

STADT NORDEN

Sitzungsvorlage

Wahlperiode 2016 - 2021	Beschluss-Nr: 1192/2020/3.3	Status öffentlich
<u>Tagesordnungspunkt:</u> Einrichten von Fahrradstraßen - Kleine Mühlenstraße + westl. Große Mühlenstraße		
<u>Beratungsfolge:</u> 16.03.2020 Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss öffentlich 25.03.2020 Verwaltungsausschuss nicht öffentlich		
<u>Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:</u> Carstens, 3.3		<u>Organisationseinheit:</u> Umwelt und Verkehr

Beschlussvorschlag:

Der Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.12.2019 wird abgelehnt.

Bü	StR	FB	RPA	FD	Erarbeitet von:

Finanzen

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/>	Betrag: _____ €
	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
Hh-Mittel stehen im Haushaltsjahr 200 zur Verfügung	Ja <input type="checkbox"/>	Haushaltsstelle: _____
	Nein <input type="checkbox"/>	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
Folgejahre	Ja <input type="checkbox"/>	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein <input type="checkbox"/>	
Folgekosten	Ja <input type="checkbox"/>	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein <input type="checkbox"/>	
Hat diese Entscheidung konsolidierende Wirkung für den Haushalt?	Ja <input type="checkbox"/>	(welche? s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein <input type="checkbox"/>	

Personal

Personelle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/>	_____
	Nein <input type="checkbox"/>	(s. ggfls. auch Erläuterungen in der Sach- und Rechtslage)

Strategische Ziele

1. Wir positionieren Norden als Wirtschafts- und Tourismusstandort unter Nutzung der vorhandenen Stärken.
2. Wir entwickeln die Stadtverwaltung von einem Dienstleister zu einem Impulsgeber für das Gemeinwesen.
3. Wir fördern bürgerschaftliches Engagement und Eigenverantwortung für die Entwicklung der Stadt.
4. Wir schaffen positive Lebensperspektiven für alle Altersgruppen und sichern die Lebensqualität durch eine gute soziale Infrastruktur und ein bedarfsorientiertes Bildungsangebot für Jung und Alt.
5. Wir bieten und erhalten die Natur- und Kulturlandschaft und sichern diese durch nachhaltige Konzepte.
6. Wir stärken Norden als Mittelzentrum.
7. Wir unterstützen die Flüchtlingshilfe.
8. Wir fördern den Klimaschutz.

(Bitte ankreuzen, welchen Zielen die vorgeschlagene Maßnahme dient; bei Bedarf ggfls. in der Sach- und Rechtslage gesondert erläutern.)

Was wollen wir mit dieser Entscheidung erreichen? (Kurze Beschreibung des Ziels)

Andere Ziele:

Sach- und Rechtslage:

Die Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt mit Schreiben vom 30.12.2019 (siehe Anlage) die Einrichtung einer Fahrradstraße in folgenden Straßen bzw. -abschnitten:

- Kleine Mühlenstraße
- Große Mühlenstraße (im Bereich zwischen der Einmündung „Kleine Mühlenstraße“ und der Einmündung „Am Markt“)

Die Ratsfraktion bezweckt mit dem vorliegenden Antrag nach eigenen Angaben nachhaltige Veränderungen im Verkehrssystem der Stadt Norden. Die Linien des fließenden Fahrradverkehrs würden Lücken aufweisen, die durch die beantragte Maßnahme geschlossen werden könnten.

Rechtliche Voraussetzungen für das Einrichten einer Fahrradstraße und allgemeine Informationen:

- Fahrradstraßen sollten nur dort eingerichtet werden, wo der **Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart** ist oder in naher Zukunft zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden (durch Zusatzzeichen)
- Fahrradstraßen sind insbesondere für **Hauptverbindungen des Radverkehrs** bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet
- Beschaffenheit und Zustand der Fahrradstraßen sollen so sein, dass eine Benutzung durch den Radverkehr zumutbar ist
- Vor Einrichtung einer Fahrradstraße muss eine **Teilentwidmung** erfolgen, da hier Allgemeinverkehr nicht mehr vorgesehen ist (nur Anlieger etc.)
- Für den Radverkehr und alle durch Zusatzzeichen zugelassene Fahrzeuge gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden
- Die entsprechend gekennzeichnete Straße wird vorrangig dem Radverkehr zugeordnet.
- Fahrradstraßen werden mit Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) und gegebenenfalls weiteren Zusatzzeichen der StVO beschildert

Kleine Mühlenstraße:

In der Straße ist bereits heute ein Übergewicht an Verkehrsteilnehmern mit Kraftfahrzeugen zu verzeichnen. Insbesondere der Verkehr aus der Osterstraße (K 242) aus Fahrtrichtung Krankenhaus kommend darf im Kreuzungsbereich Osterstraße/Kleine Mühlenstraße/Neuer Weg nur in die Kleine Mühlenstraße abbiegen. Eine entsprechende Kraftfahrzeugmenge als Weiterführung einer Kreisstraße ist demnach bereits vorhanden.

