

# STADT NORDEN

## Sitzungsvorlage

Beschluss-Nr:	Status	Datum	Wahlperiode
<b>2087/2025/2.1</b>	öffentlich	06.11.2025	2021 - 2026
<b><u>Tagesordnungspunkt:</u></b> Kreisverkehre "Am Markt" und "Am Hafen" - Verkehrsführung für Radfahrer			
<b><u>Beratungsfolge:</u></b>			
02.12.2025	Ausschuss für Feuerwehr, Ordnung und Sicherheit		öffentlich
03.12.2025	Verwaltungsausschuss		nicht öffentlich
09.12.2025	Rat der Stadt Norden		öffentlich
<b><u>Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:</u></b>		<b><u>Organisationseinheit:</u></b>	
Carstens, 2.1		Bürgerdienste und Sicherheit	

### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Norden beschließt, dass die Verwaltung im Rahmen eines 12-monatigen Verkehrsversuches (beginnend im Frühjahr 2026) im Bereich der Kreisverkehre „Am Hafen“ und „Am Markt“ die Verkehrsführung für Radfahrende dahingehend ändert, dass diese die Nebenanlagen um den jeweiligen Kreisverkehr ausschließlich entgegen des Uhrzeigersinns und nicht mehr in beide Richtungen befahren dürfen.

## Sach- und Rechtslage:

### 1. Kurzfassung

Die Radfahrenden werden aus dem Süden Nordens in Richtung Marktplatz/Ulrichsgymnasium fahrend auf einseitig (linksseitig) verlaufenden Nebenanlagen an die betreffenden Kreisverkehre „Am Hafen“ und „Am Markt“ herangeführt (siehe beispielhaft Luftbild in der Anlage). Mangels vorhandener Infrastruktur (Nebenanlage rechtsseitig, Schutzstreifen auf der Fahrbahn o. ä.) besteht eine entsprechende Verkehrsführung bereits seit Jahrzehnten.

Die Radfahrenden gelangen an die jeweiligen Kreisverkehre auf der linksseitig verlaufenden Nebenanlage und möchten nach dem Passieren des Kreisverkehrs größtenteils weiter in Richtung Marktplatz bzw. Gymnasium auf der weiterführenden, ebenfalls linksseitig verlaufenden Nebenanlage fahren.

Bei der Einhaltung der Grundsatzregel „entgegen des Uhrzeigersinns“ um den Kreisverkehr herum zu fahren, müssten Radfahrende somit dreimal die Einmündungen des jeweiligen Kreisverkehrs passieren, um dann auf der gewünschten Seite weiterfahren zu können.

Daher wurde beim Bau der Kreisverkehre unter Beteiligung der Verkehrskommission, des Straßenbaulastträgers etc. entschieden, dass die o. g. Kreisverkehre auf den Nebenanlagen in beide Fahrtrichtungen, also auch „mit dem Uhrzeigersinn“ befahren werden dürfen (Ausnahme von dem o. g. Grundsatz). Dabei ist dann zumeist lediglich eine Querung einer Einmündung notwendig.

Die vorhandene Verkehrsführung, dass Radfahrende auf den Nebenanlagen um die betreffenden Kreisverkehre in beide Fahrtrichtungen herumfahren dürfen, soll jetzt überprüft werden.

### 2. Aufgabe

#### 2.1 Gegenwärtige Position

Da Radfahrende in Fahrtrichtung Marktplatz/Gymnasium linksseitig an die Kreisverkehre herangeführt werden, wurde seinerzeit die o. g. Verkehrsführung, dass beidseitig auf den Nebenanlagen um den jeweiligen Kreisverkehr herumgefahren werden darf, eingeführt. Grund dafür waren Erfahrungen aus den Verhaltensweisen Radfahrender. Diese Verkehrsteilnehmer sind, unabhängig von Kreisverkehren, bestrebt, den für sie kürzesten und praktikabelsten Fahrtweg zu nutzen.

Das Befahren der Nebenanlagen um die Kreisverkehre ausschließlich „entgegen des Uhrzeigersinns“ erschien in der Praxis kaum realisierbar. Da das Verhalten Radfahrender entsprechend analysiert wurde, galt es, die getroffene Ausnahmeregelung, dass Radfahrer in beide Richtungen fahren dürfen, bestmöglich abzusichern.

