Eigenverbrauch nutzbar ist. Die Mini-Solaranlagen lassen sich auch einfach entfernen und an anderer Stelle weiterbetreiben. Marktüblich sind Module mit einer Nennleistung von 150 Watt bis zu 600 Watt (0,6 kWp). Die Kosten für ein 300 Watt-Modul starten laut Verbraucherzentrale bei ca. 420 € und gehen, je nach Hersteller, bis zu 900 €.

Um die Einhaltung von empfohlenen technischen Normen und Richtlinien zu garantieren, soll das Förderprogramm in Abstimmung mit den Stadtwerken Ostmünsterland ausgearbeitet werden. Es gibt bereits andere Kommunen, die ein derartiges Förderprogramm anbieten. Hierzu gehören z. B. 15 Kommunen der Metropole Ruhr sowie die Stadt Freiburg.

Eckdaten zum Förderprogramm

Das Förderprogramm soll ausschließlich an Privatpersonen gerichtet sein. Die Förderhöhe könnte 30 % bzw. maximal 200 € pro Anlage betragen.

Die Verwaltung empfiehlt, für 2022 einen Fördertopf in Höhe von 10.000 € bereitzustellen. Hiermit könnten je nach Anlagengröße über 50 Anlagen gefördert werden.



Abbildung: Stecker-PV-Anlage am Balkon (Yuma Balcony Eco Set)



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 Wegeführung bereits im Jahre 2018 auf 50 km/h bzw. 70 km/h reduziert.

Weitere Reduzierungen sind angesichts der Funktion der Wirtschaftswege, hier als Hauptwirtschaftswege (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. und 4. Sackgassenlösung und Einbauten/Verengungen/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 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/-wege 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

Interessengemeinschaft
„Zur Marburg/Auf dem Berge/Nottbeck“

59302 Oelde, den 09.08.2021

IG „Zur Marburg / Auf dem Berge / Nottbeck“, Zur Marburg 5, 59302 Oelde

An den Rat der Stadt Oelde
über die Bürgermeisterin Frau Karin Rodeheger
Ratsstiege 1

D-59302 O e l d e

Stadt Oelde	
Eing.: 10. Aug. 2021	
An	

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Rodeheger,

Als Vertreter der Interessengemeinschaft „Zur Marburg/Auf dem Berge/Nottbeck“ bitten wir Sie, den nachstehenden Antrag dem Rat der Stadt Oelde zur Beschlußfassung in seiner nächsten Sitzung vorzulegen.

B ü r g e r a n t r a g gem. § 8 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Oelde

Der Rat möge beschließen:

Die Wirtschaftswege „Zur Marburg“, „Auf dem Berge“ und „Nottbeck“ werden zeitnah zur Fahrradstraße i.S. der Straßenverkehrsordnung erklärt und entsprechend beschildert sowie mit Piktogrammen versehen.

Vorbemerkungen:

Anfang der 1990er-Jahre plante der Kreis Gütersloh auf der Grundlage der Abfallentsorgungsrichtlinien des Landes NRW auf der Marburg die Errichtung einer Mülldeponie in einer Größe von ca. 106 ha. Die dafür notwendigen Grundstücksflächen erwarb der Kreis Gütersloh zwar; die Deponie wurde aber nicht mehr gebaut, weil das Land NRW inzwischen das bisherige Abfallentsorgungskonzept „Müllablagerung in einer Deponie“ in „Müllverbrennung mit Restmülldeponie“ geändert hatte und danach die Deponie in Ennigerloh genügend Platz für die gemeinsame Entsorgung der Abfallmengen aus den Kreisen Gütersloh und Warendorf bot. Der Kreis Gütersloh verfolgte daraufhin eine Änderung der landesplanerischen Zielsetzung im Landesentwicklungsplan für die bereits erworbenen Grundstücke, um die inzwischen für die Deponie entstandenen Kosten zu egalisieren. Hierdurch kam es im Rahmen der Landesentwicklungsplanung dann zur Ausweisung der erworbenen Grundstücksflächen als „Interkommunales Gewerbegebiet“ der Städte Herzebrock-Clarholz/Rheda-Wiedenbrück/Oelde.

