S T A D T N O R D E N

Sitzungsvorlage	Wahlperiode	**Beschluss-Nr:**	**Status**
	2016 - 2021	**1527/2021/3.3**	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Förderung des Radverkehrs in der Stadt Norden und seinen Ortsteilen - Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.10.2020 - Ergebnisse der Beratungen in der Verkehrskommission

Beratungsfolge:

08.02.2021	Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss	öffentlich

Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:	**Organisationseinheit:**
Carstens, 3.3	Umwelt und Verkehr

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Ergebnisse der verkehrsrechtlichen Prüfung der im Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.10.2020 unter Punkt 2 aufgeführten Sofortmaßnahmen zur Kenntnis.

Finanzen

Finanzielle Auswirkungen	Ja Nein	☒ ☐	Betrag: 2.000,00 €
Hh-Mittel stehen im Haushaltsjahr 2021	Ja	☒	Haushalts-stelle: 541-01
zur Verfügung	Nein	☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
Folgejahre	Ja Nein	☐ ☒	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
Folgekosten	Ja Nein	☐ ☒	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
Hat diese Entscheidung konsolidierende Wirkung für den Haushalt?	Ja Nein	☐ ☒	(welche? s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)

Personal

Personelle Auswirkungen	Ja	☐	(s. ggfls. auch Erläuterungen in der Sach-und Rechtslage)
	Nein	☒	

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: ☒
Förderung des Radverkehrs in der Stadt Norden

Sach- und Rechtslage:

Mit VA-Beschluss vom 02.12.2020 (Beschlussvorlage 1437/2020/3.3) wurde die Verwaltung mit der verkehrsrechtlichen Prüfung der in dem Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.10.2020 (sh. Anlage) unter Punkt 2 aufgeführten Sofortmaßnahmen beauftragt. Ergänzend wurde beschlossen, dass die Maßnahmen, die im Rahmen der verkehrsrechtlichen Prüfung positiv bewertet werden, umgehend umzusetzen sind. Die Bewertungen der übrigen Maßnahmen sind im Umwelt-, Energie und Verkehrsausschuss vorzustellen

Die in dem Antrag unter Punkt 2 beantragten Sofortmaßnahmen wurden zwischenzeitlich durch die Verkehrskommission (Polizei Aurich, Straßenbaulastträger, Stadt Norden) sowie die Fachaufsichtsbehörde (Landkreis Aurich) auf ihre Recht- und Zweckmäßigkeit überprüft. Die Ergebnisse werden nachfolgend vorgestellt.

2.1 Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

2.1.1 Große Mühlenstraße im Teilbereich zwischen der Schulstr. und der Straße Am Markt (Ostseite)

Die betreffende Einbahnstraße weist eine geringe Ausbaubreite auf. Da einseitig tlw. der Bedarf an Parkmöglichkeiten besteht (angenommene Breite hierfür 2,00 m), bleibt lediglich eine Restfahrbahnbreite von 2,90 m bis 3,45 m bestehen. Ein Sicherheitsstreifen für zu öffnende Beifahrertüren (mind. 0,50 m) ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Radfahrer in der Gegenrichtung würden an den parkenden Fahrzeugen vorbei, ungefähr auf Höhe der Fahrbahnmitte, dem Verkehr entgegenfahren.

Ausweichmöglichkeiten sind nur in Teilbereichen vorhanden (insbesondere westlicher Teilabschnitt; Grenzmarkierung). In der Straße fahren auch Busse, Lkw etc. mit einer entsprechenden größeren Fahrzeugbreite.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist die gefahrlose Nutzung der Großen Mühlenstraße für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr nicht möglich. Die verbleibende Straßenbreite ist gering und daher nicht unproblematisch im Hinblick auf den Gegenverkehr.
Noch gravierender ist jedoch die unzureichende Sichtbeziehung im Knotenpunkt Große Mühlenstraße/Kleine Mühlenstraße. Aus der Kleinen Mühlenstraße links in die Große Mühlenstraße abbiegende Verkehrsteilnehmer haben keine Möglichkeit, entgegenkommende Radfahrer rechtzeitig zu erkennen. Hier würde eine nicht unerhebliche Gefahrensituation geschaffen werden.
Solange keine bauliche Umgestaltung dieses Einmündungsbereiches umgesetzt wurde, überwiegen die Sicherheitsbedenken gegenüber den Vorteilen für den Radverkehr.

Die Sicherheitsbedenken werden von der Polizei Aurich (Sachgebiet Verkehr) hervorgehoben. Die Förderung des Radverkehrs wird zwar von allen Seiten begrüßt, jedoch darf durch eine entsprechende Maßnahme kein Gefahrenpunkt entstehen. Auch in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird ein entsprechender Knotenpunkt ohne ausreichende Sichtbeziehung als problematisch hervorgehoben.

Der Radverkehr in der Gegenrichtung ist hier unter Zugrundelegung der Sicherheitsaspekte nicht möglich.

2.1.2 Kleine Mühlenstraße zwischen der Einmündung zur Osterstraße und dem städtischen Parkplatz

Die betreffende Einbahnstraße weist mit ca. 4,00 m eine geringe Ausbaubreite auf, die für Abbiegevorgänge von der K 242 (Osterstraße) in die Kleine Mühlenstraße fast komplett ausgenutzt werden muss.

Die Überprüfung des Knotenpunktes Osterstraße/Kleine Mühlenstraße unter Zugrundelegung einer Schleppkurven-Darstellung für Pkw und Lkw zeigt deutlich, dass Fahrzeuge beim Rechtsabbiegen in die Kleine Mühlenstraße die komplette Fahrbahnbreite in Anspruch nehmen. Nur so ist der Abbiegevorgang überhaupt möglich.

Radfahrer in der Gegenrichtung der Einbahnstraße würden also in Konflikt mit abbiegenden Fahrzeugen aus der Osterstraße geraten.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist die gefahrlose Nutzung der Kleinen Mühlenstraße in dem betr. Teilabschnitt für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr nicht möglich. Die Verhältnisse beim Rechtsabbiegen von der Osterstraße in die Kleine Mühlenstraße und auch die unzureichende Sichtbeziehung im Knotenpunkt sind bedenklich. Auch hier überwiegen die Sicherheitsbedenken gegenüber den Vorteilen für den Radverkehr.

Der Radverkehr in der Gegenrichtung ist hier unter Zugrundelegung der Sicherheitsaspekte nicht möglich.

2.1.3 Mackeriege (L 27)

Die betreffende Einbahnstraße ist Teil einer klassifizierten Straße (Landesstraße) mit hohem Verkehrsaufkommen. Auch Bus- und Lkw-Verkehr findet hier in nicht unerheblichem Maße statt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.
Einseitig ist die Fahrbahnbreite durch parkende Fahrzeuge bereits eingeschränkt.

Radfahrer in der Gegenrichtung würden in der Straße Mackeriege (L 27) in Konflikt mit breiteren und schwereren Fahrzeugen auf der Landesstraße geraten. Für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gibt es keine gesetzliche Grundlage.

Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme wird seitens der Verkehrskommission nicht gesehen. Die Ost-West-Verbindung ist über die Westerstraße (Teilbereich Einbahnstraße) vorhanden. Für Radfahrer aus Richtung Marktplatz kommend mit Ziel „Mackeriege“ stellt die Umfahrung über die Weststraße nur einen sehr geringfügig weiteren Weg dar.

Die Freigabe der Einbahnstraße für den Zweirichtungsverkehr würde nicht notwendige und nicht unerhebliche Gefahrensituationen erzeugen. Auch die ERA sieht eine Möglichkeit auf klassifizierten Straßen mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht vor (vgl. Abschnitt 7.4, nur auf abgetrennten Sonderwegen).

Eine Ausweisung dieser Einbahnstraße für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr ist nicht möglich.

2.1.4 Westerstraße (L 27) zwischen Mackeriege und Alleestraße

Die betreffende Einbahnstraße ist Teil einer klassifizierten Straße (Landesstraße) mit hohem Verkehrsaufkommen. Auch Bus- und Lkw-Verkehr findet hier in nicht unerheblichem Maße statt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Radfahrer in der Gegenrichtung würden in der Westerstraße in Konflikt mit breiteren und schwereren Fahrzeugen auf der Landesstraße geraten. Für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gibt es keine gesetzliche Grundlage.

Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme wird seitens der Verkehrskommission nicht gesehen. Die West-Ost-Verbindung ist über die Straße Mackeriege vorhanden. Für Radfahrer aus

Richtung Alleestraße kommend mit dem Ziel „westliche Westerstraße“ stellt die Umfahrung über die Mackeriege nur einen sehr geringen Umweg dar.

Die Freigabe der Einbahnstraße für den Zweirichtungsverkehr würde nicht notwendige und nicht unerhebliche Gefahrensituationen erzeugen. Auch die ERA sieht eine Möglichkeit auf klassifizierten Straßen mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht vor (vgl. Abschnitt 7.4, nur auf abgetrennten Sonderwegen!).

Eine Ausweisung dieser Einbahnstraße für Radfahrer im Zweirichtungsverkehr ist nicht möglich.

2.2 Grünpfeil für Radfahrer im Bereich vom Lichtsignalanlagen (LSA)

Das neu eingeführte Verkehrszeichen ermöglicht gem. § 37 Abs. 2 Nr. 1 StVO ausschließlich Radfahrern, unter bestimmten Voraussetzungen an Lichtsignalanlagen trotz Rotsignal **rechts abzubiegen**.
Das Zusatzzeichen erlaubt dem Radverkehr, der sich an dem Signal für den Fahrzeugverkehr orientieren muss, **auch** von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg während einer Rotphase rechts abzubiegen, soweit die Verkehrslage es zulässt.
Bevor die Radfahrer rechts abbiegen, müssen sie zuerst an der Haltelinie halten und sich vergewissern, dass ein gefahrloses Rechtsabbiegen möglich ist. Gegebenenfalls ist ein nochmaliges Halten an der Sichtlinie erforderlich.
Beim Rechtsabbiegen dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht behindert oder gefährdet werden.

Die in Frage kommenden Lichtsignalanlagen in Norden wurden entsprechend überprüft, ob die Möglichkeit besteht, eine entsprechende Beschilderung vorzunehmen.

Grundsätzlich vertritt die Verkehrskommission die Ansicht, dass an allen Lichtsignalanlagen, wo das Aufstellen/das Befestigen des Grünpfeilschildes unbedenklich und zulässig ist, dieses zur Förderung des Radverkehrs den Verkehrsteilnehmern auch angezeigt werden sollte.

Die Örtlichkeiten sind genauestens für jede einzelne Fahrtrichtung zu überprüfen. Dabei muss die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer weiterhin im Vordergrund stehen. Die Leichtigkeit des Radverkehrs ist zu fördern, jedoch nicht zu Lasten der Sicherheit. **Eine Maßnahme ist unzulässig, wenn dadurch Gefahrensituationen entstehen oder sogar die Unfallgefahr steigt**.

Das Grünpfeilschild ist unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschlossen (vgl. VwV zu § 37 RNR. 27 ff.). Das gilt insbesondere, wenn
- dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Linksabbiegen signalisiert wird
- der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet
- die LSA überwiegend der Schulwegsicherung dient
- die betr. LSA häufig von seh- und/oder gehbehinderten Personen genutzt wird.

LSA Osterstraße/Am Markt/Uffenstraße

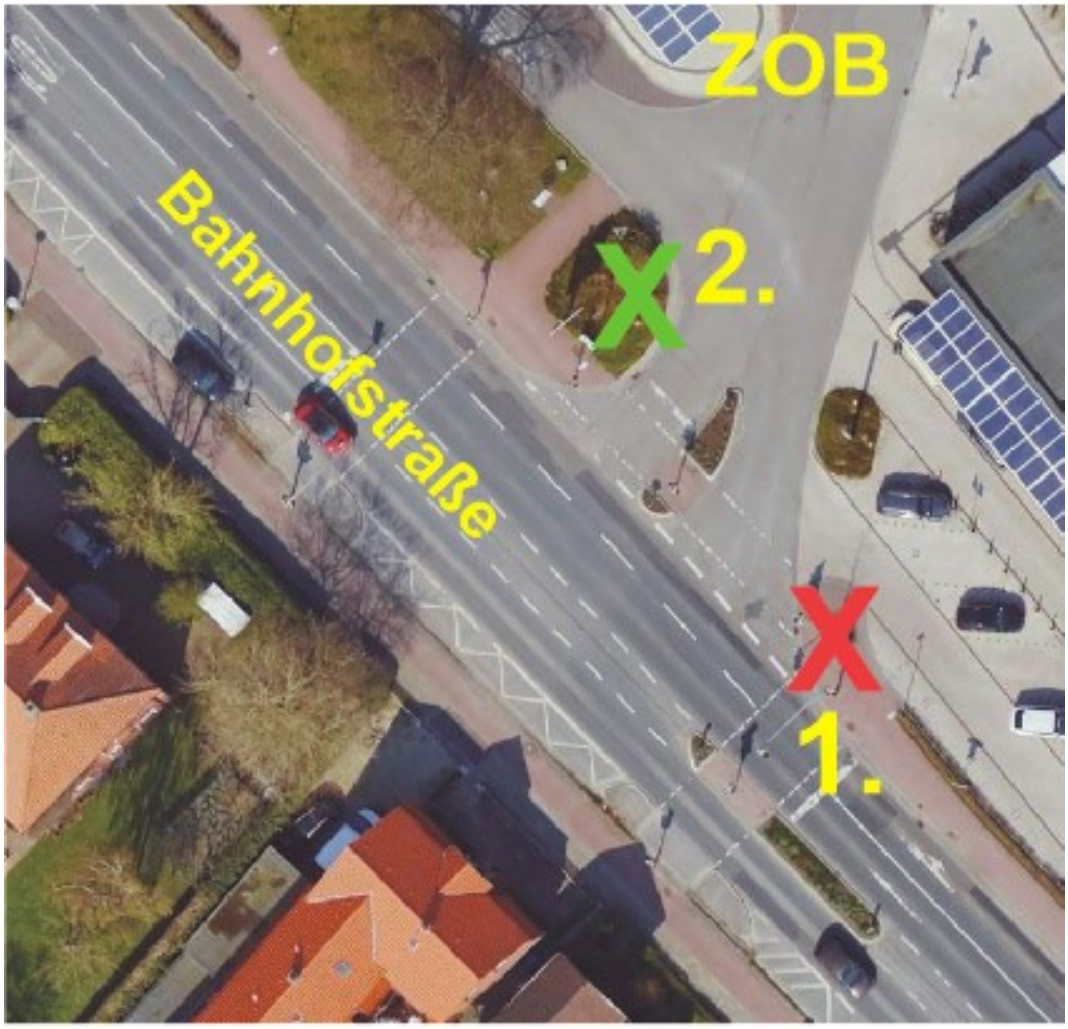
Nr. 1: Radfahrer können von einem Schutzstreifen kommend beim Rechtsabbiegen auf einem weiteren Schutzstreifen fahren. Querende Fußgänger sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Am Markt Ost ist für Radfahrer ausreichend vorhanden. Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 2: Radfahrer können von einem Schutzstreifen kommend unproblematisch rechtsabbiegen, da aus der Innenstadt kein Kraftfahrzeugverkehr in diese Fahrtrichtung stattfinden kann. Querende Fußgänger sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Osterstraße (Innenstadt) ist für Radfahrer ausreichend vorhanden. Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 3: Radfahrer können aus der Innenstadt kommend beim Rechtsabbiegen auf einen Schutzstreifen fahren. Querende Fußgänger sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Uffenstraße (Fahrbahn und nicht benutzungspflichtiger Radweg) ist für Radfahrer ausreichend vorhanden. Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 4: Radfahrer können insbesondere von einem separaten, nicht benutzungspflichtigen Radweg kommend rechtsabbiegen in die Innenstadt (Einbahnstraße). Querende Fußgänger sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Osterstraße (Mittelmarkt) ist für Radfahrer ausreichend vorhanden. Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

