

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

Geschäftszeichen FD 2-602 / Boe	Datum 16.02.2023	BV/2022/099-1
------------------------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	23.03.2023

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen der Anliegerbeteiligung und Abwägung der zusätzlichen ADFC-Variante

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt die beigefügte Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen der Anlieger und Interessierten (gem. Anlage - Übersicht / Tabelle) sowie die Fortführung der Planungen zum Ausbau der Straße Tinsdaler Weg, u. a. mit der neuen Variante „Mix 1-2-1“ für den Bereich A (gem. Anlage - Lageplan Mix 1-2-1).

Im **Bereich A** (zw. Am Lohhof und Galgenberg) soll der Tinsdaler Weg in Teilbereichen als Einbahnstraße mit gegenläufigem Radweg (auf Hochbord) sowie Parkstreifen und Pflanzinseln ausgebaut werden. Zwischen der Pestalozzistraße und der Pulverstraße, inkl. Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße, soll der Tinsdaler Weg im Zweirichtungsverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen nutzbar sein. Ein Erhalt des Baumbestandes (vor der EBG) und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sind anzustreben.

Im **Bereich B** (zw. Galgenberg und Grenzweg - HH) soll der Tinsdaler Weg mit beidseitigen Rad- und Gehwegen (auf Hochbord) ausgebaut werden.

Die Träger öffentlicher Belange sind in den weitergehenden Planungsprozess einzubeziehen.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

HF 2 Stadtentwicklung und Umwelt: Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

. / .

Darstellung des Sachverhaltes

In 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. Für den **Bereich A** - zw. Am Lohhof und Galgenberg ergaben sich somit eine Variante mit beidseitigen Schutzstreifen (im Gegen-/Zweirichtungsverkehr) sowie Einbahnstraßenvarianten mit beidseitigen Radfahrstreifen bzw. mit Radfahrstreifen und gegenläufigem Radweg (auf Hochbord). Für den **Bereich B** - zw. Galgenberg und Grenzweg (HH) wäre ein Ausbau mit beidseitigen, getrennten Rad- und Gehwegen (auf Hochbord) realisierbar.

Daraufhin erfolgte im September '22 eine mehrwöchige, öffentliche Anliegerbeteiligung, angekündigt mittels in der Straße aufgehängten Plakaten und auf der Webseite der Stadt Wedel. Die Beteiligung erfolgte überwiegend **online** über ein extra eingerichtetes E-Mail-Postfach. Es haben mehr als 100 Anwohner bzw. Interessierte Stellungnahmen abgegeben (s. Anlage - Übersicht / Tabelle).

Grundsätzlich sind sehr viele Stellungnahmen eingegangen, in denen eine Verbesserung für Radfahrende bzw. separate Radwege und eine Temporeduzierung auf 30 km/h befürwortet und gefordert werden. In vielen Stellungnahmen wird der Erhalt der Parkmöglichkeiten und die Einrichtung einer Einbahnstraße sowie die Anlage von Grün-/Pflanzflächen gefordert.

Von einer Anwohnergruppe (ca. 15 Pers.) kam ein Vorschlag, den **Bereich A** differenzierter zu betrachten, um die Durchfahrt nicht zu sehr einzuschränken, aber Platz für alle Bedürfnisse zu behalten. Es sollte eine Einbahnstraße mit separaten Radwegen gebaut werden, die jeweils in Richtung R.-Breitscheid-Straße führt. Die Pestalozzi- und die Pulverstraße sollten uneingeschränkt erreichbar bleiben, die Radfahrenden dabei aber sicher geführt werden.

Unter Berücksichtigung der Vielzahl gleichlautender Stellungnahmen und des Gruppenvorschlages der Anwohner sowie der vorh. Straßenbreiten ergibt sich für die beiden Ausbaubereiche Folgendes:

zu Bereich A) zw. Am Lohhof und Galgenberg (neue Variante Mix 1-2-1):

Einrichtung einer Einbahnstraße vom Am Lohhof bis zur Pestalozzistraße sowie vom Galgenberg bis zur Pulverstraße, mit jeweils gegenläufigem Radweg (auf Hochbord). Radfahrende und Pkw/Lkw/ Bus teilen sich die Fahrbahn in Fahrtrichtung der Einbahnstraße. Anlage von wechselseitigen Einengungen (Pflanzinseln) und Schaffung von Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

Aufpflasterungen im Bereich von Einmündungen und Überwegsbereichen.

Querschnitt (12 m): ca. 2,00 m Gehweg - ca. 2,10 m Radweg (inkl. Schutzstreifen und Bord) - 3,75 m bzw. 5,75 m Fahrbahn - ca. 2,15 m Gehweg.

Erhalt des Zweirichtungsverkehrs zwischen Pestalozzistraße und Pulverstraße, inkl. Einmündung R.-Breitscheid-Straße und Anlage von beidseitigen Schutzstreifen.

Querschnitt (12 m): Fahrbahn 4,50 m - beidseitig Schutzstreifen mit je 1,65 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf) - beidseitig Gehweg mind. ca. 2,10 m breit (auf Hochbord)

zu Bereich B) zw. Galgenberg und Grenzweg/HH (ohne Kreuzung Industriestr./Elbring):

Ausbau analog Bestand mit beidseitigen Geh- und Radwegen sowie einer ausreichend breiten Fahrbahn für Begegnungsverkehr und Möglichkeiten zum Parken am Fahrbahnrand.

Querschnitt (14 m): Fahrbahn 6,50 m - beidseitig ca. 2,05 m Radweg (inkl. Schutzstreifen und Bord) sowie ca. 1,70 m Gehweg

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Mit dem Ausbau der Straße Tinsdaler Weg soll die nutzbare Straßenfläche entsprechend geltender Richtlinien / Vorschriften in einen fachgerechten und verkehrssicheren Zustand gebracht werden.

Mit der neuen Variante „Mix 1-2-1“ verbessert sich im **Bereich A** die gesamte Verkehrssituation. Die Erreichbarkeit der Schule (EBG), inkl. Nebengebäude und Sporthalle/-platz Bergstraße, bleibt durch den Zweirichtungsverkehr zwischen Pestalozzistraße und Pulverstraße erhalten. Der Tinsdaler Weg könnte weiterhin als Ausweichstrecke bei Voll-/Teilsperre einer umliegenden Straße genutzt werden, da die nutzbare Fahrbahnbreite (von Bord zu Bord) 5,75 m wäre. Die Erreichbarkeit der Feuerwache (Schulauer Straße) wird nur gering eingeschränkt, da nur Teilbereiche Einbahnstraße werden. Durch die Einbahnstraßenregelung werden jedoch Such- und Fremdverkehre in den umliegenden Wohnstraßen (z. B. in der Pulverstr. / Goethestr. / Pestalozzistr., aber auch in der Feldstr. und Am Lohhof) erzeugt. Die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten sind noch abzuwägen.

Für den **Bereich B** gäbe es kaum eine Veränderung. Es müsste lediglich das Parken am Fahrbahnrand mit der Ausweisung von Halteverbotsbereichen neu geregelt werden.

Hinweise der TÖB oder aber fach-/technischen Besonderheiten werden in der weiteren Entwurfs-/ Ausführungsplanung berücksichtigt und eingearbeitet.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

In den Sitzungen im Mai und Juni wurden weitere mögliche Varianten erläutert und vorgestellt (s. a. BV/2021/137-2), die nachfolgend noch einmal kurz benannt werden:

Für den **Bereich A** standen ein **Ausbau ähnlich Bestand** sowie **Einbahnstraßenvarianten** zur Diskussion.

Bei einem Ausbau ähnlich Bestand wäre das Parken am Fahrbahnrand teilweise möglich.

Nachteil: Eine Verbesserung für Radfahrer gäbe es nicht.

Bei einer Einbahnstraße könnten beidseitig **Schutzstreifen (Radfahrangebot) oder Radfahrstreifen und Radweg** (jeweils benutzungspflichtig, auch in Gegenrichtung) angelegt werden.

Nachteil: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten; ggf. subjektive Unsicherheit bei Nutzung des Radfahr-/Schutzstreifens und gleichzeitigem Lkw-/ Busverkehr.

Für den **Bereich B** standen auch der Ausbau mit **beidseitigen Radfahrstreifen** (benutzungspflichtig) oder mit **beidseitigen Schutzstreifen** (Radfahrangebot) zur Diskussion. Nachteil: wie vor.

Diese Varianten fanden bei der Mehrheit der Anwohner (s. Stellungnahmen) keinen Zuspruch.

Die bisher geschätzten Gesamtkosten der Straßenbaumaßnahme liegen bei ca. 6,2 Mio.€. Hierbei sind ca. 5,6 Mio.€ für Baukosten und ca. 600 T€ für Baunebenkosten (Ing.-leistungen, Vermessung, Baugrund, Sonstiges) eingeplant.

Eine detaillierte Kostenberechnung für die letztendliche Ausbauvariante der Bereiche A und B wird erst im Rahmen der Entwurfs-/Ausführungsplanung erfolgen.

Es handelt sich um eine Maßnahme im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts, wobei die Ausbaubeiträge bei der Stadt Wedel zurzeit ausgesetzt sind.

Seitens der Stadt wird angestrebt, Fördermittel bzw. Zuschüsse vom Kreis Pinneberg bzw. vom Land S-H (LBV) zu erhalten. Es werden Anträge im Rahmen der Radverkehrsförderung und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gestellt.

Ergänzung: Abwägung der zusätzlichen ADFC-Variante

In der UBFA-Sitzung am 12.01.2023 hat der ADFC (Ortsgruppe Wedel) seine Variante mittels einer Power-Point-Präsentation vorgestellt. Grundsätzlich schlägt der ADFC vor, die Straße Tinsdaler Weg (Bereich A) wie folgt aufzuteilen: ca. 2 m Gehweg, 8 m Fahrbahn, ca. 2 m Gehweg. Die Fahrbahn soll dann in zwei Fahrstreifen mit je 2,70 m Breite und einem Mittel-/Rüttelstreifen in 0,60 m Breite sowie wechselseitigen 2 m breiten Parkstreifen aufgeteilt werden. Die Radfahrerenden haben dann jeweils die 2,70 m breite Fahrspur, gemeinsam mit Pkw/Lkw/Bus zu nutzen. Überholvorgänge erfordern dann das Überfahren des Mittel-/Rüttelstreifens und die Nutzung der gegenläufigen Fahrspur.

Daraufhin hat der UBFA beschlossen, die Verwaltung mit der Ausarbeitung der ADFC-Variante zu beauftragen. 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.

Die Verwaltung hat den Auftrag an das Planungsbüro M+O aus Oststeinbek weitergegeben. Die Ausarbeitungen des Büros M+O sind der neuen Anlage „Kurzbericht M+O zu ADFC-Variante“, inkl. Querschnitt und Lagepläne zur ADFC-Variante zu entnehmen.

Seitens der Verwaltung wurde im Nachgang zur Ausschusssitzung festgestellt, dass die vom ADFC vorgestellte Variante weitestgehend dem Leitfaden des BMVI „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ entnommen wurde. Es wurde seitens des ADFC jedoch nicht darauf hingewiesen, dass die aufgezeigten Darstellungen und Fotos die Ausweisung einer Fahrradstraße voraussetzen (s. Anlage).

Fazit: 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.

Sichere Radverkehrsanlagen können hier nur bei den erarbeiteten Varianten „Schutzstreifen“ (bei Zweirichtungsverkehr) und „Einbahnstraße“ (mit baulich angelegten Radwegen, auch in Gegenrichtung) vorgesehen werden.

Finanzielle Auswirkungen

- Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein
- Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt ja teilweise nein
- Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor: ja nein
- Die Maßnahme / Aufgabe ist vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
 teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
 nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	100.000		100.000	1,5 Mio.	1,5 Mio.	3 Mio.
Saldo (E-A)	100.000		100.000	1,5 Mio.	1,5 Mio.	3 Mio.

