

<u>öffentlich</u> Verantwortlich: Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	MITTEILUNGSVORLAGE
---	--

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 20.12.2022	MV/2022/118
----------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	12.01.2023

Ausbau Tinsdaler Weg (Vorplanung) - Abwägung der Stellungnahme des ADFC Wedel

Inhalt der Mitteilung:

Im Mai / Juni 2022 wurden dem PLA und dem UBFA verschiedene Ausbauvarianten für den Tinsdaler Weg vorgestellt (s. a. BV/2021/137-2). Nach längerer Beratungsphase wurde in den Ausschüssen mehrheitlich beschlossen, den Tinsdaler Weg in zwei Ausbaubereiche aufzuteilen und Verbesserungen für den Radverkehr vorzusehen.

Es wurden folgende Ausbauvarianten diskutiert und beschlossen:

Bereich A - zw. Am Lohhof und Galgenberg: mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen weiter planen
Varianten zu Bereich A: Gegenverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen; Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen (d. h. auch gegenläufig); Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und gegenläufigem Radweg

Bereich B - zw. Galgenberg und Grenzweg (HH): mit beidseitigen Radwegen weiter planen
Variante Bereich B: Fahrbahn mit beidseitigen Rad- und Gehwegen (auf Hochbord)

Im September 2022 erfolgte eine mehrwöchige Anliegerbeteiligung, in der Anwohner und Interessierte eine Stellungnahme zu den v. b. Ausbauvarianten abgeben konnten. Die Abwägung dieser Stellungnahmen wurde mit der BV/2022/099 vorgelegt.

Im Rahmen dieser Anliegerbeteiligung hat der ADFC Wedel (Herr Krämer, Herr Meyer und Herr Haemisch) eine Stellungnahme abgeben (s. Anlage - Stellungnahme ADFC).

In der Abwägung (s. Anlage zur BV/2022/099) ist diese Stellungnahme unter der lfd. Nr. 39 aufgeführt. Da sich der neue Variantenvorschlag des ADFC nicht mit der vorliegenden Beschlusslage des PLA und UBFA deckt, wurde dieser seitens der Verwaltung nicht berücksichtigt. Der weitere Inhalt der Stellungnahme des ADFC entspricht in Teilen den bisherigen Vorschlägen der Verwaltung bzw. der vorliegenden Beschlusslage.

Im Rahmen der Diskussion zur BV/2022/099 „Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen und neuer Variantenvorschlag MIX 1-2-1“ wurde im UBFA am 08.12.2022 beschlossen, den Variantenvorschlag des ADFC vorgestellt zu bekommen, damit eine inhaltlich vollständige Abwägung aller bisher vorgelegten, möglichen Varianten gegeben ist.

Seitens der Verwaltung wurden die einzelnen Punkte der Stellungnahme des ADFC Wedel nun noch einmal näher betrachtet und abgewägt (s. Anlage - Abwägung - Tabelle).

Der neue Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) stellt eine gemeinsam genutzte Straße für den Rad- und den motorisierten Verkehr (inkl. Bus, Lkw etc.) dar, in der der Gegenverkehr beibehalten wird. Es sollen beidseitig 2 m breite Gehwege auf Hochbord entstehen. Die Fahrbahn soll insgesamt 8 m breit sein, mit wechselseitig angelegten Parkstreifen und Grünflächen in 2,10 m Breite. Die verbleibende, durchgängige Mindestfahrbahnbreite beträgt 5,9 m. Diese wird unterteilt in 2,65 m breite Fahrspuren, die durch einen 0,6 m breiten Pflaster-/Rüttelstreifen getrennt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zum Variantenvorschlag des ADFC:

Dieser Vorschlag entspricht grundsätzlich der Ausbauvariante „Ausbau ähnlich Bestand“. Hierbei ist jedoch keine Verbesserung für Radfahrende gegeben, da die Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr (Bus, Lkw) genutzt werden muss. Ein Überholen langsam fahrender Verkehrsteilnehmer über den Mittel-/ Rüttelstreifen ist für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig und ggf. gefährlich. Es muss dabei sowohl eine „Barriere“ überfahren als auch in den Gegenverkehr gefahren werden. Die Anlage von 2 m breiten Gehwegen ist bei begrenzt verfügbarem Straßenraum möglich. Die Anlage von 2,65 m breiten Fahrspuren wäre nur in Anliegerstraßen mit reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) zulässig. Bei Schwerlastverkehr (Bus, Lkw) sollte die lichte Breite der Fahrspur mind. 3 m betragen.

