



**Interfraktioneller Antrag zum TOP 4.2 der Sitzung des UBF am 23.03.2023:
Ausbau der Straße Tinsdaler Weg im Bereich A mit der Variante 6 „ADFC“**

Die Verwaltung wird beauftragt:

- 1. Die Planungen für den Tinsdaler Weg mit der Variante 6 „ADFC“ für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg und der Variante „Grundvariante Analog Bestand“ mit beidseitigen Radwegen für den Bereich B zwischen Galgenberg und Grenzweg – HH fortzuführen.**
- 2. Die erforderlichen Schritte für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg, unter Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtsregelung an der Pestalozzistraße und Pulverstraße, einzuleiten.**

Begründung:

Die durch den ADFC Wedel in der Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses vom 12.01.2023 vorgestellte Variante nach holländischem Vorbild fand bei allen Parteien großen Zuspruch. Die Bauweise stellt den bestmöglichen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen zu berücksichtigenden Nutzungen der Straße

- Fußverkehr
- Radverkehr
- fließenden und ruhenden KfZ-Verkehr
- Busverkehr
- Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsfahrzeugeverkehre (die Feuerwehr lehnt Einbahnstraßen auf dem Tinsdaler Weg ab)

dar. Die Bauweise wird in den Niederlanden seit Jahrzehnten praktiziert und weiterentwickelt, so dass in der weiteren Planung auf den aktuellen Stand der Technik in den Niederlanden zurückgegriffen werden sollte.

Die Verwaltung hat in der Beschlussvorlage BV/2022/099-1 auf den Leitfaden des BMVI „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ verwiesen, in dem u.a. gepflasterter Mittelstreifen und Färbung des Asphalts auch für Fahrradstraßen in Deutschland aufgeführt sind. Diese Elemente können zum Schutz von Radfahrenden auch dann angewendet werden, wenn es sich nicht um Fahrradstraßen handelt. Die Variante 6 (ADFC) entspricht somit den gesetzlichen Vorgaben. Entgegen der in BV/2022/099-1 nahegelegten Auslegung sieht die Variante 6 „ADFC“ nicht vor, den Tinsdaler Weg in eine Fahrradstraße zu verwandeln. Dies wurde bei der Vorstellung der ADFC-Variante auch klar kommuniziert. Damit ist das Fazit der jetzt vorgelegten Beschlussvorlage der Verwaltung *„Da die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen (vorherrschende Verkehrsart: Radverkehr, kein Durchgangsverkehr) für eine Fahrradstraße im Tinsdaler Weg zurzeit nicht gegeben sind, schlägt die Verwaltung weiterhin die Variante „MIX 1-2-1“ vor“*, nicht nachvollziehbar. Die BV der Verwaltung beruht nicht auf den vom Ausschuss geforderten Eckpunkten, d.h. *„Gemäß Beschluss ist die Variante mit den gesetzlichen Vorgaben in Übereinstimmung zu bringen und dem Ausschuss als Zusatzvariante*

zum nächstmöglichen Sitzungstermin in einer Beschlussvorlage vorzulegen“, sondern auf dem Irrtum, dass der ADFC eine Fahrradstraße als Variante einbringen wollte, was aber nicht intendiert war (und ist).

Die ADFC-Variante wurde entwickelt, um einen Kompromiss in Anbetracht der begrenzten Raumsituation zu finden, der folgende Nachteile der Variante „MIX 1-2-1“ vermeidet:

- Ausweichverkehre in die Pulver- und Pestalozzistraße mit Nachteilen für die Anwohner*innen und eine Beeinträchtigung sicherer Schulwege
- Gefahr des Bedrängens von Radfahrenden bei einem langen Straßenabschnitt ohne Überholmöglichkeit durch Kfz
- Mangel an Vereinbarkeit bzgl. des Vorbehaltsnetzes, was für folgende Funktionen problematisch wäre:
 - Durchfahrt für die Feuerwehr
 - Umleitung über den Tinsdaler Weg bei einer Sperrung der B431.

