

Bericht Rundgang „Barrierefreiheit“ am 05.06.19, 10 h

An dem Rundgang nahmen Frau Harder, Frau Grodt, Frau Bohnert und Herr Nagel vom Seniorenbeirat teil, beim Rundgang begleitete uns Herr Schmidke von der Bauverwaltung.

Im Folgenden sind die Punkte aufgeführt, die einer entsprechenden Beachtung/Bearbeitung bedürfen.

Pos.	Standort	Barrierefreiheit	Foto	Bemerkungen
1	Hoophof	Gehwegbreite eingeschränkt und Kantsteinabsenkungen nicht optimal	1+2	Kein sicheres Befahren mit Rollstuhl und Rollator möglich
2	Parkplatz Welau-Arkaden	Kantsteinabsenkungen im Zugangsbereich nicht optimal	3+4	Privater Bereich !
3	Spitzerdorfstraße	Kantsteinabsenkungen nicht optimal		
4	Hobüschenwiete	Gehwegbreite eingeschränkt, unebene Oberflächen		
5	Schulauerstraße	Gehwegbreite eingeschränkt, unebene Oberflächen	5	
6	Adalbert-Stifter-Str.	Gehwegbreite eingeschränkt, unebene Oberflächen		

Herr Schmidke schlug vor, bei kleineren Mängeln direkt den Bauhofleiter Herrn Benjamin Jensen, Tel. 818040, mobil 01525 4536720 anzusprechen und bedankte sich für die freundliche Kommunikation mit den Vertreter-innen des Seniorenbeirats.

Wedel, den 20.06.19

Gerhard Nagel, Seniorenbeirat

Fotos zum Rundgang



Foto Nr.1

Kantsteinabsenkung



Foto Nr.2

Kantsteinabsenkung

Hoophof/Mühlenweg



Foto Nr.3

Zugang zum Parkplatz Welau-Arkaden



Foto Nr.4

Zugang zum Parkplatz Welau-Arkaden



Foto Nr.5

Gehwegbreite Schulauerstr. ab
Hobüschenwiete Richtung Elbe

Beantwortung einer Anfrage aus dem UBF-A am 15.08.2019 zum Thema „Ausbau der Spitzerdorfstraße als Einbahnstraße mit Radfahrstreifen“

Anfrage (sinngemäß): *Es ist zum Ausbau der Spitzerdorfstraße intern zu prüfen, ob der Radfahrstreifen auf die andere Straßenseite verlegt werden kann, um das geringste Konfliktpotential mit parkenden Fahrzeugen zu erhalten.*

Bei der Planung der Vorzugsvariante (s. BV/2019/090) sind geltende Normen und Richtlinien beachtet worden. Unter Einhaltung von Regelbreiten wurden beidseitig Gehwege, ein Parkstreifen und ein Radfahrstreifen - südseitig, der Schutz des vorhandenen Baumbestandes und die Neuanlage von Grünflächen (für Baumersatzpflanzungen) vorgesehen.

Seitens der Verwaltung wurden nochmals zwei Szenarien überprüft, auch unter Einschaltung der oberen Verkehrsbehörde, mit folgenden Ergebnissen:

Szenario 1) Verlegung des Radfahrstreifens auf die Nordseite der Straße

Radfahrstreifen sind entsprechend VwV-StVO benutzungspflichtige Radwege. Sie sind ein mit VZ 237 (weißes Radfahrsymbol auf blauem Grund) gekennzeichneter und durch VZ 295 (Fahrbahnbegrenzung, i.d.R. Breitstrich) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg.

Auch auf Sonderwegen gilt gem. § 2 Abs. 2 StVO das Rechtsfahrgesetz.

Nur auf baulich angelegten Radwegen kann, nach sorgfältiger Prüfung, die Benutzungspflicht oder ein Benutzungsrecht, auch für den Radverkehr in Gegenrichtung, angeordnet werden. Gemäß StVO sind Radfahrstreifen benutzungspflichtige Radwege, die jedoch nicht baulich angelegt, sondern einzig mittels Markierung abgegrenzt werden.

Eine Anordnung der Benutzungspflicht / Freigabe linker Radwege darf nur auf baulich angelegten Radwegen erfolgen.

Seitens der oberen Verkehrsbehörde wird auf die üblichen Gefahren bei linksseitigem Radverkehr an Zufahrten, Straßenkreuzungen und Einmündungen verwiesen.

Fazit: Eine Verlegung des Radfahrstreifens auf die Nordseite ist nicht genehmigungsfähig.

Szenario 2) Verlegung des Parkstreifen auf die Nordseite der Straße

In § 12 der StVO ist geregelt, dass das Parken grundsätzlich nur am rechten Fahrbahnrand erlaubt ist. Eine Abweichung vom Rechtsparkgebot gilt z. B. bei Einbahnstraßen.

Auch wenn die grundsätzliche Möglichkeit besteht, einen Parkstreifen linksseitig anzulegen, würde die Verkehrsbehörde für die Spitzerdorfstraße eine Zustimmung nicht erteilen.

Begründung: In Abstimmung mit der Polizei wurde festgelegt, zunächst das tatsächliche Verhalten der Radfahrer zu beobachten, mit der Option, möglicherweise das Befahren entgegen der Einbahnstraßenregelung doch zu erlauben. Bei Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraßenregelung wäre das Gefahrenpotenzial erheblich; sowohl für den Radfahrer als auch für den Autofahrer. Der Autofahrer, der den linksseitigen Parkstreifen verlässt, fährt dann unmittelbar in den entgegenkommenden Radverkehr. Erschwerend kommt noch hinzu, dass der Autofahrer linksseitig im Fahrzeug sitzt und dadurch eine verzögerte Sicht auf den Rad- / Verkehr der Einbahnstraße hat.

Fazit: Eine Verlegung des Parkstreifens auf die Nordseite ist nicht genehmigungsfähig.

gez. Boettcher
FD 2-60 / 602
10.09.2019