

**Beschlussvorlage**  
**Nummer: 2020/0135**

**vom 03.06.2020**

Az. Bezug-Nr: Fachdienst Straßenbau u. Grünflächen Hackmann, Christine
---

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Umwelt, Planung und Bauen	24.06.2020	öffentlich vorbe- ratend
Verwaltungsausschuss	02.07.2020	nichtöffentlich beschließend

## Verkehrsversuch Bremer Tor/Falkenrotter Straße

### Sachverhalt:

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Vechta hat in seiner Sitzung vom 12.06.2018 den Verkehrsversuch „Bremer Tor“ mit gesteuerter Lichtsignalanlage beschlossen. Ziel ist es die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer, zu optimieren und den Geschäftsbereich Bremer Tor zu stärken. Weiter soll der Verkehrsversuch dazu führen den „Durchgangsverkehr“ aus dem Bereich Große Straße + Bremer Tor zu verdrängen.

Die Umsetzung mit verkehrsgesteuerten Lichtsignalanlagen wurde im September 2019 begonnen und schließlich im November 2019 fertiggestellt. Im Dezember 2019 wurde ein Rückbau vorgenommen, der das Rechtsabbiegen der PKWs von der Bremer Straße in das Bremer Tor und das Linksabbiegen vom Bremer Tor in die Bremer Straße wieder ermöglicht. Weiter wurden die Lichtsignalanlagen optimiert und den Verkehren angepasst.

Im Ausschuss Umwelt, Planung und Bauen vom 26.02.2020 und Verwaltungsausschuss vom 10.03.2020 wurden die bis Dezember 2019 eingereichten Änderungsvorschläge sowie die dazugehörige Auswertung dargestellt und teils beschlossen.

Nachfolgend zurückgestellte Eingaben wurden nochmals zusammen mit der unteren Verkehrsbehörde und der Polizei geprüft:

### **1. Verkehrssituation Falkenrotter Straße vor Marcel Sport Center**

Die jetzige Verkehrssituation führt zu erhöhten Konfliktsituationen zwischen PKW und Fahrradfahrern. Des Weiteren kommt es zu langen Rückstauentwicklungen an verkehrshohen Tageszeiten. Gemeinsam wurden zwei Lösungsvorschläge/ Varianten erarbeitet. Die Pläne werden in der Sitzung vorgestellt.

**Variante I:** Eine Zweispurigkeit – Linksabbiegespur 3,85 m und Geradeausspur 3,50 m – wird auf der vorhandenen Straßenfläche hergestellt. Die Radfahrer – Linksabbieger und Geradeausfahrer – werden auf den Gehweg geführt. Auf dem Gehweg soll hierfür ein Fahrradschutzstreifen Breite= 1,50 m markiert werden. In Höhe der Ampel Geschäft Wegmann soll der linksabbiegende Radfahrer die Fußgängerampel benutzen und somit in Richtung Oldenburger Straße weiterfahren. Der geradeausfahrende Radfahrer biegt ebenfalls i.H. Geschäft Wegmann wieder auf die Straße.

**Nachteil:** Für diese Variante ergeben sich folgende Nachteile: Durch das Verlassen der Radfahrer auf die Nebenanlage werden diese vom Pkw-Verkehr nicht mehr wahrgenommen und tauchen unerwartet auf der Fahrbahn wieder auf. Dadurch entstehen erhöhte Unfallgefahren. Weiter entstehen Konfliktsituationen mit Fußgängern auf dem Gehweg. In diesem Fall müsste der Ampelmast versetzt werden und der Gehweg wird schmaler.

Es wird vorgeschlagen diese genannte Variante nicht umzusetzen.

**Variante II:** Die vorh. Fahrspur für Linksabbieger und geradeausfahrende PKWs wird auf 5,85 m verbreitert. Eine Fahrbahnmarkierung zwischen Geradeaus- und Linksabbiegespur wird nicht aufgebracht. Eine Richtungspfeilmarkierung wird hergestellt. Der Fahrradschutzstreifen wird hinter dem vorh. Sperrelementen auf der asphaltierten Straßenfläche verlegt. Die Breite des Schutzstreifens für geradeaus- und linksabbiegende Radfahrer beträgt 1,50 m.

