

Stellungnahme zum Radverkehrskonzept der LK-Argus

Das Ordnungsamt nimmt wie folgt Stellung zum Entwurf:

1. Seite 6 Wallstraße

In der Wallstraße herrscht überwiegend gewerblicher Verkehr und Verkehr der Bundeswehr zum Wasserübungsplatz. Eine Demarkierung des Schutzstreifens halten wir für kritisch. Vielmehr sollte der vorhandene Schutzstreifen auf die Breite von 1,50 m markiert werden. Da entlang der Steinbreite wenig Fußgängerverkehr vorherrscht, sollte der Radverkehr weiterhin auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren, zumindest mit Zeichen 239 (Fußgänger) und Zusatz Radfahrer frei.

Seite 8 – Hafendamm zwischen Bleiche und Steinhof

Eine Alternativroute über den Parkplatz beim Hotel wird nicht für sinnvoll erachtet. Dort wird zukünftig noch stärkerer Verkehr durch die Gäste des Hotels und Besucher des Sensorias herrschen. Der vorhandene Geh-/Radweg sollte in der erforderlichen Breite ausgebaut werden wenn die Breiten nicht ausreichen.

Seite 9 – Bleiche und Beukampsborn

Hier sehen wir auch eine Fahrradstraße wenn der Radverkehr überwiegt. Ob rechtlich eine Beschilderung innerhalb der 30er-Zone möglich ist, muss noch geklärt werden. Die Hauptstrecke über den Beukampsborn bis Bleiche/Lönsstraße ist wichtig, weil auch die Strecke dort vom und zum Bahnhof geführt wird. Die Lönsstraße sollte als durchgängige Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger aus Richtung Fürstenberger Straße beschildert werden. Gerade auch im Hinblick auf das zukünftige Altenwohnheim ist es wichtig hier eine Verkehrsberuhigung und Vorrang für die Radfahrer zu erzielen und die Abkürzungsstrecke für Autofahrer aus Richtung Weserbrücke zur Fürstenberger Straße mit Verbot der Einfahrt an der Ecke Lönsstraße/Bleiche zu unterbinden.

Seite 10 – Beukampsborn/Fürstenberger Str. bis Dr-Stiebel-Straße

Die Anlage eines 2-Richtungsradweges mit Querungshilfe in Höhe Fahrbreite ist wichtig. Jedoch sollte endlich der seit 10 Jahren geforderte Kreisverkehrsplatz Sylbecker Berg/Fürstenberger Str./Dr.-Stiebel-Str. installiert und der Radverkehr sicher geführt werden.

Seite 11 – Fürstenberger Str./Dr.-Stiebel-Str./Lüchtringer Weg

Hier sehen wir die Fortsetzung bzw. die durchgängige Führung des Radwegs vom Beukampsborn bis Ortsausgang im Lüchtringer Weg auf der Seite der Firma Stiebel Eltron. Es ist dort nur wenig Wohnbebauung vorhanden. Der Gehweg müsste zum gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitert werden. Im Lüchtringer Weg ist stadtauswärts der Gehweg überwiegend über 2,50 m breit. Außerdem wird eine Querungshilfe am Ortseingang/-ausgang begrüßt.

Seite 12 – Sparenbergstraße – Stadtblick

Damit die Geschwindigkeit insbesondere bergab gemindert wird, sollten auf beiden Seiten Schutzstreifen von mind. 1,50 m Breite markiert werden.

Seite 13 – Sparenbergstraße/Pollmannsgrund

Der Alternativvorschlag mit der Fahrbahnsanierung in Asphalt und Umbau mit Hochborden zur Fahrbahn und einem mind. 2,50 m breiten Gehweg mit Freigabe ist für uns die 1. Wahl.

Seite 14 – Wilhelmstr./Steinstr./Ernst-August-Str.

In der letzten Verkehrsschau vom Sommer 2020 wurde die Einrichtung einer Tempo 30-Zone Steinstraße einschl. Curt-Sauermilch-Weg und Heinrichstraße beraten und für positiv erachtet und demnächst eingerichtet.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße für die Ernst-August-Str. wird begrüßt, da zukünftig verstärkt Schülerverkehre vorherrschen werden und es wird vorgeschlagen, diese für den Billerbeck ab Bahnhofstraße ebenfalls einzurichten.

