



Jugendrat der Stadt Buchholz i. d. N.

c/o Stadt Buchholz
Rathausplatz 1
21244 Buchholz i. d. N.

Jugendrat Buchholz | Rathausplatz 1 | 21244 Buchholz

An den
Bürgermeister der Stadt Buchholz i. d. N.
Rathausplatz 1
21244 Buchholz in der Nordheide

Ben Meisborn
Vorsitzender

mitglieder@jugendrat-buchholz.de
www.jugendrat-buchholz.de

Datum: 05.10.2020

Prüfantrag des Jugendrates zur Stärkung der „Bequem und Sicher“-Routen (BSR)

Sehr geehrter Herr Röhse,

bezugnehmend auf die DS 16-21/0654 hat der Jugendrat der Stadt Buchholz in der Nordheide in seiner Sitzung #18 am 30.09.2020 einstimmig beschlossen, folgenden Antrag zu stellen:

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Buchholz in der Nordheide möge beschließen:

1. Die Verwaltung prüft, wo die neuen BSR durch die Einrichtung von Fahrradstraßen (Z. 244.1) bzw. Fahrradzonen (Z. 244.3) gestärkt werden können.
2. Die Verwaltung prüft, ob im Verlauf der BSR 3
 - a) im Heidekamp zwischen der Lohbergenstraße und der Suerhoper Straße sowie
 - b) im Seppenser Mühlenweg zwischen der Einmündung des Feldweges, der vom Fuhrenkamp über den Steinbach führt, und der Straße In der Twiete eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Z. 274) angeordnet werden kann.
3. Die Verwaltung prüft, welche Möglichkeiten bestehen, die BSR mit einer durchgehenden wegweisenden Beschilderung zu versehen, sodass der Routenverlauf deutlicher wird und Orte von besonderem Interesse ausgeschildert werden (Beispiel s. u.).
4. Die Verwaltung berichtet nachvollziehbar über die konkreten Probleme, die im Rahmen der Prüfung aufgetreten sind und den Handlungsspielraum einschränken.



Abbildung: Beispielhafte wegweisende Beschilderung mit BSR-Routenplaketten



Begründung:

Die Verwaltung hat im Januar dieses Jahres in der DS 16-21/0654 erläutert, wie mit den sog. „Bequem und Sicher“-Routen (BSR) ein Veloroutennetz in Buchholz installiert werden soll. Diese sollen „als Nebenrouten des Alltagsverkehrs eine Alternative zu den Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen anbieten“.




Der Jugendrat sieht die BSR als gute Möglichkeit zur kurzfristigen Förderung des Radverkehrs in Buchholz und begrüßt die Umsetzung deshalb.

Aus unserer Sicht wäre es allerdings wünschenswert, dass neben der BSR-Einführung begleitende Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durchgeführt werden, da neben der Markierung unserer Auffassung nach auch die Radverkehrsinfrastruktur an sich sicherer und attraktiver gestaltet werden muss.

Zu 1.: Ein Werkzeug, um den Radverkehr zu fördern, das sich aus Sicht der Verwaltung bereits bewährt habe (vgl. DS 11-16/0657.020), ist die Anordnung von Fahrradstraßen (Z. 244.1). Durch sie erhalten die Radfahrenden mehr Rechte (Nebeneinanderfahren) und den Verkehrsteilnehmenden wird stellenbezogen signalisiert, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel in diesem Bereich einen besonderen Stellenwert hat. Deshalb würden Fahrradstraßen / -zonen die BSR aus Sicht des Antragstellers unterstützen. Aufgrund der radverkehrsfördernden Wirkung wurde die Anordnung von Fahrradstraßen auch schon im Mobilitätskonzept 2025 aus dem Jahr 2014 empfohlen: „Fahrradstraßen sind bei Bedarf auszuweisen.“ (Anlage zur DS 11-16/0058.024, S. 42).

Mit der StVO-Novelle im April 2020 wurde mit der Fahrradzone (Z. 244.3) zusätzlich zur Fahrradstraße ein weiteres Instrument für die Radverkehrsförderung geschaffen, welches „[d]ie Straßenverkehrsbehörden [...] unter erleichterten Voraussetzungen anordnen [können]“ (BMVI). Die Regelungen weisen große Ähnlichkeiten zu Fahrradstraßen auf, allerdings gibt es wie erwähnt andere Voraussetzungen zur Anordnung: Im Gegensatz zu den Fahrradstraßen, die nur „in Betracht [kommen], wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ (Nr. 1. zu Z. 244.1 und 244.2 VwV-StVO), werden Fahrradzonen „innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte“ angeordnet (§ 45 Abs. 1i StVO).