Weitere Ausführungen zum neuen Variantenvorschlag des ADFC: Einrichtung Tempo 30 (keine Zone) oder Fahrradstraße mit "Kfz frei". Es wird eine rote Einfärbung bzw. farbliche Markierung der Fahrspuren für den Radverkehr gewünscht. Die wechselseitige Anlage von Parkbuchten und Grüninseln (Baumanpflanzungen) bzw. alle 100-150 Meter Verschwenk der Fahrbahn soll der Unterbrechung der geradlinigen Durchfahrt dienen, damit nicht durchgängig 50 km/h gefahren werden kann. Es wird die Anordnung von Speedbumps quer zur Fahrbahn als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene) empfohlen. Des Weiteren sollen Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn.

Stellungnahme der Verwaltung zu den weiteren Ausführungen des ADFC:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße oder Tempo 30 ist nur möglich, wenn der Tinsdaler Weg aus dem Vorbehaltsnetz der Stadt Wedel genommen wird (Ratsbeschluss erforderlich).

Eine farbliche Markierung von Radspuren/Radwegen ist für Wedel bisher nicht beschlossen worden. Grundsätzlich sinnvoll ist das bei Anlagen, die auch von Radfahrenden genutzt werden müssen (Benutzungspflicht, durch angeordnete VZ).

Die Anlage von Speedbumps ist für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch für Radfahrende sehr ungünstig und ggf. gefährlich. Diese Barrieren können i. d. R. nur im Schrittempo (< 5 km/h) überfahren werden.

Die Anlage von Übergängen für Fußgänger bei den Speedbumps ist schwierig. Grundsätzlich hat der fließende Verkehr Vorrang. Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist bei Tempo 30 nicht zulässig. Das Aufbringen von Radpiktogrammen auf die Fahrbahn wäre möglich, berechtigt Radfahrende aber nicht zur Nutzung der gesamten Fahrspurbreite (Rechtsfahrgebot).

Fazit: Der neue Variantenvorschlag des ADFC steht der bisherigen Beschlusslage des PLA und UBFA entgegen. Wedel liegt in Deutschland und nicht in den Niederlanden! Es sind die geltenden Vorschriften (u. a. StVO, RSt, ERA etc.) zu beachten.

Anlage/n

- 1 Stellungnahme ADFC zur Vorplanung (220919)
- 2 Abwägung Stellungnahme ADFC (Tabelle)

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Böttcher,

wir freuen uns, dass die Verwaltung der Stadt Wedel für die Planungen des Tinsdaler Weges den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gibt, Stellung zu den vorgelegten Varianten zu nehmen. Diese Möglichkeit möchten wir hiermit gern nutzen.

Für den Tinsdaler Weg sind, insbesondere für den Abschnitt A zwischen Lohhof und Galgenberg, bei eingeschränkten Platzverhältnissen viele verschiedene Nutzer zu berücksichtigen:

- Wohnstraße mit Anliegern, Lieferverkehr, Paketboten
- Schulweg, vor allem zur EBG und ASS
- Teil des Radwegenetzes gem. Entwurf Mobilitätskonzept
- Teil des Vorbehaltsnetzes für den MIV
- Einseitig Buslinie 189

Darüber hinaus sollten bei Überplanungen der Verkehrsflächen auch die Auswirkungen des Klimawandels Berücksichtigung finden (Schwammstadt, Verbesserung Mikroklima durch Baumbewuchs).

Die vorgelegten Varianten werden den verschiedenen Nutzern unterschiedlich gut gerecht.

Variante a (Zeichnung M+O vom 08.12.2021, Ausbau ähnlich Bestand)

- kein Schutz für schutzbedürftige Radler; eine Förderung des Radverkehrs wird so nicht erreicht
- keine Möglichkeit für Begrünung

Grundvariante (Zeichnung M+O vom 08.12.2021, Ausbau mit Schutzstreifen)

- Auf den ersten Blick Förderung des Radverkehrs
- Keine Schaffung von Haltemöglichkeit für den MIV auf ganzer Länge, dadurch in der Realität regelmäßiges Halten/Parken mindestens von Lieferverkehren und Paketdiensten auf Schutzstreifen; Entstehung gefährlicher Situation für Radfahrende in der Folge
- Schaffung einer langen geraden Strecke ohne weitere Hindernisse führt beim MIV zu überhöhten Geschwindigkeiten und dadurch einer Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende
- Geringe Akzeptanz bei Anwohnern
- Keine Möglichkeit für Begrünung

Variante 4.1 (Zeichnung M+O vom 11.04.2022, Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen) und Variante 4.2 (Zeichnung M+O vom 11.04.2022, Einbahnstraße mit baulichem Radweg und Radfahrstreifen)

