



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.“

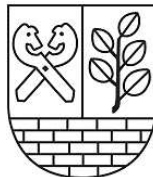
(www.mw.niedersachsen.de/download/117825)

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



Drucksache zur Information	Status:	öffentlich
	Federführung:	FB 30 - Fachdienst Verkehrsbehörde
	AZ:	30.04 LN/MSt/nb
	Verfasser/Bearbeiter:	Frau Netwall / Herr Stelling
Prüfauftrag Stärkung der "Bequem und Sicher"-Routen (BSR) Stellungnahme zum Antrag des Jugendrates vom 05.10.2020		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Verwaltungsausschuss)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
16.12.2020	Ausschuss für Bauen, Ordnung und Feuerschutz	
13.01.2021	Verwaltungsausschuss	

Der nachfolgende Antrag wurde bereits als Entscheidungsdrucksache mit der DS 16-21/0790 umgedruckt und wird hier nur zur besseren Lesbarkeit wiedergegeben.

Antrag des Jugendrates:

Der Verwaltungsausschuss 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 Suerhopfer 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.

Stellungnahme:

Zu 1.

Die „Bequem und Sicher“-Routen sollen als Alternative zu den Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen auch für unsichere Fahrradfahrende eine Möglichkeit bieten, in die Innenstadt und zu ihren Wohnorten zu gelangen. Die Ausweisung und Erkennbarkeit des Routenverlaufs (Bequem und Sicher- Piktogramme) stellt deshalb auch nur einen ersten Schritt zur Schaffung attraktiver Routen für den Fahrradverkehr dar. Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Streckenabschnitten der „Bequem und Sicher“- Routen wird deshalb grundsätzlich begrüßt.

Fahradzonen sollen hingegen im Zusammenhang mit den „Bequem und Sicher“-Routen nicht zum Einsatz kommen. Ziel der „Bequem und Sicher“-Routen ist es, einen erheblichen Anteil an Fahrradfahrenden zu bündeln, da sich nur so auch eine subjektive Sicherheit („das Fahrrad ist hier das normale Verkehrsmittel“) einstellt. Fahrradzonen als flächenbezogene Anordnungen würden dieses Ansinnen nicht unterstützen, sondern gegenteilig, den Radverkehr streuen. Auch sind Fahrradstraßen als durchgehend einheitlich gestaltete Elemente für

andere Verkehrsteilnehmende eindeutig und durchgehend erkennbar, was in einer Fahrradzone allenfalls in den Zugangsbereichen und damit nur partiell umsetzbar wäre.

Die Verwaltung arbeitet derzeit an einer Neuaufstellung des Masterplans Radverkehr und wird eine entsprechende Drucksache voraussichtlich im Jahr 2021 zur Abstimmung vorlegen. Dort werden für die „Bequem und Sicher“-Routen Standards formuliert und für Teilbereiche die Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen. Vorbehaltlich von Änderungen, die sich aus der Gesamtkonzeption des Masterplans Radverkehr ergeben können, sind Fahrradstraßen auf Streckenabschnitten der „Bequem und Sicher“-Routen denkbar.

„Grundsätzlich kommen „Fahrradstraßen [...] dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ (VwV-StVO) In Buchholz sollen Fahrradstraßen im Bereich der „Bequem und Sicher“-Routen dort angeordnet werden, wo der zu Verfügung stehende Verkehrsraum ein Nebeneinanderfahren ermöglicht. Dies wäre in Einbahnstraßen und Straßenzügen mit entsprechender Breite für Begegnungsverkehr der Fall. Um ein sicheres Radfahren gewährleisten zu können, wäre der ruhende Verkehr zudem zu ordnen. Eine Beeinträchtigung des Busverkehrs gilt es zu minimieren und Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV zu schaffen, damit der gesamte Umweltverbund gestärkt aus der Ausweisung von Fahrradstraßen hervorgeht. Primär sollen längere Streckenabschnitte als Fahrradstraßen angeordnet werden. Damit wird eine Zerstückelung von Regelungsabschnitten vermieden, das Komplexitätsniveau minimiert und die Akzeptanz erhöht. Fahrradstraßen sollten möglichst auf ausgebauten Wegestrecken angeordnet werden.

Um diese Ziele zu verfolgen wird auf allen „Bequem und Sicher“-Routen die Anordnung von Fahrradstraßen geprüft.

Zu 2.

Um grundsätzlich eine Temporeduzierung in Teilbereichen von Straßen zu realisieren, kommen drei Möglichkeiten der Anordnung von 30 km/h Beschränkungen in Frage.

Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo-30 Zonen)

Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt grundsätzlich eine bundesgesetzlich vorgegebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Als Ausnahme hiervon können Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo-30 Zonen) in geschlossenen Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hohem Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf angeordnet werden. Diese Zonen-Anordnung darf sich jedoch weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken. Sie darf u.a. nur Straßen umfassen, deren Kreuzungen oder Einmündungen ohne Lichtzeichen geregelt werden und auf denen es keine benutzungspflichtigen Radwege gibt. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

Beim Heidekamp und beim Seppenser Mühlenweg handelt es sich um Vorfahrtstraßen, die nicht durch eine flächendeckende Verkehrsplanung umgewandelt werden können. Ausweichstrecken stehen nicht zur Verfügung. Weiter wird kein erhöhter Querungsbedarf innerhalb der beschriebenen Bereiche gesehen.

Der Straßenabschnitt im Heidekamp und im Seppenser Mühlenweg kommt aus diesen Gründen für Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30-Zone) nicht in Betracht.

Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen

Um die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern zu erleichtern, wurde die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung erlassen. Die oben genannte Aufzählung der Einrichtungen ist abschließend.

Auf Schulwegen und im Bereich von Sport- und Freizeiteinrichtungen, usw. können streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin nur dann angeordnet werden, wenn eine konkrete Gefahrenlage vorliegt. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung regelt hierzu, dass innerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken sind, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).

Es soll auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Im Heidekamp wurde diese streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung im Querungsbereich des Kindergartens und der Wiesenschule bereits eingerichtet. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist gemäß den vorgenannten Vorschriften nicht möglich bzw. notwendig.

Beim Seppenser Mühlenweg sind keine Ausnahmetatbestände gegeben. Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung ist gemäß den vorgenannten Vorschriften nicht möglich.

Anordnung Tempo 30 im Rahmen der Gefahrenabwehr

Nach der Straßenverkehrsordnung sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Im Heidekamp und im Seppenser Mühlenweg sind, durch die moderate Belastung der Straßen und die gefahrenen Geschwindigkeiten keine besonderen, das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlagen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung zuließen erkennbar. Die Voraussetzungen Anordnung Tempo 30 im Rahmen der Gefahrenabwehr liegen deshalb eindeutig nicht vor.

Zu 3.

Nach Auffassung der Verwaltung ist eine durchgehende Wegweisung durch die markierten Piktogramme ausreichend gegeben. Die bestehende Radwegebeschilderung erscheint aufgrund ihrer Normierung zwar einheitlich, tatsächlich unterliegen diese aber diversen Zuständigkeiten (z.B. Stadt Buchholz, Landkreis Harburg, Regionalpark Rosengarten) Die Installation eines Einhängesystems wäre daher schwer umzusetzen und noch schwerer zu pflegen, da Routenkennzeichen verschiedener Akteure zu nutzen wären.

Es wird das Ziel verfolgt, eine Harmonisierung und Bündelung der Streckenverläufe verschiedener Radrouten auf die „Bequem und Sicher“-Routen zu erreichen. Dies betrifft primär den genannten Streckenabschnitt des Dibberser Mühlenwegs/Klaus-Groth-Straße (BSR1; Dibberser-Feldmark-Radweg) und einen Abschnitt der BSR 2 In den Bergen/Parkstraße (Leine-Heide-Radweg, Wennestorfer-Land-Radweg, Vereinsroute). Die Zielwegweisung der dann auf den BSR verlaufenden Routen kann genutzt werden. Dort sind die wichtigen Ziele i.d.R. aufgeführt.

Die Anregung, zu Beginn und an markanten Stellen Hinweisschilder zu den „Bequem und Sicher“-Routen anzubringen, wird aufgenommen; entsprechende Orte werden geprüft und ein Schilddesign entworfen.

Die Anregung, die Route im Bereich der Schotterwege mit Schildern zu ergänzen, wird aufgenommen und im Bereich Dibberser Mühlenweg und WiWeg (BSR 1) sowie im Bereich Fuhrenkamp und Steinbachtalverbindung (BSR 3) umgesetzt.

Zu 4.

Der Handlungsspielraum wird, wie aus den einzelnen Antworten erkennbar ist, vor allem durch die gesetzlichen Vorschriften eingeschränkt.

Ergebnis der Prüfungen:

Die Einrichtung von Fahrradzonen wird von der Verwaltung als nicht zielführend betrachtet.

Die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen wird auf allen Routen geprüft.

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist in den zu prüfenden Bereichen nicht zulässig, wird aber stets bei der Einrichtung der Routen geprüft.

Finanzielle Auswirkungen:

Nicht bekannt.