Anlage/n

- 1 Abwägung der Stellungnahmen (Übersicht)
- 2 Übersicht neu (System MIX 1-2-1)
- 3 Bereich A - Plan01 MIX 1-2-1
- 4 Bereich A - Plan02 MIX 1-2-1
- 5 Bereich B - Plan03 Ausbau analog Bestand
- 6 Bereich B - Plan04 Ausbau analog Bestand
- 7 Kurzbericht M+O zu ADFC-Variante
- 8 Querschnitt ADFC-Variante
- 9 Lageplan ADFC-Variante (Abschn1)
- 10 Lageplan ADFC-Variante (Abschn2)
- 11 Auszüge aus dem BMVI-Leitfaden Fahrradstraßen

UBFA-Beschluss zur Vorplanung (Ausbauvorschlag): 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 beids. Schutzstreifen; Einbahnstraße mit beids. Radfahrstreifen; 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)

lfd. Nr.	Einwand / Anregung (sinngemäße Faktendarstellung)	Radf.	Parken	Einb.	30 km/h	Abwägungsvorschlag	Begründung bzw. weitere Veranlassung	Anzahl Einw.
1	Einbahnstraße wird abgelehnt, aus benannten Gründen; zu Bereich A: befürwortet wird die Variante mit beidseitigen Schutzstreifen; zu Bereich B: befürwortet wird der Ausbauvorschlag	+1	-1	-1	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung bzw. der Beschlusslage	1 Pers.
2	Einbahnstraße wird abgelehnt, aus benannten Gründen; zu Bereich A: befürwortet wird die Variante mit beidseitigen Schutzstreifen; zu Bereich B: befürwortet werden beidseitige Radfahrstreifen; Zusatz: parkende Fahrzeuge gehören nicht auf die Fahrbahn!	+1	-1	-1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung bzw. in Teilen der Beschlusslage	1 Pers.
3	zu Bereich A: Bedenken zu allen Ausbauvarianten; Halt- und Parkmöglichkeiten müssen erhalten bleiben;	0	+2	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage; keine Verbesserung für Radverkehr	2 Pers.
4	zu Bereich A: Wunsch nach Tempo-30-Zone mit beidseitigen kombinierten Geh- und Radwegen; Parkmöglichkeiten erhalten	0	+2	0	+2	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage; keine Verbesserung für Radverkehr	2 Pers.
5	Unterstützung aller Ausbauvarianten gem. Beschlusslage; Halte-/Parkverbot auch zw. Galgenberg und Industriestr. gewünscht	+1	-1	+1	+1	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
6	Ablehnung der Einbahnstraße; sonst egal	0	0	-1	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung bzw. der Beschlusslage	1 Pers.
7	Unterstützung aller Ausbauvarianten gem. Beschlusslage; kein Parkraum auf Straße; Radfahrer sollten Vorrang haben	+1	-1	+1	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
8	zu Bereich A: Befürworter des großen Einbahnstraßensystems (inkl. Feldstraße und Am Lohhof); Vorschlag zu einseitigen Radwegen (mit Gegenverkehr) in den Einbahnstraßen; gemeinsamer Geh-/Radweg in Am Lohhof; Parkplätze erhalten / Parkstreifen anlegen; zu Bereich B: Ausbau gem. Vorschlag	+1	+1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
9	Befürworter des großen Einbahnstraßensystems (inkl. Feldstraße); Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h; ggf. Fahrradstraße	+1	0	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
10	Idee eines niveaugleichen Ausbaus als "shared space"; Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h; Parkbuchten und Grünflächen (mit Bäumen) anlegen	0	+1	0	+1	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage; keine Verbesserung für Radverkehr	1 Pers.
11	Geschwindigkeitsbeschränkung mit einem deutlich vom KFZ-Verkehr abgetrennten Fahrradweg (auf Bord); Parkmöglichkeiten unterbinden	+1	-1	0	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
12	zu Bereich B: beidseitig Radwege; Parken untersagen	+2	-2	0	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.

Vorplanung zum Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen der Anwohner

Ifd. Nr.	Einwand / Anregung (sinngemäße Faktendarstellung)	Radf.	Parken	Einb.	30 km/h	Abwägungsvorschlag	Begründung bzw. weitere Veranlassung	Anzahl Einw.
13	zu Bereich A: Einbahnstraße bevorzugt; zu Bereich B: wie Vorschlag; wichtig: Parkmöglichkeiten in Straße erhalten / schaffen	+1	+1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
14	wichtig: mehr Sicherheit für Radfahrer durch Bau richtiger, separater Radwege	+1	0	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
15	zu Bereich B: Parken untersagen	0	-1	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
16	zeitliche Regelung für Sperrung für Autofahrer (ggf. für Einbahnstraße) in Bezug auf Schulbetrieb (bis 17 Uhr)	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage; keine Verbesserung für Radverkehr	1 Pers.
17	zu beachten: sichere Schulwege; Parken ggf. einschränken, aber auch in den Neben-/Anliegerstraßen - Parkflächen markieren; Parkausweise möglich? 30 km/h-Zone und Einbahnstraße sinnvoll; Lkw-Verbot; Feldstraße auch 30 km/h	0	-2	+2	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
18	zu Bereich B: geschwindigkeitsbegrenzende, bauliche Maßnahmen (Erhöhungen, Einengungen) auf die Fahrbahn bringen; Schwerlastverkehr reduzieren	0	0	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
19	zu Bereich A: Variante E3 mit Tempo 30 bevorzugt - Einbahnstraße mit Parkstreifen inkl. Grüninseln und beidseitigen Schutzstreifen	+2	+2	+2	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
20	keine Radwege auf Hochbord; nur Radfahrstreifen auf Fahrbahn (Asphaltfläche ist am Komfortabelsten)	+1	0	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
21	zu Bereich A: Querschnittsvorschlag für Einbahnstraße mit Tempo 30: beidseitig Gehwege, einseitig breiter Radweg auf Bord (auch in Gegenrichtung), einseitig Parkstreifen, ggf. Bauminseln	+1	+1	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
22	Fahrbahnmarkierung fehlt, Radwege werden nicht benutzt	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage; keine Verbesserung für Radverkehr	1 Pers.
23	zu Bereich A: neue Aufteilung - je Nutzer 4 m Breite verfügbar; Einbahnstraße mit jeweils 2 m Gehweg, 4,50 Fahrbahn inkl. versetzten Halte-/Parkmöglichkeiten (mit Parkscheibe) und Grünstreifen mit Bepflanzung/Bäumen, 3,50 m Radspur mit Gegenverkehr; Vorbehaltssnetz aufheben	+1	+1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
24	zu Bereich A: Radverkehrssituation verbessern; Schutzstreifen sind unsicher; parkende Autos am Fahrbahnrand sind eine gute Verkehrsberuhigung; Einbahnstraße mit 30 km/h denkbar, aber Parkmöglichkeiten schaffen/erhalten	+1	+1	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
25	zu Bereich B: sichere Querungsmöglichkeit am Grenzweg für Fußgänger/Radfahrer schaffen (Wanderwegverbindung)	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
26	Parkraum erhalten! Beidseitig schmale Gehwege und einen einseitigen Radweg (mit Gegenverkehr) sowie Parkbuchten anlegen; keine markierten Schutzstreifen, da zu gefährlich	+1	+1	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.

Vorplanung zum Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen der Anwohner

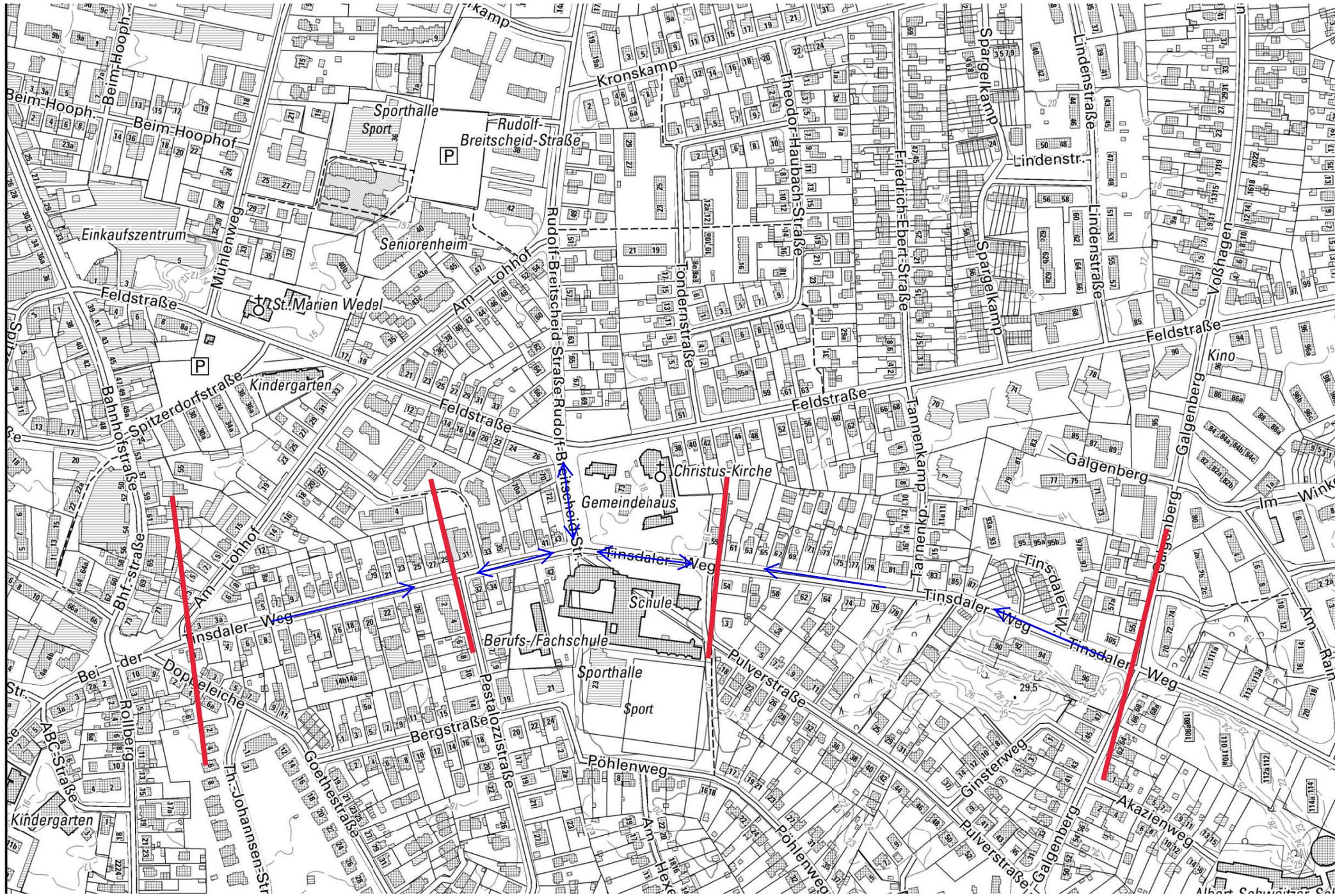
Ifd. Nr.	Einwand / Anregung (sinngemäße Faktendarstellung)	Radf.	Parken	Einb.	30 km/h	Abwägungsvorschlag	Begründung bzw. weitere Veranlassung	Anzahl Einw.
27	zu Bereich A: Parkplätze erhalten; Befürwortung Einbahnstraße und Tempo-30	0	+15	+15	+15	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	15 Pers.
28	zu Bereich A: neuer Querschnittsvorschlag für Einbahnstraße bei Tempo-30 (inkl. Skizze) - Gehweg und gegenläufiger Radweg (auf Hochbord), Parkbereiche auf Fahrbahn, ggf. Pflanzinseln, Fahrbahn mit Verschwenkungen, Radfahrstreifen in Fahrtrichtung, breiter Gehweg (wg. Schule) - neue Variante	+8	+8	+8	+8	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage - neue Variante (Vorschlag)	8 Pers.
29	neuer Variantenvorschlag: Einbahnstraße (Querschnitt wie vor benannt) splitten - von Am Lohhof bis Pestalozzistr. und vom Galgenberg bis Pulverstraße; zw. Pestalozzistr. und Pulverstr. Gegenverkehr zulassen; Lkw- Durchfahrt in R.-Breitscheid-Str. ab Feldstr. in Richtung Tinsd. Weg verbieten; ggf. auch Einbahnstr. in der Feldstr. zw. R.-Breitscheid-Str. und Am Lohhof	+1	+1	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage - neuer Variantenvorschlag	1 Pers.
30	zu Bereich A: Parkraum ist wichtig und zu erhalten; keine Radfahrer; keine Einbahnstraßenregelung; Tempo-30 gewünscht	-1	+1	-1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
31	auf Parkraum in Straße verzichten; Busverkehr nicht einschränken; Radfahren verbessern;	+1	-1	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
32	keine Einbahnstraße; Frage: Wo sollen denn die Autos parken? Keine Beiträge nach § 8 KAG?	0	+1	-1	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
33	Varianten gefallen nicht; Hinweis: Blick nach Groningen	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
34	zu Bereich B: Mobilität und starken Lkw-Verkehr beachten; parkende Fahrzeuge (insbes. Lkw) am Fahrbahnrand sind gefährliche Hindernisse (insbes. für gewerbl. Verkehr); Gegenverkehr belassen; Radstreifen am Fahrbahnrand; Parken untersagen	+2	-2	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
35	zu Bereich A: Erhalt der Parkplätze, Einbahnstraße; eher Variante E3	+1	+1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
36	zu Bereich A: Schutzstreifen wird abgelehnt (unsicher); separate Radwege; Tempo-30; kein Halten/Parken am Fahrbahnrand; Anwohnerparken? - Autos auf Privatgrund!	+1	-1	+1	+1	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
37	zu Bereich A: unterstützt wird Variante 1 - Gegenverkehr mit Radschutzstreifen (gute Erfahrungen in Feldstraße)	+1	0	-1	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
38	Fahrradfreundlicher Ausbau ist großartig! Autokomfort reduzieren; Wegführung von/nach Hamburg (Schulauer Weg) verbessern	+1	-1	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
39	neuer Variantenvorschlag zu Bereich A: Gegenverkehr beibehalten; Fahrbahn 8 m breit mit wechselseitigen Parkstreifen und Grünflächen, Fahrspuren durch Pflaster-/Rüttelstreifen trennen, beidseitig 2 m breiten Gehweg, 30 km/h oder weniger; Fahrradstraße; Querungshilfen und "Speedbumps"; Blick nach Holland	+3	+3	-3	+3	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage - neuer Variantenvorschlag	3 Pers.

