

Auszug
aus dem Protokoll der
Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses
vom 23.03.2023

Top 4.1 Präsentation und Bewertung der ADFC-Variante durch das Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch

Herr Kühner zeigt anhand einer Präsentation die Bewertung der ADFC-Variante auf.
Anschließend steht er dem Gremium für Nachfragen zur Verfügung.

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg Kurzbewertung der Variante 6 “ADFC”

Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss am 23.03.2023



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Wedel
Stadt mit frischem Wind

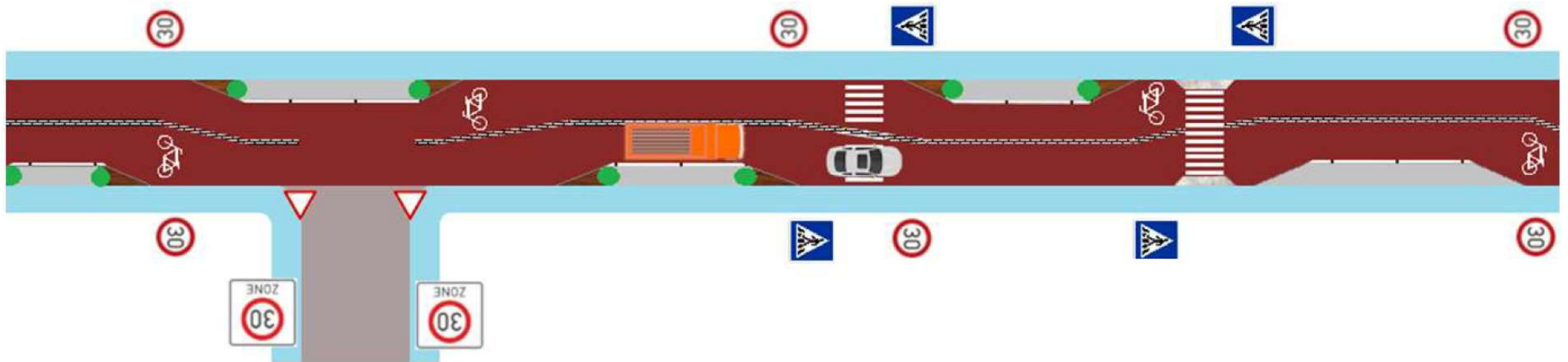
Planungsrandbedingungen

- Verkehrsbelastungen 10.05.2022
 - Östlich Bahnhofstraße
3.924 Kfz/24h
5,4 % SV = 212 SV-Fzg./24h
366 Kfz/h (Nachmittagspitze 17:15 Uhr)
 - Westlich Rudolf-Breitscheid-Straße
3.975 Kfz/24h
4,4 % SV = 175 SV-Fzg./24h
356 Kfz/h (Nachmittagspitze 15:30 Uhr)
- Signalisierte Knotenpunkte: Bei der Doppeleiche/ Bahnhofstraße, Tinsdaler Weg/ Rudolf-Breitscheid-Straße, Tinsdaler Weg/ Galgenberg und Tinsdaler Weg/ Industrie-sraße
- **Kein Unfallschwerpunkt** bekannt
- **Routennetz Schwerverkehr bzw. Vorbehaltsnetz**

