



Protokoll
über die
Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Klima und Mobilität

Sitzungstermin: Donnerstag, den 11.04.2024

Sitzungsbeginn: 16:00 Uhr

Sitzungsende: 17:57 Uhr

Ort, Raum: Ratssaal

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung sowie der Beschlussfähigkeit und Feststellung der Tagesordnung
2. Einwohnerfragestunde
3. Genehmigung des Protokolls vom 22.02.2024
4. Bericht der Verwaltung
5. Umgestaltung des ehemaligen Spielplatzareals Am Timmeloh **SV/FD3/121/2024**
- Antrag der CDU/FDP-Gruppe vom 28.02.2024
6. Fahrradfreundliche Innenstadt - Durchführung eines Verkehrsversuchs im Sanierungsgebiet "Diepholz-Innenstadt" **SV/FD3/123/2024**
7. Fahrradfreundliche Innenstadt - Projektbeschluss Ausbau Steinstraße **SV/FD3/124/2024**
8. Verschiedenes
9. Fortsetzung der Einwohnerfragestunde

Anwesende Mitglieder

Herr Wilhelm Paradiek	CDU/FDP-Gruppe
Herr Heinrich Buck	CDU/FDP-Gruppe
Herr Mark Kürble	CDU/FDP-Gruppe
Herr Mathis Langhorst	CDU/FDP-Gruppe
Herr Ralf Müller	CDU/FDP-Gruppe
Herr Mark Schier	CDU/FDP-Gruppe
Herr Heinfried Sudmann	CDU/FDP-Gruppe
Herr Manfred Albers	SPD-Fraktion
Frau Dagmar Brinkmann	SPD-Fraktion
Herr Joel Hoff	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Frau Marta Sickinger	SPD-Fraktion
Herr Alfons Muhle	AfD
Herr Peter Parizsky	DIE LINKE
Herr Bastian Duwenhorst	beratendes Mitglied

Frau Isabell Schneider
Herr Sebastian Dornieden
Frau Tanja Schilke

beratendes Mitglied
Verwaltung
Protokollführer

Abwesende Mitglieder:

Janek Felsch
Frau Leylya Szabo
Herr Paul André de Jong

beratendes Mitglied	entschuldigt
	entschuldigt
Seniorenbeirat	entschuldigt

zu 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung sowie der Beschlussfähigkeit und Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Paradiak eröffnet die Sitzung, stellt die ordnungsgemäße Ladung, die Beschlussfähigkeit sowie die Tagesordnung fest.

zu 2 Einwohnerfragestunde

Fahrradfreundliche Innenstadt

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von Herrn Hagemann, dass die Ergebnisse der Online-Befragung zur Maßnahme „Fahrradfreundliche Innenstadt“ in das Konzept eingeflossen sind.

zu 3 Genehmigung des Protokolls vom 22.02.2024

Der Ausschuss empfiehlt mit 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen:

Das Protokoll vom 22.02.2024 wird genehmigt.

zu 4 Bericht der Verwaltung

Neue Dorfmitte St. Hülfe/Heede

FDL Dornieden berichtet vom erfolgten Einbau der Rigole für die Entwässerung der südlichen Dachflächen sowie vom erfolgten Rückbau der alten Stromkästen. Im Zuge der Restarbeiten werden je nach Witterungslage noch die Hüpfspiele aufgebracht.

Fußgängerzone

FDL Dornieden erklärt, die Pflasterung der Kolkstraße ist fertiggestellt. Bis zur 15 Kalenderwoche sollen die zurzeit stattfindenden Bepflanzungen in der Kolkstraße abgeschlossen sein. Im Anschluss wird in der Langen Straße Nord von der Kolkstraße bis zum alten Rathaus die bodenvorbereitenden Maßnahmen ausgeführt, sodass voraussichtlich im Mai mit den Pflasterarbeiten gestartet werden kann. Parallel dazu finden die

Kanalbauarbeiten in dem Abschnitt im südlichen Bereich von Juwelier Ahrens bis zur Bahnhofstraße statt.

Kommunale Wärmeplanung

FDL Dornieden informiert, dass das Leistungsverzeichnis der kommunalen Wärmeplanung befindet sich in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Diepholz in der Prüfung durch eine Kanzlei. Sobald die Landesgesetzgebung (Novellierung des Niedersächsischen Klimagesetzes) erfolgt ist, sollen letzte Anpassungen an dem Leistungsverzeichnis vorgenommen werden.

