



FaCit-Projektbeirat – 2. Sitzung, 19.07.2021

Teilnehmer*innen

Herr Blanke
 Frau Fink-Trudrung
 Frau Schwill
 Herr Fricke
 Herr Scholtalbers
 Herr Jelting
 Herr Vogelsang
 Herr Hoffmann
 Frau Wüsteney-Arbabi
 Herr Buddenberg

Anwesend

ADFC
 ADFC
 Werbegemeinschaft Leer/Julien Moden
 Werbegemeinschaft Leer/Leffers Moden
 Bürgervertreter
 Polizei
 Straßenverkehrsbehörde
 Stadt Leer, Projekt FaCit (Leitung)
 Stadt Leer, Projekt FaCit (Planung)
 Behindertenbeauftragter der Stadt Leer

Protokoll zusätzlich an:

Herr Möse
 Herr Stegmann
 Frau Hinrichs
 Herr Rosengauer
 Herr Rolfs

Stadt Leer, Stadtbaurat (kommissarisch)
 Stadt Leer, Projekt FaCit (Tiefbau)
 Stadt Leer, Projekt FaCit (Fahrradstation)
 Stadt Leer, Projekt FaCit (Fahrradstation)
 Planungsbüro IST

TOP	Thema
1	<p>Begrüßung</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Beirates. Zudem stellt sie die Tagesordnung vor.</p>
2	<p>Ergänzungen und Anregungen zum Protokoll der ersten Sitzung</p> <p>Herr Scholtalbers merkte zum letzten Protokoll schriftlich an, dass insbesondere die Mitnutzung der vorgesehenen Radfahrstreifen durch den Lieferverkehr problematisch sein könne. Grundsätzlich sei es seines Erachtens gesetzlich nicht vorgesehen, eine Nutzung von Radwegen für den Lieferverkehr zu erlauben. Vor allem das Halten und Parken von Kfz auf den Rad- oder Gehwegen sei unzulässig. Daher wird von ihm ein Verzicht auf die Lieferzonen angeregt, wenn die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbreiterung der Lieferzone aus rechtlichen oder anderen Gründen nicht durchgeführt werden können.</p> <p>Herr Vogelsang erklärt, dass die geplanten Ladezonen durchaus haltbar seien. Die Straßenverkehrsbehörde sei über § 46 Straßenverkehrsordnung dazu ermächtigt, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen. Diese müssten allein rechtmäßig sein, dies sei hier jedoch der Fall.</p> <p>Herr Scholtalbers bemerkt, dass er sich den Sachverhalt ein wenig genauer ansehen wird.</p>
3	<p>Themen der Beiratsmitglieder</p> <p>Herr Scholtalbers weist auf die überdachte Fahrradabstellanlage bei dem Modengeschäft Leffers und die davorliegenden Poller hin. Der Umstand, dass der Bordstein an der besagten Stelle nur teilweise abgesenkt wurde und die Poller ungünstig positioniert wurden, wird von ihm als mögliche Unfallgefahr betrachtet. Insbesondere auch der Abstand zwischen den Pollern von 1,20 m, sei nach seiner Einschätzung zu gering. Aus diesem Grunde schlage er vor, dass beide Poller versetzt werden sollten, der „linke“ Poller im Besonderen auf die Höhe der weißen Linie.</p>