Vorplanung zum Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen der Anwohner

Ifd. Nr.	Einwand / Anregung (sinngemäße Faktendarstellung)	Radf.	Parken	Einb.	30 km/h	Abwägungsvorschlag	Begründung bzw. weitere Veranlassung	Anzahl Einw.
40	zu Bereich B: zzt. starker Lkw-Verkehr, zu hohe Geschwindigkeiten, Überfahren der Geh-/Radwege; Vorschlag: Tempo-30, Einbahnstraße und breite Radwege	+1	-1	+1	+1	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
41	zu Bereich A: Wunsch nach Fahrradstraße (30 km/h) mit Fahrbahnhöcker im Bereich der Einmündungen; vor der Schule 10-20 km/h; wechselseitiges Parken auf Fahrbahn zulassen; Parken nicht vor der Schule; R.-Breitscheid-Str. verkleinern, Parkplätze für Kirche vorsehen; zu Bereich B: gut ausgebaut Radwege am Gehweg (auf Fahrbahn); wünschenswert: Tempo-30; denkbar: Radfahrer auf die Straße; Hinweis auf Mülltonnen auf Radwegen	+1	+1	-1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
42	zu Bereich A: für Variante 1 - Radfahrstreifen und breite Gehwege (Rollstuhlfahrer freundlich), kein Parken auf Fahrbahn	+3	-3	-3	0	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	3 Pers.
43	zu Bereich A: Wo sollen Autos parken? Streckenführung (Umwege) wegen Einbahnstraßenregelung?	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
44	zu Bereich A: wechselseitig Baumstandorte (bienenfreundlich) gewünscht; Parkbuchten anlegen; Radfahrer auf den Gehweg (gemeinsam); Tempo-30 und Einbahnstraße wird abgelehnt	0	+1	-1	-1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
45	zu Bereich A: neuer Querschnittsvorschlag für Einbahnstraße bei Tempo-30 (inkl. Skizze), Gehweg mit gegenläufigem Radweg, Parken auf Fahrbahn, Pflanzinseln, Fahrbahn mit Verschwenkungen, Radfahrstreifen in Fahrtrichtung, breiter Gehweg (wg. Schule)	+1	+1	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage - neue Variante (Vorschlag)	1 Pers.
46	Parkplätze müssen erhalten bleiben!	0	+1	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
47	Hinweis auf Starkregen- und Überflutungsvorsorge im öffentlichen Raum, Starkregenresilienz bei der Ausbauplanung beachten; Verbesserungen für Radfahrer vorsehen; zu Bereich B: Ausbau analog Bestand ist nicht zielführend; Parken einschränken	+1	-1	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
48	Befürworter einer Tempo-30-Zone; Kinder beachten; Parkplätze erhalten; Radwege ausbauen	+2	+2	0	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
49	zu Bereich B: Radweg/Radfahrer auf die Straße bringen (Radstreifen); Fortführung nach/in Hamburg abstimmen/forcieren	+1	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
50	zu Bereich B: räumliche Trennung von Geh- und Radweg (Trennstreifen); Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis Hs. Nr. 140	+3	0	0	+3	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	3 Pers.
51	zu Bereich A: neuer Vorschlag für Einbahnstraße: schmaler Gehweg mit breitem, gegenläufigen Radweg, Fahrbahn (einspurig), Parken auf Fahrbahn (festgelegte Bereiche), einseitig breiter Gehweg; Markierung "Zebrastrifen" als Querungshilfen	+1	+1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
52	zu Bereich A: für Variante 2 - Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen und breiten Gehwegen; Tempo-30; Bäume erhalten	+4	-4	+4	+4	wird berücksichtigt	entspricht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	4 Pers.

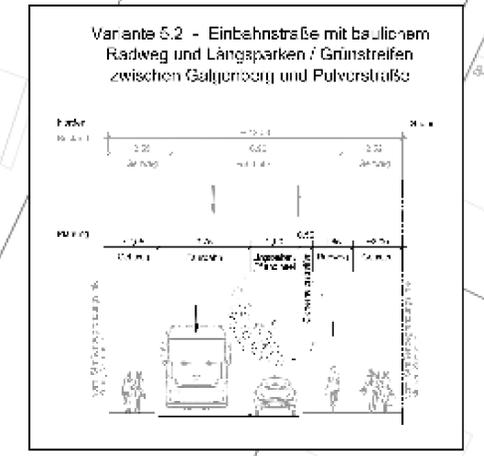
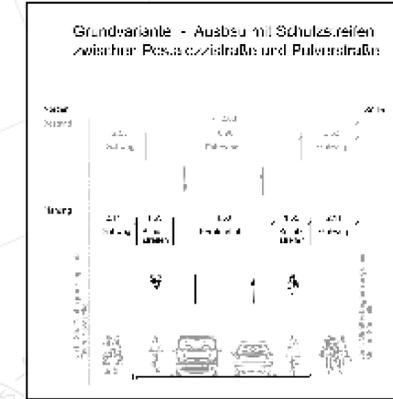
Vorplanung zum Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen der Anwohner

Ifd. Nr.	Einwand / Anregung (sinngemäße Faktendarstellung)	Radf.	Parken	Einb.	30 km/h	Abwägungsvorschlag	Begründung bzw. weitere Veranlassung	Anzahl Einw.
53	zu Bereich B: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis Hs. Nr. 142; Parken am Fahrbahnrand beibehalten; Radfahrer auf Straße (Fahrbahn) oder auf beidseitig gut ausgebaute Radwege	+1	+1	0	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
54	zu Bereich A: für Einbahnstraße bei Tempo-30, Parkbuchten wechselseitig auf Fahrbahn, breiter Radfahrbereich, Gehwege	+1	+1	+1	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
55	"Die Planungen vom Bauamt bzw. Verantwortlichen ist in Wedel mittlerweile eine Katastrophe." zu Bereich A: Fahrradstreifen verdrängen die Fahrzeuge zum Parken in die Nebenstraßen; Ablehnung der Einbahnstraße; zu Bereich B: parkende Lkw stören	0	0	0	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
56	für von der Fahrbahn deutlich abgetrennte, beidseitige, gemeinsame Geh- und Radwege; Park- und Haltemöglichkeiten belassen / vorsehen; Tempo-30	+1	+1	0	+1	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
57	zu Bereich A: Ausbau ähnlich Bestand; zu Bereich B: Ausbau ähnlich Bestand; Parkmöglichkeiten erhalten; Zweispurigkeit erhalten (Hinweis auf Boottransporte); Ausbau nicht erforderlich	0	+1	-1	0	wird nicht berücksichtigt	entspricht nicht den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
58	zu Bereich A: Parkmöglichkeiten für Anwohner erhalten / schaffen; Einbahnstraße mit Tempo 30 und breite Radwege	+2	+2	+2	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
59	Tempo 30 im gesamten Tinsdaler Weg! Sicheres Queren der Straße (außerhalb der Ampeln) ermöglichen!	0	0	0	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
60	Temporeduzierung; Einbahnstraße; Radwege schaffen; Parkplätze erhalten	+2	+2	+2	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
61	gegen Einbahnstraße; für Schutzstreifen (ähnlich Feldstraße); verstärkte Kontrolle des Halteverbotes	+2	0	-2	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
62	Befürworter der Einbahnstraße über gesamter Länge; Nutzung von MIV erschweren; ÖPNV-Nutzung und Radverkehr fördern; bauliche, vom MIV getrennte Radwege errichten; Grünstreifen/-flächen schaffen	+1	-1	+1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
63	klare Trennung der Verkehre (Fußg, Rad, Auto); bevorzugt Variante 2, jedoch mit Gegenverkehr; kein Parken auf Fahrbahn	+1	-1	0	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
64	Schaffung sicherer Radwege; bevorzugt wird Variante 2; Einbahnstraße und Tempo 30; Pflanzinseln gewünscht	+2	-2	+2	+2	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	2 Pers.
65	zu Bereich A: Variante 1; Ablehnung einer Einbahnstraße; zu Bereich B: Ausbauvorschlag wie Feldstr. - Schutzstreifen und Parkstreifen	+1	0	-1	0	wird z. T. berücksichtigt	entspricht in Teilen den Vorschlägen der Verwaltung / der Beschlusslage	1 Pers.
	Summenbildung (Wertung):	68	32	34	63		Summenbildung (Personen):	107



Bereich A Bauabschnitt 2
Variante 5 Einbahnstraße
 mit baulichem Radweg und Längsparken/ Grünstreifen
 Querschnittsbreite ca. 12 m

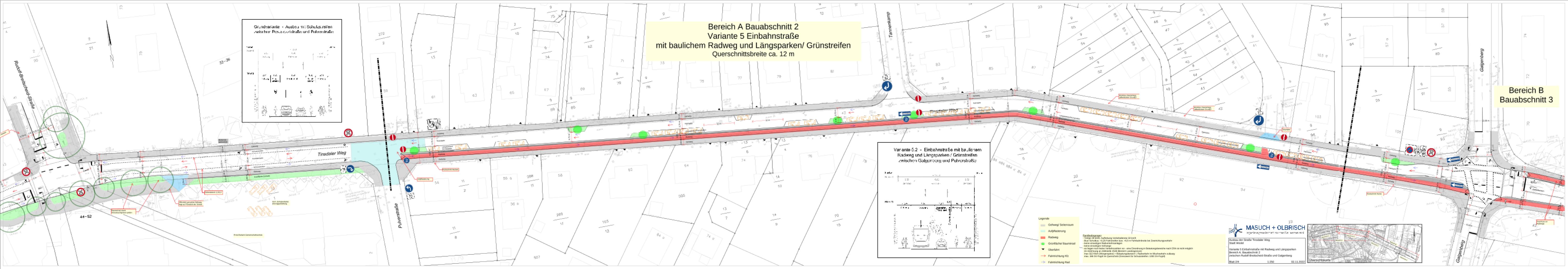
Bereich B
Bauabschnitt 3



- Legende
- Gehweg/ Seitenraum
 - Aufpflasterung
 - Radweg
 - Grünfläche/ Bauminsel
 - Fahrbahn
 - Fahrtrichtung Kfz
 - Fahrtrichtung Rad

