

FDP spricht sich gegen 450.000 € teure Umbaumaßnahme auf Raiffeisenstraße aus

In der Sitzung am 01.12.2022 hat der [Nachhaltigkeits- und Mobilitätsausschuss](#) über die Verwaltungsvorlage zur Fortführung der Schutzstreifen für den Radverkehr an der Lüdinghauser Straße und Raiffeisenstraße beraten. Die Planungen wurden in einer Präsentation vorgestellt und stehen auch als [pdf-Datei](#) im Bürgerinfoportal zum Download zur Verfügung. Hintergrund ist, dass der bisher gemeinsame Rad- und Fußweg mit Benutzungspflicht für Radfahrer im Süden der Raiffeisenstraße vor geraumer Zeit von der Straßenverkehrsbehörde zu einem Fußweg zurückgestuft wurde und die Radfahrer seitdem auf der Fahrbahn fahren müssen.

Laut RASt Ausgabe 2006 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) muss ein Radfahrerschutzstreifen mindestens eine Breite von 1,25 m haben und die Fahrbahn eine Breite von mindestens 4,5 m, so dass sich eine Gesamtbreite von 7 m ergibt. Die Raiffeisenstraße ist allerdings nur ca. 6,5 m breit. Analog zur Vorgehensweise an der LH-Straße, soll die Raiffeisenstraße um 50 cm in Richtung Grünstreifen im Süden erweitert werden. Vorgeschlagen wurde auch eine Rotmarkierung der Schutzstreifen. Die Kosten alleine für die Rotmarkierung belaufen sich laut Verwaltung auf ca. 60.000 bis 80.000 €. Um die Rotmarkierung nicht vorzeitig bei der nächsten anstehenden Asphaltdeckensanierung zu zerstören, soll die Sanierung vorgezogen werden. Die Verwaltung rechnet aktuell damit, dass die Asphaltdecke der Raiffeisenstr. in etwa fünf Jahren ohnehin saniert werden müsse. Die Gesamtkosten für die genannten Maßnahmen werden mit 450.000 € kalkuliert. Begründet wurde die Durchführung der Maßnahme trotz immenser Kostensteigerung (bisher war nur die Hälfte dafür veranschlagt) mit einer sehr hohen Akzeptanz im Bereich der LH-Straße und einer starken Frequentierung des roten Schutzstreifens. Dies solle bis zum Bahnhof fortgeführt werden.

Wir dagegen meinen, dass die Kosten dieser Maßnahme in keinem guten Verhältnis zum Nutzen stehen. Das Zerstören einer intakten Asphaltdecke nur um eine Rotmarkierung aufzubringen, ist zu hinterfragen. Mit der vorgezogenen Sanierung erweist man dem Klimaschutz einen Bärendienst und es werden Gelder verbraten, die man z.B. zur Sanierung anderer tatsächlich kaputter Straßen verwenden könnte.

Als Kompromiss hätten wir eine Verbreiterung der Raiffeisenstraße mit Auftragen eines Schutzstreifens für Radfahrer ohne Rotmarkierung mitgetragen. Die Kosten wären dadurch erheblich reduziert worden. Sobald die Asphaltdecke tatsächlich abgängig würde, hätte man im Rahmen der Sanierung entscheiden können, ob eine Rotmarkierung zu diesem späteren Zeitpunkt sinnvoll ist. Ob die Sanierung der Raiffeisenstraße in fünf Jahren überhaupt schon nötig ist, sei dahingestellt und bleibt Experten überlassen. Ein grobes Bild davon kann sich vor Ort jeder selbst machen.

Im Ausschuss wurde der Vorschlag der Verwaltung von den anderen Fraktionen positiv begrüßt, u.a. aufgrund des gut angenommenen Schutzstreifens an der LH-Straße, was vor allem auf die Rotmarkierung zurückgeführt wurde. Die von der Verwaltung in Aussicht gestellten Fördergelder von 250.000 € wurden wohlwollend begrüßt. Dass diese Maßnahmen gefördert werden könnten, war erst zur Sitzung bekannt gegeben worden. Wir meinen: Auch Fördergelder sind Steuergelder und nur für Maßnahmen mit angemessenem Kosten-/Nutzenverhältnis einzusetzen. Letztlich stimmten wir als einzige Fraktion im Ausschuss gegen die Maßnahmen.

