

N i e d e r s c h r i f t

über die Sitzung des Ausschusses für Bauen und Umwelt
gemeinsame Sitzung mit BauA der Gem. Rieste und Neuenkirchen-Vörden
am Montag, den 06.03.2023, um 17:00 Uhr
im Gaststätte Weidehof
Neuenkirchener Str. 117
in 49597 Rieste
(SGBU/007/2023)

Anwesend:

Vorsitzende/r

Meyer zu Drehle, Axel

Mitglieder

Hüdepohl, Ingrid

i.V. für Möller, Heinrich

Menslage, Heike

Schmidt-Ankum, Clara

Thesing, Ingrid

Revermann, Markus

i.V. für Liening-Ewert, Rainer

Weigand, Sandra

i.V. für Heuer, Philip

von der Verwaltung:

Heidemann, Reinhold

Protokollführer/in

Kalmlage, Tanja

Entschuldigt fehlen:

Mitglieder

Bokel, Mathias

Droste, Agnes

Hurrelbrink, René

Klune, Stefan

Mitglieder (mit beratender Stimme)

Maxhuni, Adrian

Öffentlicher Teil

1. Eröffnung, Begrüßung und Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Anwesenheit der Ausschussmitglieder, der Beschlussfähigkeit sowie der Tagesordnung

Der Bürgermeister der Gemeinde Rieste Christian Scholüke begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für die Teilnahme an der ersten gemeinsamen Sitzung der drei BA. Er stellt das Ziel, den Pendlerverkehr im Niedersachsenpark stärker auf das Rad zu verlagern, hervor. Mögliche Maßnahmen zur Schaffung attraktiver Radverkehrswege sind Ziel des Projektes.

2. Fallstudie zur Schaffung von attraktiven Radwegeverbindungen im Niedersachsenpark Vorlage: 3296/2023

Sophie Rotter (LKOS) führt anschließend in die Fallstudie ein. Auch die repräsentative Mobilitätsbefragung des LKOS im Rahmen des Projektes MOIN+ hat ergeben, dass 65 % der Befragten mehr mit dem Rad fahren würden, wenn es mehr bessere und sichere Radwege geben würde. Dafür werden den Gegebenheiten angepasste Standards benötigt. Häufig sei z.B. der bisherige Standard von 2,5 m Breite zu knapp, aber der Standard für Radschnellwege hingegen überdimensioniert. Fragen dieses Projektes waren, welche Standards vor Ort Sinn machen, wie die Streckenverläufe sein sollen, wie die Beschilderung eingepasst wird und welche rechtliche Bedingungen zu beachten sind. Dafür wurde in verschiedenen Runden mit Vertretern aus unterschiedlichen Teilnehmerkreisen wie dem Niedersachsenpark, den Straßenbaulastträgern, dem LK Osnabrück, dem LK Vechta, der NLStV, der Polizei, den Verkehrsbehörden und dem ADFC gearbeitet, um ein übergreifendes Konzept für den Niedersachsenpark mit Modellcharakter zu erhalten.

Nach einer kurzen Vorstellung seines Planungsbüros PGT erläutert Herr Mazur das exemplarische Umsetzungskonzept für den Niedersachsenpark.

Ziel der Fallstudie ist die Erstellung eines Leitfadens, der über den Niedersachsenpark hinaus eingesetzt werden kann.

Dafür wurden im Niedersachsenpark im ersten Schritt die Grunddaten erhoben. Diese beinhalteten die Verkehrsmengen von Rad- und Kraftverkehr, Unfallpunkte, Planungen wie die neue BAB-Anschlussstelle Rieste uvm. Neben diesen Daten wurde ebenfalls eine Befragung durchgeführt, deren Teilnehmerzahl hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, aber dennoch Rückschlüsse zulasse.

Basis zur Steigerung der Nutzung des Rads sind somit ein zusammenhängendes Netz mit guten Knotenpunkten, die Belagsqualitäten und entsprechende Breiten der Fahrspur.

Dabei werden zum überwiegenden Teil vorhandene öffentliche landwirtschaftliche Wege genutzt, die auch zukünftig für andere Nutzer, wie die Landwirtschaft, nutzbar bleiben.