Einbahnstraßenregelung:
 - Tempo 20 km/h, Aufhebung Vorkelchverkehrs 50 km/h
 - Bus/ Schulbus -> 30 km/h
 - keine einseitige Radverkehrsmittel
 - keine einseitige Gehwege
 - es liegen noch keine Verkehrsregeln vor -> eine Einbahnstraße in Belastungsbereichen nach EBA ist nicht möglich
 - bei Anwendung an Zielstraße (z.B. Bereich Ländersiedlung)
 - max. 322 Kfz (Bilanzkapazität) -> Belastungsbereich 1, Radverkehr im Mischungsbereich zulässig
 - max. 304 SW-Fußgänger im Querschnitt (Gesamtwert für Schutzstreifen, 1000 SW-Fußgänger)

MASUCH + OLBRISCH
 ingenieurleistungen für stadt und länd
 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg
 Stadt Wörlitz
 Variante 5 Einbahnstraße mit Radweg und Längsparken
 Bereich A, Bauabschnitt 2
 zwischen Rosenthal-/Theodor-Str. und Galgenberg
 Blatt 2/4 1:250 02.11.2022



**Bereich B
Bauabschnitt 3**

Anschluss an
vorh. Schutzstreifen

**Bereich B
Bauabschnitt 4
Variante a) Ausbau ähnlich Bestand
Querschnittsbreite ca. 13,8 m**



Zf. 0510 - 14.01.4.2017 Seite 3
Schulze-Weg W Tinsdaler Heideweg (Lageplan) 1:100

MAX. STUNDENWERTE (VON ZEITEN) 1000 bis 24.00 UHR IN KFZ

VON 1 NACH 2	1	2	Summe
1 Tinsdaler Heideweg	0	190	190
Schulze-Weg	190	4	194
Uhrzeit	00:45	00:00	00:45
Summe	380	194	574
Schulze-Weg	190	4	194
Uhrzeit	00:45	00:00	00:45

GESAMTTRAFICLASTUNG 1000 bis 24.00 UHR IN KFZ

VON 1 NACH 2	1	2	Summe
4 Tinsdaler Heideweg	0	3002	3002
Schulze-Weg	3002	5,0	3007
8 Landesgrenze	3700	0	3700
Schulze-Weg	3,7	0,0	3,7
Summe	3700	3002	6702
Schulze-Weg	3,7	5,0	8,7
QUERSCHNITT Summe	6911	6911	
Schulze-Weg	4,3	4,3	

Zf. 0510 - 14.01.4.2017 Seite 1
Schulze-Weg W Tinsdaler Heideweg (Lageplan) 1:100

- Legende**
- Gehweg/ Seitenraum
 - Radweg
 - Sicherheitsstrennstreifen
 - Überfahrt
 - gepl. Bauminsel
 - Fahrtrichtung Kfz
 - Fahrtrichtung Rad

Baubedingungen:

- Bus Schulbus >3,25 m Fahrfahrbreite bzw. >6,5 m Fahrfahrbreite
- Radwege mit Regelbreiten nach ERA auf Grund zu geringer Querschnittsbreite im Tinsdaler Weg nicht möglich.
- keine einseitigen Radverkehrsanlagen
- keine Fahradstraße
- keine einseitigen Gehwege
- es liegen noch keine Verkehrszahlen vor - eine Einordnung in Belastungsbereiche nach ERA ist nicht möglich

(in Anlehnung an Zählsstelle 2538 (Bereich Landesgrenze)
max 322 Kfz/h (Morgenspitze) = Belastungsbereich I, Radverkehr im Mischverkehr
max. 346 SV-Fz/h im Querschnitt (Grenzwert für Schutzzeilen: 1000 SV-Fz/h)

Lage Systemschnitt

Kronenbereich Bestandsbäume



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg
Stadt Wedel

Grundvariante: Ausbau ähnlich Bestand
Bereich B, Bauabschnitt 4
zwischen Industriestraße und Landesgrenze

Blatt 4/4 1:250 28.02.2022

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in 22880 Wedel

Kurzbericht zur Variante 6 „ADFC“ Vorplanung

Auftraggeber:

Stadt Wedel

Der Bürgermeister

Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen

Rathausplatz 3-5

22880 Wedel

aufgestellt:

Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft mbH

Gewerbering 2

22113 Oststeinbek

Projektnummer: A19-344

Stand: 27. Februar 2023

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung und Allgemeines	1
2. Verkehrszählung	1
3. Vorfahrtsregelung Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße	2
4. Belastungsbereich nach ERA	2
5. Konzeptioneller Aufbau der Variante	3
6. Bewertung der Planungsparameter	4
6.1 Fahrstreifenbreite	4
6.2 Überfahrbare Pflasterstreifen	4
6.3 Radverkehr	5
6.4 Fußverkehr	5
6.5 Fußgängerüberwege	6
6.6 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	6
6.7 Bodenschwellen (Sinuswellen)	6
6.8 Roter Fahrbahnbelag	7
6.9 Bewertung	8
7. Anlagen	9
8. Anhang	10

1. Veranlassung und Allgemeines

Die Stadt Wedel plant den Ausbau der Straße Tinsdaler Weg, die im Südosten des Stadtgebietes liegt. Mit einer Länge von ca. 2 km verbindet sie die Innenstadt im Westen mit der Stadt- und Landesgrenze zur Freien und Hansestadt Hamburg im Osten.

Im Rahmen der Sitzung des UBFA am 12.01.2023 wurde von der ADFC-Ortsgruppe Wedel ein Ausbauvorschlag für den Tinsdaler Weg vorgestellt. Die Querschnittsaufteilung sieht demnach einen beidseitigen Gehweg mit jeweils ca. 2,0 m Breite, einen wechselseitigen Park-/Grünstreifen mit 2,0 m Breite sowie Fahrbahn von 6,0 m Breite vor. Die Fahrbahn ist durch einen gepflasterten, überfahrbaren Mittelstreifen (0,6 m Breite) in zwei Fahrstreifen (je 2,7 m Breite) aufgeteilt.

Auf Grundlage dieser vorgeschlagenen Querschnittsaufteilung wurde von M+O eine Lageplandarstellung für den Planungsbereich A für den

- Abschnitt 1 zwischen Am Lohhof und Rudolf-Breitscheid-Straße und
- Abschnitt 2 zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Galgenberg

als weitere Variante 6 ausgearbeitet.

Im Folgenden werden die wesentlichen Planungsparameter und Planungsrandbedingungen hinsichtlich der Realisierbarkeit bewertet.

In den Erläuterungen wird auf folgende Regelwerke der Forschungsgesellschaft für (FGSV) verwiesen:

- RAS 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- ERA 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- EFA 2001: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- R FGÜ 2001: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- H BVA 2011: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
- HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

Darüber hinaus wurden die von der Stadt Wedel übergebenen Verkehrszählungen vom Mai 2022 ausgewertet.

2. Verkehrszählung

An den beiden Knotenpunkte K8 Bahnhofstraße-Tinsdaler Weg und K9 Tinsdaler Weg-Rudolf-Breitscheidstraße wurden am 10.05.2022 Verkehrszählung durchgeführt, vgl. Anhang Abb. 3 und 4. Demnach liegen im Planungsbereich Tinsdaler Weg folgende Verkehrsbelastungen vor:

- Querschnitt Tinsdaler Weg östlich Bahnhofstraße:
 - 3924 Kfz/24h im Querschnitt, 5,4% SV = 212 SV-Fzg/24h
 - Max Stundenwert 17:15 Uhr: 366 Kfz/h im Querschnitt

- Querschnitt Tinsdaler Weg westlich Rudolf-Breitscheid-Straße:
 - 3975 Kfz/24h im Querschnitt, 4,4% SV = 175 SV-Fzg/24h
 - Max Stundenwert 15:30 Uhr: 356 Kfz/h im Querschnitt
- Querschnitt Tinsdaler Weg östlich Rudolf-Breitscheid-Straße:
 - 3990 Kfz/24h im Querschnitt, 2,3% SV = 92 SV-Fzg/24h
 - Max Stundenwert 15:30 Uhr: 345 Kfz/h im Querschnitt

3. Vorfahrtsregelung Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße

Für den Einmündungsbereich Tinsdaler Weg – Rudolf-Breitscheid-Straße wurde auf Grundlage der Verkehrszählung geprüft, ob alternativ zur Verkehrsregelung mittels Lichtzeichenanlage eine einfache Vorfahrtsberechtigung oder eine Verkehrsführung mit „Rechts-Vor-Links“ ausreichend leistungsfähig wäre.

Hierzu wurde eine EDV-gestützte Vorbemessung mit dem Programm Knobel mit der Verkehrsbelastung aus der Spitzenstunde um 15:30 Uhr (Summe im Knoten 574 Kfz/h) durchgeführt.

Demnach bewirkt ein vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt einen sehr guten Verkehrsablauf (Qualitätsstufe A, Wartezeit 8,1 s, maximal ein wartendes Fahrzeug), vgl. Anhang Abb. 5.

Für die Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“ (nach HBS) wurde eine noch gute Qualitätsstufe A-B mit einer mittleren Wartezeit 10 s ermittelt, vgl. Anhang Abb. 6.

Gemäß der Ergebnisse aus der Vorbemessungen kann im Einmündungsbereich neben der signalisierten Verkehrsführung eine vorfahrtsgeregelte Einmündung oder eine Verkehrsführung mit „Rechts-vor-Links“ ausreichend leistungsfähig betrieben werden.

4. Belastungsbereich nach ERA

Anhand der ermittelten Verkehrsbelastungen lassen sich an den folgenden Knotenpunkten die Belastungsbereiche nach ERA Abschnitt 2.3 herleiten:

Gemäß ERA Abschnitt 2.3. liegen die Spitzenstundenbelastungen von ca. 345 Kfz/h bis 366 Kfz/h im Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen I und II. Für den Belastungsbereich I wird demnach die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgeschlagen. Im Belastungsbereich II können Schutzstreifen vorgesehen werden.

Nach ERA Abschnitt 3.1 ist bei Fahrbahnbreiten bis 6 m der Radverkehr im Mischverkehr bis 700 Kfz/h verträglich. Diese Verkehrsbelastung wird im vorliegenden Fall deutlich unterschritten.

Nach ERA Abschnitt 3.1 ist bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 m und 7 m der Radverkehr im Mischverkehr bis 400 Kfz/h „problematisch“. Da weder die Fahrstreifenbreite über 6 m liegt noch die Verkehrsstärke im Tinsdaler Weg überschritten wird, ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr nach ERA als unbedenklich einzustufen.

Für die Anordnung der Schutzstreifen wird der empfohlene Grenzwert nach ERA Abschnitt 3.2 von 1.000 SV-Fzg./24h in beiden Abschnitten deutlich unterschritten.

