



Gemeinde Großenkneten				
23. Juni 2022				
BM	Ref. 10/60	Ref. 20/32	GSB	
10/1	10/2	20	32	60

Gruppe Grüne- KA-Linke
Friedjof Ohms
Bahnhofstraße 61
26197 Huntlosen

Huntlosen, den 14.06.2022

Antrag auf Einrichtung von drei Fahrradstraßen in der Gemeinde

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schmidtke,

wir bitten den nachfolgenden Antrag in der nächsten Sitzung des Infrastrukturausschuss zu beraten.

Die Gruppe Grüne- KA- Linke beantragt folgende Straßen als Fahrradstraßen¹ mit Berechtigug für Autos und Elektrokleinstfahrzeuge auszuweisen:

1. Huntlosen: Wilhelmstraße
2. Großenkneten: Markt und Ahlhorner Straße bis zum Kreisel
3. Ahlhorn: Westerholtkamp

Autofahrer und Fahrradfahrer wären dann gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Alle Straßen sind für den Autoverkehr weiterhin frei.

Begründung:

Das Fahrrad ist ein klimaschonendes, im Vergleich zum Auto günstiges und platzsparendes Verkehrsmittel für Jung und Alt und wird von immer mehr Menschen als Verkehrsmittel gewählt - auch auf dem Land. Leider wurden in der Vergangenheit diesem Verkehrsmittel nicht die nötigen Flächen in Quantität und Qualität zur Verfügung gestellt.

Das Problem hat mittlerweile auch der Landkreis erkannt und die Radwegnovelle umgesetzt. Das Ergebnis stellt nicht alle zufrieden und sorgt für Diskussionen. Deshalb müssen Alternativrouten geboten werden. Besondere Bedeutung haben hier die Wilhelmsstraße in Huntlosen und die Ahlhorner Straße und Markt. Diese Straßen verlaufen jeweils parallel zu den Ortsdurchfahrten in Großenkneten und Huntlosen. So bieten diese optimale Voraussetzungen, sie als alternative Route zu nutzen. Deshalb gilt es auch auf diesen Strecken, die größtmögliche Sicherheit für Fahrräder zu bieten.

Der Westerholtkamp ist als Straße zu den beiden großen weiterführenden Schulen die Hauptverkehrsader zu Stoßzeiten. Dabei müssen hier die Fahrräder auf der Straße fahren. So müssen auch hier Radfahrende (insbesondere Schüler*innen) größtmöglichen Schutz erhalten, sodass diese Straße ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollte.

Die Umwidmung von Straßen zu Fahrradstraßen ist ein mittlerweile bewährtes und kostengünstiges Mittel, den Radverkehr zu bündeln und so auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Damit wird auch die Qualität und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen gesteigert. Für den Kraftverkehr freigegebene

Auszug aus der STVO: Zeichen 244.1 Beginn einer Fahrradstraße:

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

DIE LINKE.



Fahrradstraßen erfordern keine baulichen Maßnahmen und haben auf die bestehende Park- und Vorfahrtsregelung keinen Einfluss.

Bis wir langfristig Platz für „echte“ Radinfrastruktur schaffen und kurz- oder mittelfristig auf eine Änderung auf Landes- und Bundesebene für Tempo 30 innerorts hinwirken können bzw. ein neues Straßenverkehrsgesetz bekommen - welches alle Verkehrsarten würdigt - brauchen wir entsprechende Alternativen.

*Für die Gruppe:
Friedjof Ohms*