Belastungsbereich nach ERA

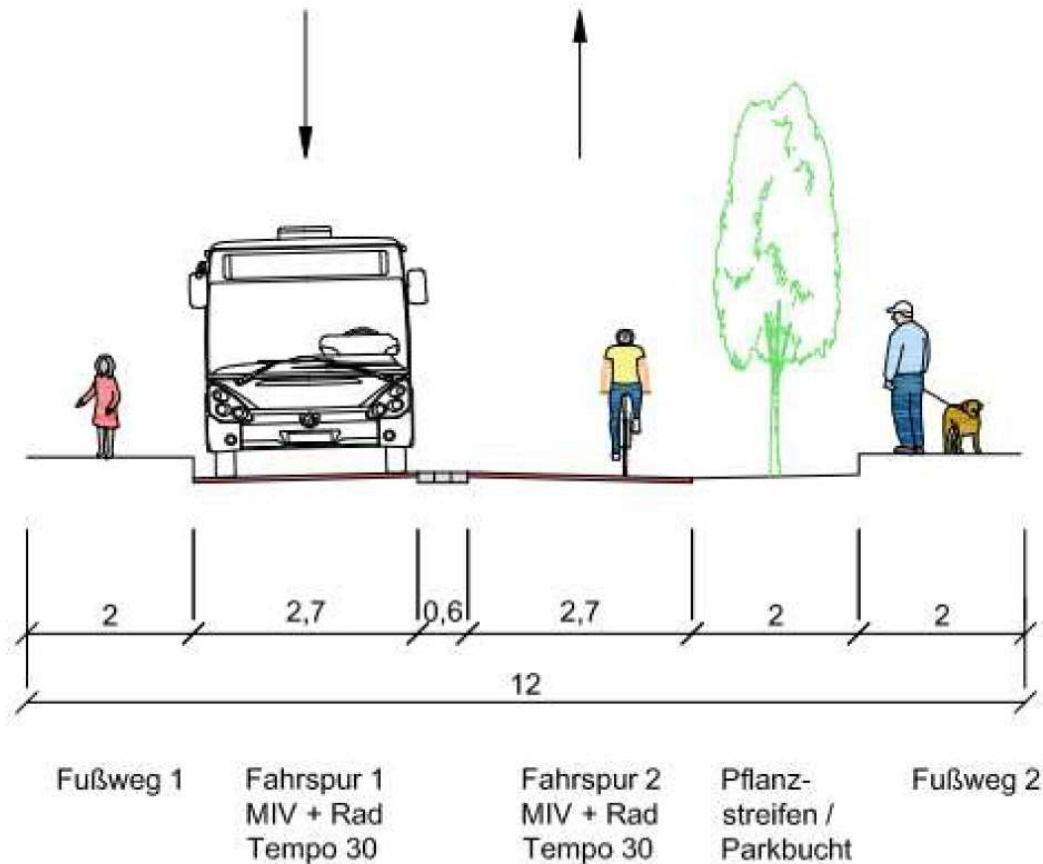
- **Spitzenstundenbelastungen ca. 345 Kfz/h bis 366 Kfz/h:**
Übergang zwischen Belastungsbereichen I und II.
 - Für den Belastungsbereich I wird demnach die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgeschlagen.
 - Im Belastungsbereich II können Schutzstreifen vorgesehen werden.
- **Nach 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 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.**

Konzeptioneller Aufbau des Tinsdaler Weges (Idee)