Sowohl für die nicht mehr erforderliche Deponie als auch für das Interkommunale Gewerbegebiet war die Anbindung an das Bundes-Autobahn (BAB)-System über die A2 sowie an ein leistungsfähiges überörtliches Straßennetz notwendig und auch vorgesehen. Im Jahre 2008 wurde demgemäß die Anschlußstelle 22 „Herzebrock-Clarholz“ an die BAB-A2 fertiggestellt. Der motorisierte Verkehr sollte im Norden über die gut ausgebauten Kreis-

straßen K 12 (Marburg) und K 13 (Rhedaer Str.) fließen während im Süden der Bau einer Querspange (K6 neu) von der Rentruper Str. bis zur ehem. B61 geplant wurde, da die K 6 alt (Rentruper Str.) nicht in das überörtliche Straßennetz integriert war und der Ausbauzustand bei weitem nicht den Verkehrsanforderungen entspricht. Die Querspange zur Anbindung an die ehemals B 61 fehlte völlig.

Problemdarstellung:

Bei den Wirtschaftswegen Nottbeck, Zur Marburg und Auf dem Berge handelt es sich um ausnahmslos reine landwirtschaftliche Wirtschaftswege, die der Erschließung der landwirtschaftlichen Gehöfte und der Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Ländereien dienen. Sie standen früher im Eigentum der Landwirte und stehen heute im Eigentum der Stadt Oelde. Vor Jahrzehnten wurden sie u.a. mit Landesfördermitteln und teilweise Vorleistungen der Landwirte mit einer einfachen Tragschicht und Asphaltdecke hergestellt. Die Wirtschaftswege befanden sich damals nach dem Ausbau in einem Zustand, der sie von öffentlichen Straßen, die dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind, äußerlich kaum unterscheidet, obwohl ihre Tragfähigkeit wesentlich geringer ist. Die Folge ist, dass günstig gelegene Wirtschaftswege, die vor dem Ausbau fast ausschließlich nur von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren wurden, seit Herstellung der Befestigung auch vom allgemeinen öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr oft in einem mehr als verträglichen Maße in Anspruch genommen werden. Zwar ist gegen eine Benutzung der Wirtschaftswege durch Radfahrer u. Fußgänger, insbesondere Spaziergänger, im allgemeinen nichts einzuwenden; jedoch jeder übermäßige allgemeine öffentliche Kraftfahrzeugverkehr auf diesen Wegen ist dazu angetan, deren zweckentsprechende Benutzung zu stören.

So wird von den Anliegern, den Landwirten, seit Jahren festgestellt, dass der allgemeine Kraftfahrzeugverkehr erheblich zugenommen hat und den landwirtschaftlichen Verkehr bereits erheblich übersteigt. Seit Fertigstellung des Autobahnanschlusses ist festzustellen, dass der allgemeine Kraftfahrzeugverkehr noch erheblich weiter zunimmt. Der Kraftfahrzeugverkehr aus dem Raum Lippstadt, Langenberg, Wadersloh und teilw. Soest-Süd benutzt nicht die von den Verkehrsplanern dafür vorgesehene St. Viter Str. oder die K 6 Rentruper Str. sondern nimmt als Abkürzungstrecke die vg. landwirtschaftlichen Wirtschaftswege. Der Verkehr zur BAB-Anschlussstelle rollt vorwiegend über die Fahrtroute Batenhorster Str. (ehem. B 61) - Auf dem Berge - Zur Marburg - Rentruper Str. -BAB oder von dieser zurück über dieselbe Route. Die von der Straßenplanung eigentlich vorgesehene Route über die Rentruper Str. und St. Viter Str. sowie deren Anfahrt über untergeordnete Straßen ist für den Kfz-Verkehr äußerst unattraktiv, weil dies mit erheblichen Zeitverlusten verbunden wäre und zudem zwangsläufig die zeitintensive Passage durch die Ortsdurchfahrten von Wiedenbrück, St. Vit oder Stromberg erforderte.