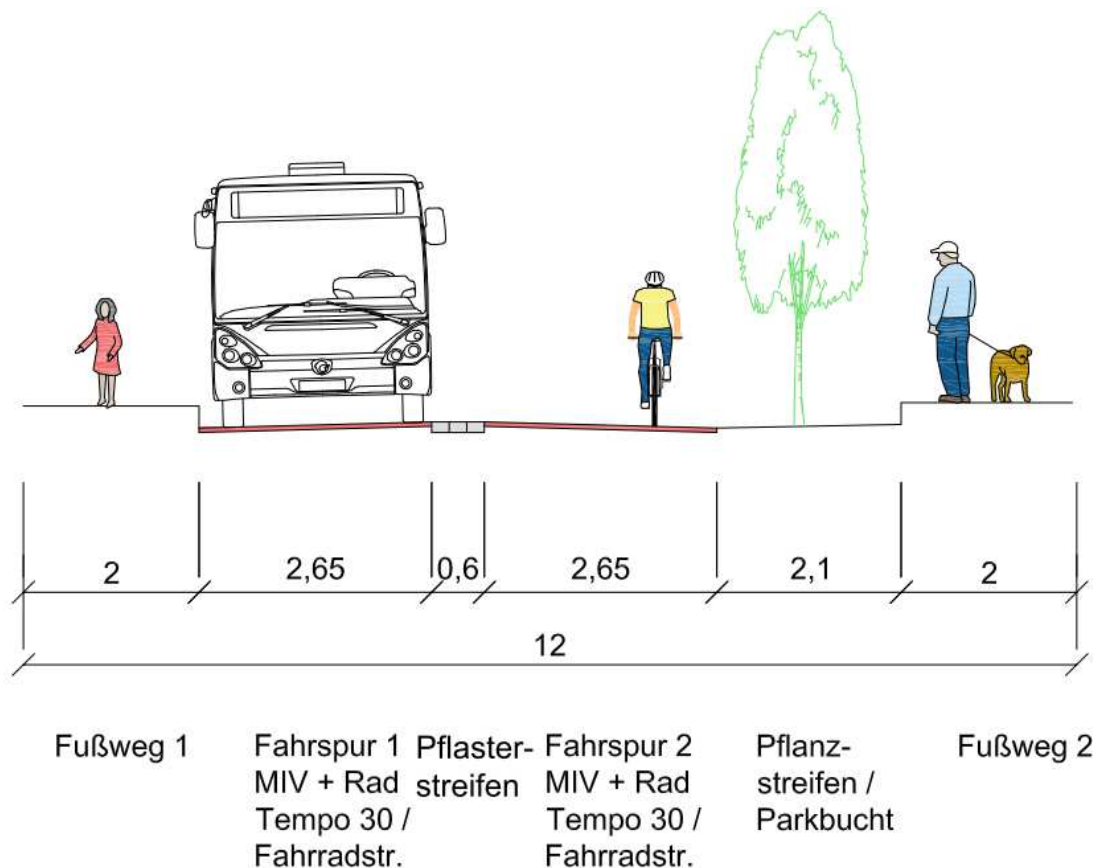
- führen zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird
- Bei Variante 4.1 ist die Gefährdung besonders groß, wenn der MIV beim Passieren des haltenden Fahrzeugs in den gegenläufigen, höhengleichen Radfahrstreifen fährt.
- Bei beiden Varianten wird eine gerade Straßentrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen geplant, die ohne flankierende Maßnahmen zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird.
- Keine Möglichkeit für Begrünung

Variante 4.3 (Zeichnung M+O vom 11.04.2022, Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken)

- stellt in der gewählten Form ebenfalls eine Gefahr für Radfahrende dar, wenn der MIV zum Überholen langsamer Verkehrsteilnehmender (z.B. Radverkehr) den Schutzstreifen in Gegenrichtung befährt
- hierfür würde eine Anhebung des Schutzstreifens auf das Gehwegniveau helfen. Dann gäbe es jedoch auf einem langen Stück keine Möglichkeit mehr für den MIV, langsame Verkehrsteilnehmende zu überholen; mit der Folge von Drängeln, Hupen etc.
- für die Durchführung dieser Variante wäre die Einführung von Tempo 30 oder gar langsamer (nicht als Zone, wie von Ihnen dargestellt) zwingend erforderlich
- ist die einzige von Ihnen vorgestellte Bauart, in der durch Pflanzstreifen Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas vorgesehen werden können