Stadtradeln 2024

FDL Dornieden wirbt für das Stadtradeln das in der Zeit vom 08.05. bis 28.05.2024 in Diepholz unter dem Schwerpunkt: „Sicher unterwegs auf dem Schutzstreifen“ stattfindet.

Mobilitätszentrum

FDL Dornieden berichtet, dass die Maurerarbeiten am Mobilitätszentrum ehemals Steuding gestartet sind. Sobald die Fundamente für den Anbau erstellt sind, kann das Gebäude eingerüstet werden. Anschließend können die Zimmerarbeiten starten.

Coworking-Space

FDL Dornieden informiert, dass das Gebäude Coworking-Space ehemals Agenda-Haus weitestgehend entkernt ist. Derzeit findet die Sanierung der Dachterrasse statt.

zu 5 Umgestaltung des ehemaligen Spielplatzareals Am Timmeloh - Antrag der CDU/FDP-Gruppe vom 28.02.2024 Vorlage: SV/FD3/121/2024

Vorsitzender Paradiak übergibt die Sitzungsleitung an seine Vertretung RF Sickinger.

RH Paradiak stellt den Antrag der Gruppe CDU/FDP vor. Auf dem Areal des Aschener Heimatmuseums wurde die Maßnahme des öffentlichen Themenspielplatzes umgesetzt. Nach erfolgreicher Realisierung soll nun der Spielplatz am Timmeloh zurückgebaut werden. Der Rückbau bzw. die Entwicklung zu einer öffentlichen Grünzone passt sich dem Ortsbild an. Durch die Weiterführung des vorhandenen Fuß- und Radweges wird eine Verbindung zur Ossenbecker Straße hergestellt.

RH Albers verweist auf die Wohnraumprobleme in Deutschland und dass die öffentliche Hand nicht genügend Bauflächen zur Verfügung stellt. Auf der ca. 1.000 Quadratmeter großen Fläche am Timmeloh könnte die Stadt dem einen oder anderen ermöglichen zu bauen. In den letzten Monaten sind andere Projekte aus Kostengründen abgelehnt worden. Hier kann die Verwaltung ohne große Kosten einzusetzen eine gute Einnahme erzielen. Auch die Pflege und Unterhalten einer Grünzone kostet der Verwaltung Zeit und Geld.

RH Alber stellt den Antrag: „Die Fläche des Spielplatzes Am Timmeloh im Ortsteil Aschen wird der Vermarktung zugeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung des Bebauungsplanes einzuleiten.“

RH Buck erklärt, dass der Aufwand und die Kosten für eine Änderung des Bebauungsplanes den Ertrag durch den Verkauf der Fläche nicht aufwiegen wird. Zudem steht auf dem Grundstück sehr ungünstig eine Trafostation in der möglichen Zufahrt. Eine Versetzung würde weitere Kosten nach sich ziehen.

RH Albers erklärt, dass der Bauhof bisher mit seinen Fahrzeugen an der Trafostation vorbei zur Pflege und Unterhaltung des Spielplatzes gekommen sei.

RH Hoff erklärt, dass ihm die Fragen zu einer möglichen Bebauung seitens der Verwaltung noch nicht abschließend geklärt sind.

FDL Dornieden erklärt anhand eines Luftbildes, dass die Spielgräte inzwischen abgebaut und teilweise auf dem neuen Spielplatz aufgebaut wurden. Das Grundstück kann nur über eine schmale Zufahrt über den vorhandenen Fuß- und Radweg erschlossen werden. Eine Versetzung der Trafostation würde Kosten in einem mittleren fünfstelligen Betrag nach sich ziehen. Zudem gibt es einen weiteren öffentlichen Fuß- und Radweg von der östlichen Grundstücksgrenze zur Ossenbecker Straße, der – bei einer Änderung des Bebauungsplanes und einer Veräußerung – dann ohne Funktion die Grundstücke trennt. Auf dem Grundstück wäre, auch aufgrund der Zufahrt, maximal ein Zweifamilienhaus möglich. Die Kosten für eine Änderung des Bebauungsplanes liegen ebenfalls in einem mittleren fünfstelligen Bereich.