5. Konzeptioneller Aufbau der Variante

Die Variante des ADFC sieht folgenden grundsätzlichen Aufbau vor:



Abbildung 5: Auszug Präsentation v. 12.01.2023, Lageplan (Quelle ADFC)

Der Querschnitt ist wie folgt angedacht:

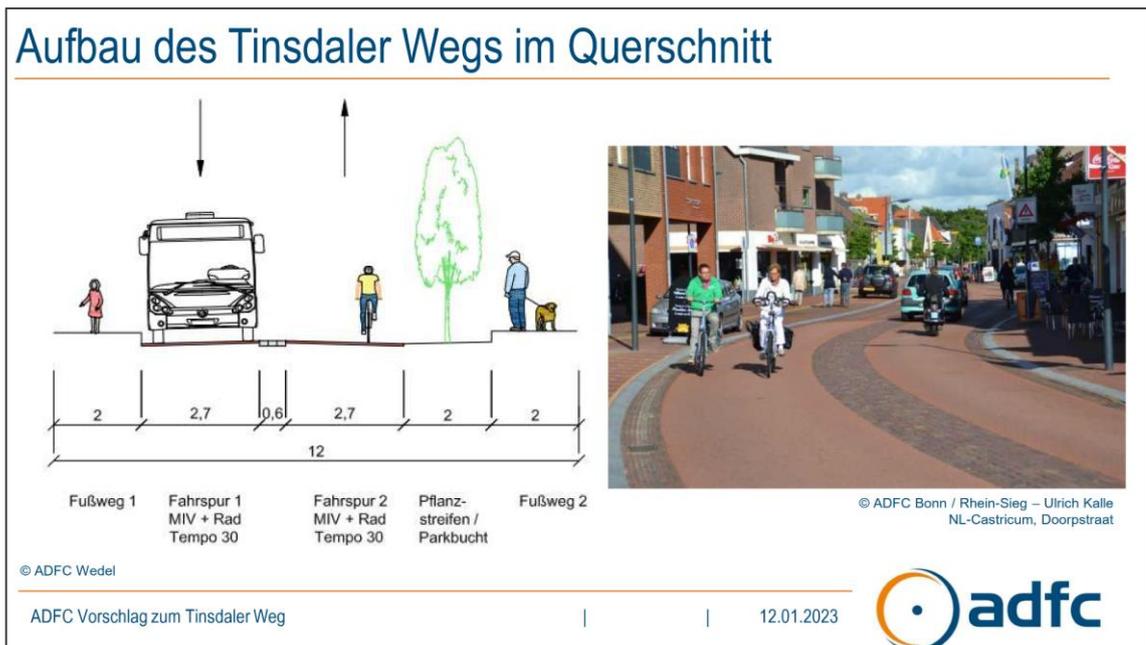


Abbildung 6: Auszug Präsentation v. 12.01.2023, Querschnitt (Quelle ADFC)

6. Bewertung der Planungsparameter

6.1 Fahrstreifenbreite

In der Variante „ADFC“ wird eine befahrbare Fahrbahnbreite von 6,0 m vorgesehen. Diese Breite entspricht nach RASSt 06, Abschnitt 4.3 Bild 17 dem Begegnungsfall PKW-LKW ($\geq 5,55$ m) ohne Reduzierung der Bewegungsspielräume. Bei dieser Fahrbahnbreite ist der Begegnungsfall LKW-LKW mit reduzierten Bewegungsspielräumen möglich.

Der Begegnungsfall zwischen LKW und zwei nebeneinander fahrenden Rädern ist ab einer Fahrbahnbreite von 5,80 m möglich.

Das Überholen eines Radfahrenden durch einen LKW ist ab einer Fahrbahnbreite von 5,55 m möglich. Für das Überholen mit einem PKW sind 4,75 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Die geplante Fahrbahnbreite von 6,00 m ermöglicht somit alle üblichen Bemessungsfälle für die Begegnung und das Überholen nach RASSt 06.

6.2 Überfahrbarer Pflasterstreifen

Der geplante überfahrbare Pflasterstreifen in Mittellage soll eine Breite von 0,6 m aufweisen. Nach unserer Einschätzung kann durch den neuen und im bisherigen Straßenraum unbekanntem Pflasterstreifen für den Kfz der Eindruck einer optischen Barriere bzw. Hindernis entstehen, so dass vom Überholen eines Radfahrenden abgesehen wird. Dies könnte beim langen Straßenabschnitt dazu führen, dass ein Gefühl des „Bedrängens“ beim Radfahrenden eintritt und am Fahrbahnrand gehalten oder sogar in den Seitenraum ausgewichen wird.

Ferner kann der Pflasterstreifen für den Kfz-Verkehr als unechte, überbreite „Fahrbahnmarkierung“ verstanden werden, wodurch eine optische Zweibahnigkeit entsteht und die Verkehrsgeschwindigkeit durch den vermeintlichen seitlichen Sicherheitsabstand zum entgegenkommenden Fahrzeug zunimmt.

Einen anderen Planungsansatz verfolgen hingegen z.B. Schutzstreifen gemäß ERA Abschnitt 3.2. Hierbei wird durch die Abmarkierung der Schutzstreifen am Fahrbahnrand der Kfz-Verkehr in die Fahrbahnmitte verlagert. Die Fahrzeuge begegnen sich dadurch mit geringerem Abstand, so dass für ein vorsichtiges Vorbeifahren sich die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Für den Radverkehr ist das Überfahren des rauen Pflasterstreifens z.B. bei Vorbeifahrt an haltenden Fahrzeugen mit möglichen Gefährdungen durch Unebenheiten in der Oberfläche oder an den Fugen bzw. Bordverläufen verbunden. Beim Überfahren in Längsrichtung ist die Gefährdung am Größten.

Darüber hinaus werden beim Überfahren des Pflasterstreifens zusätzliche Rollgeräusche durch das Kfz erzeugt, so dass der Pflasterstreifen eine Zunahme des Verkehrslärms erwarten lässt. Auf Grund des schmalen Asphaltfahrstreifens und des erforderlichen Sicherheitsabstandes zum Ruhenden Verkehr ist davon

auszugehen, dass der Pflasterstreifen regelhaft durch den Linienbusverkehr überfahrende werden muss. Im vorliegenden Fall führt der Tinsdaler Weg zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Galgenberg fast ausnahmslos durch ein Wohngebiet mit Einzel- und Mehrfamilienhäusern. Gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Wedel sollen mögliche Lärmquellen vermieden werden, so dass der Pflasterstreifen diesem Ziel nicht zuträglich ist.

6.3 Radverkehr

Unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung (Stand Mai 2022) ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn nach ERA Abschnitt 3.1 verträglich. Es sind keine eigenständigen Radverkehrsanlagen erforderlich.

Um das Sicherheitsgefühl unabhängig von der vorliegenden Verkehrsbelastung zu erhöhen, müssten eigenständige Radverkehrsanlagen in Regelbreite vorgesehen werden. Im vorliegenden Planungsabschnitt mit der geringen Gesamtquerschnittsbreite von ca. 12 m können jedoch keine Radverkehrsanlagen (z.B. Radwege oder Radfahrstreifen) eingeplant werden, sofern weiterhin Zweirichtungsverkehr vorgesehen wird. Bei Einrichtung einer Einbahnstraße könne eine gegenläufige Radverkehrsanlage vorgesehen werden.

6.4 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist nach RAS 06 Abschnitt 4.7 bzw. 6.1.6.1 eine Regel-Seitenraumbreite von 2,5 m vorzusehen. Eine grundsätzliche Reduzierung des Gehweges auf gesamter Strecke geht zu Lasten der Verkehrsqualität der zu Fuß Gehenden. Ein Begegnen von zu Fuß Gehenden und ist nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume bzw. nur mit Einschränkung des Verkehrsraumes möglich. Für eine uneingeschränkte Nutzung des Seitenraumes durch mobilitätseingeschränkte Personen (Begegnungsfall Rollstuhlfahrende) ist nach HBV A Abschnitt 3.3.1 eine Regelbreite von 2,70 m definiert. Beide Regelbreiten werden in der Planung deutlich unterschritten, so dass einerseits das Risiko durch Gefährdungen vorbeifahrender Fahrzeuge steigt und sich zum anderen die Konflikte im Seitenraum zwischen den Nutzungsteilnehmenden erhöhen. Bei letzterem Aspekt ist zudem zu berücksichtigen, dass Kinder bis zum 10. Lebensjahr den Seitenraum regelhaft mit dem Rad befahren dürfen.

Darüber hinaus ist die reduzierte Gehwegbreite im Bereich der Parkstände nach unserer Einschätzung sehr kritisch zu bewerten. Durch aufschlagende Türen „Dooring-Effekt“ entstehen zusätzliche Gefährdungen für den Fußverkehr.

Bei der vorgeschlagenen Variante gehen die zusätzlichen Verkehrsflächen für den Kfz- und Radverkehr (vgl. Abschnitt 6.1) zu Lasten des Fußverkehrs (reduzierte Gehwegbreite).

6.5 Fußgängerüberwege

Die Randbedingungen für die Anordnungsfähigkeit von Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist die EFA bzw. die R FGÜ heranzuziehen. Gemäß EFA Abschnitt 3.3.2 Bild 6 ist bei der vorhandenen Verkehrsbelastung von ca. 370 Kfz/h in der Spitzenstunde der Einsatzbereich eines FGÜ nicht erfüllt, so dass u.E. FGÜ auf der Strecke nicht anordnungsfähig sind.

Gemäß EFA Abschnitt 3.3.2.1 sind Querungsanlagen (z.B. FGÜ) allerdings unabhängig von der Belastung zweckmäßig, „wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ Auf Grund der angrenzenden Gemeinschaftsschule trifft dieser Fall für den Einmündungsbereich Tinsdaler Weg – Rudolf-Breitscheid-Straße zu, so dass die Einrichtung von FGÜ in diesem Bereich im Hinblick auf die Schulwegsicherung gerechtfertigt und u.E. anordnungsfähig ist.

Wir weisen darauf hin, dass an der Einmündung Tinsdaler Weg – Rudolf-Breitscheid-Straße im Bestand eine leistungsfähige Lichtsignalanlage vorhanden ist. Ob der Ersatz der LSA durch einen FGÜ vorzusehen ist, ist in der weiteren Planung abzustimmen.

6.6 Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Für die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h müssen die Kriterien nach VwV StVO „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ Nr. I. und XI. erfüllt sein. Hierzu zählen u.a. häufige geschwindigkeitsbedingte Unfälle bzw. gefährliche Verkehrssituationen, Lage im Bereich von Kita und Schulen, Lage im Bereich von Pflegeeinrichtungen oder Krankenhäusern. Im vorliegenden Fall ist die Anforderung im Bereich der Gemeinschaftsschule gegeben, so dass gemäß Bestand eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Schule ausgeschildert wird.

Im übrigen Streckenabschnitt sind die Anforderungen nicht erfüllt, so dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung u.E. nicht anordnungsfähig erscheint. Abstimmungen mit der zuständigen unteren Verkehrsbehörde müssen erfolgen.

Die Ausweisung einer Tempo 30-Zone ist gemäß VwV StVO Nr. XI. u.a. nur in Straße vorzusehen, bei denen der „Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.“ Dies trifft im vorliegenden Fall nicht zu (Vorbehaltsnetz), so dass die Tempo 30-Zone ebenfalls nicht anordnungsfähig scheint.

6.7 Bodenschwellen (Sinuswellen)

Der geplante Einsatz von Bodenschwellen stellt eine mögliche bauliche Maßnahme gemäß RAS 06 Abschnitt 6.2.1 dar, die bei „unangemessenen Geschwindigkeiten“ zum Einsatz kommen soll. Der vorliegende Straßenabschnitt ist dem Vorbehaltsnetz mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zugeordnet. Zunächst ist daher zu prüfen, ob derzeit das Geschwindigkeitsniveau unangemessen

überschritten wird und folglich die baulichen Maßnahmen, die eine Einschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs führen, rechtfertigen. Hierzu sollten Abstimmungen mit der zuständigen unteren Verkehrsbehörde erfolgen.

Ferner ist der Einsatz von Bodenschwellen mit der Feuerwehr, dem Rettungsdienst und der Polizei abzustimmen. Bodenschwellen stellen zusätzliche Hindernisse dar, die durch die erforderliche angepasste Fahrweise zu einem verlängerten Rettungsweg führen. Von daher sind Bodenschwellen aus Sicht der Einsatzfahrten grundsätzlich ungeeignet und nicht vorzusehen.

Darüber hinaus sind bauliche Maßnahmen bei Linienbusverkehr zu vermeiden (vgl. RASSt 06 Abschnitt 6.2.1), da hiermit Komforteinbußen für Fahrgäste sowie fahrdynamische Nachteile einhergehen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass nach RASSt 06 Abschnitt 6.2.2.2 die Rampenneigungen max. 1:15 vorzusehen sind.

