

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2024/135

freigegeben am **22.08.2024**

GB 3

Sachbearbeiter/in: Henkel, Günther

Datum: 22.08.2024

Straßenraumgestaltung

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	23.09.2024	Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Bauen
N	12.11.2024	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

- I. Die Sanierung der Diedrich-Freels-Straße und der Straße An Hagendorffs Busch erfolgt in Bezug auf die Abwasserbeseitigungsanlagen gemäß den Darstellungen in der Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung und Bauen vom 23.09.2024.
- II.
 - a. Die Ausführungen zur Umgestaltung des Straßenraumes einschließlich der Planungen zur Änderung der verkehrsrechtlichen Regelungen, auch soweit weitere benannte Straßen innerhalb des Quartiers Oldenburger Straße, Raiffeisenstraße, Ladestraße und Bahnhofstraße betroffen sind, werden unter Berücksichtigung der Ausführungen im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung und Bauen vom 23.09.2024 zur Kenntnis genommen.
 - b. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage eine Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange sowie der Anlieger durchzuführen.

Sach- und Rechtslage:

Die Verwaltung war beauftragt worden, Straßen auf den technischen Zustand hin, sowohl den Straßenkörper als auch die Abwasseranlagen betreffend, zu untersuchen. Die seinerzeitigen Erkenntnisse haben dazu geführt, dass für das Haushaltsjahr 2024 und für die Finanzplanungsjahre 2025 ff. Planungs- bzw. Baukosten im Rahmen der Haushaltsplanung veranschlagt worden waren (vgl. Vorlage 2023/074).

Zu diesem Zeitpunkt hatte sich abgezeichnet, dass im Bereich des Quartiers Oldenburger Straße, Raiffeisenstraße, Ladestraße und Bahnhofstraße mehrere Straßen einer Sanierung bedürfen; dies gilt sowohl für die Abwasserbeseitigungsanlagen als auch für die Straßenkörper. Unter Berücksichtigung der Dringlichkeit wurden zunächst die Straßen Diedrich-Freels-Straße und An Hagendorffs Busch berücksichtigt.

Zu I.: Bezüglich der Abwasserbeseitigungsanlagen hat sich frühzeitig ergeben, dass der ausschließliche Austausch der vorhandenen Anlagen unzureichend wäre. Unabhängig davon, dass aufgrund der sich verändernden Regenereignisse gerade im Bereich der Oberflächenentwässerung veränderte Anlagen mit größeren Durchmessern zugrunde gelegt werden müssen, gilt es auch, Überlegungen im Hinblick auf Starkregenereignisse unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten einzubeziehen. Da aber eine einzelne Leitung innerhalb eines Straßenzuges typischerweise keine umfassendere Wirkung erzeugen kann, wurden frühzeitig auch weitere Straßen in dem genannten Quartier in die grundsätzliche Planung einbezogen. Auf diese Weise ist jedenfalls mittelfristig vorgesehen, eine verbesserte Wirkung bei der Abwassersituation zu erzeugen.

Nähere Ausführungen hierzu werden im Rahmen der Sitzung gegeben.

Zu II.: Auch die Straßenkörper wurden innerhalb des Bereiches überprüft. Dabei wurde nicht nur der technische Zustand berücksichtigt, sondern auch der Versuch unternommen, aktuelle Anforderungen an veränderte Straßenverkehrsverhältnisse zu berücksichtigen. Hierbei spielten auch die Überlegungen eine Rolle, die sich aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept ergeben haben, insbesondere die veränderte Berücksichtigung von Belangen der Radfahrenden (vgl. z.B. Maßnahmen MUV 3,4 Integriertes Klimaschutzkonzept, S. 152 ff.).

Die in Rede stehenden Straßen, die zu den ältesten Straßen in der Gemeinde in den bebauten Ortsteilen gehören, weisen einen typischerweise auf seinerzeitige Verkehrsverhältnisse bezogenen Querschnitt auf. Zwar ist der schwächste Verkehrsteilnehmer durch einen Bürgersteig von der Fahrbahn separiert, der unmittelbare Straßenbereich wird jedoch durch Begegnungsverkehr bei gleichzeitiger Nutzung durch Radfahrende geprägt. Für letztere bedeutet dies eine mindestens nicht komfortable und nicht zur Nutzung des Fahrrades einladende Situation. Wenn aber Verkehrsteilnehmer dazu animiert werden sollen, vermehrt das Rad zu nutzen, muss auch ein entsprechendes Angebot vorhanden sein. Die Aufgabenstellung wurde gegenüber dem Fachbüro deshalb so ergänzt, dass Ausführungen dazu erfolgen sollten, welche Möglichkeiten hier gegeben wären.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass dieses Quartier grundsätzlich sehr gut geeignet ist, um den Raum für Radfahrende deutlich zu erweitern. Vereinfacht gesprochen kann dies dadurch geschehen, dass (zunächst) in den Straßen Diedrich-Freels-Straße und Sophienstraße Einbahnstraßenregelungen vorgesehen werden, während die Straßen An der Bleiche aufgrund ihrer Erschließungsfunktion für das gesamte Quartier und An Hagendorffs Busch aufgrund der dortigen sehr geringen Verkehrsmenge für Kraftfahrzeuge in beide Fahrtrichtungen befahrbar bleiben sollen.

