

**Antworten der Stadtverwaltung Gütersloh zu den Fragen und Anregungen der CDU Avenwedde-Friedrichsdorf (vertreten durch Ratsmitglied Gerhard Feldhans)**

**Bezug: Schreiben vom 29.01.2014**

**1. Ist die verkehrliche Belastung der Osnabrücker Landstraße (K 32) an Werktagen in der Ortsdurchfahrt Reinkebachsiedlung für die Anwohner noch vertretbar?**

- Die Osnabrücker Landstraße (K 32) weist in den Spitzenstunden eine Verkehrsstärke von rund 540 bis zu 590 Kfz auf. Die werktägliche Belastung liegt bei rund 7100 Kfz / 24h.  
Der LKW Anteil > 7,5 t beträgt 2,54 % und bei 3,5 t bis 7,5 t sind es 3,24 %.
- Beim Vergleich dieser Werte mit denen der K 32 in Isselhorst sind dort deutlich höhere Belastungen von mehr als 10.000 Kfz zu registrieren. Die Osnabrücker Landstraße ist von ihrer Klassifizierung eine Kreisstraße, die auch überörtliche Verkehre aufnimmt. Die Verkehrsbelastung entspricht üblicherweise der einer Kreisstraße.

**2. Muss der Kreuzungsbereich Osnabrücker Landstr./Nordhorner Str. aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (vor allem abbiegende LKW) nicht umgestaltet werden?**

- Der Kreuzungsbereich Osnabrücker Landstraße ist auf Grund der Anfrage hinsichtlich der Verkehrsmenge und der jeweiligen Abbiegebeziehungen im Februar 2014 erneut gezählt und bewertet worden.  
In der Spitzenstunde sind 15 Fahrzeuge über 7,5 t erfasst worden. Der wesentliche Anteil an dieser Fahrzeuggruppe waren Linienbusse. Nach örtlicher Beobachtung war zu erkennen, dass bei einem Abbiegevorgang eines Lastzuges von der Osnabrücker Landstraße (aus Fahrtrichtung B 61) in die Nordhorner Straße (Richtung Avenwedde-Bahnhof) beim Abbiegen kaum Platz zu den am Haltebalken der Lichtsignalanlage wartenden Fahrzeugen bestand.
- Insgesamt bleibt festzustellen, dass auf Grund dieser Beobachtungen ein Ausbau der Kreuzung nicht notwendig erscheint. Dennoch ist beabsichtigt planerisch zu überprüfen, ob mittels einfacher Maßnahmen Verbesserungen erzielt werden können.

**3. Sicherung der Wohnqualität im Umfeld des neuen Bebauungsplanes Nr. 275 „Osnabrücker Landstraße“.**

- Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 275 „Osnabrücker Landstraße“ (Huga/Hörmann) die nachbarschaftlichen Belange in der Abwägung intensiv prüfen.

**4. Die Sichtweiten für den ausfahrenden PKW-Verkehr von der Breslauer Straße auf die Osnabrücker Landstraße sind deutlich zu verbessern. Dieses ist besonders zwingend im Hinblick auf den nur einseitig vorhandenen Radweg an der Osnabrücker Landstraße. Auch muss für die Radfahrer mehr Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich Breslauer Straße/Osnabrücker Landstraße hergestellt werden.**

- Das Sichtdreieck bei Ausfahrt von der Breslauer Straße nach rechts in die Osnabrücker Landstraße wird in Kürze frei geschnitten. Zur besseren Erkennbarkeit des Radweges wird die Furt in „signalrot“ markiert und Piktogramme „Radfahrer“ aufgetragen.

**5. Die Verhältnisse am Depotcontainerstandort Reinkebachsiedlung sind seit Jahren unbefriedigend. Auch die Ausfahrt auf die stark befahrene Osnabrücker Landstraße aufgrund der mehr als eingeschränkten Sichtverhältnisse ist eigentlich unverantwortlich.**

- Die Sicht bei Ausfahrt vom Containerstandort auf die Osnabrücker Landstraße ist aufgrund von altem Baumbestand zwar eingeschränkt aber letztendlich noch vertretbar. Vergleichbare Sichtbeziehungen finden sich auch an vielen anderen Stellen in der Stadt. Die Unfalllage ist unauffällig. Der Parkplatz ist allerdings in einem schlechten baulichen Zustand.

