Vorlage

Beratungsfolge	Datum	
Ortsausschuss Füchtorf	18.03.2024	öffentlich
Infrastrukturausschuss	21.03.2024	öffentlich

Verkehrskonzept Füchtorf -Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Ein Verkehrskonzept bzw. Mobilitätskonzept dient der geordneten und zielgerichteten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers.

Der Infrastrukturausschuss hat in seiner Sitzung am 01.06.2021 – Pkt. 8 d. N. – die Erstellung eines solchen Verkehrskonzeptes für die Ortslage Füchtorf beschlossen. Dabei wurden verschiedene Punkte und Bereiche benannt, die in einer Untersuchung berücksichtigt werden sollen. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Ortsausschusses Problem- und Gefahrenstellen identifiziert, Lösungsvorschläge unterbereitet und diese in einem Papier zusammengefasst.

Nach Beschluss des Rates vom 09.02.2023 – Pkt. 14 d. N. – wurde das Büro IPW Ingenieurplanung GmbH & Co. KG, Wallenhorst, mit der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes beauftragt.

Ein Vertreter des Büros IPW Ingenieurplanung GmbH & Co. KG, Wallenhorst, hat in der Sitzung des Ortsausschusses vom 18.03.2023 – Pkt. 2 d. N. – und des Infrastrukturausschusses vom 21.03.2023 – Pkt. 2 d. N. – den Erläuterungsbericht des Verkehrskonzeptes präsentieren. Das Verkehrskonzept wurde zur weiteren Beratung in die Fraktionen verwiesen.

Um die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes Füchtorf voranzubringen, wurden die einzelnen Maßnahmen in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen unterteilt. Diese Priorisierung soll dazu beitragen, die vorgeschlagenen Maßnahmen in dem Verkehrskonzept ziel führend zu bearbeiten. Die kurzfristigen Maßnahmen sollen im laufenden Jahr 2024 umgesetzt werden, die mittelfristigen Maßnahmen in den Jahren 2025 und 2026. Die langfristigen Maßnahmen sind für die Jahre 2027 ff. angedacht. Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen im Detail beschrieben:

1. Ausbau Lohmannstraße: an der Lohmannstraße befinden sich im östlichen Abschnitt Wohnhäuser eines Neubaugebietes, im westlichen Abschnitt ist an der Einmündung an der Gröblinger Straße ein Gewerbebetrieb angesiedelt. Die derzeitige Fahrbahnbreite beträgt 4,0 m. Der östliche Teil der Lohmannstraße, der sich noch innerhalb der Wohngebiete befindet, soll mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h festgesetzt werden kann, auch ohne den Zeithorizont für den endgültigen Ausbau der Erschließungsanlage absehen zu können. Im weiteren Verlauf der Straße in Richtung Westen sollte die Geschwindigkeit weiterhin 50 km/h betragen. Da dieser Bereich oftmals als außerorts wahrgenommen wird, auch wenn es innerorts ist, sollte ein zusätzliches 50 km/h Schild aufgestellt werden. Die Maßnahme soll im Jahr 2024 umgesetzt werden.