Bei einer Entwicklung zu einer Grünzone könnte der vorhandene Weg zur Weiterführung des Fuß- und Radweges genutzt werden. Die Bepflanzungen können in Wertpunkte für Kompensation umgewandelt werden.

Der Ausschuss empfiehlt mit 3 Stimmen bei 7 Gegenstimmen und 1 Enthaltung, den Änderungsantrag der SPD-Fraktion „Die Fläche des Spielplatzes Am Timmeloh im Ortsteil Aschen wird der Vermarktung zugeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung des Bebauungsplanes einzuleiten.“ wird abgelehnt.

Der Ausschuss empfiehlt mit 7 Stimmen bei 3 Gegenstimmen und 1 Enthaltung:

Der Spielplatz Am Timmeloh im Ortsteil Aschen wird zurückgebaut. Die entstehende Freifläche wird in eine Grünzone mit Bepflanzung umgestaltet. Der Lückenschluss des vorhandenen Fuß- und Radweges wird hergestellt.

zu 6 Fahrradfreundliche Innenstadt - Durchführung eines Verkehrsversuchs im Sanierungsgebiet "Diepholz-Innenstadt"

Vorlage: SV/FD3/123/2024

FDL Dornieden stellt vor:

Durch die kurzen Wege innerhalb des Stadtgebiets und die Nähe zu attraktiven ansprechenden Naherholungsmöglichkeiten ist Diepholz generell attraktiv für den Alltags- und den touristischen Radverkehr. In der Diepholzer Innenstadt gibt es jedoch einige Lücken und Barrieren, die von Radfahrenden negativ empfunden werden und im Alltag durch Bewohnerinnen und Bewohner oft nur durch Improvisation überwunden werden.

Die Verwaltung wurde am 30.05.2022 beauftragt, für das Sanierungsgebiet „Diepholz-Innenstadt“, ein integriertes Verkehrskonzept zu entwickeln. Darüber hinaus sollte die Umsetzung eines Pilotprojektes „Fahrradstraße“ geprüft werden.

Zur Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes wurde gemeinsam mit einem externen Planungsbüro eine Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur im Sanierungsgebiet vorgenommen. Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass im Sanierungsgebiet eine hohe Durchgängigkeit für den Radverkehr vorliegt, eine Radverkehrsinfrastruktur jedoch kaum zu erkennen ist.

Die hohe Durchgängigkeit für den Radverkehr bestätigen auch die Verkehrszählungen im Bereich Bahnhofstraße und Steinstraße:

- Bahnhofstraße 900-1.000 Radfahrer / 24 h
- Steinstraße 800-900 Radfahrer / 24 h

Das Gebiet weist unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus auf. Westlich der Lange Straße gibt es bereits eine Tempo 30-Zone. Östlich der Lange Straße hingegen ist Tempo 50 erlaubt. Eine besondere Herausforderung stellen die verkehrlich stark belasteten Achsen Steinstraße / Mühlenstraße / Bahnhofstraße sowie Lappenberg / Rathausmarkt dar.

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass die Straßen im Sanierungsgebiet zur Nutzung mit dem motorisierten Verkehr einladen. Tempo 50, überhöhte Geschwindigkeiten und die fehlende Radverkehrsinfrastruktur sorgen dafür, dass der Radverkehr aus Sicherheitsgründen häufig in den Seitenraum ausweicht, was zu Konflikten mit den Zufußgehenden führt, von denen neben Radfahrenden auch erhöhte Aufmerksamkeit an den zahlreichen Ein- und Ausfahrten der Grundstücke gefordert wird.

Bestätigt wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme durch ein Online-Beteiligungsformat für Bürgerinnen und Bürger. Im Zeitraum vom 17. August bis zum 07. September 2023 konnten Bürgerinnen und Bürger Anregungen und Wünsche im Rahmen eines digitalen Beteiligungsformats mitteilen. Die Beiträge und auch die Anregungen von der Meldeplattform RADar! Im Kontext des jährlichen „Stadtradelns“ flossen ebenfalls in die Konzepterarbeitung mit ein.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse mit den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Diepholz-Innenstadt“ verknüpft. Hier wurde als städtebauliches Sanierungsziel die *„Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr durch barrierearme, durchgängige und sichere Wegeführungen“* festgelegt.

Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmen für eine fahrradfreundliche Innenstadt abgeleitet, die zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgesetzt werden sollen:

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30
- bauliche Anpassungen

Im Rahmen der Erstellung des integrierten Verkehrskonzeptes wurde gemäß des Prüfauftrages an die Verwaltung auch die Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich Steinstraße / Mühlenstraße / Bahnhofstraße geprüft. Für eine Fahrradstraße wird eine max. Verkehrsstärke von 2.500 Kfz / 24 h (vgl. Leitfaden Fahrradstraße der AGFS NRW) empfohlen. Aufgrund der aktuellen Werte (4.500 – 7.750 Kfz/ 24 h) ist die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich derzeit noch nicht empfehlenswert.

Um den Radverkehr in der Achse Steinstraße / Mühlenstraße / Bahnhofstraße dauerhaft zu stärken und sicherer zu machen, ist die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich zwingend erforderlich. Sofern die Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch entsprechende Maßnahmen gelingt, ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich denkbar.

Als Ergebnis des integrierten Verkehrskonzeptes soll im Sanierungsgebiet „Diepholz-Innenstadt“ ein mindestens 12-monatiger Verkehrsversuch durchgeführt werden. Im Rahmen dieses Versuchs werden verschiedene Maßnahmen, zunächst provisorisch, umgesetzt, die die Straßen im Sanierungsgebiet fahrradfreundlicher gestalten, die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr erhöhen und unter Umständen den Kfz-Durchgangsverkehr reduzieren. Am Ende des Versuchs werden die Ergebnisse (z.B. durch erneute Verkehrszählungen) zusammengetragen und evaluiert. Im Rahmen dieser Evaluation können dann bei Bedarf

dauerhafte Lösungen (z.B. bei der Neugestaltung von Straßenzügen im Sanierungsgebiet) implementiert werden.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs sollen in der Bahnhofstraße mobile Verkehrsinseln aufgestellt werden. Diese werden so angeordnet, dass Fahrradfahrende geradlinig am Fahrbahnrand die Bahnhofstraße passieren können. Lediglich der motorisierte Verkehr wird durch eine alternierende Fahrweise entschleunigt. Die Verkehrsinseln werden so angelegt, dass der Bus-Linienverkehr weiterhin die Bahnhofstraße durchfahren kann.

Darüber hinaus soll im Zuge des Verkehrsversuches östlich des Ortskerns in den Straßenzügen Bahnhofstraße, Hinterstraße, Prinzhornstraße, Gartenstraße, Friesenstraße und der Wellestraße im Bereich zwischen Prinzhornstraße und Hinterstraße Tempo 30 eingerichtet werden. Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung ist der davon ausgehende positive Einfluss auf den Fuß- und Radverkehr durch ein erhöhtes Sicherheitsgefühl. Zudem erfolgt so eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten im Innenstadtbereich. Darüber hinaus sind geringere Geschwindigkeiten umweltverträglicher und reduzieren Lärmimmissionen.

RH Albers fehlt das integrierte Verkehrskonzept seitens der Verwaltung. Für ihn spielen auch Fußgänger eine große Rolle und diese werden in dieser Planung nicht berücksichtigt. Den Verkehr auf 30 km/h zu reduzieren ist nicht für alle Teilnehmer ausreichend. Ein besonderer Blick muss auf die Kreuzungsbereiche, das Parkhaus, die Hinterstraße sowie den Schlosspark gelegt werden.

RH Kürble erklärt, dass die jetzige Verkehrsführung mit Tempo 50 km/h nicht tragbar ist und die Kreuzungspunkte dadurch sehr unübersichtlich werden. Mit dieser Planung starten wir einen guten Versuch um zu ermitteln, was für Diepholz in der Innenstadt der richtige Weg ist.

FDL Dornieden ergänzt, dass die Anzahl und die Auswahl der Verkehrsinseln noch im Detail geprüft werden. Der Verkehrsversuch soll mindestens 12 bis 16 Monate laufen um über einen längeren Zeitraum die Situation durchzuspielen. Im Anschluss ist eine Verkehrszählung geplant um einen Überblick zu erhalten, wie sich die Verkehrssituation entwickelt hat.

