

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -



Bürgerinitiative Schulwegsicherheit
Riede-Felde
Frau Ilse Lange
Imhorst 2
27339 Riede

Ansprechpartner/in: Frau Kahlert-Kirstein
Durchwahl: 0511 3030-2190
Mein Zeichen: II/719- 00365/06/17

16.10.2018

Eingabe

00365/06/17

Ilse Lange
27339 Riede

betr. Schulwegsicherheit an den Landesstraßen in Riede-Felde

Sehr geehrte Frau Lange,

/ unter Bezugnahme auf meinen Bescheid vom 28.02.2018 übersende ich Ihnen einen Abdruck der Antwort der Landesregierung auf den Landtagsbeschluss zu Ihrer Kenntnis.

Das Eingabeverfahren ist damit endgültig abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

Eingabe 00365/06/17

Ilse Lange

27339 Riede

Betr. Schulwegsicherheit an den Landesstraßen in Riede-Felde

Antwort der Landesregierung

Schulwegsicherheit an den Landesstraßen in Riede-Felde

Mit Beschluss des Landtages vom 28.02.2018 wurde die obige Eingabe der Landesregierung erneut zur „Erwägung“ überwiesen.

Um das Anliegen der Petentin nochmals zu prüfen, hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) den Beschluss des Landtages an den Landkreis Verden als zuständige Straßenverkehrsbehörde sowie an die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständigen Straßenbaulastträger weitergeleitet und um Stellungnahme gebeten. Dabei sollten auch bisher nicht berücksichtigte Tatsachen oder Gesichtspunkte in die jeweiligen Stellungnahmen mit einbezogen werden.

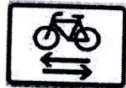
Der Landkreis Verden und die NLStBV haben ihre bisherigen Stellungnahmen für die verkehrsrechtlichen Fragen im Wesentlichen bestätigt, da bisher keine neuen entscheidungsrelevanten Sachverhalte eingetreten sind. Auch das polizeiliche Verkehrslagebild für den in Rede stehenden Bereich wurde vom Landkreis bestätigt und dabei insbesondere die unauffällige Verkehrsunfallsituation dokumentiert.

Nach Eingang der angeforderten Stellungnahmen wurde der Sachverhalt vom MW erneut umfassend geprüft.

Das große Engagement von Frau Lange für die Schulwegsicherheit in Riede-Felde ist den zuständigen Behörden vor Ort bereits seit längerem bekannt. Es hat sich daher ein „Runder Tisch“ aus Vertretern des Landkreises Verden, der Polizei, des regionalen Geschäftsbereiches Verden der NLStBV als Straßenbaulastträger sowie der Samtgemeinde Thedinghausen gebildet. Dabei ist festzustellen, dass die Wünsche von Frau Lange bereits sehr wohlwollend behandelt wurden.

Nach Prüfung der Eingabe der Petentin und auch durchgeführten Ortsterminen wurde

- ein Stopp-Schild an der L 333 mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr kreuzt von links und rechts“



angeordnet,

- eine Ortstafel der Ortschaft Felde an der L 331 versetzt sowie
- eine Geschwindigkeitstrichterung auf der L 333 eingerichtet.

Dem Wunsch nach Versetzung von weiteren Ortstafeln kann aufgrund der Rechtslage nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird auf die im Petitionsverfahren bereits vorgelegte zusammengefasste Stellungnahme des MW verwiesen.

Auch den Wünschen der Petentin nach Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 50 außerhalb der Ortsdurchfahrt kann nicht entsprochen werden. Auch hier wird auf die vorgelegte zusammengefasste Stellungnahme des MW hingewiesen.