Aus Sicht des Jugendrates wären für die Anordnung einer Fahrradstraße bzw. Fahrradzone i. d. R. mit Freigabe für Anlieger oder ggf. Kraftfahrzeuge im Allgemeinen z. B. folgende Straßenzüge geeignet:

-  Brandenburger Straße sowie Dibberser Mühlenweg als Verlängerung der Fahrradstraße Pferdeweg Richtung Norden
-  Am Kattenberge von der Bremer Straße mindestens bis zum Grenzweg
-  Buenser Weg von der Kreuzung Am Radeland / Bendestorfer Str. bis zur Kreuzung An Boerns Soll / Märchenstr. als Verlängerung der Fahrradstraße Am Radeland

Zu 2.: An den beschriebenen Abschnitten der BSR 3 müssen alle Radfahrenden (ausgenommen Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr sowie eine geeignete Aufsichtsperson, § 2 Abs. 5 StVO) die Fahrbahn benutzen, da hier keine RVA vorhanden sind und der Fußweg nicht über eine Freigabe für den Radverkehr mittels Z. 1022-10 verfügt. Insbesondere die schwierige Verkehrssituation in der Kurve des Seppenser Mühlenweges muss aus Sicht des Antragstellers entschärft werden.

Zur Notwendigkeit von Maßnahmen wie die Geschwindigkeitsbeschränkung, die den Kraftfahrzeugverkehr einschränken, sei auf das Mobilitätskonzept 2025 verwiesen:

„Da nicht an allen Hauptverkehrsstraßen regelkonforme Radverkehrsanlagen möglich sind, ist die Integration des Radverkehrs in den Kraftfahrzeugverkehr, d.h. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, ein wesentlicher Bestandteil einer künftigen Radverkehrsstrategie in Buchholz. Einschränkungen im Kraftfahrzeugverkehr, wie abschnittsweise Tempo 30-Regelungen oder Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind dazu notwendig.“
(Anlage zur DS 11-16 0058.024, S. 39)



Zu 3.: Neben den neuen BSR-Markierungen existieren in Buchholz bereits viele wegweisende Schilder für den Radverkehr. Im Bereich der bereits eingerichteten BSR 1 lässt sich allerdings beobachten, dass die wegweisende Beschilderung teilweise nicht mit der BSR und deren Markierungen übereinstimmt bzw. diesen widerspricht (zum Beispiel führt die wegweisende Beschilderung durch die Mittelstr. / Klaus-Groth-Str., die BSR aber durch den Dibberser Mühlenweg). Deshalb sollte die wegweisende Beschilderung im Verlauf der BSR angepasst werden. Zusätzliche wegweisende Beschilderung könnte die Markierungen ergänzen und für mehr Klarheit sorgen, zumal die Markierungen z. B. im nördlichen Verlauf der BSR 1 recht spärlich vorhanden sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass die Radfahrenden besser erkennen könnten, welche Ziele sie über die BSR erreichen können. So ist z. B. am Anfang der BSR 1 (Einmündung Pferdeweg in die Hamburger Str.) derzeit nicht erkennbar, dass die Route ins GE II führt. Hier könnte ein Wegweiser helfen und dafür sorgen, dass mehr Menschen die BSR nutzen.

Die Vorteile der wegweisenden Beschilderung bestätigt auch das nds. Verkehrsministerium:

„Eine einheitliche und durchgängige Ausschilderung von Radverkehrsrouten ist ein wesentliches Qualitätskriterium für eine nutzergerechte Radverkehrsinfrastruktur. Die Wegweisung dient der Orientierung der Nutzer und fördert die Akzeptanz der empfohlenen Routen.“

(www.mw.niedersachsen.de/download/117825)

Zusätzlich zu den klassischen Wegweisern wäre aus Sicht des Antragstellers die Anbringung sog. Routenplaketten (vgl. Abbildung oben) sinnvoll. Diese würden verdeutlichen, dass sich die Radfahrenden auf einer BSR befinden und könnten die Verwechslungsgefahr zu anderen Wegen (z. B. Leine-Heide-Radweg) verringern. Da Routenplaketten vorrangig für den touristischen Bereich gedacht sind, wäre hier zu prüfen, ob der Einsatz im Rahmen der BSR möglich ist.

Für den Jugendrat der Stadt Buchholz in der Nordheide

Pascal Bertrand

Ben Meisborn