RH Hoff schlägt vor, den Verkehrsversuch durch Verkehrstafeln zu begleiten. Um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern sollen mehr Stellflächen für Fahrräder, eventuell durch den Umbau von Pkw-Parkflächen, angeboten werden.

Der Ausschuss empfiehlt mit 8 Stimmen bei 3 Gegenstimmen:

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

(1) In den folgenden Straßenbereichen wird für einen Verkehrsversuch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (VZ 274-30) geprüft und bei rechtlicher Zulässigkeit unterstützend zur Kenntnis genommen:

- Bahnhofstraße
- Hinterstraße
- Prinzhornstraße
- Gartenstraße
- Friesenstraße
- Wellestraße zwischen Prinzhornstraße und Hinterstraße

(2) Im Bereich der Bahnhofstraße werden als Verkehrsversuch mobile Verkehrsinseln aufgestellt.

(3) Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse des Versuchs zu evaluieren und den Gremien vorzustellen.

zu 7 Fahrradfreundliche Innenstadt - Projektbeschluss Ausbau Steinstraße
Vorlage: SV/FD3/124/2024

FDL Dornieden stellt vor:

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 beitragen 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 Ausbaufom ungeeignet, da das fahren 	<p>Kostenschätzung: 135.000 €</p>
--------------------	---	---------------------------------------

	nebeneinander nicht möglich ist.	
Variante 2	<p>Die 75 cm breite Rinne wird durch eine 3-zeilige Pflasterrinne ersetzt (Betonpflasterstein - grau). Das Natursteinpflaster der Fahrbahn wird vollständig aufgenommen. Die Fahrradspuren 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 	Kostenschätzung: 160.000 €
Variante 3:	<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 • Asphaltbelag lädt zur stärkeren Nutzung durch den Kfz-Verkehr ein • Verlust des Straßencharakters 	Kostenschätzung: 117.000 €

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der deutlich überwiegenden Vorteile 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 Förderprogramm geprüft werden. Für dieses Projekt soll ein Antrag im Sonderprogramm „Stadt und Land“ der NBank gestellt werden.

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von RH Albers, dass die vorgestellte bildliche Darstellung noch kein Planungsentwurf ist. Die Verkehrsführung sowie der Verkehrsraum sollen nicht geändert werden. Das Ziel sollte sein, die Steinstraße vorfahrtsberechtigt zu lassen.

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von RH Hoff, dass die Anlieger in einem Sanierungsgebiet Ausgleichsbeiträge und keine Straßenausbaubeiträge zahlen. Diese werden nach Abschluss der Maßnahmen auf Grundlage des neuen Bodenrichtwertes ermittelt.

Der Ausschuss lässt sich von FDL Dornieden Details zur Variante 2 erklären und berät kurz.

Der Ausschuss empfiehlt mit 11 Stimmen:

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.

zu 8 Verschiedenes

Parkhaus

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von RH Albers, dass die Diepholzer Verkehrsgesellschaft (DVG) als Eigentümer des Parkhauses dem Prüfauftrag nachkommt und das Ergebnis nach Beendigung durch die DVG oder die Verwaltung vorgestellt wird.

Gerken Gang

FDL Dornieden sagt auf Nachfrage von RH Albers zu, die Freigabe der Brücke am Gerken Gang überprüfen zu lassen.

Wasserstände

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von RH Albers, dass die Grundwasserstände immer noch hoch sind und diese auf Grund der weiteren Regenfälle nicht schnell sinken werden.

Sommerweg

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von RH Hoff, dass der Förderantrag für den Ausbau des Sommerweges gestellt ist. Die Kosten sind im Haushalt abgebildet, da die Verwaltung auch mit Förderzusage die Maßnahmen vorfinanzieren muss.

zu 9 Fortsetzung der Einwohnerfragestunde

Sommerweg

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von Herrn Kempin die Planung des Ausbaus des Sommerweges.

30 km/h in der Innenstadt

FDL Dornieden erklärt auf Nachfrage von Herrn Labott, dass für die Einhaltung der Verkehrsregeln eine andere Behörde zuständig ist.
Er nimmt den Hinweis von Herrn Kempin auf mögliche bauliche Maßnahmen oder Verkehrstafeln zur Regulierung des Verkehrs auf.

gez. Wilhelm Paradiak
Vorsitzende/r

gez. Schilke
Protokollführer

gez. Dornieden
Fachdienstleiter