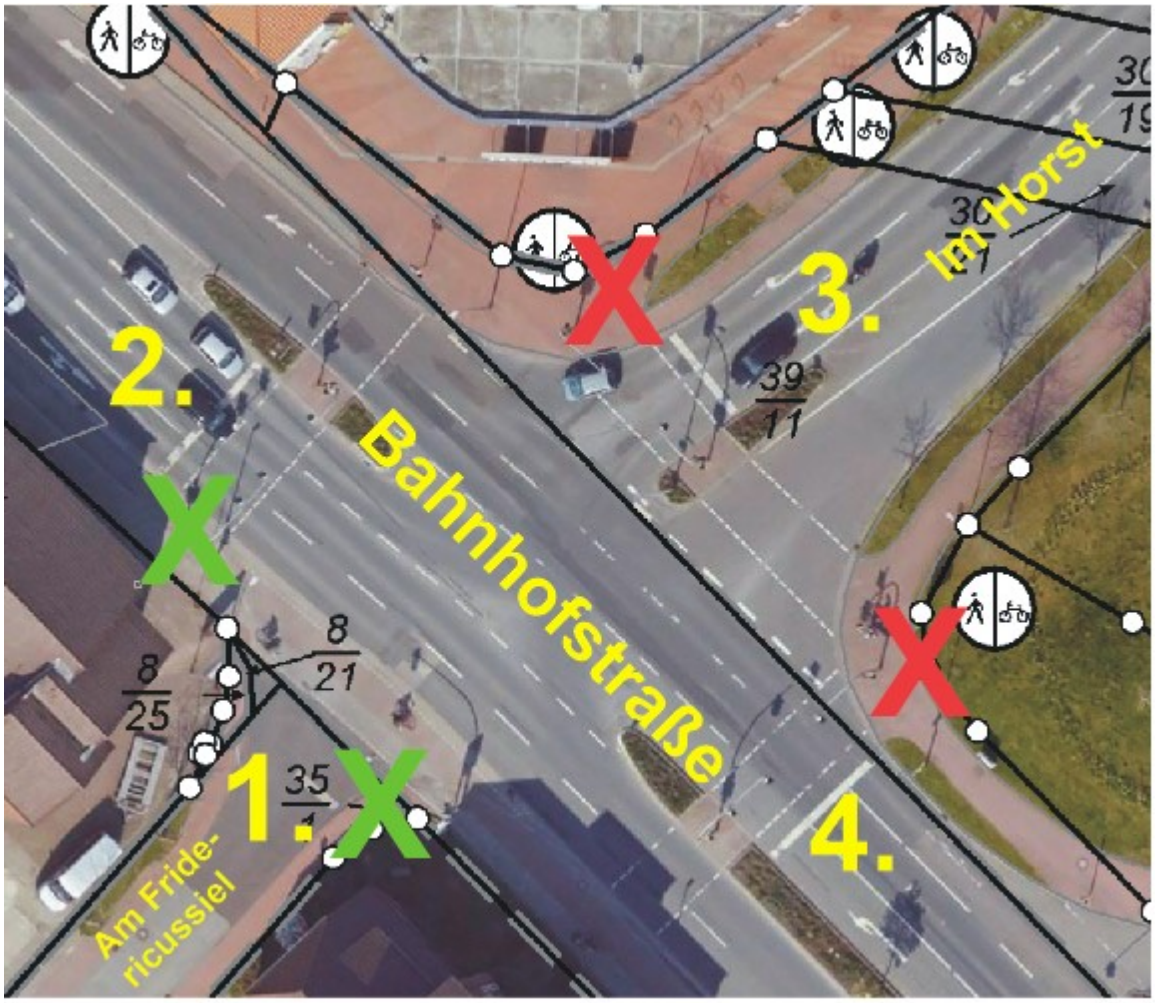
LSA Bahnhofstraße/ZOB



Nr. 1: Radfahrer könnten insbesondere von dem baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Gehweg (Radfahrer frei) kommend rechtsabbiegen auf das Gelände des ZOB, **jedoch** hat der Linksabbiegerverkehr auf der Bahnhofstraße aus Richtung Innenstadt kommend einen **signalisierten Linksabbiegerpfeil** und steht somit in Konkurrenz zu den rechtsabbiegenden Radfahrern. Das Aufstellen des betreffenden VZ ist nach den VwV zu § 37 StVO ausgeschlossen. Das VZ hier nicht zulässig.

