



SV/FD3/124/2024 **Sitzungsvorlage**
öffentlich

Fahrradfreundliche Innenstadt - Projektbeschluss Ausbau Steinstraße

Federführend: FD 3 Bauen	Datum: 21.03.2024	Verfasser: Meyer, Gerrit
Produkt: 54100 Gemeindestraßen		
Datum	Gremium	
11.04.2024	Ausschuss für Stadtentwicklung, Klima und Mobilität	
22.04.2024	Verwaltungsausschuss	
12.06.2024	Rat	

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Diepholz beschließt zur Entwicklung einer fahrradfreundlichen Innenstadt:

Die Steinstraße wird gemäß Variante 2 ausgebaut. Das Natursteinpflaster der Fahrbahn wird vollständig aufgenommen und mit Betonsteinen neu gepflastert. Die Verwaltung wird beauftragt einen entsprechenden Förderantrag im Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu stellen.

Sachverhalt:

Die Steinstraße ist die westliche Einfallachse in die Innenstadt. Sie charakterisiert sich durch einen relativ schmalen Straßenraum. Die Fahrbahn zeichnet sich durch ein Kopfsteinpflaster aus. In unmittelbarer Nähe zur Lohne ist die Steinstraße das westliche Eingangstor zur Diepholzer Innenstadt und hat zudem eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Grünzügen nördlich (Flöthepark) und südlich (Müntepark) der Steinstraße.

Bei der Erstellung des Rahmenplan „Diepholz-Innenstadt“ wurde die Umgestaltung des Straßenraums Steinstraße als eine Maßnahme im Rahmen des Städtebauförderprogramms festgelegt. Der Straßenraum soll vor allem für den Radverkehr verbessert werden, um die Anbindung der Innenstadt mit dem Fahrrad zu verbessern.

Momentan besteht die Oberfläche aus einem Natursteinpflaster, der für Fahrradfahrende unattraktiv ist und nicht zur Nutzung einlädt. Durch die vielen Fugen und der gebrochenen Form meiden Radfahrende die Steinstraße, obwohl diese aus Richtung Westen die wichtigste Einfallachse in die Innenstadt ist, oder weichen auf den Gehweg aus.

Die im Rahmenplan „Diepholz-Innenstadt“ vorgesehene Lösung durch einen einfachen Asphaltstreifen von ca. 1 m am Fahrbahnrand, wurde mit dem Ergebnis geprüft, dass die geplante Sofortmaßnahme technisch nur unter erhöhtem Kostenaufwand möglich ist. Zudem wäre ein Streifen von 1 m für Fahrradfahrende aus Sicherheitsgründen nicht ausreichend dimensioniert, sodass von dieser Sofortmaßnahme abgesehen wurde.

Als Alternative zur im Rahmenplan beschriebenen Sofortmaßnahme hat die Stadtverwaltung drei mögliche Ausbauvarianten entwickelt, die zu einer fahrradfreundlichen Innenstadt beitrage könnten:

<p>Variante 1:</p>	<p>Die Rinne bleibt unberührt. Neben der Rinne soll das Kopfsteinpflaster in einer Breite von 150 cm aufgenommen und durch Betonsteinpflaster (gebrochenen Kanten - Wildfarben) ersetzt werden. Der Mittelstreifen aus Naturstein erhält einen Läuferstein und wird entsprechend angepasst.</p> <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Charakter der (Stein-)Straße bleibt zum größten Teil erhalten • Fahrradfahrende erhalten eine ausreichend dimensionierte Fahrspur <p>Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für eine spätere Ausweitung als Fahrradstraße ist diese Ausbaumform ungeeignet, da das fahren nebeneinander nicht möglich ist. 	<p>Kostenschätzung: 135.000 €</p>
<p>Variante 2</p>	<p>Die 75 cm breite Rinne wird durch eine 3-zeilige Pflasterrinne ersetzt (Betonpflasterstein - grau). Das Natursteinpflaster der Fahrbahn wird vollständig aufgenommen. Die Fahrradsuren für den Radfahrer in 150 cm breite werden in Betonsteinpflaster (Wildfarben) gepflastert und hervorgehoben, der Rest der Fahrbahn (ca. 240 cm) wird mit Pflaster in Anthrazit hergestellt.</p> <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Charakter der Straße bleibt durch Pflastersteine, die dem Naturstein ähneln, erhalten • eine, im Vergleich zum Natursteinpflaster, glatte Fahrbahnoberfläche sorgt für ein ruhiges Fahrerlebnis • geringere Lärmbelästigung für Anlieger, da alle Fahrzeuge auf glattem Pflaster fahren • Fahrradfahrende erhalten eine ausreichend dimensionierte Fahrspur • bietet eine sehr gute Grundlage zum Ausweisen einer Fahrradstraße <p>Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • höhere Baukosten 	<p>Kostenschätzung: 160.000 €</p>
<p>Variante 3:</p>	<p>Die 75 cm breite Rinne wird durch eine 3-zeilige Pflasterrinne ersetzt (Betonpflastersteine, grau). Das Natursteinpflaster der Fahrbahn wird vollständig aufgenommen und durch eine Asphalttragschicht (10 cm) und Asphaltdecke (4 cm) ersetzt.</p> <p>Vorteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kostengünstig • eine glatte Fahrbahnoberfläche sorgt für ein ruhiges Fahrerlebnis • geringere Lärmbelästigung für Anlieger, da alle Fahrzeuge auf glattem Pflaster fahren <p>Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verleitet zum schnellen Fahren für den KFZ-Verkehr 	<p>Kostenschätzung: 117.000 €</p>

	<ul style="list-style-type: none">• Asphaltbelag lädt zur stärkeren Nutzung durch den Kfz-Verkehr ein• Verlust des Straßencharakters	
--	---	--

Alle Varianten sind als skizzenhafte Darstellungen der Vorlage angefügt.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der deutlich überwiegenden Vorteile (s. Tabelle) die Umsetzung der Variante 2.

In allen Ausbauvarianten soll eine zukünftige barrierefreie Verbindung zwischen Müntepark und Flöthepark berücksichtigt werden, um die Verbindungsfunktion und die grün-blaue Infrastruktur von Lohne, Müntepark und Flöthepark weiter zu stärken.

Aufgrund des Grundsatzes der Nachrangigkeit von Städtebaufördermitteln aus dem Programm Lebendige Zentren müssen für dieses Projekt durch den Fokus auf die Stärkung des Radverkehrs andere Förderprogramme geprüft werden. Für dieses Projekt soll ein Antrag im Sonderprogramm „Stadt und Land“ der NBank gestellt werden.

Finanzierung:

Die Mittel werden im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Haushaltsjahr 2025 mit eingeplant. Für den Umbau der Steinstraße soll ein Förderantrag im Sonderprogramm „Stadt und Land“ gestellt werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Ausbauvarianten Steinstraße

gez. Marré
Bürgermeister