2. Verbesserung der Radverkehrsführung: in der Bestandsanalyse wurde herausgearbeitet, dass separierte bzw. nutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im gesamten Ortskern Füchtorf aufgrund der geringen Verkehrsmengen entbehrlich sind. Die vorhandenen Seitenräume bieten auch keinen ausreichenden Platz, um eine regelkonforme Radwegführung zusammen oder getrennt mit den Fußgängern unterzubringen. Daher empfiehlt das Verkehrskonzept, den Radverkehr grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz auf der Fahrbahn zu führen. Dies sollte durch die Markierung sogenannter Piktogrammspuren verdeutlicht werden. Demnach würde die Nutzungspflicht in der Sassenberger Straße und in der Gröblinger Straße aufgehoben werden.
3. Radverkehrsführung bei Wechsel der Führungsform: die Übergansbereiche Außerorts/Innerorts sind häufig mit einem Wechsel der Führungsform im Radverkehr verbunden. So sind Außerorts häufig einseitige nutzungspflichtige Geh- und Radwege für beide Fahrrichtungen anzutreffen, während innerorts die Führung dann auf die Fahrbahn oder beidseitige Anlagen für jeweils eine Fahrtrichtung ausgewiesen sind. Im Verkehrskonzept wird empfohlen den Wechsel der Führungsform durch beispielsweise Querungshilfen zu sichern. Eine Baumaßnahme, die beispielweise Querungshilfen o. ä. bei einem Wechsel der Führungsform (vor allem von Außerorts nach Innerorts) etabliert, um Autofahrer zum Abbremsen zu zwingen steht derzeit nicht in einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Darüber hinaus könnten hier aber Piktogramme eingesetzt werden, um mehr Aufmerksamkeit für die Radfahrer zu schaffen. Dies gilt auch für den Radweg an der Rippelbäumer Brücke. Hier könnte evtl. noch eine zunächst angedeutete Fahrradspur integriert werden, die im weiteren Verlauf ausläuft.
4. Verkehrsregelung Abzweig Tie: im Bereich Glandorfer Straße / Tie / Sassenberger Straße haben sich Defizite hinsichtlich der Sichtverhältnisse bestätigt. Daher wurden zwei Varianten für eine Umgestaltung vorgeschlagen. Hier wird die Variante im Einmündungsbereich Glandorfer Straße / Tie durch bauliche Anpassungen die Verkehrsführung zu verdeutlichen, bevorzugt. Dazu müsste eine Aufpflasterung im südlichen Ast der Glandorfer Straße vorgenommen werden, welche dazu führt, dass der von Süden kommende Kfz-Verkehr ebenfalls ausgebremst wird. Optional könnte die Fahrbahn auf 4,0 m zugunsten des östlichen Gehweges reduziert werden. Außerdem würden die Seitenräume (Glandorfer Straße / Tie) verbreitert werden, wodurch die Ablenkung für die von Norden kommenden Kfz erhöht würde und diese nicht mehr „ungebremst“ in den Tie fahren könnten. Die Variante sieht im Entwurf eine Einbahnstraßenregelung vor. Diese Regel gab es bereits vor einigen Jahren und wurde nach wenigen Jahren wieder abgeschafft, weshalb eine Einbahnstraßenregelung optional wäre. Denkbar wäre eine Einbahnstraßenregelung für einen abgesteckten Zeitraum auszuprobieren, um zu sehen, wie diese angenommen werden würde. Die Maßnahme soll im Jahr 2025 umgesetzt werden.
5. Schulwegsicherung: Zur Schulwegsicherung gilt noch der Stand des Verkehrsgutachtens, bei dem auf die Überarbeitung der StVO gewartet wird, bei der mit Erleichterungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen zu rechnen ist. Diese Überarbeitung liegt bisher noch nicht vor.
6. Kreisverkehr Sassenberger Straße / Ravensberger Straße: in der Mängelanalyse des Verkehrskonzeptes ist aufgefallen, dass der Kreisverkehr Defizite hinsichtlich der Ablenkungswirkung des Kfz-Verkehrs sowie bei der Führung der Fußgänger aufweist. Hier wird angemerkt, dass bei einem Umbau auch die Führung der Fahrradfahrer und Fußgänger neu geregelt werden sollte, so wie es das Verkehrskonzept auch vorschlägt. Sollte die Maßnahme angegangen werden, empfiehlt sich ein gemeinsamer Ortstermin mit den entsprechenden Beteiligten.

7. Linksabbieger B 475 / Zum weißen Stein: Straßen.NRW ist der Straßenbaulastträger der B 475 und somit Ansprechpartner. Dennoch soll die Anzahl der Fahrten an Anlieferern und Mitarbeitern bei der Fa. Wüseke Baustoffwerke GmbH erfragt werden, um einen Überblick über die Dimension der Linksabbieger zu bekommen.
8. Gestaltung Ortseingangsbereiche: die Ortseingangsbereiche sind nicht an jedem Ortseingang deutlich erkennbar, daher wurde im Verkehrskonzept vorgeschlagen, diese deutlicher zu kennzeichnen. Hierzu wurden verschiedene Musterlösungen vorgestellt. Die Kosten-Nutzen-Rechnung solcher baulichen Maßnahmen wird als nicht verhältnismäßig angesehen, weshalb hier zunächst keine Maßnahmen verfolgt werden.

Zuständig für die Beschlussfassung ist der Infrastrukturausschuss.

Vorschlag der Verwaltung:

„Die Priorisierung der Maßnahmen wird wie vorgestellt beschlossen.“

DBgm.