

**Runder Tisch**  
**Sitzung 12. Januar 2010**  
**Protokoll**

**Vorstand Runder Tisch:**

Frau Neckritz  
Herr Diekmann  
Herr Sabath  
Herr Tielboer  
Herr Zitterich

**Stadt Leer / Sanierungsmanagement:**

Herr Möse  
Herr Plagge  
Herr Bachmann  
Herr Stegmann  
Herr Berghaus  
Herr Tautz  
Frau Bruns  
Frau Strack

**Politik:**

Frau Stammwitz  
Herr Hamer  
Frau Spier (Behindertenbeirat)

**Gast:**

Herr Rediker, Polizeiinspektion Leer-Emden

**Tagesordnung**

1. Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung
2. Protokoll der letzten Sitzung
3. Aktuelles
4. Bericht über Straßensanierungen
  - a) Priorität 1
  - b) Priorität 2
5. Planungsstand Ausbau Osseweg
6. Bürgerbesprechung "Unter den Eichen"
7. Verkehrssicherheit auf den Straßen im Bereich „Soziale Stadt“
  - a) Bavinkstraße / Osseweg
  - b) 30er-Zonen
  - c) Fahrradstraße Hoheellernweg
8. Verschiedenes
9. Termine  
- 09.02.2010, 18.30, Runder Tisch

**1. Begrüßung und Beschluss der Tagesordnung**

Herr Diekmann eröffnet die Sitzung um 18.35 Uhr und begrüßt die Anwesenden.  
Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

**2. Protokoll der letzten Sitzung**

keine Anmerkungen  
Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

**3. Aktuelles**

Herr Zitterich nimmt Bezug auf den Artikel des Bürgermeisters in der Sanierungszeitung; er begrüßt die klare Haltung, die der Bürgermeister einnimmt. Aktuell würden Informationsgespräche auch mit den Stadtrats- und Kreistagsfraktionen geführt.

Der Artikel vom 24.12.2009 in der OZ (über die Rückabwicklung der Kaufverträge) dürfe nach Einschätzung von Herrn Zitterich nicht ernst genommen werden, es gebe von keiner Seite eine Bestätigung dieses Sachverhaltes.

Herr Zitterich stellt dar, dass er für Ende März einen neuen Sachstand in Sachen Großcarree erwarte.

Herr Fischer verweist auf den genannten Zeitungsartikel und äußert sich verwundert, dass der Käufer von einem Vorkaufsrecht nicht gewusst habe, über bestehende Vorkaufsrechte würde der Käufer doch informiert. Herr Zitterich bestätigt dies.

Dieser Vertrag liege derzeit bei der Stadt, daher seien keine Aussagen möglich.

Der „große“ Kaufvertrag liege der Stadt nach wie vor nicht vor.

#### **4. Bericht über Straßensanierungen**

##### **a) 1. Priorität**

Herr Stegmann erläutert, dass

- zunächst die **Großstraße** fertig gestellt werde (bis Dez. 2010 – derzeit sind die Arbeiten bedingt durch das Wetter allerdings etwas in Verzug)
- dann die **Annenstraße und Christine-Charlotten-Str.** erneuert werden.

Für beide Straßen wird jetzt in Kürze der Planungsauftrag vergeben, Baubeginn ist für Januar 2011 geplant (nach Abschluss der Großstraße; wenn sich die Maßnahme Großstraße verzögern wird jedoch ggf. parallel gearbeitet).

Das Ergebnis der Beteiligung der BI an den Planungen zur Großstraße ist, dass eine einheitliche Gestaltung der Straßen Großstr., Annenstr. und Christine-Charlotten-Str. gewünscht wird – dies wird bei den Planungen berücksichtigt; eine Beteiligung der Anlieger wird erfolgen.

Nach Abschluss dieser Maßnahmen folgen dann die Erneuerung

- der **Johannstraße** (ab ca. 2012/ Planung bzw. 2013)
- und der **Ulrichstraße**

Für die Ulrichstraße ist derzeit die Klärung zum Umgang mit den Bäumen noch nicht abgeschlossen.

- sowie der **Bavink- und Wiardastraße** (Priorität 1 aufgrund von Handlungsbedarf am Kanal)

Ein Eigentümer aus der Ulrichstraße berichtet, dass er aufgrund verschiedener Gespräche mit Anliegern in der Ulrichstraße den Schluss zieht, dass aus Sicht der Anlieger die Bäume entfernt werden können.