© ADFC Wedel, konzeptionelle Idee, keine maßstabsgetreue Darstellung

Aufbau des Tinsdaler Wegs im Querschnitt



© ADFC Bonn / Rhein-Sieg – Ulrich Kalle
NL-Castricum, Doorpstraat

© ADFC Wedel

ADFC Vorschlag zum Tinsdaler Weg

12.01.2023

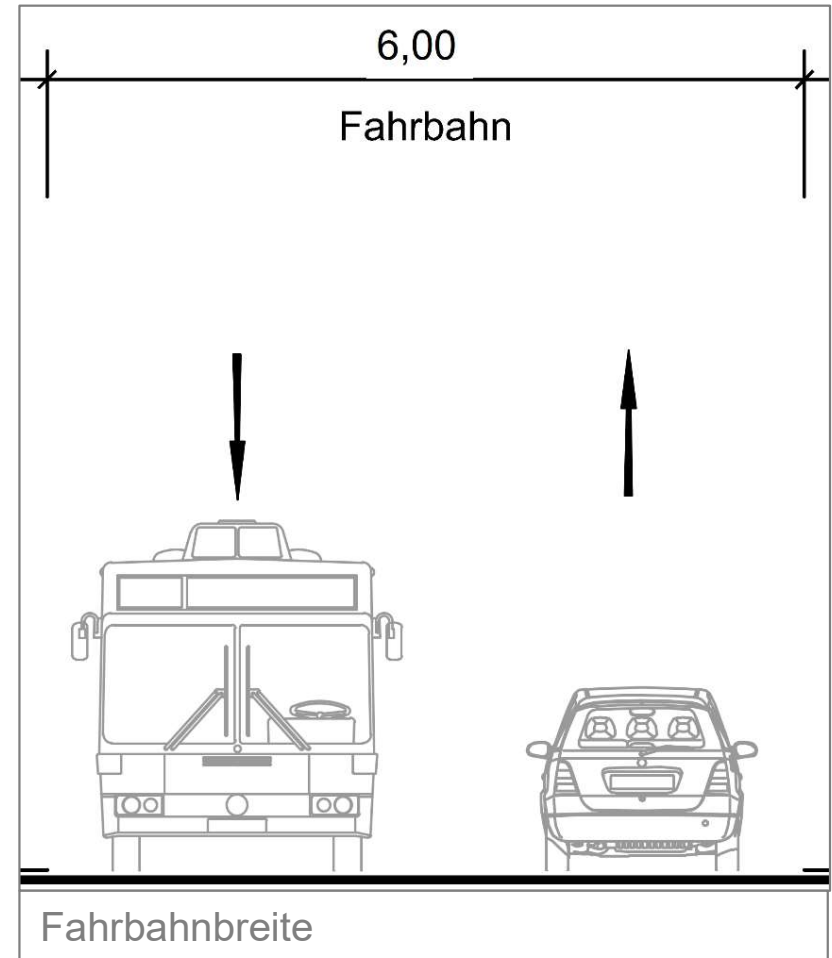


Aufgabenstellung

- Verkehrstechnische Prüfung und Bewertung der Variante 6 „ADFC“ im Hinblick auf einschlägige Regelwerke
- Betrachtete Themen:
 - Fahrstreifenbreite
 - Überfahrbarer Pflasterstreifen
 - Radverkehr
 - Fußverkehr
 - Fußgängerüberwege
 - Zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
 - Bodenschwellen
 - Roter Fahrbahnbelag

Fahrstreifenbreite

- befahrbare **Fahrbahnbreite 6,0 m**
 - Nach RAST 06:
 - Begegnungsfall PKW-LKW ($\geq 5,55$ m) ohne Reduzierung der Bewegungsspielräume eingehalten
 - Begegnungsfall LKW-LKW mit reduzierten Bewegungsspielräumen möglich.
 - Begegnungsfall zwischen LKW und zwei nebeneinander fahrenden Rädern ist ab einer Fahrbahnbreite von 5,80 m möglich.
 - Überholen eines Radfahrenden durch einen LKW ist ab einer Fahrbahnbreite von 5,55 m möglich.
 - Überholen mit einem PKW ist ab 4,75 m Fahrbahnbreite ausreichend.
- **Alle üblichen Bemessungsfälle für die Begegnung und das Überholen nach RAST 06 sind möglich.**