In Höhe der Lichtsignalanlage -Geschäft Wegmann- soll der linksabbiegende Radfahrer die Fußgängerampel benutzen und somit in Richtung Oldenburger Straße weiterfahren. Der geradeausfahrende Radfahrer wird weiterhin auf den Schutzstreifen in das Bremer Tor geführt.

**Vorteil:** Durch den Schutzstreifen auf der Fahrbahn wird der Radfahrer klar und eindeutig geführt. Zudem wird dieser ständig durch den Pkw-Verkehr wahrgenommen. Es gibt keine zusätzlichen Konfliktsituationen mit dem motorisierten Verkehr.

Die Untere Verkehrsbehörde sowie die Polizei favorisieren diese Variante. Demzufolge wird diese Variante von der Verwaltung als Versuch zur Umsetzung vorgeschlagen.

## 2. Klingenhagen (Zebrastreifen /Fußgängerüberwege FGÜ)

Die Notwendigkeit der Markierung eines Zebrastreifens/ Fußgängerüberweg (FGÜ, VZ 293) in der Straße Klingenhagen wurde nochmal von der unteren Verkehrsbehörde geprüft.

- a) Nach der StVO sind Fußgängerüberwege über bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen mit abknickender Vorfahrt nicht anzulegen. Für die Straße Klingenhagen bedeutet dies, dass der FGÜ (Zebrastreifen) mind. fünf Meter entfernt von der Einmündung Bremer Tor aufgebracht werden muss.
- b) Des Weiteren sind die Verkehrsstärken der Fußgänger- und Fahrzeugströme zu ermitteln. Eine Verkehrszählung in der Straße Klingenhagen zeigt in der Spitzenzeit ein Kfz-Aufkommen von 270 Stück/h. Gemäß EFA – 3.3.2 Einsatzbereiche von Querungsanlagen sind demnach keine Maßnahmen wie Zebrastreifen erforderlich (Grafik wird in der Sitzung erklärt). Demnach ist kein Fußgängerüberweg / Zebrastreifen anzuordnen.

Die Verwaltung schlägt vor keinen Zebrastreifen/ FGÜ in der Straße Klingenhagen herzustellen.

Anmerkung: Die Anordnung von Zebrastreifen/FGÜ bedarf der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle. (§ 25 VwV-StVO –Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)

### Weiterer Vorschlag zur Stärkung des Radverkehrs

Zusammen mit der Polizei und der Unteren Verkehrsbehörde wurde ein weiterer Vorschlag zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet. Dies beinhaltet die Einführung einer Einbahnstraßenregelung der Straße Klingenhagen von der Dobbenstraße (Gino) bis Große Straße (Schuh Scheele). Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m. Eine Markierung von Fahrradschutzstreifen inkl. Radsymbolen wird geprüft. Der Radverkehr wird in beiden Richtungen zugelassen.

Mit dieser Regelung würde erreicht, dass der Radfahrer von der Burgstraße kommend in den Klingenhagen ohne Behinderungen bis zur Großen Straße/ Bremer Tor und umgekehrt durchfahren kann. Derzeit ist der Radfahrer bei Rückstau gezwungen hinter dem Pkw zu fahren.

Die Einbahnstraßenregelung gilt zunächst als Vorschlag und sollte weiter geprüft und diskutiert werden.