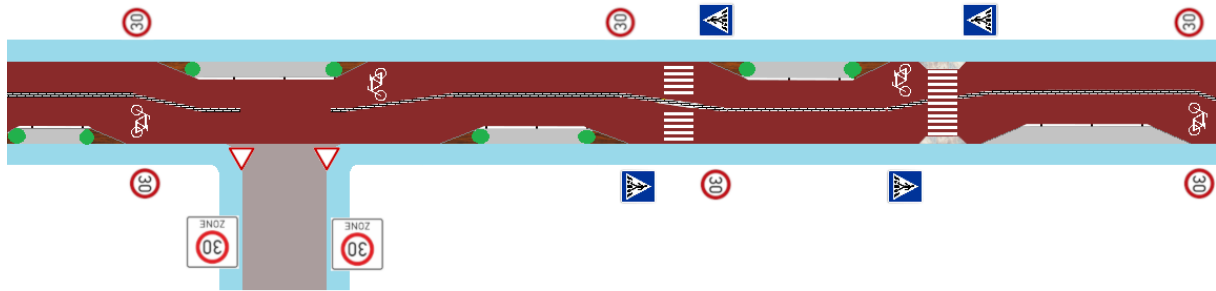
Es bleibt festzuhalten, dass keine der vorgestellten Varianten einen wirksamen Schutz für Radfahrende erzeugt. Vielmehr würde die bereitgestellte Infrastruktur Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden provozieren.

Wir möchten Ihnen für den Tinsdaler Weg daher noch eine weitere mögliche Bauweise vorstellen, inspiriert von unseren Nachbarn aus den Niederlanden. In den Niederlanden werden oft dort, wo kein ausreichender Platz für baulich getrennte Radwege zur Verfügung steht, gemeinsame Straßen für den Rad- und den motorisierten Verkehr gebaut. An dieser typischen Bauweise orientiert sich der folgende Entwurf:



Abmessungen:

- Fußwege: Jeweils 2 Meter Breite, Hochbord
- Parkstreifen (Längsparken) und Bäume/Grünfläche, Breite 2,10 Meter
- Fahrbahnbreite durchgängig mindestens 5,90 Meter, die einzelnen Fahrspuren sind ca. 2,65 m breit, in der Mitte befindet sich ein ca. 0,6 Meter breiter "Rüttelstreifen", entweder aufgepflastert oder wie auf der Autobahn zum Standstreifen aufgebracht, damit KfZ beim Überholen intuitiv auf die Gegenfahrbahn fahren und so den ausreichenden Abstand zum Radfahrenden einhalten.



Generell:

- Es gilt Tempo 30 (keine Zone) oder eine Fahrradstraße mit "Kfz frei" wird eingerichtet.
- Die Straße muss nicht rot eingefärbt sein, es wäre aber wünschenswert, dass zukünftig in dem geplanten Wedeler Radverkehrsnetz die Fahrspuren des Radverkehrs farblich markiert sind, um den Netzcharakter zu verdeutlichen.
- Parken ist vorgesehen in den dafür eingerichteten Parkbuchten für Längsparken. Diese sind wechselseitig angeordnet. Durch Baumanpflanzungen fallen einige Stellplätze weg, dafür aber geordnet und keine wilde Parkerei mehr.
- Die Fahrbahn wird alle 100-150 Meter verschwenkt, so dass der Eindruck einer durchgängigen Hauptstraße für Tempo 50 verwischt wird. Zusätzlich Anordnung von Speedbumps an Querungen, die den Längsverkehr in der Geschwindigkeit begrenzen und für zu Fuß gehende ein Queren der Fahrbahn auf der gleichen Ebene ermöglicht.
- Die Fahrradpiktogramme verdeutlichen zusätzlich visuell für alle Verkehrsteilnehmende, dass dies auch der Platz für Radfahrende ist.
- Dieses Konzept existiert bereits mit sehr erfolgreicher Umsetzung, z.B. in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Arnheim, Nijmegen und vielen anderen Städten in den Niederlanden.

Zum besseren Verständnis sind noch einige Visualisierungen bestehender Straßen nach diesem Konzept (u.a. entnommen aus dem Mobilitätskonzept Wedel, Handlungsbaustein 6) unter dem Text aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerrit Meyer (mobil: 0173 / 8037384, E-Mail: gerritmeyer@gmx.de)

Holger Craemer (mobil: 0172 / 6130765, E-Mail: holger.craemer@gmx.de)





Diese Stellungnahme wurde zusammen mit Mitgliedern der Ortsgruppe Wedel des ADFC entwickelt und wird vom ADFC Wedel unterstützt.