##### **b) 2. Priorität**

Herr Zitterich ruft die Diskussion der vergangenen Monate in Erinnerung;

Es habe eine Begehung der Straßen durch den Vorstand gegeben und eine Abstimmung mit den Stadtwerken, welche Maßnahmen im Rahmen der Instandhaltung behoben werden können und welche nur durch umfassende Erneuerung / Ausbau zu beheben sind. Folgender Vorschlag wurde in der letzten Sitzung von Herrn Horst vorgelegt:

	Name	Unterhaltung Stadtwerke	Ausbau
1	Hoheellernweg	x	
2	Evenburgallee (Gehweg)	x	
2	Evenburgallee (Fahrbahn)	x	x
3	Auf der Lübsche		x
4	Keplerstr.	x	
5	Van-Jhering-Str.	x	
6	Euckenstr.	x	
7	Bavinkstr.	x	
8	Okko-ten-Broek-Str.		x
9	Cirksenastr.		x
10	Folkmar-Allena-Str.		x
11	Fokko-Ukena-Str.		x

Herr Fischer plädiert dafür, die Nebenanlagen am Hoheellernweg nicht ausser Acht zu lassen. Bei der bisher vorgesehenen „Komplett-Erneuerung“ seien ja auch die Nebenanlagen Teil der Maßnahme gewesen – wenn die Schäden am Hoheellernweg jetzt als Instandhaltung eingestuft würden und kein umfassender Ausbau

erfolge plädiere er dafür, die Nebenanlagen im Bereich Germania neu zu ordnen. Eine Regelung und Organisation des Parkens sei hier dringend erforderlich. Der Sportplatz habe auch künftig eine große Bedeutung und der Verein solle daher an dieser Stelle unterstützt werden.

Herr Zitterich verweist auf eine Einigung zum Parken der Busse – diese sollten zu multi oder zur Bundeswehr fahren (nachdem die Spieler ausgestiegen sind) und nicht im unmittelbaren Umfeld des Platzes parken. Dies werde jedoch nicht eingehalten. Das „geregelte“ Parken von Bussen am Hoheellernweg könne aber nicht das Ziel sein.

Herr Tautz ergänzt, dass natürlich am Hoheellernweg eine umfangreichere Maßnahme durchgeführt werden könne, wenn der Runde Tisch dies wünsche. Diese bringe aber vermutlich höhere Kosten mit sich, die dann an anderer Stelle eingespart werden müssten.

Herr Zitterich und Herr Diekmann verweisen auf keine von Germania vorliegenden Anträge zu diesem Thema, obwohl der Verein dringend hierum gebeten worden sei.

Herr Fischer stellt dar, dass ein solcher Antrag noch gestellt werde. Er plädiert erneut dafür, Germania an dieser Stelle zu unterstützen.

Herr Diekmann beendet an dieser Stelle die Diskussion um Germania.

## **5. Planungsstand Ausbau Osseweg**

Herr Stegmann erläutert, dass die Achse Bavinkstr./ Osseweg sich von den anderen Straßen im Gebiet unterscheidet. Der Osseweg sei Sammelstraße; daher „greife“ für die Erneuerung auch ein anderes Förderprogramm (ENFLG, vormals GVFG). Aufgrund des Charakters als Sammelstraße sei jedoch auch ein anderer Ausbaustandard erforderlich.

Die Verwaltung sei derzeit dabei, die Planung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Förderung zu bringen und dabei eine Lösung zu finden, die möglichst wenig Grunderwerb erforderlich mache.

Diese Planung müsse dann mit dem Fördergeber abgestimmt werden.

Danach wird eine Anliegerversammlung stattfinden (im Laufe des Jahres 2010, je nach Dauer der Abstimmung mit der Förderstelle).

Mit dem Bau könne dann 2011 begonnen werden.

Herr Diekmann erinnert, dass Verwaltung und Politik mehrfach zugesagt haben, die Erneuerung des Osseweges würde während der Laufzeit der Sanierung umgesetzt.

Aus der Runde wird gefragt, in welchen Bereichen und in welchem Umfang Grunderwerb erforderlich sei.

Herr Stegmann erläutert, dass derzeit noch das Ziel ist, ohne Grunderwerb auszukommen und dennoch die Anforderungen der Förderung zu erfüllen.

Aus der Runde wird gefragt, ob eine Erneuerung der Straße mit dem vorhandenen Baumbestand überhaupt möglich sei.

Herr Stegmann erläutert, dass auch für die Planer die Bäume einen Wert darstellen und nach Kompromissen gesucht werde.

## **6. Bürgerbesprechung Unter den Eichen**

Herr Bachmann berichtet, dass die Verwaltung ein erstes Konzept für die Straße Unter den Eichen erstellt habe; dies werde derzeit in der Verwaltung abgestimmt und werde dann Grundlage einer ersten Anliegerversammlung, die etwa im März stattfinden soll.