Auch der öffentliche gebührenpflichtige Parkplatz sowie der Parkplatz der OLB bindet entsprechende Kraftfahrzeugmengen (Fluktuation etc.).

Der Anteil vom Radverkehr ist gegenüber den Verkehrsteilnehmern mit Kraftfahrzeug bereits jetzt deutlich untergeordnet.

Zu berücksichtigen ist bei der rechtlichen Beurteilung ebenfalls, dass mit der geplanten Realisierung der Verbindungsstraße im Bereich der katholischen Kirche ein Zweirichtungsverkehr zwischen der Osterstraße (K 242) und der Kleinen Mühlenstraße ermöglicht werden soll. Diese Maßnahme ist ein wichtiger verkehrsplanerischer Schritt für die Verkehrsentwicklung in Norden.

Der Lückenschluss würde das Verkehrsaufkommen an Kraftfahrzeugen noch weiter erhöhen, so dass die Voraussetzung für die Kennzeichnung einer Fahrradstraße allein diesbezüglich noch weniger gegeben wäre.

Ergebnis:

Die Kleine Mühlenstraße ist für die Ausweisung einer Fahrradstraße nicht geeignet.

Westliche Große Mühlenstraße (im Bereich zwischen der Einmündung „Kleine Mühlenstraße“ und der Einmündung „Am Markt“):

Die Einbahnstraße weist eine Ausbaubreite zwischen ca. 4,70 und 5,25 m aus. Das einseitige Parken (Südseite) ist zulässig, ausgenommen ca. 65 m direkt vor dem Einmündungsbereich zur Straße Am Markt (Ostseite). Da es in dem betreffenden Teilabschnitt der Großen Mühlenstraße teilweise einen größeren Parkdruck (Anlieger, Ärzte usw.) gibt, ist das Parken auf der Fahrbahn hier ebenfalls erforderlich und zweckmäßig.

Zwischen der Außenkante der parkenden Fahrzeuge und dem gegenüberliegenden Bord der Nebenanlage verbleibt somit vielfach lediglich eine Fahrbahnrestbreite von ca. 3,00 m. Diese Restbreite ist erforderlich, um nicht den Tatbestand einer „engen Stelle“ im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO als erfüllt ansehen zu müssen.

Das Einhalten der Mindestrestfahrbahnbreite von ca. 3,00 m ist insbesondere für das problemlose Erreichen von Einsatzorten durch Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge von dem Gesetzgeber vorgegeben worden.

Eine Fahrradstraße in beide Fahrtrichtungen kommt somit allein aufgrund der geringen Restfahrbahnbreite nicht in Betracht. Fahrradfahrer müssten sich teilweise zwischen parkende Fahrzeuge und dem Kraftfahrzeugverkehr in Ost-West-Richtung „quetschen“. Dieses würde die Sicherheit der Radfahrer erheblich gefährden. Darüber hinaus gäbe es keinen ausgewiesenen Sicherheitsbereich für eventuell geöffnete Beifahrertüren, die für den Radfahrer ein gefährliches Hindernis darstellen würden.

Erschwerend ist festzustellen, dass auch in der westlichen Großen Mühlenstraße der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart ist. Der Kraftfahrzeugverkehr von der Kreisstraße 242 (Osterstraße), der in die Kleine Mühlenstraße abgebogen ist, wird über die Straßen Schulstraße und Große Mühlenstraße weitergeführt. Eine entsprechende Verkehrsmenge ist demnach festzustellen.

Bei dem betreffenden Streckenabschnitt handelt es sich auch nicht um eine Hauptverbindung des Radverkehrs mit einer entsprechenden Verkehrsmenge an Radfahrern.

Ergebnis:

Die Große Mühlenstraße ist in dem Teilabschnitt zwischen der Einmündung „Kleine Mühlenstraße“ und der Einmündung „Am Markt“ (Ostseite) nicht für die Ausweisung einer Fahrradstraße geeignet.

Fazit:

Die Ermächtigung zur Anordnung einer Fahrradstraße gem. § 45 Abs. 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 StVO ist eine Ermessensvorschrift. Das Ermessen ist gem. § 40 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) pflichtgemäß auszuüben und der Zweck der Ermächtigung sowie die gesetzlichen Grenzen zu berücksichtigen.

Die Anordnung von Fahrradstraßen entsprechend des Antrages der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen würde ein Ermessensmissbrauch bedeuten. Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in beiden Fällen nicht gegeben. Darüber hinaus sprechen teilweise Sicherheitsaspekte gegen eine entsprechende Ausweisung.

Das eigentlich vorhandene Ermessen ist somit faktisch nicht mehr gegeben, es ist „bis auf Null“ reduziert (sogenannte Ermessensreduzierung „auf Null“).

Der Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen ist daher abzulehnen.

Jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Radverkehr in Norden durch nachhaltige Maßnahmen weiterhin gefördert wird. Durch die Arbeit der AG Radverkehr, den Rad-

verkehrsbeauftragten der Stadt Norden sowie auch von Seiten der städtischen Verkehrsbehörde und der städtischen Verkehrsplanung werden gerade auch die Belange des Radverkehrs immer stärker berücksichtigt.

Anlagen:

Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.12.2019