Während für die Diedrich-Freels-Straße die Einbahnstraßenregelung von der Straße An der Bleiche ausgehend in beide Richtungen vorgesehen ist, sollen für die Sophienstraße diese Regelungen einerseits von der Bahnhofstraße, andererseits von der Diedrich-Freels-Straße aus nach dem Parkplatz unmittelbar gegenüber dem Rathaus erfolgen. Dabei soll für die Diedrich-Freels-Straße die Einbahnstraßenregelung erst ab der Einmündung Sophienstraße in Richtung der Straße An der Bleiche gelten. Hintergrund hierfür ist, dass das Rathaus mit dem öffentlichen Parkplatz im nördlichen Bereich der Sophienstraße erreichbar und folglich auch für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung stehen soll.

Die Folge hieraus ist, dass in den Verkehrsräumen der Diedrich-Freels-Straße und der Sophienstraße deutlich mehr Fläche für Radfahrende zur Verfügung gestellt werden kann einschließlich eines möglichen Parkplatzangebotes für PKW, welches heute nicht vorhanden ist, ohne dass sich hieraus signifikante Verschlechterungen der Erreichbarkeit der einzelnen Grundstücke ergeben. Hinzu kommt, dass es sich bekanntermaßen um ein Wohnquartier handelt, welches ausschließlich eine Erschließungsfunktion aufweist und, soweit es den Verkehr mit Kraftfahrzeugen angeht, insgesamt über eine vergleichsweise geringe Verkehrsfrequenz verfügt. Darüber hinaus ist vorgesehen, in diesen Straßen auch die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen, um den künftigen Schwerpunkt der verkehrlichen Nutzung deutlich herauszustellen.

Die Bürgersteigsituation soll insgesamt erhalten bleiben. Abwägungsentscheidend für diese Überlegung ist die Erkenntnis, dass größere Flächenangebote bei einer gleichen Höhensituation häufig auch mit Geschwindigkeitserhöhungen einhergehen. Für Radfahrende soll dabei die Möglichkeit gegeben sein, sämtliche Straßen jeweils in beide Richtungen nutzen zu können.

Nähere Ausführungen hierzu erfolgen im Rahmen der Sitzung.

Zum jetzigen Zeitpunkt unberücksichtigt geblieben ist die Betrachtung der Anton-Günther-Straße sowie der Peterstraße. Auch hier wären selbstverständlich Einbahnstraßenregelungen denkbar. Allerdings liegen der Verwaltung jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt keine ausreichenden Erkenntnisse vor, um hier eine abschließende Empfehlung aussprechen zu können. Dies liegt zum einen in der noch ungelösten Situation des beabsichtigten Kreisverkehrs im Bereich Oldenburger Straße / Raiffeisenstraße begründet, zum anderen in den sich aus der möglichen Festlegung einer Einbahnstraße ergebenden Auswirkungen für den Bereich Peterstraße und dort ansässigen Einrichtungen. Unstrittig ist allerdings, dass auch diese Straßen im weiteren Verlauf der Überprüfung ebenfalls in eine veränderte Verkehrssituation eingezogen werden sollten, da sie zu einer Gesamtquartierslösung beitragen würden.

Da die Überlegungen einer solchen verkehrsrechtlichen Regelung eine örtliche Besonderheit darstellen, sind eine umfassende Beteiligung der betroffenen öffentlichen Stellen sowie eine Anliegerversammlung vorgesehen. Hier sollen insbesondere die Anlieger nicht nur über die beabsichtigte Maßnahme informiert werden, sondern auch die Möglichkeit erhalten, umfassend Stellung zu nehmen. Die Ergebnisse aus dieser Beteiligung würden in einer gesonderten Sitzung vorgestellt und auf der Grundlage des dann insgesamt beschlossenen Konzeptes würde der Entwurf für die Ausbauplanung unter konkreter Festlegung der Straßenraumgestaltung erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Eine konkrete Ermittlung der finanziellen Auswirkungen ist erst zu dem Zeitpunkt möglich, in dem der abschließende Ausbauzustand festgelegt wird.

Auswirkungen auf das Klima:

Derzeit keine.

Anlagen:

Keine.