

| | |
|---|--|
| <p>Zweckverbandes Erholungsgebietes Thülsfelder Talsperre: In der Bestandsaufnahme zur vorhandenen Netzplanung ist das touristische Radverkehrsleitsystem des Landkreises Cloppenburg zu ergänzen. Die im Konzept erwähnten radtouristischen Routen sind Teil dieses Systems.</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Das Radverkehrskonzept beschäftigt sich primär mit dem Alltagsradverkehr, so dass nicht vollständig auf das touristische Netz eingegangen wird. Die Planungen des Landkreises sollen so weit wie möglich positiv begleitet werden.</p> |
| <p>Gemeinde Molbergen: „werden zum Radverkehrskonzept der Stadt Friesoythe keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.“ Die im Maßnahmensteckbrief A 141 „Dwergter Straße“ als alternative Handlungsempfehlung vorgesehene durchgängige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h von Augustendorf bis Molbergen wird grundsätzlich befürwortet. Sollte die Maßnahme zur Ausführung kommen, so bitten wir vorab rechtzeitig um einen Abstimmungstermin.</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Sofern entsprechende Planungen aufgenommen werden, ist eine Beteiligung der Gemeinde Molbergen sowie der Verkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers obligatorisch.</p> |
| <p>Landkreis Emsland: „... keine Bedenken, da Keisstraßen nicht betroffen sind.“</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung:</p> |
| <p>Gemeinde Garrel: bezüglich des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friesoythe haben wir noch zwei Hinweise. Diese beziehen sich auf die Anbindungen an das Gemeindegebiet Garrel:</p> <p>1) Es sollte angestrebt werden, den vorh. Radweg entlang der K 356 von der K 300 in Thüle bis zum Ortseingang in Garrel durchgehend von derzeit 1,80 m auf 2,50 m zu verbreitern. Die notwendige Verbreiterung werden auch wir in unserem zurzeit in der Aufstellung befindlichen Radverkehrskonzept als Maßnahme mit aufnehmen. Diese Maßnahme ist in eurem Konzept unter A.139 markiert (aber nicht in der Liste mit aufgeführt). Hier sollten wir gemeinsam unsere Interessensbekundung beim Straßenbaulastträger, Landkreis Cloppenburg, vorbringen.</p> <p>2) Die Verbindung im Bereich der B 72 Abfahrt Nord, Thülsfelder Straße über die B 72 auf die Straße Peterwald in Richtung Garrel, ist in eurem Maßnahmenkonzept nicht mit dargestellt. Seitens der Gemeinde Garrel wird diese Verbindung aber im Radverkehrskonzept mit aufgenommen werden, da die Strecke über den Thülsfelder Weg und der Straße Peterwald in Richtung der Thülsfelder Talsperre von sehr vielen Radfahrern täglich genutzt wird. Da ein Großteil der Strecke sich auf dem Gebiet der Stadt Friesoythe befindet, sollten wir hier zukünftig eine gemeinsame Lösung anstreben, damit etwaige Lösungsvorschläge auch durchgehend entlang der Strecke verwirklicht werden können. Die Einrichtung einer Querungshilfe im Kreuzungsbereich der B 72 (Maßnahme P.34) wird seitens der Gemeinde Garrel befürwortet.</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Eine Verbreiterung der vorhandenen Radwege ist angestrebt und soll sinnvollerweise in ganzen Abschnitten und nicht abhängig von Gemeindegrenzen geplant und umgesetzt werden. Die ähnlichen Absichten der Gemeinde Garrel werden begrüßt. Entsprechende Planungsabsichten sollten im Sinne durchgehender und netzrelevanter Verbindungen in Abstimmung geplant werden, wobei die Prioritätensetzung einzelner Maßnahmen abgestimmt werden muss. Die Thülsfelder Straße ist im Konzept der Stadt Friesoythe enthalten (A. 148, P.34). Die Straße Peterwald ist zudem im Hauptradroutennetz Richtung Garrel als Verbindung aufgenommen. Jedoch wurde keine Maßnahme für die Straße Peterwald vorgesehen, weil der Mischverkehr auf der Fahrbahn dort möglich ist. Mit einer Schwerpunktsetzung durch das Garreler RVK kann hier ggf. aber auch in Richtung Fahrradstraße o.ä. argumentiert werden.</p> |