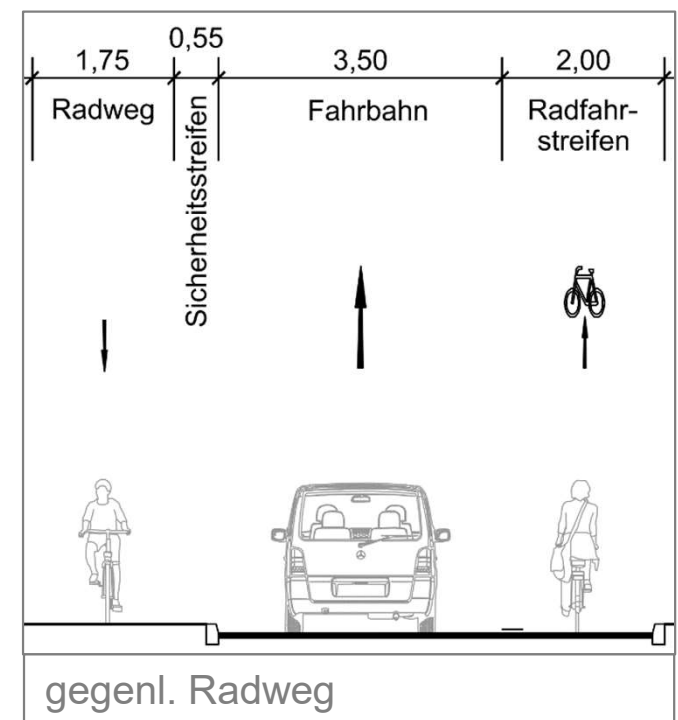
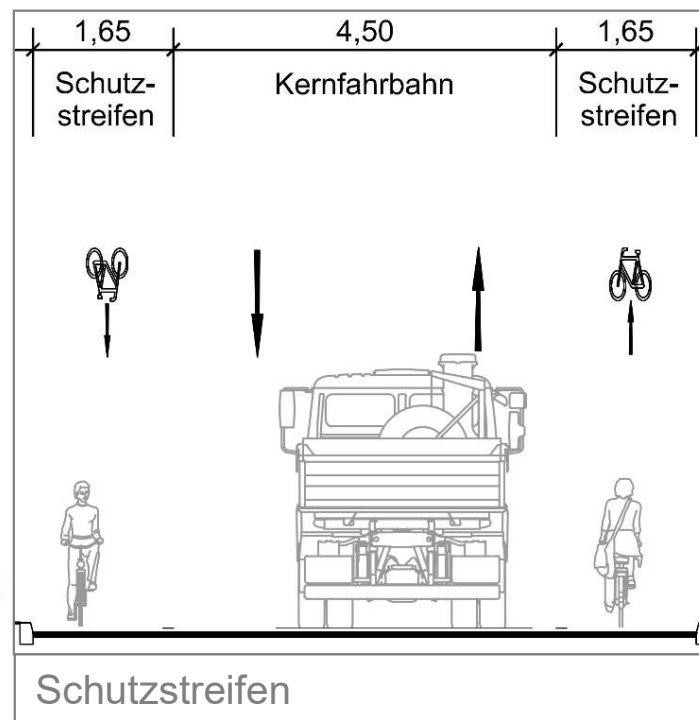
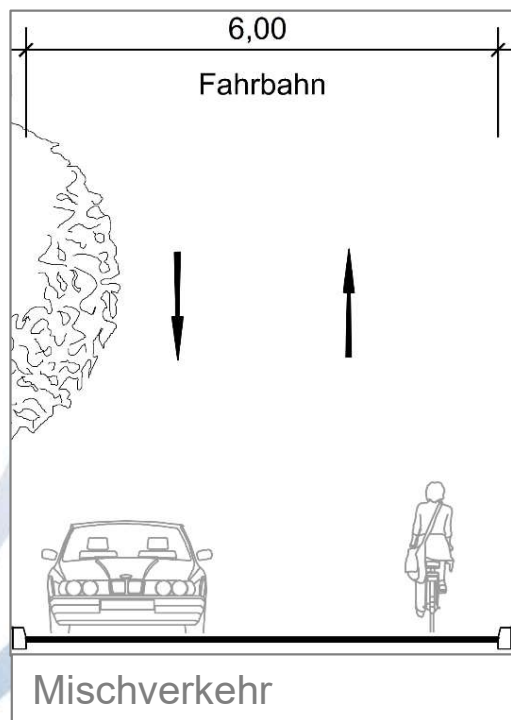


Überfahrbarer Pflasterstreifen

- überfahrbare Pflasterstreifen in Mittellage mit 0,6 m Breite
- **optische Barriere bzw. Hindernis für Kfz**
-> Vom Überholen eines Radfahrenden wird abgesehen wird
- unechte, überbreite „Fahrbahnmarkierung“
- **Überfahren des rauen Pflasterstreifens für Radfahrende ist mit möglichen Gefährdungen verbunden.**
- **zusätzliche Rollgeräusche -> Zunahme des Verkehrslärms**
- **regelmäßig durch den Linienbusverkehr überfahren**