Aktueller Zustand

Wir Anlieger haben in den letzten Jahren den stetig steigenden Verkehr und die damit verbundenen Gefahren gesehen und miterlebt und sehr wohl registriert. Der motorisierte Verkehr besteht aus Gespannen mit bis zu 30 t und sogar Sattelaufliegern mit 40 t (die bei winterlichen Wetterverhältnissen an „Bettmann`s Knapp oft steckenbleiben), Busstransporten u.a. der Fa. Tönnies und einer Vielzahl von Klein-Lkw und Pkw sowie über-

wiegend zu schnell fahrenden Motorrädern. Mit Motorrädern werden sogar auch Rennen dort gefahren werden. Natürlich benutzen auch viele Radfahrer und Fußgänger gern die Asphaltbahn, wenn sie ihre Angst, in einen Unfall verwickelt zu werden, verdrängen. Fast täglich kommt es zu „Beinaheunfällen“. Es ist immer wieder zu beobachten, dass an einmündenden Wirtschaftswegen (wie z.B. zu den Anwesen Meintrup/Knubel oder der Landrat-Predeick-Allee), wo die Verkehrsregel „Rechts-vor-Links“ gilt, Kfz-Fahrer diese nicht beachten und mit unverminderter Geschwindigkeit den Einmündungsbereich zum Wirtschaftsweg „Zur Marburg“ passieren und das oft mit einer viel zu hohen Geschwindigkeit (bisher von der Stadt in Höhe der Predeick-Allee gemessene Höchstgeschwindigkeit = 148 km/h). Daneben können wir feststellen, dass durch die schweren Lkw - insbesondere bei Begegnungsverkehr mit anderen Lkw oder Pkw- die beidseitigen Ränder der Asphaltdecke und die Bankette zerstört werden. Es zeigen sich im Laufe der Zeit lange, tiefe und -auch nach Reparatur durch Vergießen der entstandenen Fugen mit Asphalt- stets neue Risse in Längsrichtung der Fahrbahn. Die seitlichen Bankette werden breit- und auseinandergefahren, sodaß tiefe Fahrspuren entstehen. Dies hat zur Folge, dass bei starken Regenereignissen die Bankette weggeschwemmt werden und sich erhebliche Wasseransammlungen in den Vertiefungen bilden. Aktute Gefährdungen für jeden Radfahrer, der die Seiten der Fahrbahn benutzt und mit seinen Reifen in diese „Löcher“ geraten kann. Es entstehen der Stadt enorme Schäden (ca. 1 Mio. EUR z.B. für die Fahrbahn-Reparatur zwischen der Hambeeke und der Grenze zu Rheda-Wiedenbrück), die durchaus vermeidbar wären. Schließlich trägt die Stadt die Verkehrssicherungspflicht und haftet für die Schäden, die aus der Verletzung dieser Pflicht entstehen. Nach einem Informationsaustausch der Anlieger mit dem Gemeindeversicherungsverband sah sich die Stadt veranlasst, die größten Gefahrenstellen ohne Verzug zu beseitigen.

Einige Jahre haben wir Anlieger diesen Verkehrsbelastungen der Fahrbahn nun zugesehen und diese dokumentiert. Wir haben uns an den damaligen Bürgermeister, Herrn Knop, gewandt und um Abhilfe gebeten, in dem er sich dafür einsetzen möge, zumindest doch die für diese Wirtschaftswege zu hohen Verkehrsbelastungen zu reduzieren und durch Errichtung von „Fahrbahn-Hindernissen“ die gefahrenen Geschwindigkeiten herabzusetzen. Am 19.03.2018 haben viele Anlieger aus eigener Initiative eine Verkehrszählung über einen Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr durchgeführt. In diesem Zeitraum passierten 1.714 Fahrzeuge die Wirtschaftswege. Darunter waren u.a. 76 Lkw und 1.434 Pkw. Im Ergebnis bedeutet dies auch, dass die Anlieger die Wirtschaftswege lediglich mit einem Anteil von max. 2 bis 3 % des Verkehrs belasten. Mit diesen Ergebnissen haben die Anlieger den damaligen Bürgermeister Knop in einem persönlichen Gespräch konfrontiert. In dem Gespräch haben wir Vorschläge unterbreitet, wie der Verkehr reduziert und langsamer gemacht werden kann. Da unsere Vorschläge offenbar nicht akzeptabel oder aus uns nicht benannten Gründen nicht durchführbar waren, ordnete die Stadt lediglich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h und auf dem Teilstück Auf dem Berge bis zur ehem. B61 von 50 km/h an; an die sich die Mehrheit der Kfz-Fahrer leider nicht hält. Dies auch nicht angesichts gelegentlicher Kontrollen durch die Polizei, die von uns Anliegern angeregt wurde.