Nach unserer Einschätzung ist eine generelle Anhebung des Fahrbahnniveaus insbesondere im Einmündungsbereich der Verkehrssicherheit nicht zuträglich. Für den Fußverkehr bedeutet eine Anhebung zwar grundsätzlich eine Verbesserung der Qualität der Querung, es ergeben sich jedoch Nachteile in der Führung des Kfz durch die fehlende bzw. reduzierte Seitenführung durch das abgesenkte Hochbord. Der Sicherheitsraum für den Fußverkehr im Seitenraum könnte durch den Kfz-Verkehr in Anspruch genommen werden.

Eine barrierefreie Querung der Fahrbahn wird durch eine getrennte Querung mit differenzierten Bordhöhen nach H BVA Abschnitt 3.3.4.2 gewährleistet, vgl. nachfolgende Abb. 1.



Abbildung 1: Beispiel einer getrennten Querung mit 0 cm und 6 cm (Quelle: eigene Aufnahme)

Aus Sicht der Barrierefreiheit stellt die generelle Aufhöhung der Einmündungs-/Querungsbereiche somit kein Vorteil dar.

6.8 Roter Fahrbahnbelag

Der Einbau von farbigen Asphaltbelägen ist bautechnisch möglich. Hinsichtlich der Befahrbarkeit ist von keinen Nachteilen gegenüber den konventionellen Asphaltdeckschichten auszugehen. Üblicherweise werden jedoch nur besondere Gefahrenbereiche (z.B. Kreuzungen und Einmündungen) oder Verkehrsflächen bestimmter Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrstreifen) durch flächige Farbmarkierungen oder Farbasphalte hervorgehoben.

Ob eine vollständige Einfärbung des betrachteten Straßenzuges hinsichtlich der Verkehrssicherheit Vorteile mit sich bringt, kann z.Zt. nicht beurteilt werden. Es ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der neuen Verkehrsräume zunächst von einer höheren Sensibilität der Verkehrsteilnehmer auszugehen ist. Anschließend wird ein Gewöhnungseffekt eintreten.

6.9 Bewertung

Der vorhandene Straßenquerschnitt mit ca. 12 m Breite lässt eine kombinierte Einrichtung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen sowie eine Fahrbahn mit Regelbreiten nach RASt, ERA, EFA bzw. H BVA nicht zu. Bei einer Berücksichtigung der Regelbreiten wäre für beidseitige barrierefreie Gehweg, einseitige Längsparkstände und eine Fahrbahnbreite für den uneingeschränkten Begegnungsfall Bus/Bus eine Querschnittsbreite von ca. 14 m erforderlich, vgl. Abb. 2.

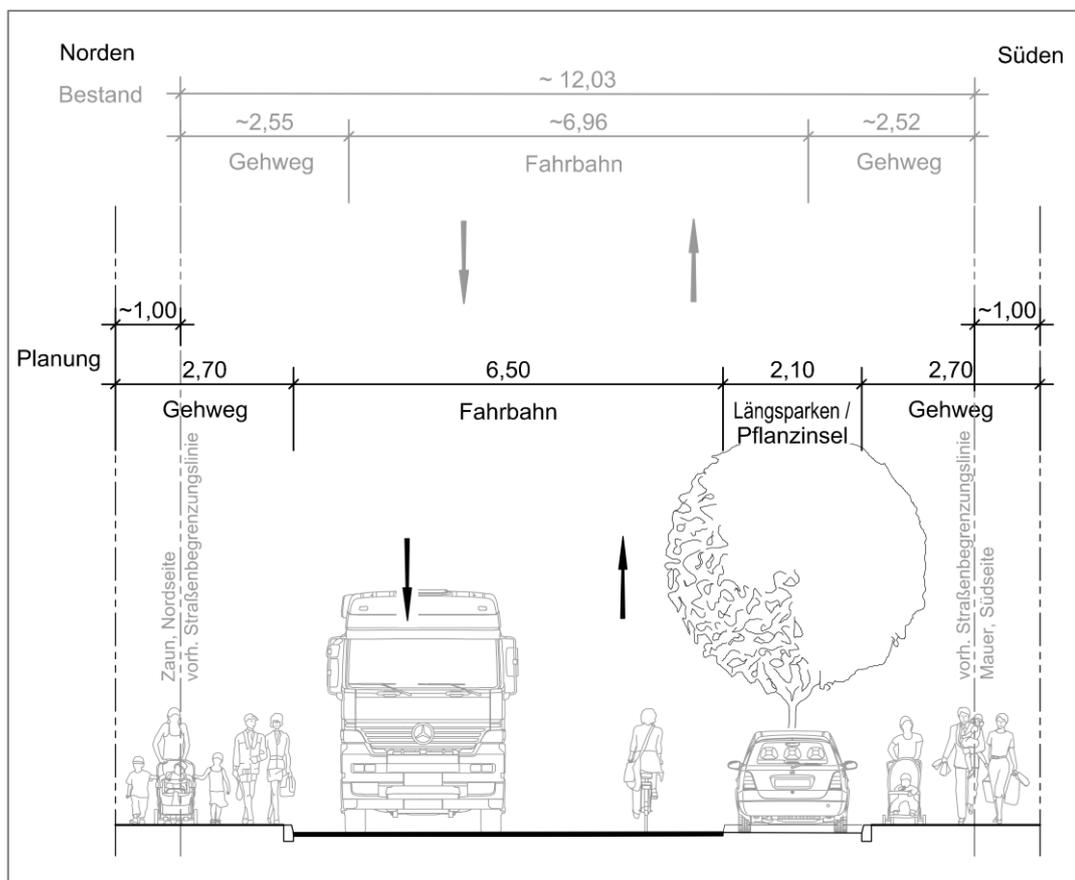


Abbildung 2: Ausbau mit Regelbreiten gemäß FGSV Regelwerke

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte und Erläuterungen scheint die vorgeschlagene Variante 6 „ADFC“ nach unserer Einschätzung keine Vorteile gegenüber den bisherigen Varianten aufzuweisen. Dem Grunde nach ähnelt die Variante dem Bestand. Im Vergleich zur Variante a) „Ausbau ähnlich Bestand“ wird die zusätzliche Fahrbahnbreite von 0,5 m zu Lasten der Gehwegbreite geplant. Bei Berücksichtigung der im Planungsbereich liegenden Gemeinschaftsschule und der geringen Verkehrsbelastung, sollte u.E. den schwächsten

Verkehrsteilnehmenden (hier Fußverkehr, Schülerinnen und Schüler) ein möglichst großer Verkehrsraum (Gehweg) zugestanden werden.

Das Ziel der Beschlusslage „Verbesserung für Radfahrende vorsehen und sichere Radverkehrsanlagen bauen“ wird bei dieser Variante nicht berücksichtigt. Radverkehrsanlagen können bei der erarbeiteten Variante „Schutzstreifen“ für den Zweirichtungsverkehr bzw. Variante „Einbahnstraße“ durch einen baulichen Radweg in Gegenrichtung vorgesehen werden.

Aufgestellt, Oststeinbek, den 27.02.2023

gez. i.A. Kühner
(Unterschrift)

7. Anlagen

- Lagepläne Bereich A, (2 Planblätter)
- Systemschnitt Bereich A (1 Planblatt)

8. Anhang

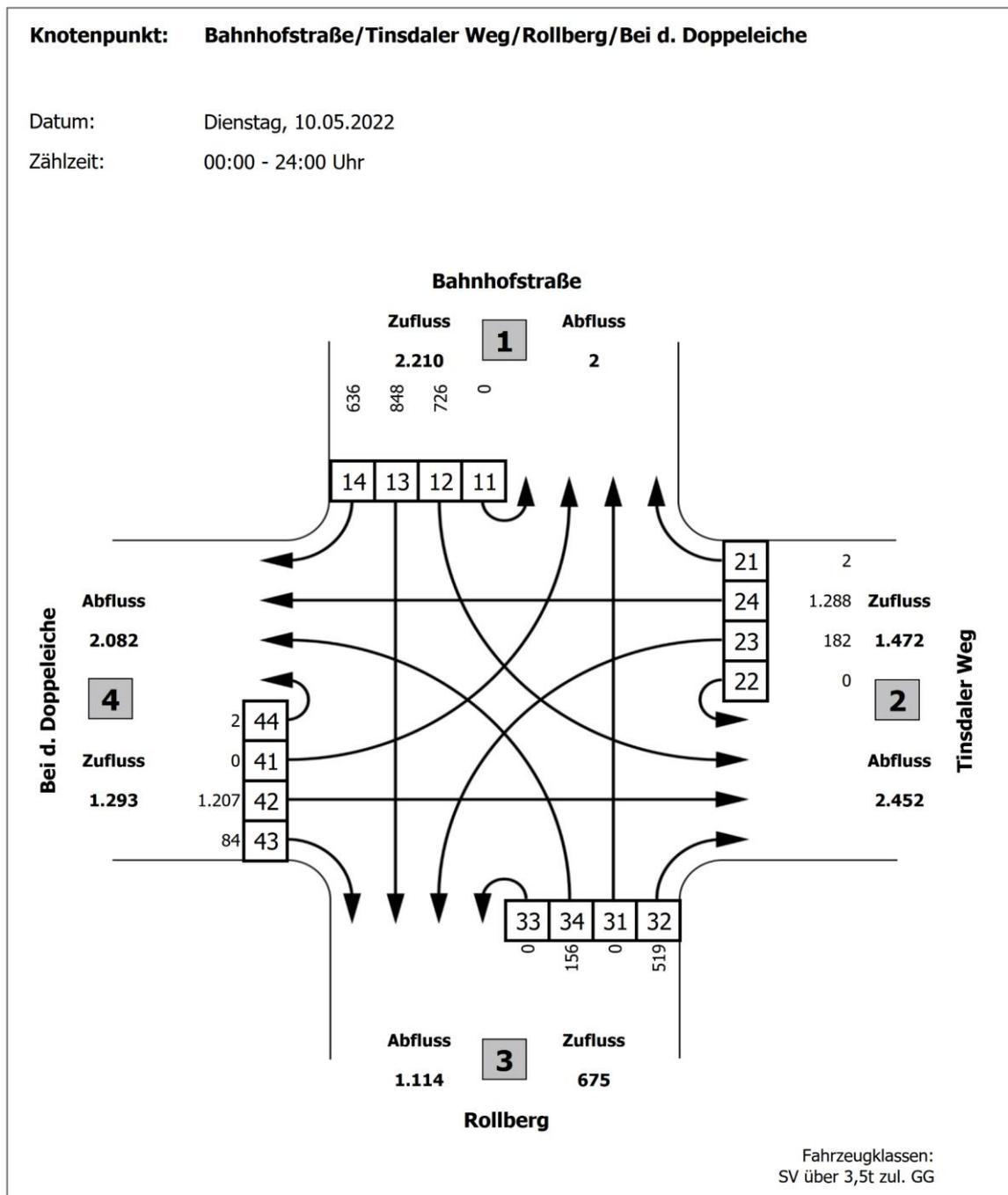


Abbildung 3: Auszug Verkehrszählung Knoten K8 Bahnhofstraße-Tinsdaler Weg (Quelle ARGUS)