Somit sollte die Beschlussvorlage der Verwaltung in der gegenwärtigen Form nicht beschlossen werden.

Für die Variante 6 „ADFC“ im Abschnitt A wäre allerdings eine effektive Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von großer Bedeutung. Der Tinsdaler Weg ist aktuell Teil des Vorbehaltsnetzes für den MIV und in Richtung Osten führt die Buslinie 189 zwischen Doppeleiche und Rudolf-Breitscheid-Straße über den Tinsdaler Weg. Zugleich ist der Tinsdaler Weg aber auch Teil des zukünftigen Radverkehrsnetzes gemäß dem Mobilitätskonzept. Der Tinsdaler Weg, insbesondere im Bereich A zwischen am Lohhof und Galgenberg, ist aktuell eine Vorfahrtstraße ohne überörtlichen Charakter. Es bestehen 2 Möglichkeiten zur Einrichtung von Tempo 30 - entweder als streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung oder als Tempo 30 Zone.

Für die **streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung** (mit Verkehrszeichen 274,53) ist anzuführen, dass für den Radverkehr aufgrund der zu geringen zur Verfügung stehenden Breite keine vom MIV getrennten Radverkehrsanlagen vorgesehen werden können. Somit muss der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Die Funktion des Tinsdaler Weges als Teil des Radverkehrsnetzes und insbesondere als Schulweg zur Ernst-Barlach-Schule und zur Albert-Schweitzer-Schule erfordert jedoch einen besonderen Schutz der Radfahrenden. Aufgrund der angestrebten Verkehrswende sollen die Menschen zur vermehrten Nutzung des Fahrrades anstelle des Kfz motiviert werden, so dass die Anzahl der Radfahrenden zukünftig zunehmen wird. Zum Schutz der Radfahrerinnen und Radfahrer kann daher die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit geboten sein. Diese können nach § 45 (1 und 1a) StVO z. B. aus Gründen der Sicherheit angeordnet werden.

Es kann allerdings auch eine **Tempo 30 Zone** eingeführt werden, ggf. nach vorherigem Ratsbeschluss. Gemäß § 45 XI Nr. 3b VwV-StVO kann dort, wo es die Verkehrssicherheit wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs erfordern in Ausnahmefällen auch in der Tempo-30-Zone eine Vorfahrt angeordnet werden (Zeichen 301 „Vorfahrt“ an max. 3 aufeinanderfolgenden Kreuzungen). Diese Voraussetzung wäre an der Pestalozzistraße im Sinne der Durchgängigkeit des Busverkehrs gegeben.

Die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, CDU und WSI im Wedeler Rat

(D.Süß, 22.03.2023)

Anfrage zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Bau- und Feuerwehr am 23.03.2023

Betreff: Risikobewertung und Stellungnahme zum Begegnungsverkehr
der Buslinien - Rollberg

Ich bitte um eine schriftliche Stellungnahme und Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Erkenntnisse in Bezug auf potentielle Unfallrisiken durch den Begegnungsverkehr konnte man bei einem gemeinsamen Termin mit der Verkehrsaufsicht und Vertretern des ÖPNV erlangen?
2. Wurden Maßnahmen besprochen, um den Begegnungsverkehr zu reduzieren oder die vorliegende Situation in Form von Umleitungen oder anderen Fahrzeiten zu verbessern?
3. Schlägt die Verwaltung Maßnahmen vor, um die Situation zu verändern bzw. wie lautet die fachliche Einschätzung der Verwaltung?
4. Könnte ein Testbetrieb von Maßnahmen Sinn ergeben ?

Begründung:

Aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreite kommt es bei Begegnungen der Busse zu Gehwegsüberfahrten und somit zu einer möglichen Gefährdung von Fussgängerinnen und Fussgängern.

Mit freundlichen Grüßen
Torben Wunderlich
Mitglied der CDU Fraktion