	<p>Frau Wüsteney-Arbabi stimmt Herrn Scholtalbers zu. Sie habe sich die Situation vor Ort angesehen und sei ebenfalls zu dem Schluss gekommen, dass die bestehende Konstellation eine Unfallgefahr für die Radfahrerinnen und Radfahrer bedeute. Auch sie sieht eine Versetzung als einzige Möglichkeit an, die Problematik zu beheben. Sie schlägt eine Verschiebung der Poller vor, die mit Abständen von 1,60 m weiterhin ihren Zweck erfüllen würden, eine Durchfahrt von Fahrzeugen zu verhindern. Eine bereits vorgeschlagene weiße Umfahrung, die auf die Straße aufgebracht wird, halte sie indes nicht für nötig.</p> <p>Herr Scholtalbers weist auf die Einmündung der Ledastraße in den Ostersteg hin, die entgegen seiner Erwartungen gepflastert worden sei. Er habe sich an dieser Stelle eine Asphaltierung gewünscht um den Fahrkomfort und die Qualität aufrecht zu erhalten. Dieser Aspekt sollte möglicherweise auch bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Die besagte Einmündung sei bewusst in gepflasterter Bauweise ausgeführt worden, erklärt Frau Wüsteney-Arbabi. Hierdurch werde die Aufmerksamkeit der Radfahrerinnen und Radfahrer erhöht und zudem auf den bestehenden Gehweg hingewiesen, der direkt neben dem Radweg verläuft.</p> <p>Herr Scholtalbers macht darauf aufmerksam, dass die Ausschilderung der Umleitung aufgrund der Sperrung des Bummert an der Heisfelder Straße teilweise nicht zufriedenstellend umgesetzt wurde. Einige Umleitungsschilder seien mit einer Höhe von unter 2 Metern zu niedrig angebracht, andere würden ungünstig im Verkehrsraum stehen. Er würde gerne wissen, wer für eine Verbesserung der Ausschilderung zuständig sei.</p> <p>Zuständig hierfür ist Herr Vogelsang, der sich dem annehmen wird.</p> <p>Im Folgenden erläutert Frau Wüsteney-Arbabi den Sachstand bezüglich des Ostersteges. Hier sind die Querungsstellen bereits abgenommen und für weitere Planungen vorgesehen. Die Markierungsarbeiten auf dem Ostersteg sollen im September beginnen, während in der Jahnstraße der Radweg rot ausgepflastert wird. Zuvor war bereits versucht worden, die vorhandenen Steine kostengünstiger mit roter Farbe einzufärben. Allerdings zeigte sich, dass ein Anstrich der Steine keine Langlebigkeit aufweise. Ebenso werde eine Fahrbahneinengung durch einen Bestandsbaum erforderlich.</p> <p>Herr Scholtalbers erkundigt sich über die Qualität der Steine, insbesondere ob diese mit einer Fase ausgestattet seien.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi wolle das abklären.</p> <p>Frau Fink-Trudrung ist der Meinung, dass die Steine mit einer Mikrofase ausgestattet seien. Zudem erkundigt sie sich, vor dem Hintergrund der schlechten Haftung der Farbe auf den Pflastersteinen, ob eine Markierung von Richtungspfeilen überhaupt möglich sei. Für sie seien diese Richtungspfeile schließlich von herausragender Bedeutung, da diese den Radfahrerinnen und Radfahrern Sicherheit und Klarheit verschaffen würden.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi teilt mit, dass die Aufbringung von weißen Richtungspfeilen grundsätzlich vorgesehen ist und diese dann bestmöglich eine andauernde Langlebigkeit aufweisen.</p>
4 4.1	<p>Planung Friesenstraße</p> <p>Plan Blatt 11</p> <p>Zum Plan Nr. 11 wird erläutert, dass der Bestandsradweg erneuert wird. Zudem wird die Abstandsfläche entsprechend angepasst. Im Übrigen würden Sperrflächen angelegt und die Wasserrinne entsprechend verlegt, um die Bestandshöhe des Gehweges zu erhalten. Dieses Vorgehen sei im Übrigen auch mit der Bummertplanung abgestimmt. Die vorgesehenen Maße würden auch am Ostersteg angewandt.</p> <p>Frau Fink-Trudrung zeigt sich irritiert über die im Plan eingezeichneten Markierungen der Abbiegespuren. Neben einer Fahrspur für Rechtsabbieger und einer für Geradeausfahrende, sollte auch eine Einordnung für Linksabbieger eingerichtet werden. Im Allgemeinen frage</p>