## **7. Verkehrssicherheit auf den Straßen im Bereich Soziale Stadt**

Herr Rediker, Polizeiinspektion Leer-Emden, zuständig für das Sachgebiet Verkehr, stellt zur Verkehrssituation allgemein dar, dass

- Die Stadt Leer zu einem erheblichen Teil aus 30 km/h-Zonen besteht
- Unfälle sich auf den Hauptverkehrsstraßen häufen
- In den 30 km/h-Zonen jedoch nirgends in der Stadt Unfallhäufungen zu verzeichnen sind
- Allerdings die Bereiche, in denen die 30 km/h-Zonen auf die Hauptverkehrsstraßen treffen, dann durchaus Unfallpunkte sind.

- Der Osseweg kann durchgängig mit Tempo 50 befahren werden – da jedoch „rechts vor links“ gilt, ist dies de facto kaum möglich.
- Der Hoheellernweg ist als Fahrradstraße klassifiziert

Themen, die in der Diskussion angesprochen werden:

- Im Teilstück zwischen Kreisel und Papenburger Str. werde von den Pkw sehr schnell gefahren
- Insgesamt würden viele Radfahrer auf dem Fußweg fahren weil sie sich unsicher fühlen
- Die Hinweise auf die Fahrradstraße und die geltenden Regeln müssten deutlicher sein

Herr Rediker liegen keine Erkenntnisse vor, dass es in der Fahrradstraße zu „besonderen Problemen“ komme; Über den Sinn einer Fahrradstraße kann er keine Aussagen machen, dies sei eine grundsätzliche Entscheidung in Bezug auf das Netz für den Radverkehr und die Bedeutung der Radfahrer; in der Fahrradstraße habe der Radfahrer mehr Rechte als in der 30 km/h Zone.

Diskussion um den Knoten Papenburger Straße / Hoheellernweg und die Wege, die die Radfahrer in diesem Bereich nehmen.

Nach Einschätzung der Versammlung suggeriert die Positionierung der Hinweisschilder eine Wegführung, die gefährlich und falsch ist.

Die Verwaltung wird prüfen, ob ein Umsetzen des Schildes sinnvoll ist.

*(Ergänzung nach der Sitzung: Dies wird aktuell von der Verwaltung geprüft und – falls erforderlich – an den Landkreis weitergegeben).*

Hinweis zur Benutzung der Rad-/Fußwege durch Radfahrer:

- Wenn ein rundes blaues Schild den Weg komplett oder teilweise für Radfahrer beschildert, besteht Benutzungspflicht – Radfahrer müssen auf dem Radweg fahren
- Wenn kein rundes blaues Schild vorhanden ist, ist es dem Radfahrer untersagt, den Gehweg zu benutzen.
- Wenn kein rundes blaues Schild vorhanden ist, jedoch baulich unterschiedlich gestaltete Geh- und Radwege vorhanden sind, ist die Nutzung des Radweges ebenfalls freiwillig!

Zuständig für die Beschilderung ist die Verkehrsbehörde der Stadt Leer.

Frage zur Geschwindigkeitsregelung im Bereich der Schule am Osseweg. Zwar sei im Osseweg 50 km/h erlaubt, parallel sei aber doch auch Ziel, vor allem vor Schulen 30 km/h Zonen einzurichten. Ob dies auch im Bereich Schule am Deich / Greta-Schoon-Schule / Ledatreff möglich sei.

Herr Rediker rät, einen entsprechenden Antrag an die Verkehrsbehörde zu stellen.

## **8. Verschiedenes**

Aus der Runde wird gebeten, die Hinweise auf dem Fußweg in der Ulrichstraße zu erneuern, dass dieser auch für Radfahrer frei gegeben ist.

Dies sagt die Verwaltung zu.

*(Ergänzung nach der Sitzung: Eine Markierung des Fußweges durch Piktogramme ist leider nicht möglich; das Radfahren ist zwar erlaubt, der Weg ist jedoch nicht als Fuß-/Radweg ausgewiesen, da er nicht breit genug ist).*

Es wird gefragt, wann die Anliegerversammlung Unter den Eichen stattfinden wird.

Die Verwaltung kündigt diese für Ende Februar / März an

Herr Fischer lobt den funktionierenden Schnee-Räumdienst des Bauvereins.

## **9. Termine**

- Der nächste Runde Tisch findet am 9. Februar 2010 statt.

Der Vorstand schließt die Sitzung um 19:40

## **Fahrradstraße VZ 244** Vorschriften und Einrichtung

### VZ 244.1

- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraße nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.
- Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrer die Geschwindigkeit weiter verringern.