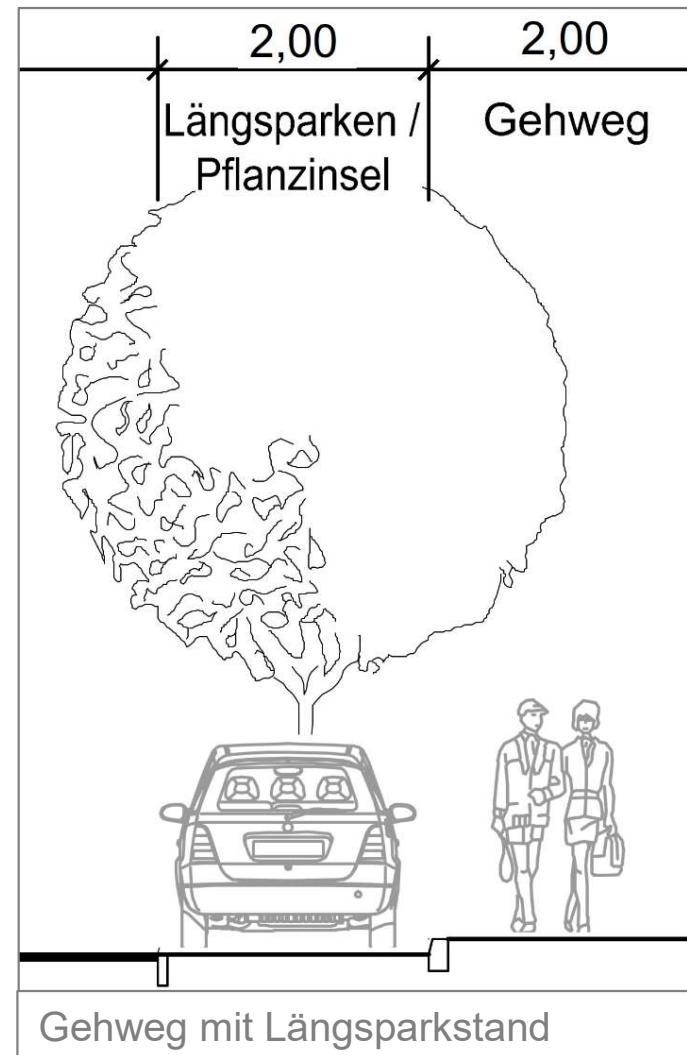
Radverkehr

- Gemäß Verkehrsbelastung:
Radverkehrsführung ist im Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich.
- **Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen: Eigenständige Radverkehrsanlagen in Regelbreite vorsehen**
 - Bei Zweirichtungsverkehr: Schutzstreifen
 - Bei Einbahnstraße: gegenläufiger Radweg



Fußverkehr

- Nach RASSt 06: Regel-Seitenraumbreite **2,50 m**
- Nach H BVA: Begegnungsfall Rollstuhlfahrende Regelbreite **2,70 m**
- Beide **Regelbreiten werden deutlich unterschritten**
- Reduzierte Gehwegbreite im Bereich der Parkstände kritisch bei aufschlagende Türen („Dooring-Effekt“)



Fußgängerüberwege

- Nach EFA bzw. R FGÜ: bei der vorh. Verkehrsbelastung von ca. 370 Kfz/h in der Spitzenstunde der Einsatzbereich eines FGÜ nicht erfüllt.
- **Einsatz FGÜ 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.
- Im Bestand: Lichtsignalanlage Einmündung Tinsdaler Weg – Rudolf-Breitscheid-Straße



Quelle: Eigene Aufnahme

Beispiel FGÜ



Quelle: Eigene Aufnahme

Vorh. LSA Rudolf-Breitscheid-Straße

Zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

- Nach VwV StVO: Kriterien für die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h u.a.
 - häufige geschwindigkeitsbedingte Unfälle bzw. gefährliche Verkehrssituationen, Lage im Bereich von Kita und Schulen, Lage im Bereich von Pflegeeinrichtungen oder Krankenhäusern.
 - **Im Bereich der Gemeinschaftsschule gegeben**
 - **Im übrigen Streckenabschnitt nicht erfüllt**
-  Tempo 30-Zone: ist in Straße mit geringem Durchgangsverkehr anwendbar
 - **Trifft nicht zu (Vorbehaltsnetz)**