	<p>sie sich, wie die Einordnung vor dem Bummert funktionieren solle. Sie habe gehört, dass für die Radfahrer am Bummert lediglich eine Ampelphase vorgesehen sei.</p> <p>Herr Hoffmann verweist darauf, dass der Bummert nicht Teil dieser Planung sei. Die Pfeile auf dem Radweg wären durchaus sinnvoll. Der Rechtsabbiegerpfeil weise bereits auf den Abzweig, ein Linksabbiegerpfeil wäre missverständlich. Grundsätzlich sei jedoch festzuhalten, dass der Bummert wesentlich fahrradfreundlicher gestaltet werde.</p>
4.2	<p>Plan Blatt 12</p> <p>Es wird erläutert, dass die vorhandene Bushaltestelle in die Heisfelder Straße verlegt wird. Anhand des Planes 12 wird erklärt, dass die Grenzlinie („Zick-Zack-Linie“) nicht weiter erhalten bleibt. Die Beete der Bestandsbäume werden vergrößert und mit einem speziellen Granulat befüllt. Im Übrigen werde die Planung ein wenig überabreitet, sodass die Taststeine für Sehbehinderte an der Einmündung des Turnerweges, an beiden Straßenseiten über die gleiche Länge verlegt werden. Hierdurch wird es den Sehbehinderten ermöglicht, verkehrssicher die Straße zu passieren.</p> <p>Frau Fink-Trudrung fragt, wie es dazu komme, dass Plan 12a eine Verlegung der Bushaltestelle vorsehe, der Plan 12 jedoch nicht.</p> <p>Herr Hoffmann antwortet, dass Plan 12 den Zwischenzustand darstelle, bis die Haltestelle an den neuen Standort verlegt ist. Dies wird vermutlich einige Monate später erst der Fall sein. Plan 12a zeigt den Endzustand.</p> <p>Herr Blanke könne nicht verstehen, warum die gegenüber dem Turnerweg liegende Begrenzungslinie des Fahrradstreifens nicht unterbrochen würde. Schließlich sei es erforderlich, den Radfahrerinnen und Radfahrern ein Linksabbiegen aus dem Turnerweg zu ermöglichen. Eine durchgezogene Begrenzungslinie entfalte schließlich auch Bindungswirkung für alle Verkehrsteilnehmer, sodass ein Befahren des Radfahrstreifens formal nicht möglich wäre.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi stimmt dem zu und nimmt die Einrichtung einer Abbiegemöglichkeit in die Planung mit auf.</p>
4.3	<p>Plan Blatt 13</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in den Radfahrstreifen Einrichtungen zur Fahrradzählung eingelassen werden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die an der Einmündung der Wieringastraße vorgesehene Tastkante aufgrund verschiedener Versorgungsschächte in anderer Weiser verlegt werden müsse. Hierdurch wird eine durchgehende Tastkante erreicht. Die für die Radfahrerinnen und Radfahrer vorgesehene Querung soll keine mittlere Trennungslinie erhalten. Vielmehr sei es vorgesehen, dass ein gemeinsamer Korridor für beide Richtungen markiert wird.</p> <p>Herr Buddenberg erkundigt sich, ob die Bordsteine an der Querung über die Wieringastraße überhaupt abgesenkt würden. Dies sei für die Barrierefreiheit dringend erforderlich.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi erklärt, dass eine Absenkung vorgesehen ist.</p>
4.4	<p>Plan Blatt 14</p> <p>In diesem Abschnitt würde ebenso auf eine Trennungslinie in den Querungen verzichtet. Zudem sei unklar, ob ein kleinerer Bestandsbaum entfernt werden müsse. Im Übrigen werde der Zebrastreifen, welcher durch eine Verkehrsinsel zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen getrennt würde, nicht mit einer Tastkante an der Insel versehen. Dies sei mit Herrn Buddenberg abgestimmt und damit zu begründen, dass eine weitere Tastkante mögliche Verwirrungen bei Sehbehinderten auslösen könne.</p> <p>Frau Fink-Trudrung weist daraufhin, dass der Radweg mit einer Breite von 1,60 m relativ schmal gestaltet sei und daher keine Überholmöglichkeit für Fahrräder biete. Möglicher-</p>