Es wird jedoch kritisch gesehen, wenn die Steinstraße und Ernst-August-Straße vorfahrtsberechtiget werden, da im Hinblick auf den Bahnübergang mit Rückstau im Schienenbereich zu rechnen ist.

Seite 17 – Neue Str./Bgm.-Schrader-Str.

Eine Detektoranforderung halten wir für nicht erforderlich, da die Radfahrenden sich zum einen im fließenden Verkehr der Neuen Straße problemlos einordnen können. Zum anderen würden sie mit der Grün-Anforderung direkt in den Katzensprung gelangen können, was wiederum zu erheblichen Konflikten mit dem starken Fußgängeraufkommen auf dem Gehweg der Neuen Straße und Katzensprung führen würde. Bisher ist es in der Vergangenheit dort zu etlichen Konflikten gekommen, weil die Radfahrenden direkt über die Ampelfurt in den Katzensprung gefahren sind und auf die Fußgänger keine Rücksicht genommen haben.

Seite 18 – Neue Straße/Karlstraße

Die Anlage einer mittleren Radspur wird kritisch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und das Unfallgeschehen gesehen, ebenso der Wegfall der Parkplätze. Evtl. könnte in dem Bereich die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes geprüft werden, in dem der Radfahrverkehr integriert wird.

Seite 20 Papiermühle – Rumohrtalstraße

In der Papiermühle könnte beidseitig ein Schutzstreifen markiert werden. Der gem. Geh-/Radweg in der Rumohrtalstraße ist teilweise über 3 m breit und sollte weiterhin für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Dort wo es eng wird vor der Liebigstraße könnte der Radfahrer auf die Straße mit Schutzstreifen geführt werden. Die Nutzungsintensität ist hier eher gering.

Eine Querungshilfe für den Geradeausverkehr macht hier wenig Sinn, da es sich um eine Sackgasse handelt in der überwiegend Werksverkehr herrscht.

Seite 23 Liebigstr. zwischen Sollingstr. und Bebelstr.

In der letzten Verkehrsschau im Sommer wurde vorgeschlagen, entweder wieder einen Schutzstreifen in der Mindestbreite anzulegen oder nur Pfeile und Piktogramme aufzubringen.

Das neue Zeichen 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) darf nur dort angeordnet werden, wo Bereiche eng und unübersichtlich sind. Zudem besteht in der StVO schon jetzt ein Überholverbot, wenn ein Sicherheitsabstand von 1,50 m von den Radfahrenden nicht eingehalten werden kann. Die StVO untersagt den Einsatz von Verkehrszeichen, wenn die Anordnung bereits durch eine Regelung getroffen ist.

Seite 24 – Liebigstraße – Allersheimer Str. – Bültekreuzung

Der Gehweg ist bereits als gem. Geh- und Radweg beschildert. Die Benutzungspflicht sollte auch zukünftig so bleiben, weil aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens und der Abbiegespuren die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden gefährdet wird wenn sie die Fahrbahn benutzen.

Radverkehrskonzept Holzminden - Anlage 2.1

Die Einrichtung eines KVP Allersheimer Str./Bültekreuzung wird kritisch gesehen, da ein KVP nur bestimmte Fahrzeugmengen aufnehmen kann ohne dass es zu Verkehrsbehinderungen kommt. Das Fahrzeugaufkommen in diesem Kreuzungsbereich überschreitet m. E. die Kapazitäten eines KVP.

Seite 25 – Stettiner Straße / Bebelstraße

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird kritisch gesehen, da hier der Linienbus durchfährt und hier schon eine Verkehrsberuhigung mit 30er-Zone vorhanden ist.

Eine vorzeitige Grünanforderung sehen wir nicht als erforderlich an, da die Ampel eine kurze Wartezeit hat und die vorzeitige Grünanforderung Gefahren birgt immer durchzufahren, auch wenn die Ampel noch nicht letztendlich „Grün“ angezeigt hat.

Seite 26 – Über dem Gerichte

Hier wird der Umbau in einen verkehrsberuhigten Bereich begrüßt. Nur so können die Radfahrenden dort in beiden Richtungen zugelassen werden.