In der 1. Umsetzungsstufe sollte ein Startring mit Beschilderung und Piktogrammen, Abbiegeassistenz und Querungshilfen entstehen. Dieses könnte auch ein Plus für den Schülerverkehr und der Gemeindeverbindung zwischen Neuenkirchen und Vörden sein. Eine Anbindung an den Schienenverkehr in Bezug auf Taktung und Fahrzeiten ist anzustreben, die jetzt häufig den Arbeitszeiten entgegenstehen. Über den Fahrbahnzustand insbesondere der Zubringer sollte von den beteiligten Gemeinden ein Standard festgelegt werden. Auch die Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung spielt eine entscheidende Rolle. Die dafür vorgeschlagenen Maßnahmen der 1. Priorität sollen eine Verbesserung des Vorhandenen mit entsprechender Durchgängigkeit erreichen. Dafür könne evtl. das Förderprogramm „Stadt und Land“ genutzt werden. In 2023 könnten dafür die entsprechenden Beschlüsse in den Räten gefasst werden, so dass 2024 die Umsetzung der Maßnahmen erfolgen könne.

Maßnahmen der 2. Priorität zielen z.B. auf den Lückenschluss der Zubringer ab, die den Maßnahmen 1. Priorität folgen können.

Die Präsentation von Herrn Mazur wird diesem Protokoll angehängt.

Im Anschluss an den Vortrag ergibt sich eine intensive, konstruktive Diskussion mit Redebeiträgen von Mitgliedern der verschiedenen Ausschüsse und der beteiligten Behörden.

Für die weitere konkrete Planung stehen Steckbriefe von Einzelmaßnahmen zur Verfügung, die zu einem oder mehreren Paketen geschnürt werden können. Maßnahmen sind nach 1. und 2. Priorität unterteilt, wobei die Maßnahmen 1. Priorität zur Erstellung des Startnetzes dienen. Nach der Erarbeitung solcher Pakete durch die beteiligten Verwaltungen sollten diese in den einzelnen Ausschüssen diskutiert und beschlossen werden.

Zur Finanzierung ist die Förderkulisse zu berücksichtigen, um den Eigenanteil möglichst gering zu halten.

Die Finanzierung von Maßnahmen kann den Eigenanteil der Gemeinden durch entsprechende Förderung (75 % „Stadt und Land“ und 75 % „Klimaschutz durch Radverkehr“) reduzieren. Auf die Frage hinsichtlich der Gelder aus dem Mobilitätskonzept des LKOS mit Planung des On-Demand-Verkehrs wird erläutert, dass diese aus anderen Förderpöpfen stammen, die nicht für Maßnahmen des Radverkehrs umgewidmet werden können.

Um aussichtsreiche Förderanträge auf den Weg zu bringen, sollten die Gemeinden interkommunal Pakete schnüren und im Vorfeld die Deckung des Eigenanteils je nach Paket anteilig festlegen. Kleine nicht-förderfähige Maßnahmen könnten schon im Rahmen der Haushaltsmittel zu Verbesserungen führen. So könnte z.B. die Beschilderung mit Piktogrammen und die Beseitigung von Schlaglöchern schneller umgesetzt werden.

An der Landesstraße beteiligt sich das Land finanziell nicht aus Eigenmitteln. Die vorgestellten Maßnahmen sind aber planerisch bereits abgestimmt.

Die 2. Umsetzungsstufe strebt den Lückenschluss in einem erweiterten Radius an. Hier sind Anbindungen z.B. von Bersenbrück, Gehrde oder Damme zum Niedersachsenpark angedacht. Eine Streckenführung Richtung Bramsche ist nicht im engeren Betrachtungsraum, aber die Stadt Bramsche habe die Anbindung an den Niedersachsenpark im Blick.

Abschließend wird entsprechend der Vorlage folgende Beschlussempfehlung ohne Gegenstimmen und Enthaltungen in einer gemeinschaftlichen Abstimmung beschlossen:

Beschluss:

Die Ergebnisse der Fallstudie werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den Gemeinden Neuenkirchen-Vörden und Rieste, konkrete Umsetzungsprojekte zu erarbeiten und entsprechende Förderanträge vorzubereiten.

3. Einwohnerfragestunde

Hierzu ergeben sich keine Wortmeldungen.

Christian Scholüke bedankt sich bei den Anwesenden für die konstruktive Diskussion und beendet das gemeinsame Treffen der Bauausschüsse.

Gez. Wernke
(Samtgemeindebürgermeister)

Gez. Meyer zu Drehle
(Ausschussvorsitzender)

gez. Heidemann
(Fachdienstleiter III)

gez. Kalmlage
(Protokollführerin)