Nr. 2: Radfahrer vom Gelände des ZOB kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Bahnhofstraße insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Gehweg (Radfahrer frei) vorhanden ist. Querende Fußgänger sind zu beachten. Die Sicht in Richtung südliche Bahnhofstraße, insbesondere Radfahrer auf dem Gehweg (Radfahrer frei), ist für Radfahrer ausreichend vorhanden. Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

LSA Bahnhofstraße/Im Horst/Am Fridericussiel



Nr. 1: Radfahrer aus der Straße Am Fridericussiel kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Bahnhofstraße insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Burggraben (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Der Radweg in der Bahnhofstraße (Westseite) ist zwar in beide Richtungen freigegeben, jedoch muss dieser **nicht gekreuzt werden**, wenn sich Radfahrer aus „Am Fridericussiel" beim Rechtsabbiegen auf den baulich angelegten Radweg einordnen und nicht auf der Fahrbahn der Bahnhofstraße fahren (das ist der Normalfall!!)
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 2: Radfahrer aus der Bahnhofstraße aus Richtung Innenstadt kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Bahnhofstraße insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist, der im Normalfall auch in Anspruch genommen wird. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung der Straße „Im Horst" ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 3: Radfahrer können insbesondere von dem baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Gehweg (Radfahrer frei) in der Straße „Im Horst" rechtsabbiegen (Normalfall) auf den ebenfalls nicht benutzungspflichtigen, baulich angelegten Gehweg (Radfahrer frei) auf der Ostseite der Bahnhofstraße. Dafür ist das VZ nicht erforderlich.

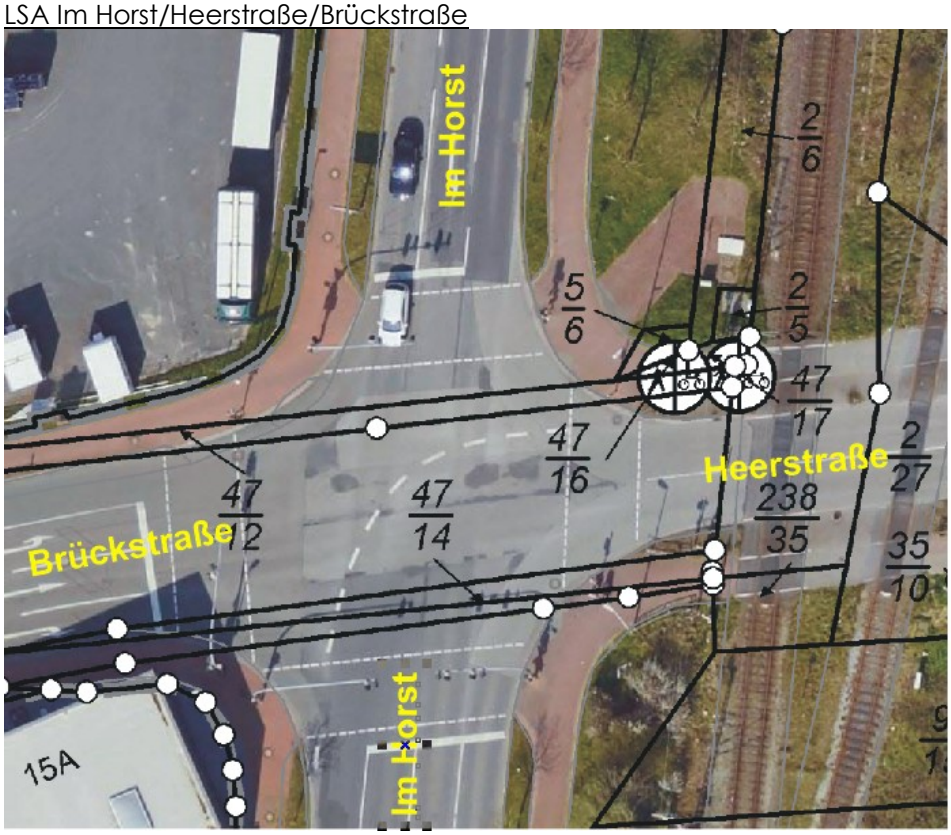
Für Radfahrer/alle Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn der Straße Im Horst ist ein signalisierter Grünpfeil vorhanden. Da Radfahrer hier jedoch so gut wie gar nicht auf der Fahrbahn mitfahren, ist das neue VZ hier nicht erforderlich (s. o.).

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier nicht erforderlich.

Nr. 4: Radfahrer können insbesondere von dem baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Gehweg (Radfahrer frei) in der Bahnhofstraße kommend rechtsabbiegen (Normalfall) auf den ebenfalls nicht benutzungspflichtigen, baulich angelegten Gehweg (Radfahrer frei) auf der Südseite der Straße Im Horst. Dafür ist das VZ nicht erforderlich.

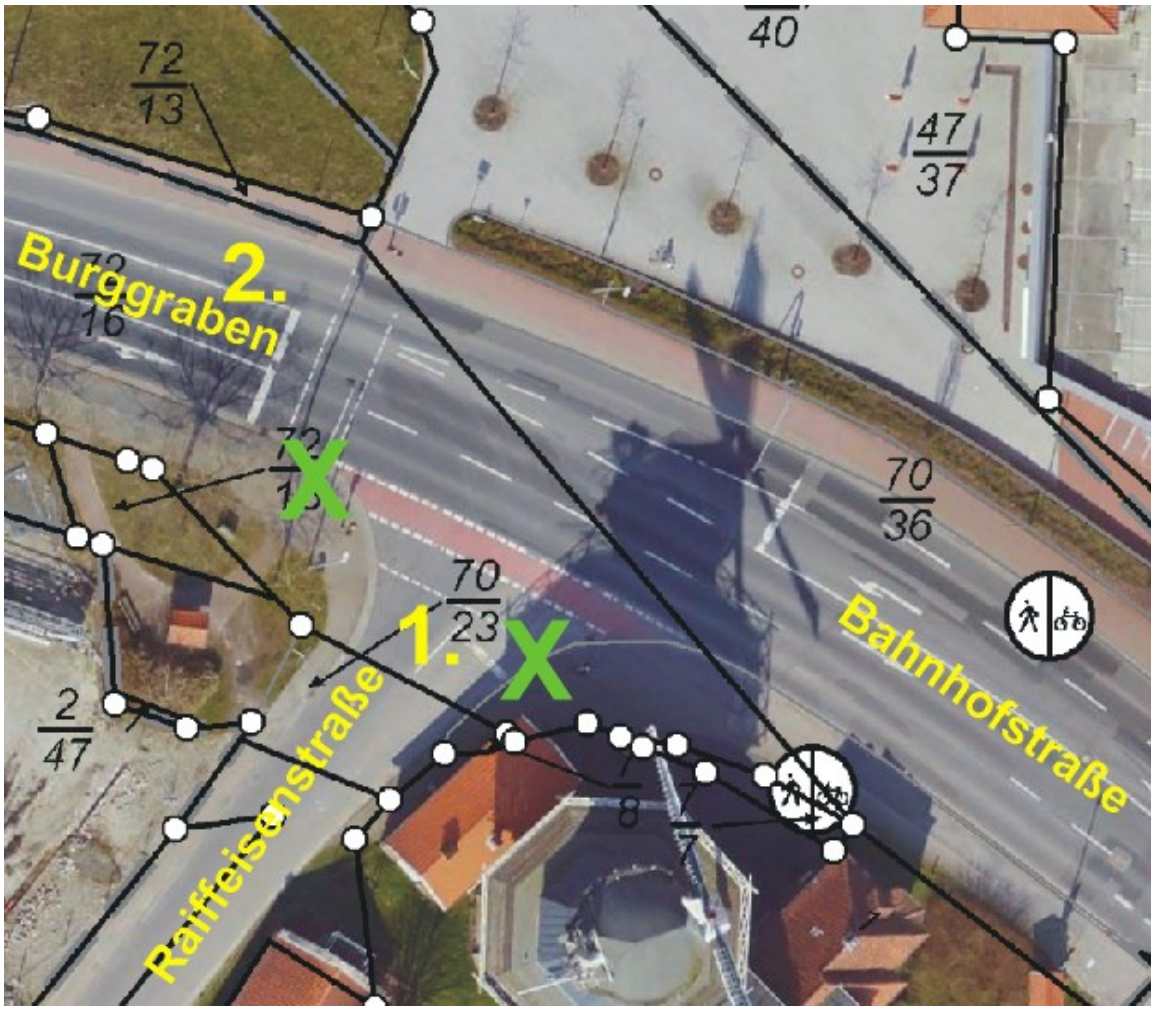
Da Radfahrer in der Bahnhofstraße so gut wie nicht auf der Fahrbahn fahren, ist das neue VZ hier nicht erforderlich (s. o.).
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier nicht erforderlich.