Daher wurde im Bereich der Einmündungen der Kreisverkehrsanlagen eine Markierung nach dem sog. „Göttinger Modell“ (Doppelzebra) aufgetragen. Dabei wird eine Radfahrerfurt in zwei „Teilfußgängerüberwege“ eingebettet. Die Radfahrerfurten wurden darüber hinaus alle rot eingefärbt und Pfeile in beide Richtungen + Piktogramme „Radfahrer“ signalisierten dem Fahrzeugnutzer bei der Einfahrt bzw. Ausfahrt in/aus den/dem Kreisverkehr, dass mit Radfahrenden aus beiden Fahrtrichtungen zu rechnen ist.

Es wurde somit von Beginn an versucht, entsprechend des tatsächlichen Verhaltens der Radfahrenden eine möglichst praktikable und trotzdem sichere Lösung, bezogen auf die Verkehrsführung an den Kreisverkehren, zu schaffen.

#### 2.2 Grund oder Anlass für Entscheidungs- und Handlungsbedarf

Anlass für die Überprüfung der Verkehrsführung für Radfahrende im Bereich entsprechender Knotenpunkte sind die von der Polizei übermittelten Verkehrsunfallberichte (Unfallgeschehen) und der entsprechende diesbezügliche Prüfauftrag für die Verkehrskommission entsprechend der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Aufgrund der festzustellenden Häufung von Unfällen mit der Beteiligung von Radfahrenden in den letzten drei Jahren liegt in Bezug auf den Kreisverkehr „Am Markt“ bereits ein gesetzlicher Prüfauftrag durch die Verkehrskommission vor. Dieser Prüfauftrag durch die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beinhaltet die Kontrolle der Gesamtverkehrsführung im Bereich der Kreisverkehre, nicht nur bezogen auf Radfahrende.

Auch seitens der Politik besteht der Wunsch, dass die jetzige Verkehrsführung für Radfahrende kritisch hinterfragt wird.

### **2.3 Darüber soll entschieden werden**

Es soll darüber entschieden werden, ob an der bestehenden Verkehrsführung für Radfahrer festgehalten wird oder ob das Befahren der Nebenanlagen um den jeweiligen Kreisverkehr nur noch „entgegen des Uhrzeigersinns“ zulässig sein soll (zum Beispiel durch eine Erprobungsmaßnahme als Verkehrsversuch).

Seitens der Verkehrskommission ist ein entsprechender Verkehrsversuch möglich und umsetzbar. Inwieweit die Radfahrer gewisse Verhaltensweisen und über viele Jahre gewachsene Strukturen in Bezug auf das Umfahren der Kreisverkehre auf den Nebenanlagen ändern werden, ist zumindest fragwürdig.

### **2.4 Handelt es sich um eine freiwillige Maßnahme**

Ja, die Änderung der Verkehrsführung ist grundsätzlich freiwillig. Allerdings ist die Festlegung einer bestimmten Verkehrsführung unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur, den übrigen örtlichen Verhältnissen, der Erfahrungen aus den Vorjahren, den Unfallzahlen usw. sorgfältig zu wählen.

## **3. Ziele und Rahmenbedingungen**

### **3.1 Ziele**

Ziel einer jeden Verkehrsführung ist es, die für alle Verkehrsteilnehmer bestmögliche Lösung zu schaffen. Dabei ist in Bezug auf die Radfahrenden auch auf die Praktikabilität, die Akzeptanz der Verkehrsregelung und die Verkehrssicherheit abzielen.

Eine angeordnete Verkehrsführung im Bereich von Kreisverkehren, die von der überwiegenden Mehrheit der Radfahrer missachtet wird, ist grundsätzlich wenig zielführend. Vielmehr ist die aus langjährigen Beobachtungen gewonnene Erfahrung zu berücksichtigen, dass Radfahrende ein bestimmtes Verhaltensmuster aufweisen. Die dann vorzunehmende Verkehrsführung ist entsprechend bestmöglich abzusichern.

Natürlich ist insbesondere die Verkehrssicherheit und das Unfallgeschehen bei der Festlegung der Verkehrsführung zu berücksichtigen sowie Unfallberichte der Polizei auszuwerten. Erfahrungsgemäß sind im Bereich von Kreisverkehren grundsätzlich mehr Unfälle zu verzeichnen.

Die Verkehrskommission ist momentan dabei, das Unfallgeschehen an den Kreisverkehren auszuwerten. Dabei ist aber bereits erkennbar, dass nicht festzustellen ist, dass Unfälle insbesondere dadurch entstehen, weil Radfahrende in beide Fahrtrichtungen auf den Nebenanlagen um den Kreisverkehr herumfahren dürfen. Hier sind diverse Unfallursachen zu verzeichnen.