Bodenschwellen und Querungen

- Nach RASSt 06: bauliche Maßnahme, die bei „unangemessenen Geschwindigkeiten“ zum Einsatz kommen soll
 - Es ist nicht bekannt, dass die zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h (Vorbehaltsnetz) überschritten wird.
- **Stellen zusätzliche Hindernisse für Rettungsfahrzeuge dar und verlängern den Rettungsweg**
- **Sind bei Linienbusverkehr zu vermeiden**
- Generelle Anhebung des Fahrbahnniveaus im Einmündungsbereich führt zu Nachteilen in der Führung/Trennung des Kfz zum Seitenraum
- **Barrierefreie Querung der Fahrbahn wird durch eine getrennte Querung mit differenzierten Bordhöhen erreicht.**



Quelle: Eigene Aufnahme

Beispiel Bodenschwelle

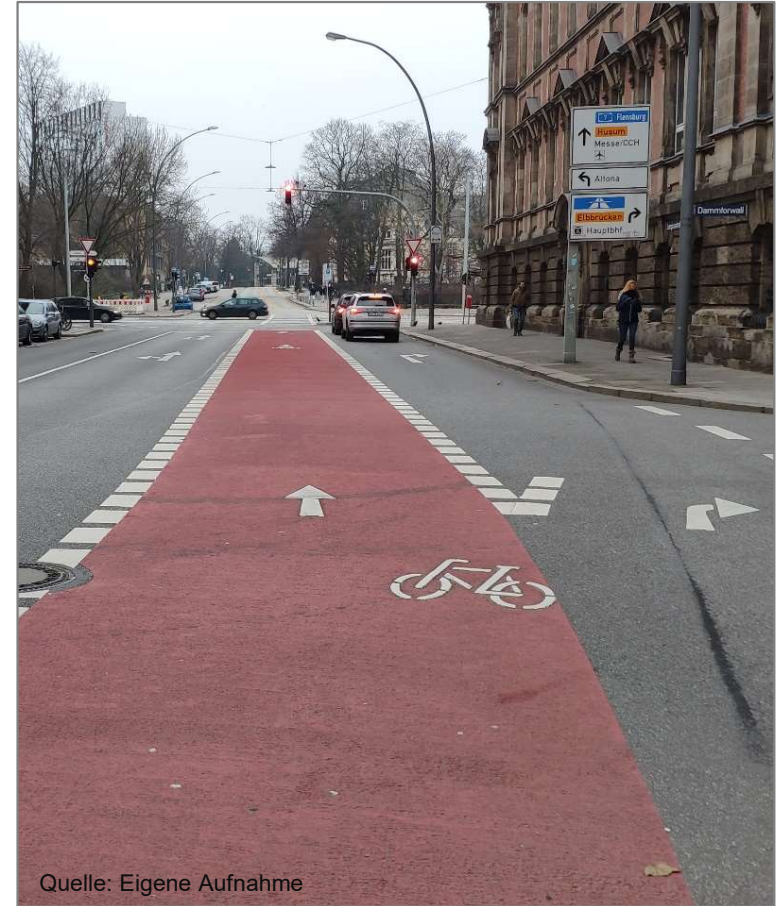


Quelle: Eigene Aufnahme

Beispiel getrennte Querung

Roter Fahrbahnbelag

- Einbau von farbigen Asphaltbelägen ist bautechnisch möglich.
- Keine Nachteile hinsichtlich der Befahrbarkeit
- **Üblicherweise: Rote Kennzeichnung besonderer Gefahrenbereiche**
(z.B. Kreuzungen und Einmündungen) oder Verkehrsflächen bestimmter Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrstreifen)
- Unklar, ob eine Einfärbung dauerhaft Vorteile in der Verkehrssicherheit mit sich bringt.