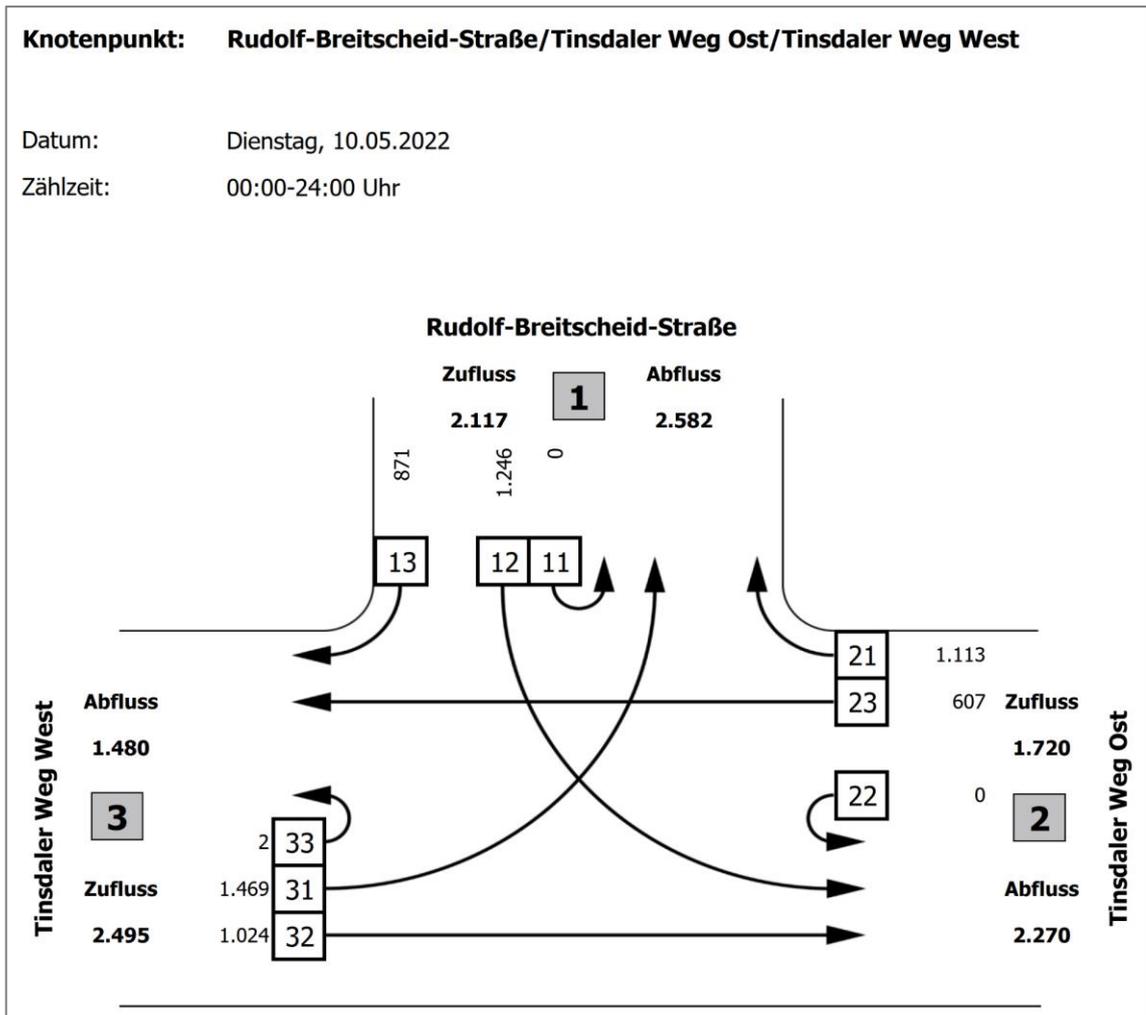


Abbildung 4: Auszug Verkehrszählung Knoten K9 Tinsdaler Weg-Rudolf-Breitscheidstraße (Quelle ARGUS)

A19 344 Tinsdaler Weg Datei : MOA19344_K9_Spitzenstunde_spät_V1

K9 Tinsdaler Weg-Rudolf-Breitscheid-Straße

15:30 bis 16:30 Uhr

Ergebnis nach HBS 2015 S5

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		65				1800					A
3		135				1533					A
4		105	6,5	3,2	331	593		8,1	1	1	A
6		96	5,9	3,0	121	1014		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		75				1800					A
7		156	5,5	2,8	182	1002		4,7	1	1	A
Misch-H		75				1800					

In den Verkehrsstärken sind außer Pkw keine anderen Fahrzeugarten enthalten.
 Die Verkehrsstärken für PKW werden mit dem pauschalen Faktor <1.1> in Pkw-Einheiten umgerechnet.

QSV-gesamt
S5 **A**
HBS 2015

Innerorts HBS

Kommentar

Abbildung 5: Ergebnis Vorbemessung, vorfahrtsgeregelte Einmündung nach HBS

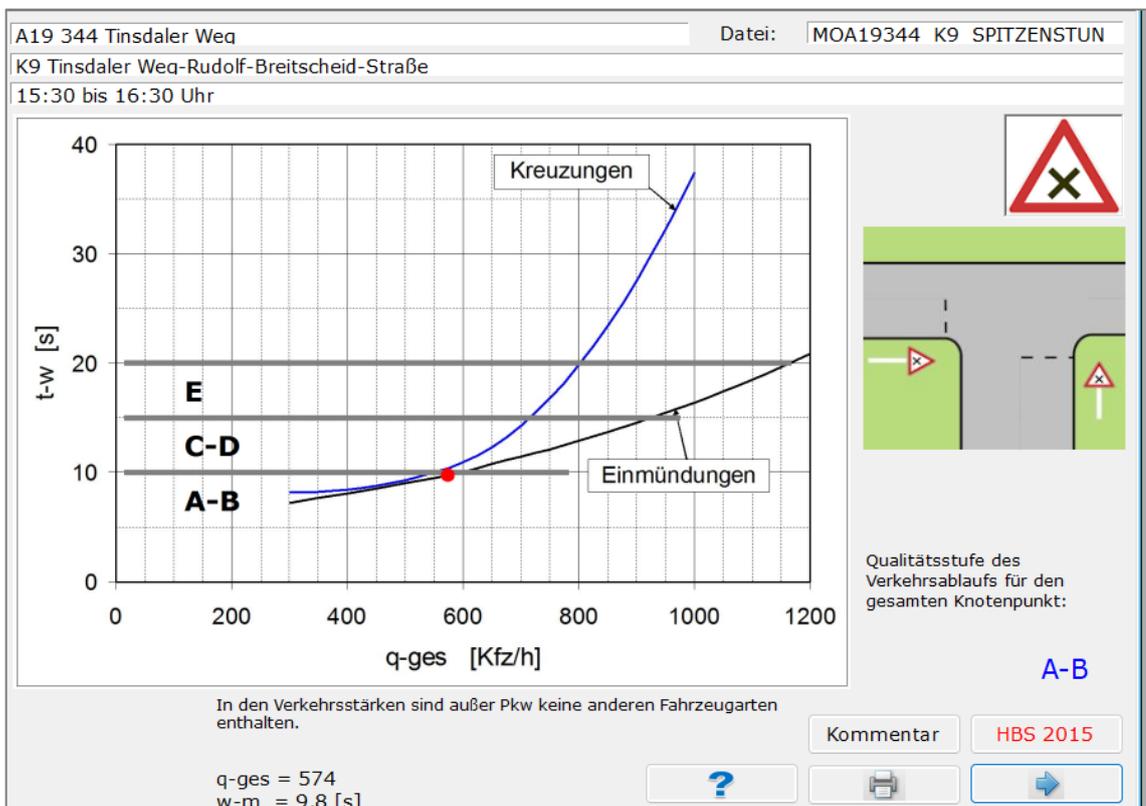
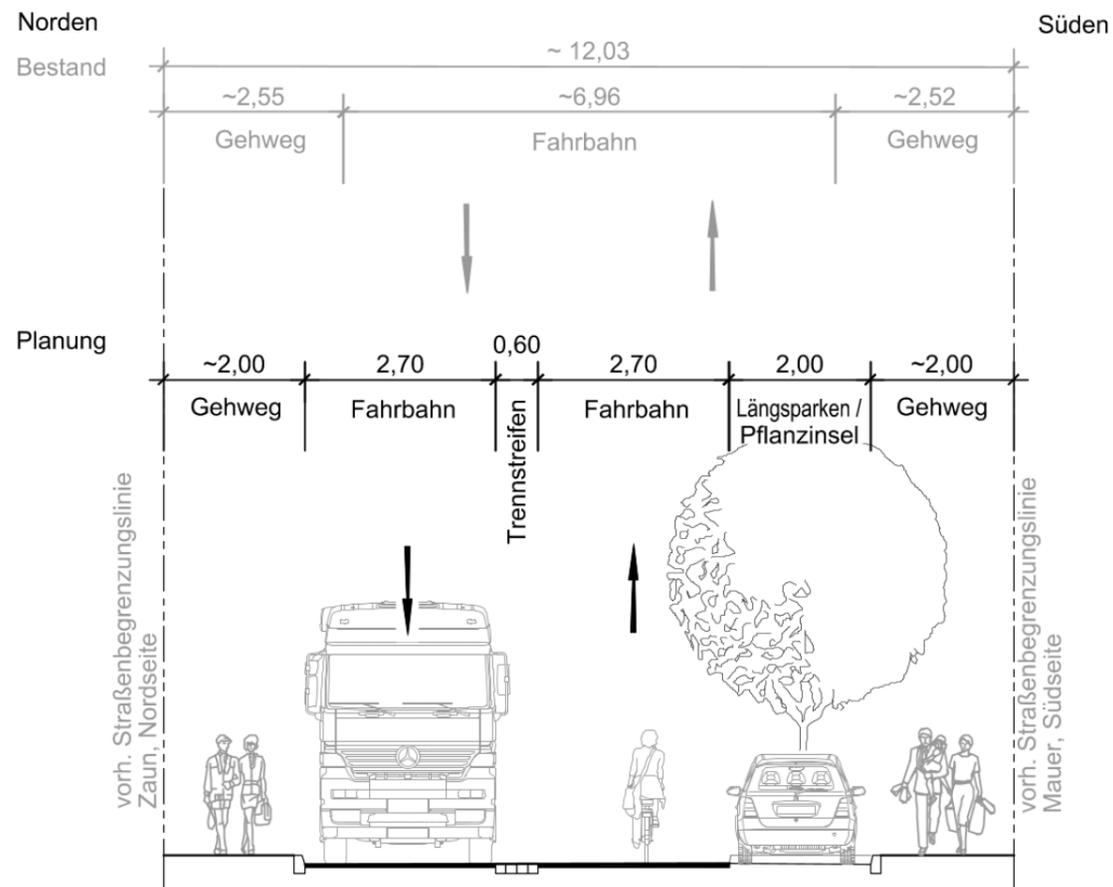


Abbildung 6: Ergebnis Vorbemessung: Ergebnis „Rechts-vor-Links“ nach HBS

Bereich A, Bauabschnitt 1 zwischen Am Lohhof und Galgenberg

Variante 6 - ADFC



Maßstab 1 : 100



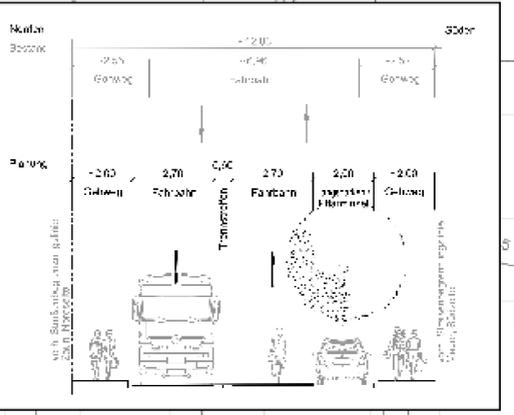
INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR	Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen		
MASSNAHME	Ausbau der Straße Tinsdaler Weg		
PLANINHALT	Systemschnitte Bereich A, Bauabschnitt 1		
LEISTUNGSPHASE	MASSTAB	PLAN-NR.	PROJEKT-NR.
Vorplanung	1 : 100	SN 05	A19-344
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT
Kühner	Gräler	20.02.2023	VERFASST


MASUCH + OLBRISCH
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Gewerbering 2
 22113 Oststeinbek b. Hamburg
 Telefon 040 / 713004 (0)
 Telefax 040 / 713004 10
 Internet www.moingenieure.de
 eMail mo@moingenieure.de

Plangröße: 420 x 287 mm M:\MOA19-344 Tinsdaler Weg\CAD\Schnitte-Details\MOA19344_02_VA_SN.dwg\0520.02.2023\16:52\1.dwg