LSA Im Horst/Heerstraße/Brückstraße



Allgemein: Die neuen Verkehrszeichen sind hier insgesamt nicht erforderlich. Radfahrer fahren hier jeweils auf baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Gehwegen (Radfahrer frei) auf die Kreuzung zu (Normalfall) und werden beim Rechtsabbiegen auch auf solchen Sonderwegen weitergeführt.
Radfahrer nutzen auch hier so gut wie gar nicht die Fahrbahn.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier daher insgesamt nicht erforderlich.

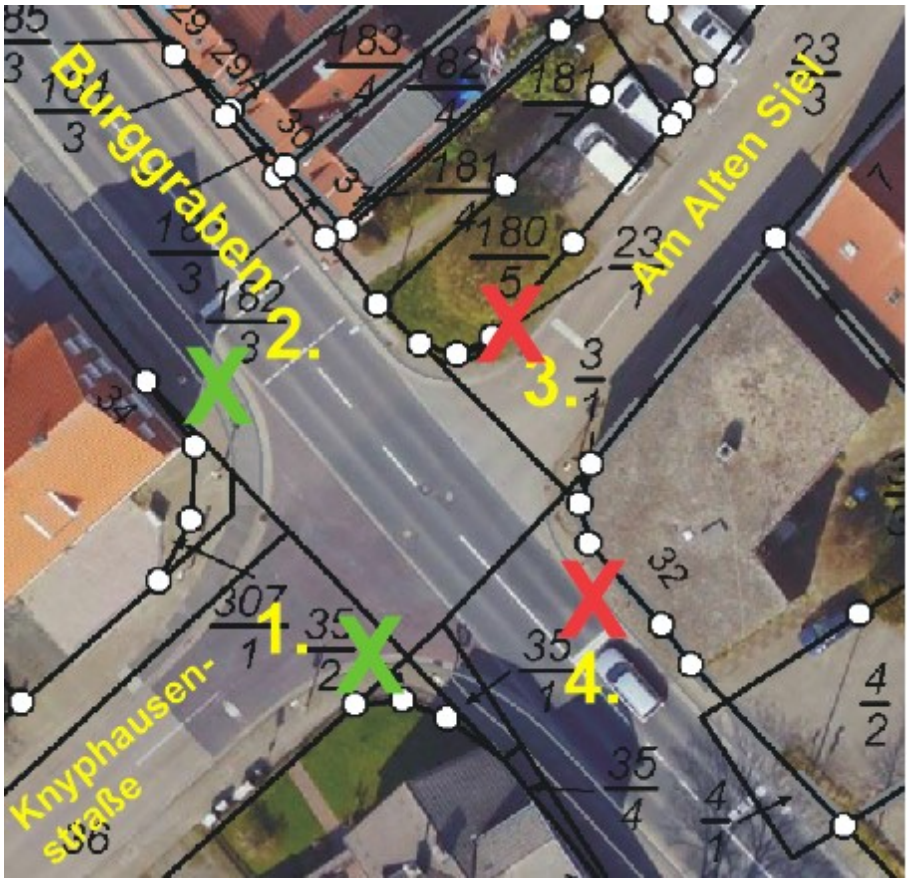
LSA Burggraben/Bahnhofstraße/Raiffeisenstraße



Nr. 1: Radfahrer aus der Raiffeisenstraße kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Bahnhofstraße insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Burggraben (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Der Radweg in der Bahnhofstraße (Westseite) ist zwar in beide Richtungen freigegeben, jedoch muss dieser **nicht gekreuzt werden**, wenn sich Radfahrer aus der Raiffeisenstraße beim Rechtsabbiegen auf den baulich angelegten Radweg einordnen und nicht auf der Fahrbahn der Bahnhofstraße fahren (das ist der Normalfall)
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 2: Radfahrer aus der der Straße „Burggraben“ aus Richtung Innenstadt kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da hier insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist, der im Normalfall auch in Anspruch genommen wird. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

LSA Burggraben/Knyphausenstraße/Am Alten Siel



Nr. 1: Radfahrer aus der Knyphausenstraße kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Straße Burggraben insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Burggraben (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) auf den Verkehr aus Richtung Innenstadt kommend ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.

Der Radweg in der Straße Burggraben (Westseite) ist zwar in beide Richtungen freigegeben, jedoch muss dieser **nicht gekreuzt werden**, wenn sich Radfahrer aus der Knyphausenstraße beim Rechtsabbiegen auf den baulich angelegten Radweg einordnen und nicht auf der Fahrbahn der Straße Burggraben fahren (das ist der Normalfall) Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