	<p>weise würden daher einige Radfahrerinnen und Radfahrer, den vor dem Gebäude des Landkreises liegenden Gehweg als Überholmöglichkeit nutzen. Dies würde eine Gefährdung für die Passanten bedeuten.</p> <p>Frau Wüsteneý-Arbabi erklärt, sie habe mit Frau Meyer aus dem Fachbereich 2.61 einen Ortstermin vorgenommen und entschieden, dass ein Rückbau des Baumbettes nicht in Betracht gezogen wird, um den Baumbestand zu erhalten.</p> <p>Ergänzend stellt Herr Hoffmann klar, dass eine Verbreiterung des Radweges im Uhrzeigersinn über die 1,60 m hinaus, mit enormen Mehrkosten verbunden gewesen wäre. Im Falle dessen, wäre eine Verlegung aller vorhandenen Borsteine an der südlichen Straßenseite erforderlich gewesen. Der Bestand soll jedoch nicht verändert werden. Vielmehr sei der Schwerpunkt auf die Umgestaltung der Verkehrsknotenpunkte verlegt worden. Der gegen den Uhrzeigersinn verlaufende Radfahrstreifen verfüge durchgehend über eine Breite von 2,00 m.</p>
4.5	<p>Plan Blatt 16</p> <p>Frau Wüsteneý-Arbabi erklärt, dass am 19.07.21 eine Ortsbegehung mit Herrn Jelting von der Polizei, Herrn Vogelsang und Herrn Hoffmann durchgeführt wurde. Dabei sei man zu dem Schluss gekommen, dass der westliche Zebrastreifen weiter nach Westen geschoben werden müsse, um eine bessere Übersichtlichkeit für die Autofahrerinnen und Autofahrer zu schaffen. Gleichfalls werde beim nördlich gelegenen Zebrastreifen verfahren. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer wird eine Aufstellfläche eingerichtet, damit der fließende Verkehr durch abbiegende Fahrräder nicht behindert wird. Der Kfz-Verkehr von Kraftfahrzeugen soll in diesem Abschnitt der Friesenstraße zukünftig über eine einzige Fahrspur abgewickelt werden, wodurch der nördliche Gehweg breiter ausgestaltet werden kann. Lediglich bei dem Einbiegen in die Augustenstraße soll auch weiterhin Begegnungsverkehr ermöglicht werden. Grundsätzlich würden alle Querungsstellen mit Tastkanten ausgestattet werden.</p> <p>Durch Herrn Hoffmann wird ergänzt, dass die dreieckige Verkehrsinsel an der Augustenstraße zurückgebaut werde, wodurch eine geradlinigere Führung des Radfahrstreifens ermöglicht werde. Ebenso sei die vorhandene Ampel durch die Wegnahme der zweiten Fahrspur nicht mehr notwendig und könne zurückgebaut werden. Die Friesenstraße wird somit zwischen Mühlenstraße und Heisfelder Straße nur Zebrastreifen als Querungen haben, dies erhöhe die Übersichtlichkeit und Sicherheit für alle Versteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.</p>
4.6	<p>Plan Blatt 17</p> <p>Frau Wüsteneý-Arbabi merkt an, dass nach einer Verengung der Friesenstraße auf eine Spur, möglicherweise eine Vergrößerung der Baumbette in Betracht gezogen wird.</p> <p>Herr Hoffmann weist im Besonderen auf die vorgesehenen Sperrflächenmarkierungen hin. Diese sollen das Parken von Kraftfahrzeugen an den jeweiligen Straßenrändern verhindern, werden an den Ein- und Ausfahrten jedoch jeweils unterbrochen. Ziel ist es den Verkehr möglichst rechtsbündig zu gestalten und hierdurch eine ausreichende Sicherheitszone zu erhalten.</p>
4.7	<p>Plan Blatt 18</p> <p>Frau Wüsteneý-Arbabi erläutert, wie der bestehende Radweg an dieser Stelle auf den Radfahrstreifen übergeleitet wird. Zudem wird erklärt, dass die beginnende Friesenstraße, an der Einmündung der Bürgermeister-Ehrlenholtz-Straße, zunächst weiterhin über zwei Fahrspuren verfügt. Dies sei erforderlich um eine unkomplizierte Verflechtung des Verkehrs zu gewährleisten.</p>
4.8	<p>Plan Blatt 15</p>



Es wird angemerkt, dass die Haltestelle an der Jahnstraße nunmehr über keine Einbuchtung mehr verfüge. Vielmehr werde der Radfahrstreifen unterbrochen und durch einen Schutzstreifen auf die Bushaltestelle zugeführt. Hält ein Bus an der Haltestelle wäre ein Überholen des Busses möglich. Die Bushaltestelle wird mit Fahrradbügel versehen und mit einem vergrößerten Wartehäuschen ausgestattet. Die Einmündung der Jahnstraße wurde so gestaltet, dass den Müllfahrzeugen ein problemloses Abbiegen ermöglicht wird.

Frau Schwill vermutet, dass durch den auf der Fahrbahn haltenden Bus möglicherweise ein Stau verursacht wird. Dies könnte sich negativ auf den Stadtverkehr auswirken. Im Übrigen würde sie gerne wissen, inwieweit das Projekt im Zeitplan der Planung steht.

Frau Wüsteney-Arbabi stellt heraus, dass es durchaus beabsichtigt ist, denn Bus auf der Fahrbahn halten zu lassen. Die Planung soll indes schnellstmöglich umgesetzt werden. Eine Ausschreibung sei vielleicht bereits für den September möglich.