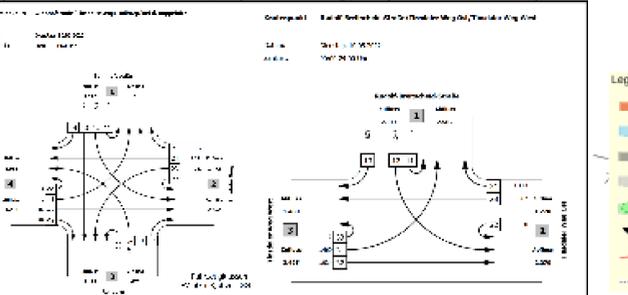
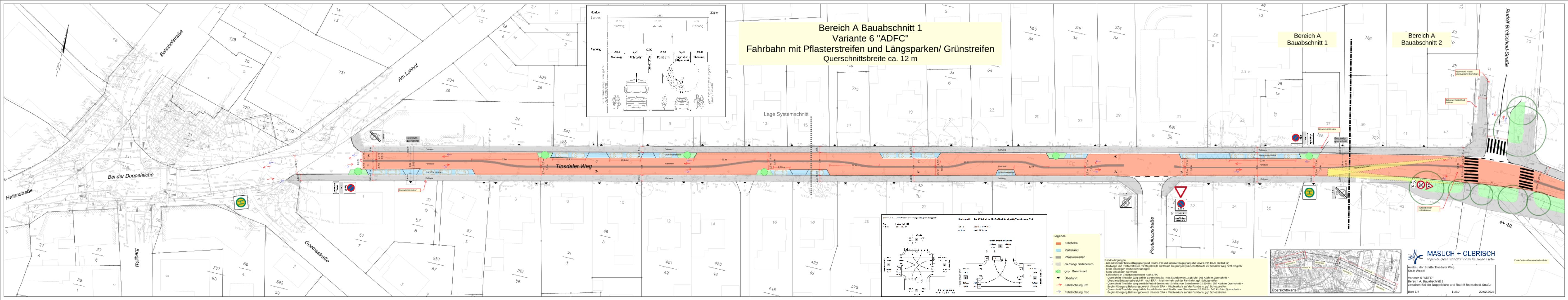
Bereich A Bauabschnitt 1
Variante 6 "ADFC"
Fahrbahn mit Pflasterstreifen und Längsparken/ Grünstreifen
Querschnittsbreite ca. 12 m



Lage Systemschnitt

Bereich A
Bauabschnitt 1

Bereich A
Bauabschnitt 2



- Legende**
- █ Fahrbahn
 - █ Parkstand
 - █ Pflasterstreifen
 - █ Gehweg/ Seitenraum
 - gepl. Bauminsel
 - ▼ Überfahrt
 - Fahrtrichtung Kfz
 - Fahrtrichtung Rad

Randbedingungen:

- 6,0 m Fahrbahnbreite (Baugruppentafel PKW-LKW und ebener Begegnungsbereich LKW-LKW, RAS 06 Bld 17)
- Radwege und Radfahrstreifen mit Regelbreite auf Grund zu geringer Querschnittsbreite im Tinsdaler Weg nicht möglich.
- keine einseitigen Radverkehrsstrassen
- keine einseitigen Gehwege
- Einordnung in Belastungsbereiche nach ERA:
- Querschnitt Tinsdaler Weg östlich Baufeldstraße: max Stundenswert 17:30 Uhr: 396 Kfz im Querschnitt = Beginn Übergang Belastungsbereich III nach ERA = Mischverkehr auf der Fahrbahn, ggf. Schutzstreifen
- Querschnitt Tinsdaler Weg westlich Rudolf-Breitscheid-Straße: max Stundenswert 15:30 Uhr: 356 Kfz im Querschnitt = Beginn Übergang Belastungsbereich III nach ERA = Mischverkehr auf der Fahrbahn, ggf. Schutzstreifen
- Querschnitt Tinsdaler Weg östlich Rudolf-Breitscheid-Straße: max Stundenswert 15:30 Uhr: 345 Kfz im Querschnitt = Beginn Übergang Belastungsbereich III nach ERA = Mischverkehr auf der Fahrbahn, ggf. Schutzstreifen



MASUCH + OLBRISCH
 Ingenieurgesellschaft für das Schwesener-
 Stadt Wedel
 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg
 Bereich A, Bauabschnitt 1
 zwischen Bei der Doppelreihe und Rudolf-Breitscheid-Straße
 Blatt 1/4
 1:250
 20.02.2023

Auszüge aus dem BMVI- Leitfaden



Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis

Ein Kooperationsprojekt von:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen finden sich in der **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** und der dazugehörigen **Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**.

Laut StVO können Fahrradstraßen aus Gründen der **Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs** (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5) angeordnet werden. Das Verkehrszeichen (VZ) 244.1 der StVO (Anlage 2, Nummer 23) markiert den **Beginn einer Fahrradstraße** (vgl. *Abbildung 3*). Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrradstraßen verboten. Mit der StVO-Novelle 2020 wurde ergänzt, dass das Überqueren einer Fahrradstraße durch andere Fahrzeuge an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße gestattet ist. Dies erfordert zukünftig weniger Schilder an Querungsstellen. In Fahrradstraßen gilt eine **Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** und der Kraftfahrzeugverkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Der charakteristischste Punkt von Fahrradstraßen ist jedoch, dass das **Nebeneinanderfahren von Fahrrädern** hier erlaubt ist.

Die VwV-StVO erläutert, dass Fahrradstraßen „[...] dann in Betracht [kommen], wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Daher müssen bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte (z. B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept) dafür vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird.

Da Fahrradstraßen auch im Zusammenhang mit einem städtebaulichen Verkehrskonzept und einer städtebaulichen Entwicklung eingerichtet werden können (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO), kann dies auch genutzt werden, um **Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen**. Dabei muss der Radverkehr nicht auf allen Abschnitten vorherrschend sein. In der Regel wird der Anteil des Radverkehrs aber automatisch höher bzw. der Radverkehr nach einer „Gewöhnungszeit“ die vorherrschende Verkehrsart, wenn die Fahrradstraße gut umgesetzt ist. Die VwV-StVO betont,

dass in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf und führt hier als Beispiel den Anliegerverkehr auf. Sie legt daher fest, dass vor einer „Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ müssen.

Die RAST06 konkretisieren, dass Fahrradstraßen in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h in Frage kommen. Sie sollten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben und es wird empfohlen, durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Mit der StVO-Novelle 2020 wurde ein neues Instrument eingeführt: Die Fahrradzone mit dem VZ 244.3. In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen. In § 45 Absatz 1i wird zusätzlich ergänzt, dass Fahrradzonen insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte in Frage kommen. Eine Fahrradzone „darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs [...] noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („Rechts-vor-links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen.“

Fahrradstraßen sollten:

- nicht durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar sein (kein Durchgangs-, Schleich- oder quartiersfremder Verkehr),
- an den Knotenpunkten übersichtlich gestaltet sein, gute Sichtbeziehungen haben und innerhalb der Straße einheitlich geregelt sein,
- und einen Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr besitzen.
- Farbeinfärbungen können die subjektive Sicherheit noch weiter erhöhen.

Regelbreite / Querschnitt:

Grundsätzlich ist bei der Aufteilung des Straßenraumes in Fahrradstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Erkennbarkeit zusätzlich zum Seitenraum und zur Fahrbahn ein Sicherheitsraum zwischen dem Ruhenden Verkehr und der Fahrgasse bereitzustellen. Die Anlage eines so genannten Sicherheitstrennstreifens besitzt dabei die gleiche Priorität wie die Breite der nutzbaren Fahrgasse und sollte daher immer miteingerichtet werden (Informationen zu Sicherheitstrennstreifen sind in *Kapitel 8.5* zu finden).



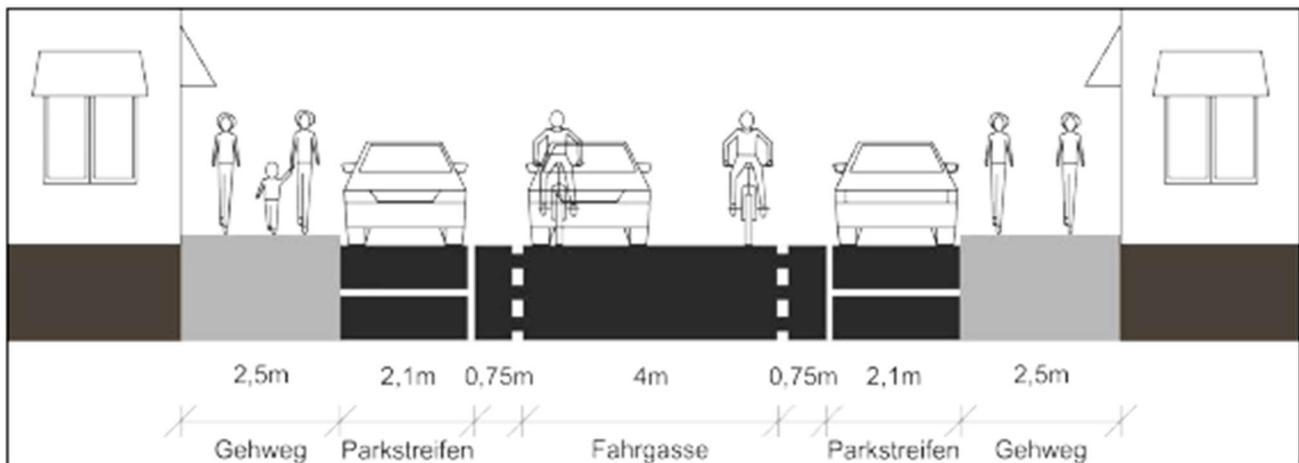


Abbildung 19: Regelquerschnitt für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen.

Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen ist ebenfalls eine größere Fahrgassenbreite als 4,00 m notwendig. In den RASt wird für diese Fälle für Fahrradstraßen eine Fahrgassenbreite von 6,00 m oder 6,50 m empfohlen.³⁰

Ist ein Knotenpunkt einer Fahrradstraße durch eine Lichtsignalanlage geregelt, dann sollten großzügig dimensionierte Aufstellbereiche mit hinführenden Schutzstreifen in ausreichender Länge markiert werden. In der Untersuchung zeigte sich, dass dann, wenn der Schutzstreifen von Kraftfahrzeugen überstaut wurde, zahlreiche Radfahrende auf den Gehweg und in den Gegenverkehr auswichen.

Ruhender Verkehr:

Verschiedene Untersuchungen auf Fahrradstraßen haben gezeigt, dass der Ruhende Kfz-Verkehr eine Hauptursache für Konflikte mit dem Radverkehr ist.^{38,39,40} Die durchgeführte Untersuchung konnte diese Beobachtungen bestätigen. Im Sinne der Verkehrssicherheit generell und aufgrund des besonderen Schutzes des Radverkehrs speziell auf Fahrradstraßen sollten daher immer ausreichend breite Stellplätze für den Ruhenden Verkehr markiert sowie ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrgasse angelegt werden (vgl. Abbildung 17 auf S. 28). Die notwendigen Breiten des Sicherheitstrennstreifens sind

Auszüge aus dem Schlusswort:

In den allermeisten Fällen reicht es bei Weitem nicht aus, lediglich das Fahrradstraßen-Schild VZ 244.1 aufzustellen. Diese „Infrastruktur-Maßnahme“ ist zwar sehr kostengünstig, erzielt in der Praxis allerdings meist keinen Mehrwert für die Sicherheit und Ordnung des Radverkehrs sowie für die Radverkehrsförderung.

Die Qualität und der Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Durchgangsverkehr der Kfz. Existierender Durchgangsverkehr sollte unbedingt mit Hilfe von Diagonalsperren, sonstigen Durchfahrtsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen aus der Straße genommen werden.

Straßen, auf denen der Radverkehr auch auf lange Sicht in der Minderheit bleibt und das Verkehrsgeschehen nicht prägt, sollten nicht als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, da die mit dieser Führungsform verbundenen Vorteile für den Radverkehr nicht realisiert werden können.