## 3. Mittelmarkierung Große Straße (von Marschstraße bis Bremer Tor)

In der UPB-Sitzung vom 26.02.2020 wurde mitgeteilt, dass eine durchgezogene Mittelmarkierung in der Großen Straße aus rechtlichen Gründen nicht zulässig sei. Ein Beschluss wurde nicht gefasst.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung(StVO) besagt:

Das Zeichen 295 –Fahrstreifenbegrenzung/ Fahrbahnbegrenzung- ist zur Trennung des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn in der Regel dann anzuordnen, wenn die Straße mehr als einen Fahrstreifen je Richtung aufweist. In diesen Fällen ist die Fahrstreifenbegrenzung in der Regel als Doppellinie auszubilden. Auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Richtung ist das Zeichen nur dann anzuordnen, wenn das Befahren des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zugelassen werden kann.

Definition Verkehrssicherheitsgründen:

Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen eine Gefahrenlage voraus, die bei durchschnittlichen Verkehrsverhältnissen die Unfallsituation negativ beeinflussen kann. In der Großen Straße gibt es keine akute Gefahrenlage für die Radfahrer. Unfälle mit Radfahrern liegen nicht vor.

Der § 45 StVO stellt deutlich dar:

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für eine vollständige durchgezogene Mittellinie nicht gegeben sind unabhängig davon, dass das Verkehrszeichen 295- Fahrstreifenbegrenzung grds. nicht dem Schutz von Radfahrern dienen soll, sondern einem Befahren der Gegenspur aufgrund einer Gefahrenlage vorbeugen soll. Dem Schutz von Radfahrern beim Überholen dient die neue Vorschrift in der StVO, die einen Mindestabstand von 1,50 m vorschreibt und seit dem 28.04.2020 gilt.

Ein Kompromiss könnte so aussehen, dass eine unterbrochene Leitlinie aufgebracht wird, die in den Verschwenkungsbereichen der Großen Straße als durchgezogene Linie markiert wird. Dieser Kompromiss wäre aber noch mit der Polizei abzustimmen.

#### 4. Füchteler Straße – Von Kaufleuten beauftragtes Gutachten

Eine von Kaufleuten des Bremer Tors beauftragtes Gutachten liegt in Auszügen der Verwaltung vor. Hier wurde insbesondere die Links-Abbiegemöglichkeiten von und in die Füchteler Straße in und aus dem Bremer Tor untersucht. Das Gutachten schlägt vor, die genannten Abbiegemöglichkeiten wiederherzustellen und bezieht sich dabei auf die Fahrzeugzahlen und die vorh. Geschwindigkeit.

Das gesamte Gutachten wurde der Verwaltung nach der Versendung der Vorlagen übergeben und besprochen. In der Sitzung werden die weiteren Vorschläge vorgestellt.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		<b>Haushaltsposition:</b>	
Gesamtkosten der Maßnahme (ohne Folgekosten)	Folgekosten 5.000 €	Finanzierung P1.541100.001	Erfolgte Veranschlagung: <input checked="" type="checkbox"/> ja, mit 50.000 € für Fahrbahnmarkierung <input type="checkbox"/> nein

#### Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Bauen schlägt dem Verwaltungsausschuss folgende Beschlussfassung vor:

1. Der Bereich der Falkenrotter Straße vor Marcells Sport Center wird gem. Variante II umgesetzt. Es werden zwei Fahrspuren (Linksabbiege- und Geradeausspur) –ohne einer „Trennmarkierung“- in einer Gesamtbreite von 5,85 m hergestellt. Eine Richtungspfeilmarkierung wird aufgebracht. Der Fahrradschutzstreifen von 1,50 m Breite wird mit Sperrelementen neben der Geradeausspur auf vorhandener Straße hergestellt.
2. Ein Zebrastrifen in der Straße Klingenhagen wird nicht markiert. Der Vorschlag einer Einbahnstraßenregelung für die Straße Klingenhagen – Abschnitt Bremer Tor bis Dobbenstraße – und der Öffnung der Füchteler Straße (Vorschlag/Gutachten der Kaufleute Bremer Tor) wird weiter geprüft und im Ausschuss UPB beraten.
3. Die Mittelmarkierung auf der Großen Straße erfolgt nur in den Bereichen der Verschwenkungen. Eine unterbrochene Mittelmarkierung wird nicht aufgebracht.