Herr Hoffmann stellt bezüglich des Busses heraus, dass die Friesenstraße in diesem Abschnitt über ein vergleichsweise geringeres Verkehrsaufkommen verfüge und es daher weniger zu Verkehrseinschränkungen durch den haltenden Bus kommen würde. Hierzu könnten auch die Auslastungsstudien zum Umbau des Bummert herangezogen werden, welche diese Einschätzung bestätigen. Die Stelle der geringsten Kapazität auf dem Abschnitt werde die neue Ampel am Bummert sein, nicht die Haltestelle.

Herr Blanke findet es durchaus erfreulich, dass die Bushaltestelle mit einer Abstellmöglichkeit für Fahrräder versehen wird. Allerdings hält er eine solche Abstellung gerade an einer Bushaltestelle für nicht besonders sinnvoll. Ihm sei es nicht bekannt, dass Radfahrerinnen oder Radfahrer den Bus kombiniert nutzen würden.

Frau Wüsteney-Arbabi führt den Standort der Bügel auf Planungsvorgaben des Projektes zurück. Da zudem verschiedene Stellplätze aufgegeben wurden, sei dieses Vorgehen durchaus hilfreich.

Von Herrn Buddenberg wird angeregt, nicht allein die äußeren Abstellungen mit einem Mittelholm auszustatten, sondern jeweils jeden zweiten Fahrradständer.

Frau Wüsteney-Arbabi sagt, dass diese Anregung aufgenommen würde.

Herr Hoffmann ergänzt, dass der Umbau der Bushaltestelle zeitversetzt erfolge. So könne erst Anfang des nächsten Jahres mit einem Bescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) gerechnet werden, sodass eine Umgestaltung für Mitte 2022 realistisch sei. Mit den Maßnahmen in der Friesenstraße könne jedoch bereits früher begonnen werden, wodurch sich ein gewisser Übergangszeitraum an der Bushaltestelle ergebe. Nichtsdestotrotz werde der Zeitplan eingehalten.

Herr Jelting merkt an, dass es für Radfahrerinnen und Radfahrer problematisch sei, links abzubiegen. So müssten diese auf den rückwärtigen Verkehr achten und eine Überquerung abwarten. Hierdurch werde sodann der Radfahrstreifen blockiert, beziehungsweise stelle der wartende Radfahrer ein Hindernis dar.

Herr Hoffmann erwidert, dass innerhalb des Radfahrstreifens mit einer Breite von 2 m an einem wartenden Radfahrer vorbeigefahren werden könne, sodass keine zusätzlichen Flächen erforderlich seien. Im Übrigen sei die Verkehrsbelastung eher gering.

Frau Wüsteney-Arbabi ergänzt, dass keine zusätzlichen Aufstellflächen in die Planung mit aufgenommen wurden, um den Baumbestand zu schonen und eine Vergrößerung der Baumbeete zu ermöglichen.

Frau Schwill vermutet, dass wartende Radfahrerinnen und Radfahrer möglicherweise übersehen werden könnten und hieraus eventuell eine Unfallgefahr resultiere.

Frau Wüsteney-Arbabi signalisiert eine Prüfung der Anregungen.