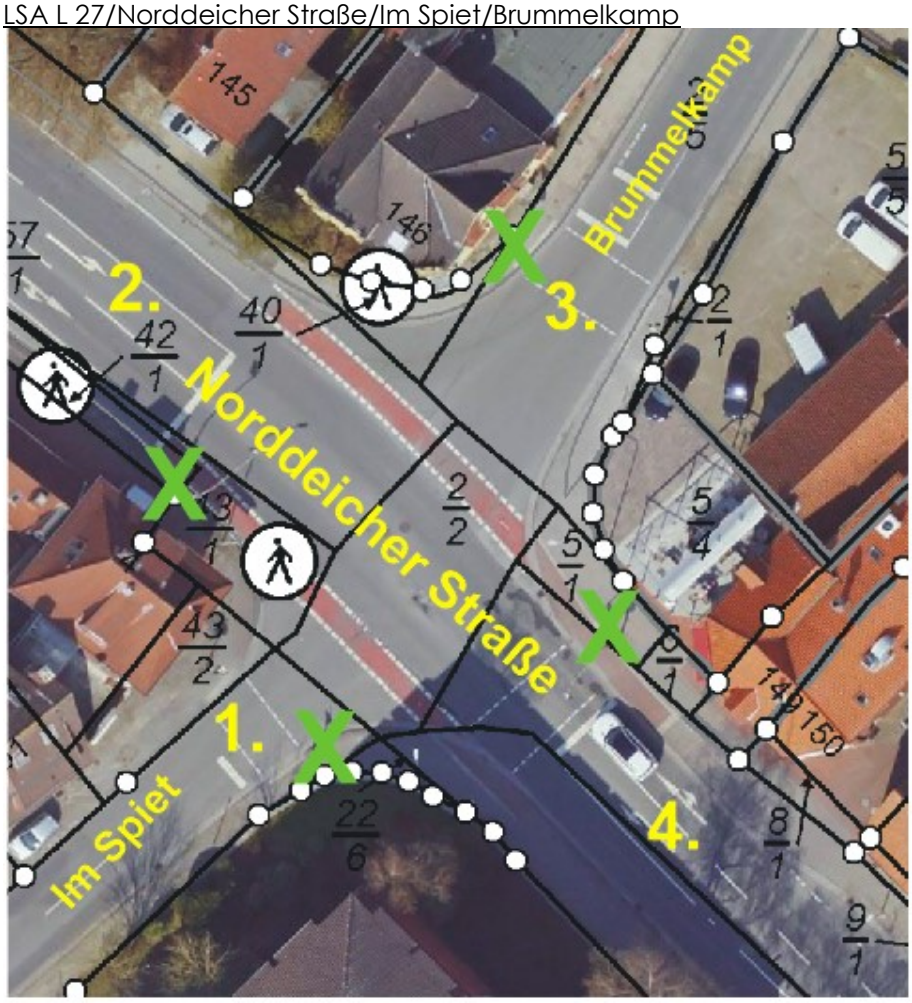
Nr. 2: Radfahrer aus der der Straße „Burggraben“ aus Richtung Innenstadt kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da hier insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist, der im Normalfall auch in Anspruch genommen wird. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 3: Radfahrer aus der der Straße „Am Alten Siel“ kommend können zwar rechts auf die Fahrbahn der Straße „Burggraben“ abbiegen, jedoch wird hier im Normalfall insbesondere der baulich abgetrennte, nicht benutzungspflichtige Radweg in der Straße Burggraben genutzt, der linksseitig zu befahren ist.

Für Radfahrer aus der Straße „Am Alten Siel“ könnte das neue VZ fehlinterpretiert werden. Radfahrer könnten es so verstehen, dass sie zuerst die Kreuzung überqueren und dann rechts weiterfahren dürfen. Das birgt erhebliche Gefahren.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier daher nicht aufzustellen.

Nr. 4: Radfahrer aus der Straße „Burggraben“ linksseitig in Richtung Innenstadt fahrend (Normalfall) können bei Rot von dort nicht direkt rechts in die Straße „Am Alten Siel“ abbiegen. Das könnten nur Radfahrer, die auf der Fahrbahn stadteinwärts fahren.
Für Radfahrer, die den Radweg linksseitig befahren, könnte das neue VZ (aufgebaut auf der Ostseite) fehlinterpretiert werden. Radfahrer könnten es so verstehen, dass sie die gesamte Kreuzung überqueren und dann in der Straße „Am Alten Siel“ weiterfahren dürfen. Das birgt erhebliche Gefahren.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier daher nicht aufzustellen.

LSA L 27/Norddeicher Straße/Im Spiet/Brummelkamp



Nr. 1: Radfahrer aus der Straße „Im Spiet“ kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Norddeicher Straße (L 27) insbesondere ein baulich abgetrennter, nicht benutzungspflichtiger Gehweg (Radfahrer frei) vorhanden ist, der im Normalfall genutzt wird. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Norddeich (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) auf den Verkehr in Richtung Innenstadt fahrend ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.

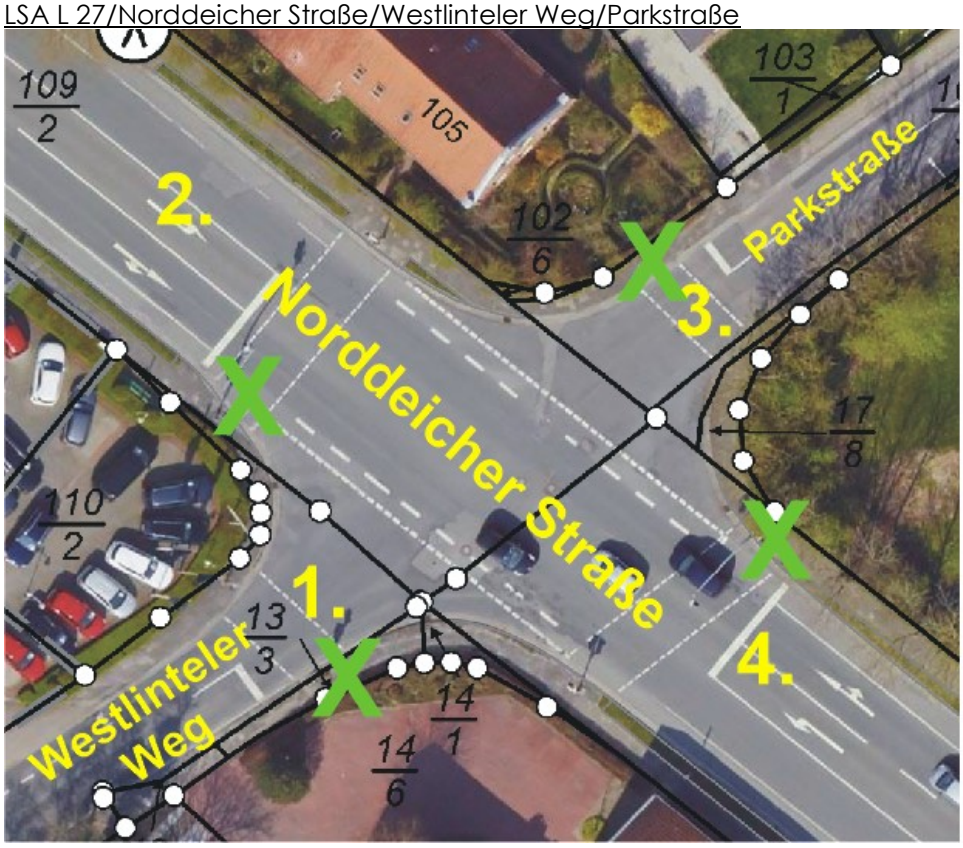
Der Gehweg (Radfahrer frei) in der Norddeicher Straße (Westseite) darf nur in Fahrtrichtung rechts genutzt werden. Radfahrer aus der Straße „Im Spiet“ würden sich beim Rechtsabbiegen auf den baulich angelegten Gehweg (Radfahrer frei) einordnen und nicht auf der Fahrbahn der Norddeicher Straße fahren (das ist der Normalfall)
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 2: Radfahrer in der Norddeicher Straße aus Richtung Norddeich kommend nutzen einen Schutzstreifen für Radfahrer und können von diesem unproblematisch rechtsabbiegen. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung der Straße „Brummelkamp“ ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 3: Radfahrer aus der Straße „Brummelkamp“ kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Norddeicher Straße (L 27) in Fahrtrichtung Norddeich ein markierter Schutzstreifen vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Innenstadt (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) auf den Verkehr in Richtung Norddeich fahrend ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 4: Radfahrer in der Norddeicher Straße aus Richtung Innenstadt kommend nutzen im Normalfall den baulich von der Fahrbahn abgetrennten, nicht benutzungspflichtigen Gehweg (Radfahrer frei) und können von diesem unproblematisch rechtsabbiegen. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung der Straße „Im Spiet“ ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