In den Herbstferien, am 14.10.2019, wurde durch die Stadt eine Messung zur Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrolle mit einer stationären städt. Meßanlage -allerdings nur in Höhe der Landrat-Predeick-Allee- durchgeführt. An diesem Tag wurden lt. der Auswertung 1.421 Fahrzeuge, davon 1.327 Pkw, 85 Lkw und 9 Sattelauflieger gezählt und damit das Ergebnis der Verkehrszählung der Anlieger aus dem Jahr 2018 leider bestätigt. Dabei wurden auch gefahrene Höchstgeschwindigkeiten von 123 km/h bis zu max. 148 km/h gemessen.

Bereits jetzt stellen wir durch die Inbetriebnahme des Logistikzentrums Amazon eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens auf unseren Wirtschaftswegen fest. Lt. Pressemitteilung in der „Glocke“ soll später evtl. noch das Gewerbezentrum auf dem ehem. Betriebsgrundstück der Fa. Bröcker hinzukommen, wodurch weiterer Verkehr die Fahrbahnen und Bankette erheblich belasten wird.

Das erhebliche Fahrzeugaufkommen beeinträchtigt zudem die Teilnehmer an den Wallfahrten in der Osterzeit und auch die Kreuzwegpilger während der übrigen Jahreszeit. Der Kreuzweg führt über alle vier Wirtschaftswegen. Viele Pilger haben sich gegenüber den Anliegern negativ über die Gefährdung ihrer Person durch die teilweise rücksichtslos fahrenden Fahrzeuge geäußert. Beschwerde wird auch von den Wanderern, Sport- und Laufgruppen geführt. Die Spaziergänger und Benutzer des Pflaumenwanderweges beklagen besonders, dass sie vom Wanderweg ohne Verkehr auf eine belebte Fahrbahn geführt werden und dort nicht geschützt sind.

Problemlösung

Wir Anlieger haben uns lange überlegt, wie wir diesen eklatanten Mißstand dauerhaft - nicht zuletzt auch im Interesse der Stadt Oelde- beseitigen können. Mit diesem Antrag möchten wir den Rat der Stadt bitten, die o.a. Wirtschaftswegen als **„Fahrradstraßen“** auszuweisen. Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, genau betrachtet: in der Regel lediglich deren Fahrbahn. Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr schaffen. Die Fahrradstraße ist nicht mit Radwegen zu verwechseln. Während ein Radweg durch Markierung oder durch einen Bord, Grünstreifen, parkende Autos oder ähnliches von der Fahrbahn abgetrennt ist, bezieht sich die Fahrradstraße auf die **gesamte Fahrbahn**, die zur Verkehrsfläche vorrangig für den Radverkehr wird. In Deutschland gibt es lt. einer im Jahre 2016 veröffentlichten Untersuchung in 110 befragten Kommunen 426 Fahrradstraßen.

Nach den „Empfehlungen zur sicheren Gestaltung von Fahrradstraßen“ sollen folgende Voraussetzungen für die Ausweisung erfüllt sein:

1. Fahrradstraßen sollen dem Fahrradverkehr vorbehalten sein.
2. Mit anderen Fahrzeugen dürfen Fahrradstraßen nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.
3. Der Verkehr anderer Fahrzeuge sollte nur für Anlieger zugelassen werden.
4. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h.
5. Radfahrende haben auf Fahrradstraßen das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren - auf anderen Straßen gilt das nur, „wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird“ (§ 2 Abs. 4 S. 1 StVO).
6. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. Sie dürfen also auch nicht drängeln.

Mit unserem Antrag verfolgen wir folgende Ziele:

1. Die Wirtschaftswege Nottbeck, Zur Marburg und Auf dem Berge werden straßenverkehrsmäßig erheblich sicherer und unfallfreier.
2. Der Straßenverkehr wird klimafreundlicher und gerechter
3. Die Pilger auf dem Kreuzweg sind sicherer unterwegs insbesondere zu den Wallfahrtszeiten
4. Die Laufgruppen, Wanderer und Fußgänger auf dem „Pflaumenwanderweg“ müssen nicht mehr von der Fahrbahn springen und über die zerstörten Bankette gehen
5. Die landesweit ausgewiesenen Radwege „100 Schlöber-Route“ sowie die „Landesgartenschau-Route“ werden sicherer und können gefahrlos befahren werden.
6. Auch der vielbefahrene Werseradweg, der über das Zwischenziel „Haus Nottbeck“ führt, leitet viele Radler dann sicherer über die Wirtschaftswege Richtung Rheda-Wiedenbrück und Rietberg bzw. umgekehrt.
7. Die Radwegeverbindungen von Oelde sowie von Rheda kommend enden nicht mehr stumpf am Kreisverkehr an der Rentruper Straße sondern werden bis Stromberg über Zur Marburg, über Haus Nottbeck und Auf dem Berge weitergeführt.
8. Die stärkere Beachtung und Sicherung der vg. Radwege wird zu einer vermehrten Nutzung der Fahrradstraße führen und den Freizeitwert und Tagestourismus für ganz Oelde erheblich steigern.
9. Durch die verkehrsreduzierende Wirkung und die erhebliche Verlangsamung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten werden die Gefährdungen an insbesondere den Gefahrenpunkten der einmündenden Wirtschaftswege erheblich reduziert
10. Die Straßenschäden werden in erheblichem Umfang gesenkt und die Unterhaltungskosten, besonders aber die hohen Instandsetzungskosten für die Stadt vermieden.
11. Das Land NRW plant ein Fahrrad- u. Nahmobilitätsgesetz zu erlassen. Ein Gesetzentwurf liegt schon vor. Das zentrale Ziel bis zum Jahre 2025 ist, den Anteil des Radverkehrs von 8 auf 25 Prozent zu steigern. Die Ausweisung einer Fahrradstraße trägt diesem Ziel Rechnung und fördert die Umsetzung dieses Zieles
11. Die vg. Ziele sind ohne einen großen Kostenaufwand für z.B. Flächenerwerb oder Umbau der Fahrbahn zu erreichen. Eine Fahrradstraße muß lediglich an ihrem Anfang und Ende entsprechend beschildert werden und die Fahrbahn mit Piktogrammen versehen werden. Mit wenig Aufwand ist die Maßnahme ebenso wieder zurückzunehmen, sollte dies einmal notwendig werden.

Neben den vg. Zielen ergeben sich noch weitere indirekte Effekte, die durchaus bemerkenswert sind. Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass die Ausweisung dieser Fahrradstraße es durchaus bewirken könnte, den Kfz-Verkehr von und zum Autobahnanschlusspunkt BAB 22 auf die Straßen zu lenken, die nach der Verkehrsplanung für diesen Verkehr vorgesehen sind. Dies wiederum könnte dazu führen, daß die Notwendigkeit zum Bau der Querspange, deren Planfeststellungsbeschluß bereits seit dem Jahre 2012 rechtsverbindlich ist, erheblich dringlicher werden würde für den Kreis Gütersloh.

Nicht zuletzt stehen -mit lediglich einer Ausnahme - alle Anlieger und damit die gesamte Interessengemeinschaft voll und ganz hinter diesem Antrag.

Wir bitten den Rat der Stadt Oelde, unseren Antrag wohlwollend zu prüfen und einen entsprechenden Beschluß zu fassen.

Mit freundlichen Grüßen



Wilhelm Ackfeld



Franz Vogel



Hans-J. Dirksmeier

PS: Zum Zwecke der Information haben wir eine Ausfertigung dieses Antrages an den Bezirksausschuß Stromberg z.Hd. des Vorsitzenden, Herrn Winfried Kaup, übermittelt.