	<p>Herr Hoffmann schlägt vor, dass möglicherweise eine Abstellfläche unmittelbar vor dem Baumbeet integriert werden könne, je nach Verkehrsaufkommen eventuell auch auf der anderen Straßenseite.</p> <p>Auf die Nachfrage von Herrn Fricke wann mit einer Umsetzung, beziehungsweise Fertigstellung des Projektes zu rechnen sei, antwortet Frau Wüsteney-Arbabi, dass sich die Bestimmung eines konkreten Datums schwierig gestalten würde. So sei die Umsetzung mit einigen Unwägbarkeiten verbunden, die es zu berücksichtigen gelte. Hierzu gehört beispielsweise die Wetterlage, welche Baumaßnahmen verzögern könne. Allerdings sei südlich der Bürgermeister-Ehrlenholz-Straße mit einer Einweihung im Dezember zu rechnen. Ein Baubeginn an der Friesenstraße sei vermutlich im September/Oktober zu erwarten.</p> <p>Herr Hoffmann erläutert, dass bei den Arbeiten zur Umsetzung des Projektes eine möglichst große Überschneidung mit den Arbeiten am Bummert angestrebt würde, damit keine aufeinanderfolgende Sperrung erforderlich werde. Zu bemerken sei jedoch auch hier, dass, ähnlich zu den Arbeiten am Ostersteg, ein Bau unter Betrieb erfolgen soll. Somit käme es zu keiner Vollsperrung. Bei Möglichkeit sollte man zudem die Ferienzeiträume berücksichtigen, um das geringere Verkehrsaufkommen zu nutzen.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi erinnert daran, dass die Planung für den Bahnhofsring bis zum nächsten Jahr abgeschlossen werden müsse.</p> <p>Herr Hoffmann weist darauf hin, dass für den Abschnitt des Bahnhofrings bis zur Mühlenstraße zwingend eine einseitige Sperrung erforderlich sei, da in diesem Bauabschnitt die Straßenränder bearbeitet würden. Auch hier sei es optimal den Zeitraum der Sommerferien 2022 zu nutzen.</p> <p>Herr Blanke greift die Planung bezüglich der Umgestaltung der Bushaltestelle auf und bemängelt, dass aufgrund der Fahrbahnbreite von 3,50 m ein Überholen weiterhin möglich wäre.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi bestätigt die Vermutung des Herrn Blanke. Schließlich sei bei einem Bus von circa 2,50 m Breite durchaus ein Vorbeizwängen mit dem Kraftfahrzeug möglich.</p> <p>Herr Blanke sieht in der Möglichkeit des Überholens Gefahrenpotential für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi bemerkt, dass aufgrund der Einbahnstraßensituation ein Überholen zwar nicht erwünscht sei, allerdings auch keine große Gefährdung bedeuten würde.</p>
5	<p>Planung Mühlenstraße/Bahnhofsring</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi erläutert die Planung für den Knotenpunkt Bahnhofsring/Mühlenstraße. So sei es vorgesehen die Markierungen an der Kreuzung zu verändern, grundsätzlich aber keine größeren Umbauten vorzunehmen. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sollen an zwei Stellen testweise Ampeltrittbretter aufgestellt werden.</p> <p>Für den Umbau dieses Knotenpunktes seien umfangreiche Überlegungen vorgenommen worden, sagt Herr Hoffmann. Insbesondere die Signalisierung der Kreuzung sei in den Fokus genommen worden. Ein genereller Umbau sprengte den Kostenrahmen, sodass am Bestand keine Veränderungen vorgenommen werden sollten. Durch Markierungsarbeiten soll den Radfahrerinnen und Radfahrern eine möglichst klare Verkehrsführung geboten werden. An der beginnenden Fußgängerzone soll eine „Zielfläche“ (in der Skizze gelb dargestellt) eingerichtet werden, um den Radverkehr, vom Bahnübergang kommend, zusammenzuführen. Die Markierungen auf der Kreuzung sollen als rote Furten ausgestaltet werden, die mit weißen Linienmarkierungen versehen werden.</p> <p>Herr Scholtalbers fragt, ob es auch weiterhin geplant sei, eine Zählstelle für den Radverkehr am Bahnübergang einzurichten. Dies sei bereits vor einiger Zeit geplant worden, nachdem mit den Umbauarbeiten am Bahnübergang begonnen wurde, jedoch wieder verschoben worden.</p>



	<p>Herr Hoffmann erklärt, dass man für die Einrichtung einer Zählstelle offen sei und die Planung wiederaufgenommen werden könnte.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi erläutert für Frau Schwill die Funktion der Fahrradtrittbretter. Demnach dienen diese als Fußstütze für die wartenden Radfahrerinnen und Radfahrer.</p> <p>Frau Fink-Trudrung merkt an, dass für die bestehenden Fahrradwege keine Benutzungspflicht gelte und man daher auch auf der Straße fahren könne.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi erklärt, dass es grundsätzlich möglich sei auf der Straße zu fahren. Dann ist es, wie anderswo auch, erforderlich, sich an die jeweiligen Regelungen für Kfz zu halten.</p> <p>Durch Herrn Scholtalbers wird darauf verwiesen, dass es Radfahrerinnen und Radfahrern durch die Nutzung der Straße ermöglicht werde, jeweils verkehrsgünstiger auszusuchen, wo gefahren wird.</p>
6	<p>Ausblick</p> <p>Die nächste Beiratssitzung wird auf die letzte Augustwoche terminiert. Diese soll jedoch nicht um 18 Uhr, sondern um 17 Uhr stattfinden.</p> <p>Frau Wüsteney-Arbabi dankt für die Aufmerksamkeit und beendet die Beiratssitzung.</p>

Leer, den 22.07.2021

Boekhoff/Wüsteney-Arbabi/Hoffmann