Im Rahmen der nochmaligen Prüfung und parlamentarischen Beratungen gab es Signale aus der Kommunalpolitik der Gemeinde Riede, dass sich die Kommune eventuell für eine Fußgängersignalanlage in Form einer so genannten „Dunkelampel“ an zentraler Stelle in Riedel Felde engagieren könnte. Die Kommune müsste zunächst eine durchgängige beidseitige Fußgängerführung anlegen und auch die Planung, Herstellung und Finanzierung einer „Dunkelampel“ übernehmen. Unter diesen Voraussetzungen wäre die Anordnung einer Fußgängersignalanlage in Form einer „Dunkelampel“ auch für den Landkreis Verden, die örtliche Polizeidienststelle und die NLStBV denkbar.

Zur Frage der Rotmarkierungen im Einmündungsbereich der L 333 in die L 331 sollte, gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ERA 2010, Nr. 11.1.4, die Einfärbung von Radverkehrsanlagen nur an besonderen Konfliktpunkten und in absoluten Sonderfällen als Maßnahme für stark unfallgefährdete Bereiche in Betracht gezogen werden. Rote Fahrbahnmarkierungen können dort zur Anwendung kommen, wo angenommen werden muss, dass ein am Verkehr Teilnehmender selbst bei ausreichender Aufmerksamkeit eine Gefahrensituation nicht rechtzeitig oder falsch wahrnehmen könnte. Bei zu häufiger Ausführung dieser Maßnahme könnte die Möglichkeit bestehen, dass für die am Verkehr Teilnehmenden, die Wirkung bzw. die Aussagekraft dieser Maßnahme verloren geht.

Bei dem betrachteten Bereich handelt es sich nicht um einen schwer einsehbaren Bereich bzw. um einen Bereich mit einem erhöhten Gefahrenpotenzial. Es liegen von der zuständigen Polizeiinspektion keine Informationen über besondere Konfliktsituationen bzw. Gefahrensituationen für den in Rede stehenden Bereich vor.

Im Übrigen wurde die L 333 bis zur Einmündung bereits mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h getrichtert und ein Stopp-Schild verpflichtet die am Verkehr Teilnehmenden zum Anhalten an der Haltemarkierung. Aus bautechnischer Sicht ist die farbige Markierung mit erheblichen Kosten verbunden. Dies gilt insbesondere für die Wartung und Pflege. In Bereichen von Einmündungen und Knotenpunkten entsteht aufgrund der Abbrems- und Anfahrvorgänge, sowie der Lenkbewegungen ein erheblicher Abrieb bei einer Markierung mit Farbe. Die bauliche Ausführung mit eingefärbtem Asphalt hätte eine höhere Lebensdauer, wäre aber auch mit höheren Herstellungskosten verbunden.

Unter Abwägung der Vor- und Nachteile wird eine Markierung der Radfurt im Einmündungsbereich daher aus Landessicht abgelehnt.

Alternativ bietet das Land hier an, dass die Kommune den Kreuzungsbereich auf eigene Kosten markiert und in einer Testphase evaluiert. Sofern die Beteiligten (Kommune, Verkehrsbehörde, Polizei und Baulastträger) nach der Testphase zu einer positive Einschätzung kommen, wird das Land die Markierung dauerhaft übernehmen.

Das Land wird der Samtgemeinde Thedinghausen und dem Landkreis Verden das Angebot schriftlich unterbreiten.

Radweg an der Landesstraße 333 von Riede nach Okel

Frau Lange fordert den Bau eines Radweges an der Landesstraße 333 (Okeler Damm) von Riede (Gemeinde Riede, Samtgemeinde Thedinghausen, Landkreis Verden) bis in den 4 km entfernten Nachbarort Okel (Gemeinde Syke, Landkreis Diepholz). Ihre Minimalforderung ist ein 350 m langer Gehweg entlang der L 333 von der Kreuzung der L 331/L333 bis zur Einmündung „Heiligenbruch“.

Seit dem Einreichen der Petition im Jahr 2013 wurde das Radwegekonzept des Landes fortgeschrieben. Mit dem jetzt gültigen „Radwegekonzept 2016 an Landesstraßen“ wurde der Radweg an der L 333 in ganzer Länge in den „vordringlichen Bedarf“ des Geschäftsbereiches Verden der NLStBV aufgenommen. Damit besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass das Land die Planung des rund 4 km langen Radweges von Okel im Landkreis Diepholz bis Riede im Landkreis Verden aufnimmt.