| <p>Emsland Touristik: „Da die Belange ... nicht betroffen sind, sehen wir von einer Stellungnahme ab. Wir möchten Sie nur darüber informieren, dass wir seit September 2022 das Knotenpunktsystem flächendeckend</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Es gibt bereits ein Knotenpunktsystem im Landkreis Cloppenburg. Im Konzept wird auf mögliche</p> |

| | |
|---|--|
| <p>integriert haben. Sofern Sie diese Maßnahme umsetzen wäre es prima, dass wir uns dann nochmal bzgl. der Zielwegweisung inkl. Übersichtstafeln sowie der Knotenpunktnummern abstimmen, um Radfahrenden eine kreisübergreifende Wegweisung zu ermöglichen.</p> | <p>Verbesserungen hingewiesen, die in Abstimmung mit den zuständigen Stellen besprochen werden sollen.</p> |
| <p>Landkreis Ammerland: Sofern auch ggfs. landkreisübergreifende Verbindungen dargestellt werden sollen, würden wir die Route von Harkebrügge nach Edeweicht vorschlagen.</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Sofern entsprechende Planungen diskutiert oder aufgenommen werden sollten, wird eine entsprechende Abstimmung mit den zuständigen Baulasträgern angestrebt. Die Route ist im Hauptradrouthenetz der Stadt Friesoythe enthalten und mit Maßnahmenvorschlägen ausgestattet.</p> |
| <p>Landkreis Cloppenburg: Leider ist das Konzept nicht analog zu der Machbarkeitsstudie der Landkreises Cloppenburg zu Radvorrangrouten/Radschnellverbindungen.</p> <p>Der Streckenabschnitt A. 117 verläuft über die Bahntrasse. Diese wurde von in der Planung der Landkreises Cloppenburg ausgeschlossen, weil sie für den Bahnverkehr zur Verfügung stehen soll im Hinblick auf einen etwaigen Lückenschluss, der auch im LROP des Landes Niedersachsen vorgesehen ist.</p> <p>Die Planung des Landkreises Cloppenburg sieht einen Radweg bzw. eine Fahrradstraße entlang der K 343 vor.</p> <p>Das Radwegeleitsystem muss bei den Maßnahmen des RVK der Stadt Friesoythe als kreisweites System zugrundgelegt und berücksichtigt werden, denn sonst kann kein kreisweites konkludentes System für Bürger und Touristen weiter betrieben werden.</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes lag noch keine abschließende Version der Machbarkeitsstudie vor.</p> <p>Kurz- und Mittelfristig ist die Bahntrasse als Radverkehrsverbindung nutzbar und wird im Konzept als Verbindung berücksichtigt. Die Planungen hinsichtlich der K 343 standen zum Zeitpunkt der Abgabe des Radverkehrskonzeptes noch nicht fest. Eine Alternative zur Bahntrasse müsste hinsichtlich des Zeit- und Umwegfaktors sehr ähnliche Vorteile zum vorhandenen Radweg entlang der Bahntrasse aufweisen, damit die Alternative genutzt wird.</p> <p>Die weiteren Planungen des landkreisübergreifenden RVK werden seitens der Verwaltung selbstverständlich berücksichtigt und die Realisierung sich überlagernder Routen fortlaufend abgestimmt.</p> <p>Es ist nicht beabsichtigt ein eigenständiges Knotenpunkt- oder Radwegeleitsystem zu entwickeln. Die Maßnahmenvorschläge und der Netzgedanke bezieht sich lediglich auf die Verkehre mit direktem Bezug zu Friesoythe.</p> |
