



Stadt Nienburg/Weser
Der Bürgermeister

Beschlussvorlage

Nr.: 3/009/2021

öffentlich

Datum: 09.09.2021

Produkt: 3003 Verkehrssicherung
und -überwachung

Sicherheit und Ordnung

Auskunft erteilt: Meyer-Leseberg, Friedhelm

Beratungsfolge:

Datum:
05.10.2021

Gremium:
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung

Sachbetreff:

Prüfung von Tempo-30-Regelungen im Zuge der innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen Verdener Landstraße/Verdener Straße zwischen dem Aldi-Kreisverkehrsplatz und der Film-Eck-Kreuzung, der Brückenstraße bis zur Einmündung Oyler Straße sowie dem Straßenzug Bahnhofstraße/v.-Philipsborn-Straße

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine Mittelbedarf < 10.000 € u. planmäßig verfügbar
- Mittelbedarf > 10.000 € (s. Anlage Finanzierung)
- Teilauftrag für eine beschlossene Gesamtmaßnahme; der festgelegte Finanzrahmen wird nicht überschritten (daher ohne Anlage Finanzierung)
- _____

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Einführung von Tempo-30-Regelungen im Zuge der innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen Verdener Landstraße/Verdener Straße zwischen dem Aldi-Kreisverkehrsplatz und der Film-Eck-Kreuzung, der Brückenstraße bis zur Einmündung Oyler Straße sowie dem Straßenzug Bahnhofstraße/v.-Philipsborn-Straße zu prüfen und nach Anhörung der zu beteiligenden Stellen ggf. straßenverkehrsbehördlich anzuordnen.

Sachdarstellung:

In der jüngeren Vergangenheit erreichten die Stadt seitens der Politik, der Anwohnerschaft und der Verkehrsteilnehmer*innen vermehrt Hinweise und Beschwerden hinsichtlich der mangelnden Sicherheiten für die Radfahrer*innen auf den innenstadtnahen Hauptverkehrsachsen. Insbesondere bezogen sich die Kritiken auf die Verdener Landstraße/Verdener Straße zwischen dem Aldi-Kreisel und der Film-Eck-Kreuzung, der Brückenstraße bis zur Einmündung Oyler Straße sowie den Straßenzug Bahnhofstraße/v.-Philipsborn-Straße.

Nach den einschlägigen Richtlinien hängt die Wahl der Radverkehrsführungen bzw. die Vereinbarkeit von Rad- und Kfz-Verkehr im Wesentlichen von der Kfz-Belastung, der Geschwindigkeit sowie der Fahrbahnbreite ab. In Anlehnung an die Ergebnisse der von hier veranlassten Verkehrserfassungen weisen die genannten Straßen eine hohe Verkehrsdichte an Kraftfahrzeugen und Radfahrer*innen auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist mit Ausnahme der Verdener Landstraße zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen (Tempo-30) und der Bahnunterführung auf die innerortsüblichen 50 km/h begrenzt. Die vorhandenen Radverkehrsführungen bestehend aus Fahrradschutzstreifen und flankierenden Sonderwegen sind aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenbreiten relativ eng bemessen. Der gesetzlich geforderte Mindestabstand zwischen Radfahrer*innen und vorbeifahrenden Kfz kann häufig nicht mehr eingehalten werden.

Angesichts der aktuellen Verkehrswende soll u. a. auch der Fahrradverkehr in Stadt und Land allgemein gefördert werden. Vorhandene Radwegführungen sollen sowohl freundlicher als auch sicherer gestaltet werden. Als ein probates Mittel zur Erhöhung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen könnte in diesen städtischen Hauptverkehrsadern in Anwendung der Regelwerke und auf der Basis von verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen auch die zusammenhängende Einführung einer 30-km-Höchstgeschwindigkeit in Betracht gezogen werden.

Seit Einführung der Tempo-30-Regelung zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen in Höhe der Verbrauchermärkte Verdener Landstraße im Mai 2020 haben sich auf der Strecke kaum noch Unfälle ereignet. Lediglich ein Unfall mit Radfahrer*innenbeteiligung wurde registriert.

Die ersten hier vorliegenden Rückmeldungen nach Beginn des laufenden Praxistests Hannoversche Straße (Tempo-30 und Radfahrerschutzstreifen) lassen bereits erkennen, dass sich seitens der Radfahrer*innen das Sicherheitsgefühl insbesondere auch durch die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen spürbar erhöht hat.

Aus den genannten Gründen wird daher verwaltungsseitig erwogen, auf den genannten innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen die 30-km/h-Höchstgeschwindigkeit anzuordnen. Die zu beteiligenden Stellen wären vorab anzuhören.

Die Maßnahme ist beschilderungstechnisch einfach umsetzbar und dürfte mit Kosten für Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen in Höhe von ca. 1.000 bis 1.500 Euro verbunden sein.

Neben den sicherheitsrelevanten Gründen für die Radfahrenden dürften sich bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch kürzere Bremswege für die

Kfz ergeben. Dies dürfte insbesondere im Bereich der signalgesteuerten Kreuzungen weniger Auffahrunfälle zur Folge haben und somit zu einer Entschärfung der Unfallsituation beitragen.

Die Anordnung von 30 km/h-Höchstgeschwindigkeit hätte außerdem positive Auswirkungen hinsichtlich Lärmemissionen und Schadstoffausstoß.