Der Geschäftsbereich Verden der NLStBV gab im Radwegekonzept 2016 die Investitionskosten für den 4,12 km langen Radweg mit rd. 600 000 Euro (das entspricht 145 000 Euro pro Kilometer) an. Eine aktuelle Nachfrage beim Geschäftsbereich ergab, dass derzeit eher mit 280 000 Euro pro Radweg-Kilometer zu rechnen sei. Damit ergäben sich aus heutiger Sicht Baukosten oberhalb von 1 Million Euro. Vom Planungs- bis zu einem möglichen Baubeginn ist von 3,5 – 4 Jahren auszugehen. Für die Bauzeit sind mindestens 12 Monate zu veranschlagen.

Der Radweg steht an fünfter Stelle im aktuellen Radwegekonzept des Geschäftsbereiches. Das bedeutet, dass zuvor noch vier Radwege baulich umzusetzen sind. In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung am 09.02.2018 wurde die Möglichkeit einer vorgezogenen Planung diskutiert und wegen der dann eintretenden Benachteiligung der dringlicher eingestuftten Radwegprojekte verworfen.

Da die internen Ressourcen der NLStBV nicht alle Planungsbereiche abdecken, sind für die Erarbeitung der notwendigen Planfeststellungsunterlagen externe Leistungen notwendig. Der Geschäftsbereich Verden weist darauf hin, dass derzeit keine freien Planungskapazitäten be-

stehen. Bei einem sofortigen Planungsbeginn wären nach ersten Schätzungen neben den eigenen Aufwendungen weitere Planungskosten gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in Höhe von 57 000 Euro und 18 000 Euro für weitere Gutachten – in der Summe rd. 75 000 Euro - verteilt auf zwei Jahre erforderlich. Durch den Investitionshochlauf des Bundes und das Ziel des Landes, diese Bundesgelder gewinnbringend für Niedersachsen einzuwerben, sind im Einzelplan 08 Kapitel 0820 trotz der guten Dotierung des Titels 53710 (DILAU) in 2018 und 2019 keine Planungsmittel für den Radweg verfügbar. Die Baukosten wären zu gegebener Zeit aus dem Einzelplan 08 Kapitel 0820 Titelgruppe 61 (Landesstraßenbauplafond) Titel 733 61 „Neubau von Radwegen“ und die Grunderwerbskosten aus dem Titel 821 61 der Titelgruppe 61 zu finanzieren.

Im Resümee besteht aus Landessicht derzeit keine Möglichkeit, den Radweg an der L 333 bevorzugt zu planen und zu bauen. Weder die Rangfolge im Konzept noch freie Ressourcen ermöglichen eine bevorzugte oder parallele Bearbeitung.

Sofern örtlich weiterhin der Wunsch nach einer beschleunigten Verkehrsfreigabe besteht, wird es ohne eine kommunale Übernahme von wesentlichen Aufgaben der Planung, des Grunderwerbs und des Baus nicht gehen. Das Land wird die Planung gerne begleiten und muss aus rechtlichen Gründen auch beim Landkreis Verden und Landkreis Diepholz das Rechtsverfahren zur Erlangung der Baurechte beantragen. Sofern der Landesstraßenradweg-Standard eingehalten wird, übernimmt das Land den Radweg nach Fertigstellung in seine Baulast.

In der Praxis gibt es zahlreiche erfolgreiche Radweg-Kooperationen zwischen Kommunen (Gemeinde, Samtgemeinde oder Landkreis) und dem Land. Dazu wäre mit dem Geschäftsbereich Verden eine Vereinbarung über die Planung abzuschließen. Planungsleistungen Dritter können leider nicht erstattet werden. Das Land würde die Baukosten vollumfänglich tragen. Der Baubeginn wäre nach einem erfolgreichen Rechtsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung oder Verzicht auf Planfeststellung) und erfolgreichem Grunderwerb dann nur von einer ausreichenden Dotierung des Radwegneubautitels im Landeshaushalt abhängig.