### Erläuterungen zu VZ 244.1

- Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung (§ 2 StVO) und über die Vorfahrt (§ 8 StVO).
- Fahrradstraße sind keine Trainingsstrecken für den Radsport! (30 km/h)

### § 41 (1) StVO – VwV zu VZ 244.1

- Anordnung nur, wenn der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden. (z.B. Anliegerverkehr) Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

### VwV zu § 45 (1-1e) StVO

- Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch ... Zeichen 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Dies ist in der Regel notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

### HAV

- In der Regel sollte das Einrichten einer Fahrradstraße nur auf Grund einer zusammenhängenden Planung für ein Radverkehrsnetz erfolgen, wobei erforderlichenfalls für eine Lenkung des verdrängten Kraftverkehrs Sorge zu tragen ist.
- In Zuge einer Fahrradstraße befindliche Knoten sollten durch geeignete Aufpflasterungen so gestaltet werden, dass in der Fahrradstraße zugelassener Kfz-Verkehr nur mit mäßiger Geschwindigkeit fährt.
- Beginn und Ende der Fahrradstraße sollten durch bauliche Gestaltungselemente wie Aufpflasterungen deutlich gemacht werden.
- Im Bereich der Fahrradstraße können Piktogramme mit dem Symbol „Fahrrad“ markiert werden.

### **Voraussetzungen für eine 30 km/h Zone/ Zonengeschwindigkeitsbegrenzung VZ 274.1**

Nach den VwV zu § 45 (1c) StVO:

- Nur i.g.O.
- Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.
- Nur in Wohngebieten und anderen Gebieten mit hohem Fußgänger- und Radverkehr (nicht in Industriegebieten).
- Gleichartige Merkmale der Straßen hinsichtlich Breite, Raumaufteilung und Randbebauung, die eine niedrige Geschwindigkeit nahe legen.
- Leistungsstarkes Straßennetz muss erhalten bleiben (Durchgangsverkehr, ÖPNV).
- Der Eingang zur Zone soll durch bauliche Maßnahmen wie Einengungen und Aufpflasterungen deutlich gemacht werden.
- Bauliche Veränderungen wie Aufpflasterungen pp werden nicht mehr gefordert (sollten aus polizeilicher Sicht aber durchgeführt werden, wenn sie keine zusätzliche Lärmbelastigung oder Erschwerung des ÖPNV bedeuten).

Innerhalb dieser Zone:

- Grundsätzlich rechts vor links
- keine Lichtsignalanlagen (Bestandsschutz)
- keine Leitlinien (VZ 340)
- keine Fahrstreifenbegrenzung (VZ 295)
- keine benutzungspflichtigen Radwege (VZ 237/ 240/ 241)
- Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch das Aufbringen von „30“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.

Nach der HAV

- Zonenbewusstsein muss vorhanden sein.
- bauliche Umgestaltungen sind nicht mehr unbedingt erforderlich.

§ 41 STVO - Erläuterungen zu VZ 274.1

- Kraftfahrer müssen innerhalb der Zone mit baulichen Einrichtungen rechnen, ohne dass Gefahrzeichen auf eine unebene Fahrbahn hinweisen.
- Bei Dunkelheit müssen die Einrichtungen erkennbar beleuchtet sein.

§ 41 STVO – VwV zu VZ 274.1 und 274.2

- Beginn und Ende der Zone sind zu kennzeichnen
- Das Ende der Zone muss nicht gekennzeichnet sein, wenn es in einen verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325) oder eine Fußgängerzone (VZ 242) übergeht.

§ 45 (9) StVO

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo-30-Zonen.....dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der

besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.....

BVerwG – Urteil vom 14.12.1994 / 11 C 25.93

1. Die Anordnung einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone nach § 45 (1c) StVO darf Gesichtspunkte der Sicherheit des Verkehrs im Sinne von § 45 (1) Satz 1 StVO nicht außer acht lassen.
2. Der mit der Zonenanordnung verbundene teilweise Verzicht auf die wiederholte Aufstellung des Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) setzt voraus, dass das Gesamtbild des betreffenden Gebiets dem Kraftfahrer stets das Bewusstsein vermittelt, sein Fahrzeug innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone zu steuern („Zonenbewusstsein“).
3. Für das Zonenbewusstsein ist von Bedeutung, dass die Größe der Zone so festgelegt wird, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer überschaubar und einsichtig ist, ferner, dass die Straßen innerhalb der Zone gleichartige Merkmale aufweisen und die Zone eine erkennbare städtebauliche Einheit bildet.