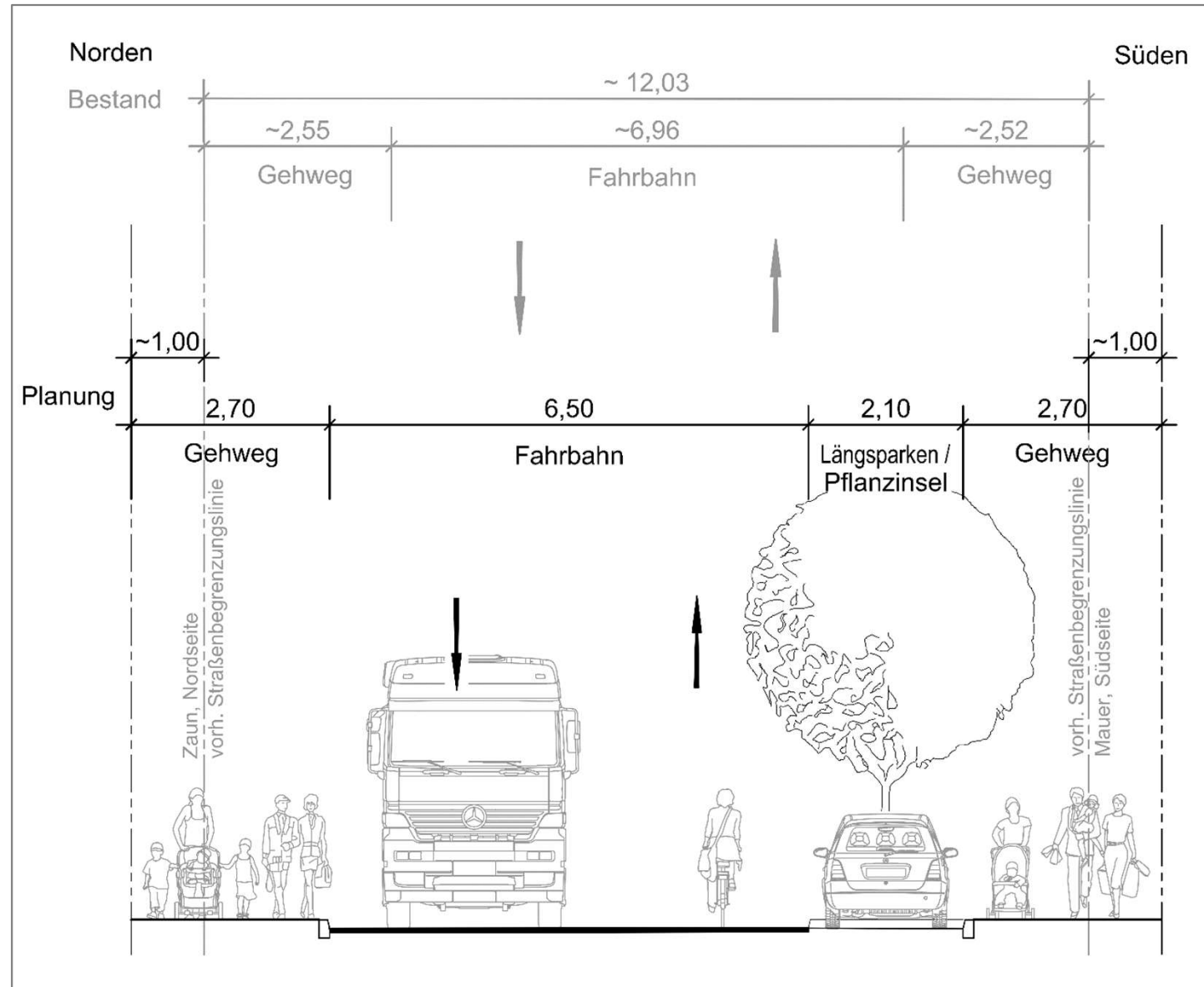


Quelle: Eigene Aufnahme

Beispiel Roteinfärbung

Zusammenfassende Bewertung

- Vorh. Straßenquerschnitt mit ca. 12 m Breite lässt eine kombinierte Einrichtung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen sowie eine Fahrbahn mit Regelbreiten gem. Regelwerke 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