LSA L 27/Norddeicher Straße/Westlinteler Weg/Parkstraße



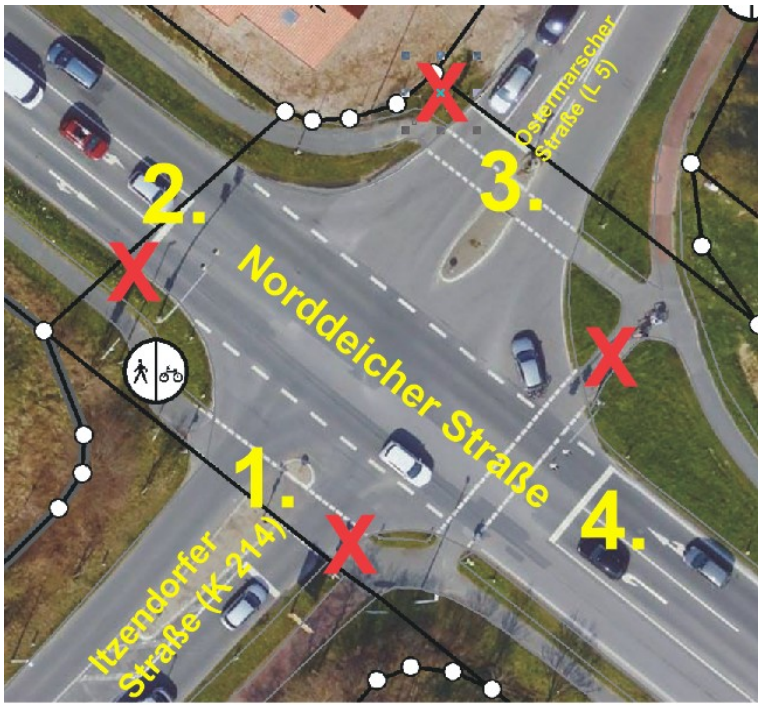
Nr. 1: Radfahrer aus der Straße „Westlinteler Weg“ kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Norddeicher Straße (L 27) ein markierter Schutzstreifen für Radfahrer vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Norddeich (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) auf den Verkehr in Richtung Innenstadt fahrend ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Der Schutzstreifen in der Norddeicher Straße (Westseite) darf nur in Fahrtrichtung rechts genutzt werden. Radfahrer aus der Straße „Westlinteler Weg“ würden sich beim Rechtsabbiegen auf den Schutzstreifen einordnen und nicht auf der Fahrbahn der Norddeicher Straße fahren (das ist unzulässig)
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 2: Radfahrer in der Norddeicher Straße aus Richtung Norddeich kommend nutzen einen Schutzstreifen für Radfahrer und können von diesem unproblematisch rechtsabbiegen. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung der Parkstraße ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 3: Radfahrer aus der Parkstraße kommend können unproblematisch rechtsabbiegen, da in der Norddeicher Straße (L 27) in Fahrtrichtung Norddeich ein markierter Schutzstreifen vorhanden ist. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung Innenstadt (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) auf den Verkehr in Richtung Norddeich fahrend ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Nr. 4: Radfahrer in der Norddeicher Straße aus Richtung Innenstadt kommend nutzen einen Schutzstreifen für Radfahrer und können von diesem unproblematisch rechtsabbiegen. Querende Fußgänger/Radfahrer sind zu beachten. Die Sicht in Richtung der Straße „Westlinteler Weg“ ist für Radfahrer ausreichend vorhanden.
Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

LSA Norddeicher Straße/Itzendorfer Straße/Ostermarscher Straße



Nr. 1: Radfahrer aus der Itzendorfer Straße (K 214) auf dem baulich angelegten, benutzungspflichtigen Geh-/Radweg fahrend können rechts so auf dem ebenfalls baulich angelegten, benutzungspflichtigen Geh-/Radweg der Norddeicher Straße in Richtung Innenstadt weiterfahren.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier nicht erforderlich.

Nr. 2: Radfahrer in der Norddeicher Straße aus Richtung Norddeich kommend nutzen den baulich angelegten Geh-/Radweg auf der Westseite.
Das Rechtsabbiegen in die Itzendorfer Straße kommt hier nicht in Betracht, da in der Itzendorfer Straße ein linksseitiger, benutzungspflichtiger Radweg vorhanden und das Fahren von Radfahrern auf der Fahrbahn unzulässig ist.
Radfahrer aus Richtung Norddeich kommend müssen somit erst die Itzendorfer Straße an der LSA queren und dann den linksseitigen Radweg der K 214 nutzen. Das neue VZ wäre hier falsch.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier falsch und unzulässig.