Seite 27 Sollingstr. zwischen Über dem Gerichte und Mühlenfeldstraße

Auf Seite der Stadthalle weist der Gehweg nicht die erforderliche Breite für eine Freigabe auf. Zudem hat es in der Vergangenheit beim Ärztezentrum und der Stadthalle wiederholt Konflikte mit Fußgängern gegeben. Es müsste der Gehweg verbreitert werden, wenn die Radfahrenden dort zugelassen werden sollen.

Bergunter wäre ein Schutzstreifen angebracht, da die Radfahrenden mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sind.

Seite 31 – An den Teichen – Mühlenfeldstraße

Tempo 30-Zone ist schon seit etlichen Jahren vorhanden. Die Umlaufgitter sind aufgestellt worden, weil es mehrere Verkehrsunfälle mit Personenschaden gegeben hat. Die Entfernung würden wir nicht befürworten.

Seite 32 – Mühlenfeldstraße

Die Benutzungspflicht ist vor einem halben Jahr bereits aufgehoben worden. Eine Freigabe des Gehwegs scheitert an der erforderlichen Breite. Der Parkstreifen sollte bestehen bleiben und ein Schutzstreifen angelegt werden.

Seite 33 – Parkwege An den Teichen

Der Park ist auf einer Seite für die Radfahrenden freigegeben vom Haarmannplatz bis zum Bahndamm an der Seite der Schule. Auf der anderen Seite müsste der Weg erheblich verbreitert werden damit keine Konflikte mit Fußgängern entstehen im Bereich am Spielplatz ab Ernst-August-Str. bis zum Neubau der Wege am unteren Teich.

Seite 34 – Mönchewerder –

Tempo 30 ist ab Unter dem Kiekenstein vorhanden.

Seite 35 – Forster Weg – Krankenhaus

Der Bereich beim Krankenhaus sollte als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden. Inwieweit dann die Radfahrenden entgegen der Einbahnstraße zugelassen werden können, sollte in Abhängigkeit von der Rettungswache geprüft werden.

Seite 36 – Sollingstraße ab Über dem Gerichte und Liebigstraße

Wenn die Möglichkeit besteht, sollte der Gehweg berghoch verbreitert werden um Radverkehr zuzulassen. Bergrunter sollte aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit ein Schutzstreifen angelegt werden. Siehe Seite 27

Seite 37 – Sollingstraße – Liebigstraße

Hier halten wir eine Neuaufteilung des Querschnitts für möglich und besser.

Seite 43 und 44 Allersheimer Str. zwischen Carl-Hampe-Str. und Liebigstraße/Bülte

Die 2-Richtungsradwege sollten aufgehoben und ein gem. Geh-/Radweg je Fahrtrichtung mit der erforderlichen Breite ausgebaut werden soweit noch nicht vorhanden.

Seite 44 Allersheimer Str. zwischen Bülte und Kreisverkehr

Ab Bültekreuzung sollte die Benutzungspflicht mit Zeichen 240 aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt beibehalten werden.

Seite 45 Fürstenberger Str. zwischen Fahrenbreite und Wilh.-Raabe-Str.

Bei der Neuorganisation des Straßenquerschnitts sollte der Gehweg den Fußgängern allein vorbehalten werden und keine Freigabe für die Radfahrenden.

Allgemein

Bei der Ausweisung von Radwegen oder der Zulassung von Radverkehr auf gem. Geh- und Radwegen sind die Vorschriften der StVO zu beachten. Insbesondere dort wo schon Konflikte mit Fußgängern aufgetreten sind und die erforderlichen Breiten nicht ausreichen, sollten keine neuen Gefahrenzustände erzeugt werden.

Der Gesetzgeber hat die Anordnung für Tempo 30 detailliert vorgegeben. Demnach dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt die auch gerichtlich nachzuweisen ist.

Zudem besteht die Rechtsauffassung, dass die Anordnung einer Fahrradstraße mit ihrem generellen Bedeutungs- und Regelungsgehalt nicht geeignet ist, in eine Tempo 30-Zone integriert zu werden.

(Ohm)

32 z . K.

Dez. IV

SG Tiefbau Frau Pilling