Bereits im Vorfeld der Sitzung hatten wir mit der Verwaltung und der Mehrheitsfraktion Alternativen ins Spiel gebracht. Eine Prüfung bei der Straßenverkehrsbehörde vornehmen zu lassen, ob bei Anlage eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Bahnhof der Fußweg im Süden der Raiffeisenstr vom Bahnhof kommend wieder für den Radverkehr freigegeben werden kann, war nicht gewünscht. Auch andere Alternativen zum Schutzstreifen sind unserer Meinung nach

diskussionswürdig, da es besonders bei lediglich 1,25 m breiten Schutzstreifen in Verbindung mit einer nur 4,5 m breiten Fahrbahn fraglich ist, ob diese tatsächlich die Verkehrssicherheit erhöhen. Nähere Hintergründe dazu sind in einem [Beitrag des ADFC Diepholz](#) dargestellt. Aufgrund der mittlerweile deutlich breiteren Pkws als zum Zeitpunkt des Erstellens der RASt wird laut ADFC in Niedersachsen eine Restfahrbahnbreite von mindestens 5 m und ein mindestens 1,5 m breiter Radschutzstreifen von den zuständigen Behörden vorgeschrieben. Der ADFC kommt auch zu dem Ergebnis, dass eine Fahrbahnbreite von lediglich 4,5 m nicht mit den Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) vereinbar sei. Laut [VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2](#) darf ein Schutzstreifen nur dort markiert werden, wo die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. **Ist die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen.** Wer mit dem Pkw auf der Lüdinghauser Str. unterwegs ist, wird merken, dass bei Gegenverkehr in aller Regel mindestens einer der Verkehrsteilnehmer auf den Schutzstreifen ausweicht. Die Straßenverkehrsbehörde hat die schmalen Schutzstreifen mit schmaler Restfahrbahnbreite in der Vergangenheit auf der LH-Straße zwar genehmigt, eine Genehmigung für die Raiffeisenstraße ist aufgrund der Entwicklungen in anderen Bundesländern und des genannten Rechtskonfliktes eigentlich nicht zu erwarten, da der **Anteil des LKW-Verkehres und Idw. Zugmaschinen auf der Raiffeisenstraße aufgrund des angrenzenden Gewerbegebietes als deutlich höher einzustufen als auf der LH-Straße.**

Klar ist, dass sich aufgrund der beengten Verhältnisse leider keine perfekte Lösung für den Radverkehr auf der Raiffeisenstraße finden lässt. Jedoch sehen wir alternative und bessere Möglichkeiten zu schmalen beidseitigen Schutzstreifen. Das können z.B. eine einseitige Mitbenutzung des Fußweges und nur einseitige Anlage eines Schutzstreifens oder Piktogramme auf der Straße sein, die dem Kraftfahrzeugverkehr anzeigen, dass auch Radfahrer die Straße benutzen und zu erhöhter Vorsicht aufrufen. Lösungen ohne Verbreiterung der Raiffeisenstraße hätten den Vorteil, dass man weitere Erfahrungen mit den Schutzstreifen auf der LH-Straße abwarten könnte. Erst nach der Öffnung des HIT-Marktes und der Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrer über den neuen Platz zur Sandstraße ist die Sinnhaftigkeit der Maßnahme und eine Veränderung der Verkehrssicherheit abschließend zu beurteilen. Der Kraftfahrzeugverkehr wird durch den HIT-Markt noch deutlich zunehmen. Viele Radfahrer, insbesondere mit Anhängern, berichten bereits jetzt von einem mulmigen Gefühl dort unterwegs zu sein, da ihr Fahrzeug den Schutzstreifen voll ausfülle. Die [VwV-StVO](#) sagt hierzu, dass der Schutzstreifen so breit sein müsse, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr biete. Die Mindestbreite des Schutzstreifens von 1,25 m in der RaSt stammt noch aus Zeiten, in denen kaum Räder mit Anhängern oder Lastenräder vorhanden waren. Möglicherweise kommt man letztendlich zu dem Schluss, dass statt einer Verbreiterung der Raiffeisenstraße eine Verbreiterung des Fußweges sinnvoller ist, um dort auch den Radfahrern aus Richtung Bahnhof kommend mehr Platz zu bieten. Stellenweise befindet sich der Fußweg ohnehin in einem schlechten Zustand. Ein getrennter Rad- und Gehweg mit Zeichen 241 könnte ebenso möglich sein.