**6. Anordnung einer deutlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Isselhorster Straße, um weitere schwere Unfälle im Kurvenbereich vor der Haus-Nr. 87 und 95 zu verhindern.**

- Eine Notwendigkeit wird – nach Absprache mit der Kreispolizeibehörde unter Einbeziehung der Unfalllage –auch nach wie vor nicht gesehen. Die Isselhorster Straße ist in einem guten Ausbauzustand und verfügt über einen abgesetzten Geh-/Radweg. Aufgrund der Kurvenlage wurde hier die in der Außerortslage vom Gesetzgeber festgelegte Geschwindigkeit von 100 km/h bereits auf 70 km/h herabgesetzt. Die Kurve ist darüber hinaus durch ein Gefahrenzeichen (Kurve) beschildert und es gilt ein Überholverbot in Form einer durchgezogenen Mittelmarkierung. Es gab am 7.5.12 einen schweren Verkehrsunfall, bei dem ein Kradfahrer zu Tode kam. Dieser missachtete zunächst das Überholverbot im Kurvenbereich, bemerkte anschließend ein vor ihm fahrendes, linksabbiegendes Fahrzeug zu spät und konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen.
- Lt. einer aktuellen Abfrage bei der Kreispolizeibehörde hat es danach nur noch einige Wildunfälle gegeben, wobei „Geschwindigkeit“ keine Unfallursache war.
- Eine besondere Gefahrenlage, die eine mögliche weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit zur Folge haben könnte, ist hier nicht gegeben. Eine derartige Maßnahme dürfte auch keine Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern hervorrufen. Bei Einhaltung der bestehenden Regeln ist eine sichere Verkehrsführung gegeben.

**7. Die Bahnunterführung Friedrichsdorfer Str./Isselhorster Str. in Avenwedde-Bahnhof wird trotz neuer Beschilderung für LKW immer wieder zur Falle. Mit welchen Maßnahmen können derartige Unfälle zukünftig wirksam verhindert werden? Wäre eine Fahrbahnmarkierung (Piktogramm) ggfs. Eine wirksame Maßnahme?**

- Die Hinweisbeschilderung auf die eingeschränkte Brückenhöhe in Avenwedde-Bahnhof wurde bereits optimiert. Wenn LKW in der „Falle sitzen“, liegt das am Verschulden der jeweiligen Fahrer, die die Beschilderung offensichtlich nicht beachten. Daran würden auch Piktogramme nichts ändern. Diese Situationen gibt es leider auch an anderen Bahnunterführungen – trotz ausreichender Beschilderung.
- Lt. Kreispolizeibehörde wurden in dem Zeitraum 2010 – 2013 vier Unfälle mit LKW in der Bahnunterführung Avenwedde registriert. Die Häufigkeit der Vorfälle, bei denen die Polizei nicht einbezogen war, kann allerdings nicht beziffert werden.

**8. Die Ampelsignalanlage im Kreuzungsbereich Avenwedder Str./ Osnabrücker Landstr./ Spexarder Str. ist zu überprüfen. Die Kreuzung ist z.B. auf der Avenwedder Str. durch jeweils abbiegende Fahrzeuge in die Osnabrücker Landstr. noch nicht richtig frei gemacht, da kommt es durch die anschließende (offenbar zu schnelle..) Grünphase von der Osnabrücker Landstr. bzw. Spexarder Str. zu kritischen Situationen. Die Kreuzung ist laut Bürgeraussagen offenbar zu einem Unfallschwerpunkt geworden.**

- Der Kreuzungsbereich Avenwedder Str./Osnabrücker Landstr. ist kein Unfallschwerpunkt.
- Die Sicherungszeiten zwischen Grünende der Avenwedder Str. und Grünbeginn der Osnabrücker Landstr. entsprechen den Vorschriften und sind ausreichend.
- Unfälle zwischen räumenden Linksabbiegern der Avenwedder Str. und einfahrenden Fahrzeugen der Osnabrücker Landstr. sind in der Statistik der Polizei nicht vorhanden.
- Linksabbiegende Fahrzeuge, die sich ggf. bei Grünbeginn der Osnabrücker Landstr. noch im Kreuzungsbereich befinden sind nicht ungewöhnlich und an vielen Kreuzungsbereichen im Stadtgebiet zu beobachten.
- Nach der StVO müssen die Fahrzeuge, die in den Kreuzungsbereich einfahren, die noch im Kreuzungsbereich befindlichen Fahrzeuge räumen lassen.
- Eine Erhöhung der Sicherungszeiten bringt keine zusätzliche Erhöhung der Sicherheit und führt zu unnötig langen Wartezeiten und zu

Behinderungen bei der Abhängigkeit mit dem benachbarten Kreuzungsbereich. Bei starkem Linksabbiegeverkehr in der Abendspitze von 16:30h bis 18:30h wird ein Schwerpunktprogramm geschaltet, das den Linksabbiegern nach Grünende der Gegenrichtung frei abfließen lässt. Die Wartezeiten werden dadurch gegenüber dem normalen Tagesprogramm deutlich erhöht.

- Die Ampel läuft verkehrsabhängig und stellt sich bedarfsgerecht auf sich ändernde Verkehrsverhältnisse ein.