Der Petentin geht es im Wesentlichen um einen rund 350 m langen Teilabschnitt entlang der L 333 von der Einmündung „Heiligenbruch“ bis zur Kreuzung mit der L 331. In der Ausschusssitzung am 09.02.2018 und in weiteren Gesprächen der Beteiligten vor Ort wurde daher auch diskutiert, ob nicht dieser Teil des Radweges vorgezogen werden könne.

Diese zunächst plausibel erscheinende Aufspaltung des Projektes ist nicht unproblematisch. Um eine Querung des Radweges zu vermeiden, muss zunächst die gesamte Länge von Riede bis Okel untersucht und die konfliktärmste Lage (nördlich oder südlich der L 333) ermittelt werden. Erfahrungsgemäß veralten vorbereitende Untersuchungen innerhalb weniger Jahre, sodass es sich aus wirtschaftlichen Gründen anbietet, die Planung dann auch zum Abschluss zu bringen. Das Ressourcenproblem der NLStBV wurde bereits beschrieben.

Sofern die Gemeinde einen Gehweg anlegen möchte, kann sie diesen unabhängig von einem Radweg planen. Sollte der Radweg später auf der Gehwegseite liegen, kann dieser bei entsprechendem Aufbau beim Bau des Radwegs weiterverwendet werden.

Die Landesstraße 333 ist mit rund 2 000 Fahrzeugen pro Tag eher schwach belastet. Das Land will sich seiner Verantwortung für die Sicherheit der Schulkinder nicht entziehen. Allerdings gibt es an anderen Stellen deutlich sichtbarere Mängel, die ein vorzeitiges Eingreifen erfordern. Insofern wäre die kommunale Mithilfe hier im Interesse der Bürgerinnen und Bürger eine wichtige Unterstützung.

Das Land wird der Samtgemeinde Thedinghausen und dem Landkreis Verden auch dieses Angebot schriftlich unterbreiten.

Nachtrag: Hinweis zum „Radwegekonzept 2016 an Landesstraßen“:

Entlang der 8 000 km Landesstraßen sind rd. 4 500 km Radwege in der Baulast des Landes. Trotz dieses großen Netzes werden weiterhin landesweit neue Radwege gefordert. Das „Radwegekonzept 2016 an Landesstraßen“ greift die zahlreichen Wünsche auf und setzt Prioritäten fest. Das Konzept wurde nach intensiven Gesprächen der Geschäftsbereiche der NLStBV mit den Landkreisen und kreisfreien Städten aufgestellt. Örtliche Interessen konnten über die Landkreise eingebunden werden.

Bei der Fortschreibung wurden zunächst die Wünsche nach einer Netzergänzung aufgenommen. Über 600 Projekte mit einem Investitionsvolumen von über 400 Millionen Euro bei 1 700 km Länge machten eine Unterteilung in einen „Vordringlichen Bedarf“ und einen „Weiteren Bedarf“ notwendig. Dabei wurden die Projekte nach den Kriterien Radwegsicherung an Kitas und Schulen, Radfahrerpotential, Lückenschluss, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz gereiht und die Erstplatzierten in den „Vordringlichen Bedarf“ des jeweiligen Geschäftsbereiches aufgenommen. Nur diese Projekte werden von der NLStBV geplant und an Hand der finanziellen und personellen Ressourcen gemäß einer internen Reihung in den nächsten Jahren umgesetzt. Einem Investitionsvolumen von mehr als 100 Millionen Euro im „Vordringlichen Bedarf“ stehen Haushaltsmittel von 5 Millionen Euro pro Jahr in der Titelgruppe 61 des Kapitels 0820 gegenüber. Im aktuellen Entwurf der Mittelfristigen Finanzplanung sind die 5 Millionen Euro pro Jahr fortgeschrieben.