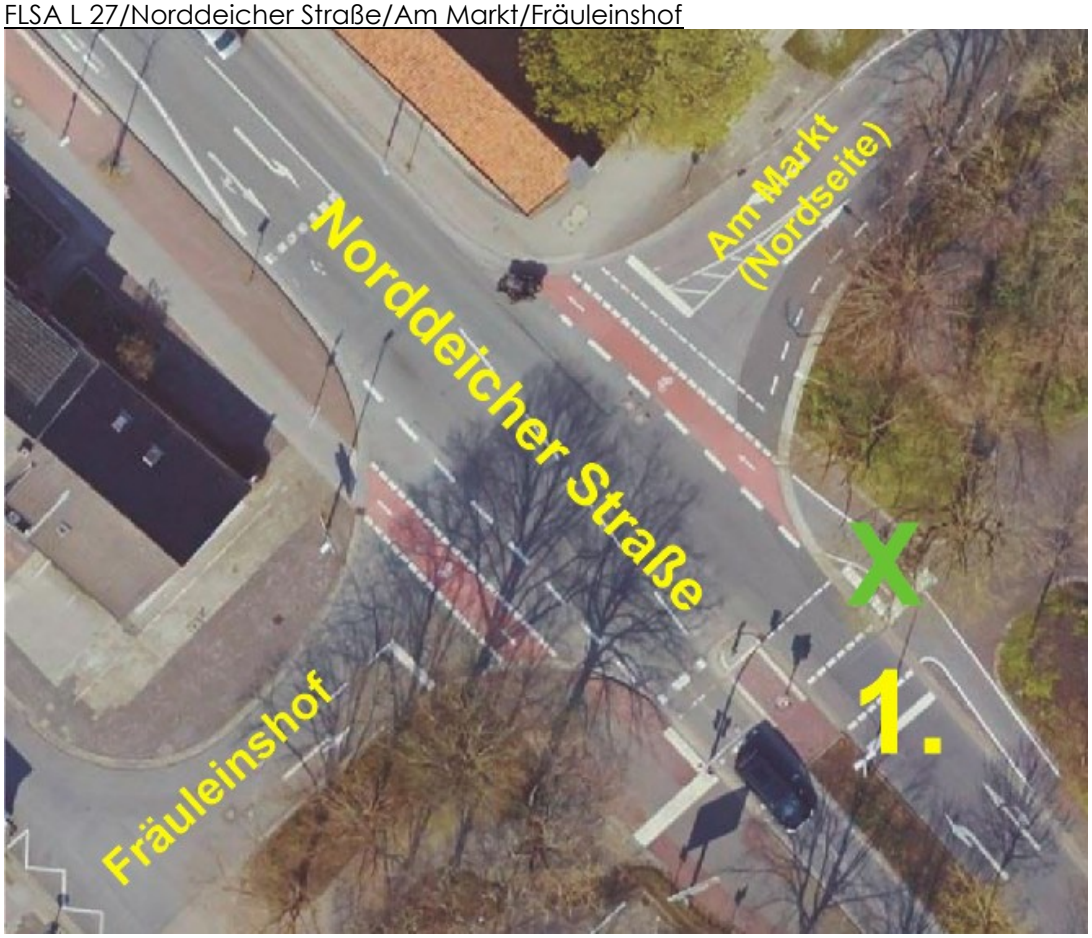
Nr. 3: Radfahrer in der Ostermarscher Straße aus Richtung Ostermarsch kommend nutzen den baulich angelegten, benutzungspflichtigen linksseitigen Geh-/Radweg auf der Südseite.
Das Rechtsabbiegen in die Norddeicher Straße in Richtung Norddeich kommt hier nicht in Betracht, da die Radfahrer auf der „falschen“ Fahrbahnseite sind und erst die Ostermarscher Straße an der LSA queren müssen. Das neue VZ wäre hier falsch.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier falsch und unzulässig.

Nr. 4: Radfahrer aus der Norddeicher Straße (L 27) auf dem baulich angelegten, benutzungspflichtigen Geh-/Radweg fahrend (Ostseite, in Fahrtrichtung Norddeich) können rechts weiter auf dem ebenfalls baulich angelegten, benutzungspflichtigen Geh-/Radweg der L 5 in Richtung Ostermarsch weiterfahren.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier nicht erforderlich.

FLSA L 27/Norddeicher Straße/Am Markt/Fräuleinshof



Nr. 1: Radfahrer in der Norddeicher Straße (L 27) nutzen im Normalfall den baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Radweg in Fahrtrichtung Norddeich (Ostseite). Im Einmündungsbereich zur Straße „Am Markt“ (Nordseite) können Radfahrer rechts auf dem Schutzstreifen für Radfahrer weiterfahren.
Die Sicht auf mögliche Linksabbieger aus der Norddeicher Straße (L 27) aus Fahrtrichtung Norddeich kommend ist bedenkenlos gegeben. Aus der Straße „Fräuleinshof“ ist das Geradeausfahren in die Straße „Am Markt“ unzulässig.

Aus Sicht der Verkehrskommission ist das VZ hier unbedenklich und zulässig.

Gemäß dem VA-Beschluss vom 02.12.2020 (Beschlussvorlage 1437/2020/3.3) werden die von der Verkehrskommission als unbedenklich und zulässig bewerteten Maßnahmen seitens der Verwaltung umgehend angeordnet und umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt durch den städtischen Bauhof.

2.3 Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf allen gemeindeeigenen Straßen in Norden und in den Ortsteilen

Gemäß § 45 Abs. 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 StVO können die zuständigen Verkehrsbehörden unter bestimmten Voraussetzungen den Verkehr beschränken oder verbieten.

Verkehrszeichen sind allerdings nur dort anzuordnen, wo dieses aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen darüber hinaus nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von bestimmten Rechtsgütern (Gesundheit, Eigentum etc.) erheblich übersteigt.

Die Ermächtigungsgrundlage zielt somit in erster Linie auf die **Entschärfung von Gefahrensituationen im Einzelfall ab**. Verkehrszeichen sind nur dann aufzustellen, wenn auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer bestimmte Gefahrensituationen nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann. Die besonderen Umstände des Einzelfalls sind behördlicherseits zu bewerten. Für die pauschale Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h gibt es keine gesetzliche Grundlage.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gem. § 3 Abs. 3 StVO innerorts **50 km/h**. Von dieser grundsätzlichen Festlegung sind insbesondere nachfolgend aufgeführte Abweichungen in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen möglich:

- Entschärfung von Gefahrensituationen (s. o.) im Einzelfall
- Ausweisung von 30 km/h-Zonen für Wohngebiete
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen

In der Stadt Norden wurden vor ein paar Jahren alle Wohngebiete abseits von Hauptverkehrsstraßen bereits als 30 km/h-Zonen im Sinne des § 45 Abs. 1 c StVO ausgewiesen (**30-Zonen-Konzept**). Diese Möglichkeit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde somit vor Jahren schon umgesetzt.

Die Verwaltung muss beim Verwaltungshandeln den Grundsatz der Gesetzmäßigkeit (i. S. des Art. 20 Abs. 3 GG) als einen der wichtigsten Grundsätze berücksichtigen. Demnach ist das Handeln **ohne** (Vorbehalt des Gesetzes) und/oder **gegen** eine Rechtsgrundlage (Vorrang des Gesetzes) unzulässig.

Für die in dem Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragte pauschale Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gibt es keine Rechtsgrundlage, welche die Verwaltung entsprechend ermächtigt.

Dem Antrag der Ratsfraktion zur pauschalen Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf allen gemeindeeigenen Straßen in Norden und den Ortsteilen kann daher nicht entsprochen werden.

Fachaufsichtsbehörde des Landkreises Aurich:

Der Landkreis Aurich als zuständige Fachaufsichtsbehörde hat die dargelegten Ausführungen zu dem Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und die rechtlichen Beurteilungen der beantragten Sofortmaßnahmen vollumfänglich bestätigt.

Anlagen:

Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.10.2020