Am Freitag, d. 21.11.2025 hat eine Bereisung der Verkehrskommission mit Vertretern der Polizei, der Nds. Landesbehörde für Straßenbau & Verkehr und der Verkehrsbehörde stattgefunden. Im Vorgespräch wurde auch der städtische Radverkehrsbeauftragte beteiligt.

Auch anlässlich der Bereisung der Verkehrskommission wurde herausgestellt, dass ein Verkehrsversuch zwar durchaus möglich und zulässig wäre. Inwieweit sich das Verhalten Radfahrender aber ändert und das Befahren der Nebenanlagen „mit dem Uhrzeigersinn“ unterbunden werden kann, wird von den Behördenvertretern kritisch eingeschätzt.

### **3.2 Ggf. Rahmenbedingungen**

Bei der Planung der zukünftigen Verkehrsregelung sind auch die Erfahrungen der Vorjahre zu berücksichtigen. Darüber hinaus bieten sich weitere Verkehrsbeobachtungen an, insbesondere während der Zeiten, wenn Schüler zum Ulrichsgymnasium etc. fahren oder von dort kommen. Auch die Auswertung der Verkehrsunfallberichte der Polizei liefert ggf. Erkenntnisse über mögliche Verbesserungsmöglichkeiten.

Die Durchführung des Verkehrsversuches würde zumindest Erkenntnisse darüber geben, ob das Befahren der Nebenanlagen von Radfahrenden in beide Fahrtrichtungen ein Unfallgeschehen verstärkt und die Verkehrssicherheit für Radfahrende vermindert.

## **4. Lösungen**

### **4.1 Lösungen und Alternativen**

Die Verkehrskommission (Verkehrsbehörde, Polizei, Straßenbaulastträger etc.) stellt fest, dass die Durchführung eines Verkehrsversuches auch unter Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte erfolgen kann und darf.

Allerdings zeigt die alltägliche Praxis das Verhalten der Radfahrenden, wenn diese nach dem Passieren des jeweiligen Kreisverkehrs ihre Fahrt auf einer auch linksseitig geführten Nebenanlage fortsetzen möchten. Das Umrunden des gesamten Kreisverkehrs ist in einem derartigen Fall äußerst unwahrscheinlich.

Die Aufgabe der Verwaltung besteht darin, entweder die Gegebenheiten zu berücksichtigen und durch Verkehrszeichen, Markierungen etc. für eine bestmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu sorgen oder die Verkehrsführung probeweise zu ändern, um weitere Erkenntnisse zu erzielen.

Diesbezüglich finden nach erfolgter Analyse von Unfallberichten der Polizei etc. weiterhin bedarfsgerecht Bereisungen der Verkehrskommission statt.

Die Änderung der Verkehrsführung für Radfahrer im Bereich der Kreisverkehre im Rahmen eines Verkehrsversuches kann für 12 Monate erprobt werden. Diese Verkehrsteilnehmer dürfen dann nur noch „entgegen des Uhrzeigersinns“ auf den Nebenanlagen um den Kreisverkehr herumfahren. Ein entsprechender Verkehrsversuch bedarf insbesondere anfangs der Unterstützung der Polizei Norden, um entsprechende Fehlverhalten zu ahnden.

### **4.2 Ggf. Belege, Zahlen, Fakten (Finanzielle/Personelle Auswirkungen/Folgekosten)**

Ein entsprechender Verkehrsversuch mit der Änderung der Beschilderung, Anpassung der Markierung, Aufstellen eventueller Zusatzschilder o. ä. ist mit entsprechenden Kosten verbunden.

Für die Durchführung des Verkehrsversuches entstünde ein geschätzter Kostenaufwand von ca. 7.500,00 EURO.

Die personelle Unterstützung der Polizei Norden wäre erforderlich. Ebenfalls sollten Infoblätter für Schulen etc. erstellt werden, in denen die geänderte Verkehrsführung erläutert wäre. Darüber hinaus ist ein evtl. Verkehrsversuch pressebegleitend durchzuführen.