| <p>NLStBV, GB Lingen: [...] „So könnte für eine sichere Querungsstelle der Bundesstraße B401 in Höhe der Kreisstraße K297 der von Ihnen angebrachte Rückbau des freien Rechtsabbiegers Vorteile für den Radverkehr bringen (P.4.1). Es bleibt jedoch zu prüfen, inwiefern sich ein Rückbau bspw. auf den Verkehrsfluss und auf die tatsächliche Verkehrssicherheit der Radfahrer auswirkt.“</p> <p>[...] „Fraglich ist aus unserer Sicht der Anschluss an die weitere Radverkehrsführung außerorts. Der Bau einer Querungshilfe [...] ist jedoch auf Grund sehr beengter Fahrbahnbreiten nicht praktikabel. [...] Zudem muss stets eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,75 m für bspw. Schneeräumfahrzeuge vorgehalten werden.“</p> <p>„Sofern eine Anlegung einer gesicherten Führung ohne große Umbaumaßnahmen nicht möglich ist, empfiehlt sich daher eine Führung über Nebenstrecken.“</p> | <p>Stellungnahme der Verwaltung: Für die konkrete Umsetzung von im Radverkehrskonzept empfohlenen baulichen Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass jeweils eine Detailplanung mit gegebenenfalls notwendigen Voruntersuchungen stattfinden muss. Eine Beteiligung der Straßenbaulasträger und der zuständigen Verkehrsbehörde ist obligatorisch.</p> <p>s.o.</p> <p>Sofern geeignete Nebenstrecken mit vergleichbaren Zeit- und Umwegfaktoren vorhanden sind, werden diese in der zukünftigen Betrachtung, insbesondere für kurzfristige Verbesserungen berücksichtigt.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>„Auch eine Beleuchtung der Querungsstellen außerorts kann sich positiv auf die Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit auswirken. Dieses müsste jedoch noch intensiver auch mit Blick auf den Naturschutz geprüft werden.“</p> <p>„Der Wunsch einer Querungshilfe direkt hinter der Brücke ist aus unserer Sicht [...] kritisch zu betrachten. [...] Zudem lehnen wir Querungshilfen außerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich aus Verkehrssicherheitsgründen ab.“</p> <p>„Dennoch möchten wir darauf hinweisen, dass an Knotenpunkten mit klassifizierten Straßen der Radverkehr unterzuordnen ist. Dies ist bspw. am Knotenpunkt der Bundesstraße B401 und der Kreisstraße K145 der Fall (P.39)“</p> | <p>Eine entsprechende Prüfung wird bei der Planung entsprechender Maßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Die Planung von Querungshilfen bedarf einer individuellen Planung unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse. Die genaue Lage im Zusammenhang mit z.B. den Sichtverhältnissen muss dabei beachtet werden. Dort, wo wichtige Verbindungen des Radverkehrs und höhere Verkehrsbelastungen, hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, etc. vorliegen, sollte entsprechend der relevanten Richtlinien auch außerorts die Umsetzung von Querungshilfen geprüft werden. Als Querungshilfen werden Mittelinseln, Fahrbahnverengungen mit Übergangsmöglichkeit und Lichtsignalanlagen bezeichnet.</p> <p>Die Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang von klassifizierten Straßenzügen außerorts ist abhängig von der Netzbedeutung des Kfz-Verkehrs sowie der Kfz-Verkehrsstärke. Die Bedingungen müssen im Einzelfall geprüft werden. Das Kapitel 6.8.2 der RAL liefert hier Aufschluss. Maßgebend ist hier nicht die Klassifizierung einer Straße, sondern die Entwurfsklasse. Bei Vorliegen der EKL 4 und bei der EKL 3 (sofern vergleichbar gering belastet) können die Radverkehrsanlagen aus Gründen der Verkehrsqualität bevorrechtigt werden. Die vergleichbar geringe Belastung gilt gemäß Kapitel 4.3 der RAL bis etwa 3.000 Kfz/24h bzw. 150 SV-Fahrzeuge/24h. Dennoch sollte eine Realisierung stets in Abstimmung mit der NLStBV erfolgen.</p> |
|---|---|