Andreas Haemisch

Pressesprecher ADFC Wedel

(mobil: 0152 / 28166716; E-Mail: ahaemisch@icloud.com)

Abwägung der Stellungnahme des ADFC Wedel durch die Verwaltung

(eingereicht im Rahmen der Anwohnerbeteiligung von Herrn Meyer, Herrn Krämer und Herrn Haemisch)

folgender UBFA-Beschluss zur Vorplanung (Ausbauvorschlag) liegt vor:

Aufteilung der Straße in zwei Ausbaubereiche und Verbesserungen für den Radverkehr vorsehen

Bereich A - zw. Am Lohhof und Galgenberg: mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen weiter planen

Varianten Bereich A:

- Gegenverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen
- Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen (auch gegenläufig)
- Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und gegenläufigem Radweg

Bereich B - zw. Galgenberg und Grenzweg (HH): mit beidseitigen Radwegen weiter planen

Variante Bereich B:

- Fahrbahn mit beidseitigen Rad- und Gehwegen (auf Hochbord)

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
1	neuer Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) - gemeinsame Straße für den Rad- und den motorisierten Verkehr: Gegenverkehr beibehalten; beidseitig 2 m breiter Gehweg auf Hochbord; Fahrbahn 8 m breit mit wechselseitigen Parkstreifen und Grünflächen; 5,9 m durchgängige Mindestfahrbahnbreite; Fahrspuren durch 0,6 m breiten Pflaster-/Rüttelstreifen getrennt; einzelne Fahrspur 2,65 m breit	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	entspricht Ausbau ähnlich Bestand; <u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Überholen über Mittel-/Rüttelstreifen für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich					
2	Weiteres zum Variantenvorschlag des ADFC: Tempo 30 (keine Zone) oder Fahrradstraße mit "Kfz frei"; Wunsch: rote Einfärbung bzw. farbliche Markierung der Fahrspuren des Radverkehrs; Parkbuchten und Grüninseln (Baumanpflanzungen) wechselseitig; alle 100-150 Meter Verschwenk der Fahrbahn - keine durchgängige Hauptstraße für Tempo 50; Anordnung von Speedbumps als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene); Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	<u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Speedbumps für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich; Übergänge bei Speedbumps unklar - Fußgängerüberwege bei 30 Km/h <u>nicht</u> zulässig					
	Fazit des ADFC: Dieses Konzept existiert bereits mit sehr erfolgreicher Umsetzung, z.B. in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Arnheim, Nijmegen und vielen anderen Städten in den Niederlanden.		Der neue Variantenvorschlag des ADFC steht der bisherigen Beschlusslage des PLA und UBFA entgegen. Wedel liegt in Deutschland und nicht in den Niederlanden! Es sind geltende Vorschriften (u. a. StVO, RAST, ERA etc.) zu beachten.					

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
3	<u>Ausbau ähnlich Bestand</u> : kein Schutz für schutzbedürftige Radler; eine Förderung des Radverkehrs wird so nicht erreicht - keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Parken am Fahrbahnrand und Pflanzinseln wären möglich					
4	<u>Grundvariante - Ausbau mit beidseitigen Schutzstreifen</u> : auf den ersten Blick Förderung des Radverkehrs; keine Schaffung von Haltemöglichkeit für den MIV; regelmäßiges Halten/Parken von Lieferverkehren auf Schutzstreifen; Entstehung gefährlicher Situation für Radfahrende; lange gerade Strecke führt beim MIV zu überhöhten Geschwindigkeiten; Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende; geringe Akzeptanz bei Anwohnern; keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	grundsätzlich eine Variante mit Verbesserungen für den Radverkehr; Schutzstreifen in der Feldstraße funktionieren gut; Anwohnerakzeptanz ist in Teilen gegeben; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung nicht vorrangig berücksichtigt werden					
5	<u>Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird; Gefährdung besonders groß, wenn der MIV in den gegenläufigen, höhengleichen Radfahrstreifen fährt. Gerade Straßentrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
6	<u>Einbahnstraße mit baulichem Radweg und Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird. Gerade Straßentrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen und Radweg sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
7	<u>Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken</u> : stellt eine Gefahr für Radfahrende dar, wenn der MIV zum Überholen den Schutzstreifen in Gegenrichtung befährt; eine Anhebung des Schutzstreifens auf das Gehwegniveau würde helfen, dann wäre jedoch keine Möglichkeit mehr für den MIV zu überholen; Folge: Drängeln, Hupen etc.; Tempo 30 oder gar langsamer (nicht als Zone, wie von Ihnen dargestellt) zwingend erforderlich; Pflanzstreifen mit Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas vorgesehen	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Schutzstreifen auf Gehwegniveau = baulicher Radweg; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					