Zusammenfassende Bewertung

- 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.
- **Fazit:** Sichere Radverkehrsanlagen können bei der erarbeiteten Variante „**Schutzstreifen**“ für den Zweirichtungsverkehr bzw. Variante „**Einbahnstraße**“ durch einen baulichen Radweg in Gegenrichtung vorgesehen werden.

Vielen Dank!

**Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft
für das Bauwesen mbH
Gewerbering 2
22113 Oststeinbek**

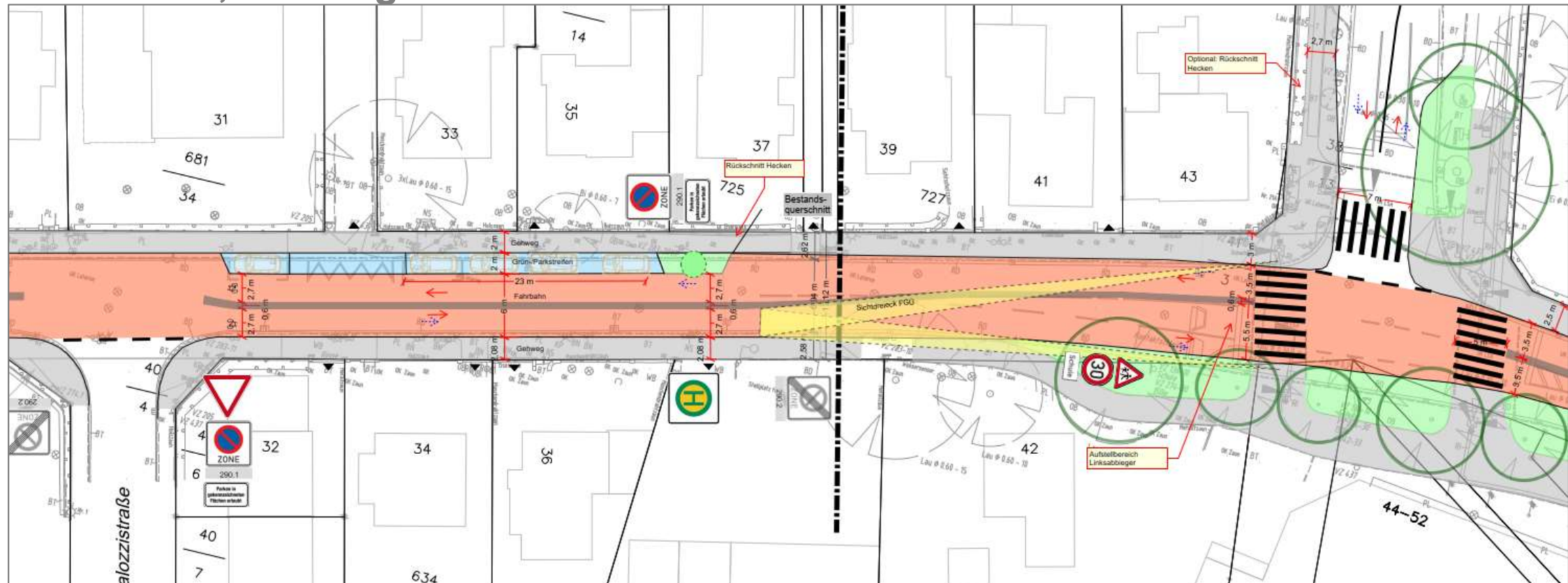
**www.moingenieure.de
E-Mail: mo@moingenieure.de
Tel: +49 (40) 713 004-0
Fax: +49 (40) 713 004-10**



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH



Bereich A, Planungsabschnitt 1 und 2



Planauszug Bereich A