**Zusammenfassung:**

<input type="checkbox"/> <i>Finanzielle/Personelle Auswirkungen liegen nicht vor.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Die finanziellen Auswirkungen wurden vorab mit dem Fachdienst Finanzen abgestimmt.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Die personellen Auswirkungen wurden vorab mit dem Fachdienst Personal abgestimmt.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Folgekostenberechnung / <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaftlichkeitsvergleichsberechnung nicht erforderlich.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Eine Folgekostenberechnung für Investitionen ab 50.000 € ist als Anlage beigefügt.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Eine Wirtschaftlichkeitsvergleichsberechnung unter Berücksichtigung mehrerer Möglichkeiten für Investitionen ab 500.000 € ist als Anlage beigefügt.</i>
<input type="checkbox"/> <i>Fördermittel sind/werden beantragt.</i>

**5. Vorschlag**

**5.1 Favorisierte Lösungen**

Ein Verkehrsversuch könnte weitere Erkenntnisse über das Unfallgeschehen mit der Beteiligung Radfahrender bringen. Allerdings wäre es sehr unwahrscheinlich, dass sich der überwiegende Anteil der Radfahrender wunschgemäß verhalten würde. Erst wenn auch die Infrastruktur dahingehend erweitert werden würde, dass Radfahrer in Süd-Nord-Fahrtrichtung rechtsseitig an die Kreisverkehre herangeführt werden, könnte das Verkehrsverhalten Radfahrender nachhaltig beeinflusst werden.

Das Beibehalten der vorhandenen Verkehrsführung für Radfahrende im Bereich der Kreisverkehre würde zwar den tatsächlichen Verhaltensweisen Radfahrender in höherem Maß entsprechen, allerdings wären auch hier effiziente Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu prüfen.

Es gibt Argumente, die für das Beibehalten der bestehenden Verkehrsführung und welche, die für eine 12-monatige Erprobungsmaßnahme im Rahmen eines Verkehrsversuches sprechen.

**5.2 Wichtige Gründe dafür**

Ein 12-monatiger Verkehrsversuch, dass Radfahrende auf den Nebenanlagen nur noch „entgegen des Uhrzeigersinns“ um die Kreisverkehre herum fahren dürfen, würde eine einheitliche Verkehrsführung mit der deutlich überwiegenden Mehrheit an Kreisverkehren (z. B. in Lütetsburg) in Deutschland bringen. Auch weitere Schlüsse, ob die Änderung der Verkehrsführung für Radfahrende Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und mögliche Unfallursachen hat, könnten möglicherweise erzielt werden.

Für einen Verkehrsversuch spricht ebenfalls, dass die gesteigerten Unfallzahlen berücksichtigt werden und dass möglicherweise ein Entgegenwirken durch eine entsprechende Maßnahme erzielt werden kann.

**5.3 Wichtige Gründe dagegen**

Die vorhandene Verkehrsregelung für Radfahrende im Bereich der Kreisverkehre besteht seit der offiziellen Freigabe für den Verkehr und wurde unter Berücksichtigung der alltäglichen Verhaltensweisen der Radfahrer gewählt.

Dass sich ein Verkehrsversuch dahingehend umsetzen lässt, dass Radfahrende nur noch „entgegen des Uhrzeigersinns“ auf den Nebenanlagen des Kreisverkehrs fahren, erscheint unwahrscheinlich.

Auch liegen noch zu wenige Erkenntnisse aus den Unfallberichten vor, ob die Unfälle darauf zurückzuführen sind, dass Radfahrer auch linksseitig um den Kreisverkehr herum fahren dürfen.

#### **5.4 Ggf. Chancen und Risiken**

Vielleicht führt ein Verkehrsversuch in der dargestellten Form zur nachhaltigen Reduzierung des Unfallgeschehens.

### **6. Umsetzung**

#### **6.1 Nächste Schritte**

Sollte dem Beschlussvorschlag gefolgt werden, sind die erforderlichen Änderungen der Beschilderungen sowie der Markierungen zu erfassen. Eventuelle korrespondierende Maßnahmen (Zusatzschilder etc.) sind ebenfalls vorzubereiten.

Die Umsetzung des Verkehrsversuches wäre ab dem Frühjahr 2026 vorgesehen. Die Maßnahme würde von Anfang an pressebegleitend stattfinden.

Sollte die bestehende Verkehrsregelung für Radfahrer beibehalten werden, sind Nachbesserungen insbesondere in der Beschilderung und Markierung zu prüfen.

#### **6.2 Maßnahmen, um Entscheidung abzusichern**

Weitere Verkehrsbeobachtungen folgen in den kommenden Monaten. Darüber hinaus werden weiterhin alle Verkehrsunfallberichte überprüft, insbesondere ob die vorhandene Verkehrsführung mit ursächlich für den entsprechenden Unfall gewesen ist.

Weiterhin ist in 2026 ein gemeinsames Treffen aller Verkehrsbehörden bei der Polizei vorgesehen. Hier wird die Problematik ebenfalls thematisiert.