In Karten suchen

Favoriten

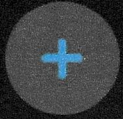
Alle anzeigen



Privat
Hinzufügen



Arbeit
Hinzufügen



Neu



Aufes

Zur Markburg

Nottbeck

Haus
Nottbeck

Weuern

Surmann

Bettmann

Bergfeld

Nottbeck

Auf dem Berge

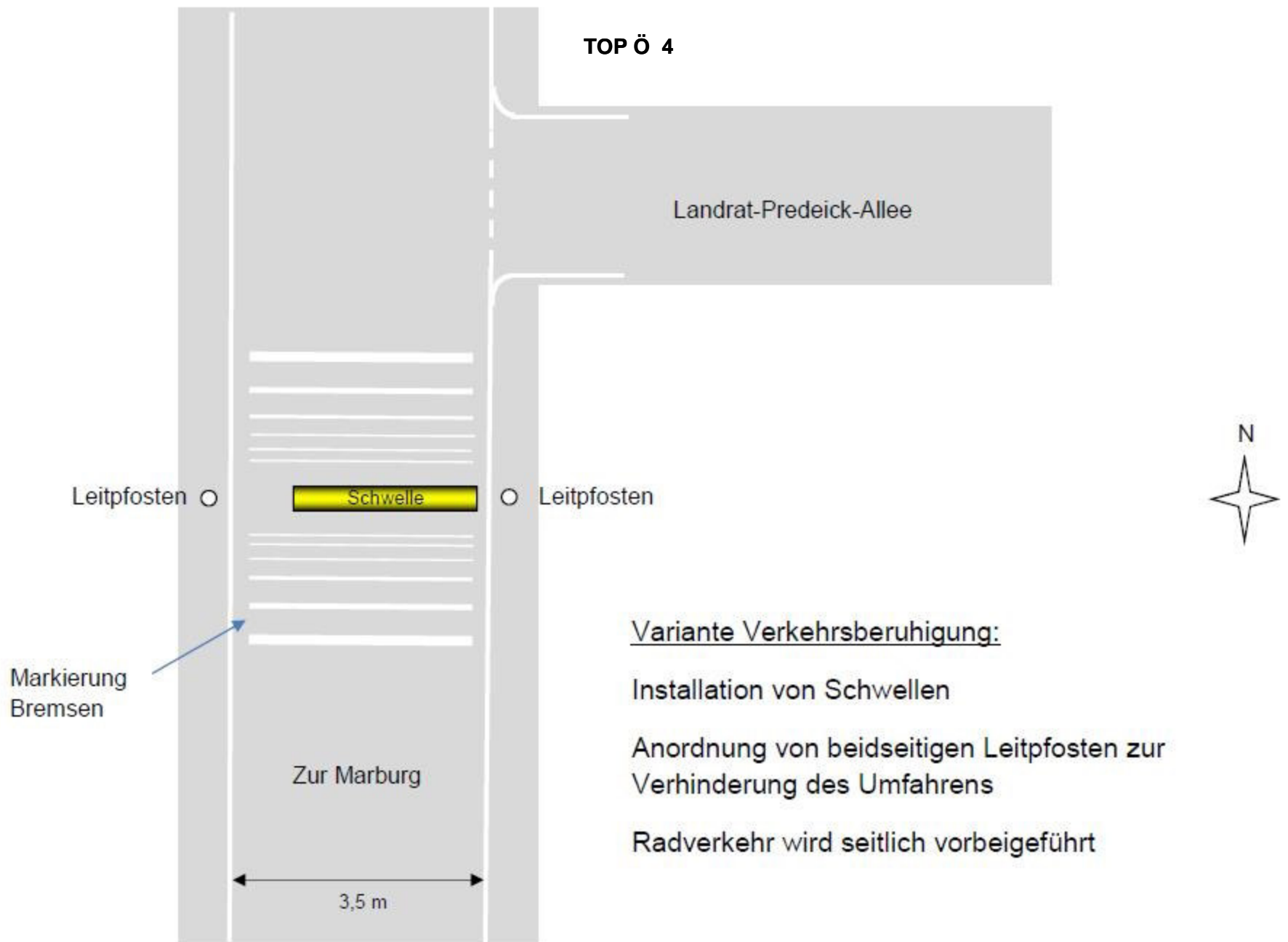
Am Rosendahl

Stromberg

L586

Speckenstraße

TOP Ö 4



Variante Verkehrsberuhigung:

Installation von Schwellen

Anordnung von beidseitigen Leitpfosten zur Verhinderung des Umfahrens

Radverkehr wird seitlich vorbeigeführt



Sitzungsvorlage

M 2021/610/4973
öffentliche Sitzungsvorlage

Federführung

Fachdienst Planung, Stadtentwicklung

Auskunft erteilt Frau Stefanie Gröne
Telefon 02522 / 72-463
E-Mail stefanie.groene@oelde.de

Bericht der Klimaschutzmanagerin

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termin
Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr	Kenntnisnahme	06.10.2021

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie, Mobilität und Verkehr nimmt den Bericht der Klimaschutzmanagerin zur Kenntnis.

Sachverhalt

In der Sitzung erfolgt ein mündlicher Bericht über aktuelle Themen und laufende Projekte zum Thema Klimaschutz.