öffentlich Verantwortlich: Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	MITTEILUNGSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 26.07.2023	MV/2023/058

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	12.09.2023
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	14.09.2023

Ausbau Tinsdaler Weg (Vorplanung) - Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Inhalt der Mitteilung:

Im Mai / Juni 2022 wurden dem PLA und dem UBFA verschiedene Ausbauvarianten für die Straße Tinsdaler Weg vorgestellt (s. a. BV/2021/137-2). Es wurde mehrheitlich beschlossen, den Tinsdaler Weg in zwei Ausbaubereiche aufzuteilen und Verbesserungen für den Radverkehr vorzusehen, mit folgenden Ausbauvarianten:
Bereich A - zw. Am Lohhof und Galgenberg: Fahrbahn mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen, entweder mit Gegenverkehr oder mit Einbahnstraßenregelung; oder aber Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und gegenläufigem Radweg
Bereich B - zw. Galgenberg und Grenzweg (HH): Fahrbahn mit beidseitigen Rad- und Gehwegen (auf Hochbord) mit Gegenverkehr

Im September 2022 erfolgte eine mehrwöchige Anliegerbeteiligung, in der Anwohner und Interessierte eine Stellungnahme zu den v. b. Ausbauvarianten abgeben konnten. Das Ergebnis war eine neue Variante „MIX 1-2-1“ für Bereich A, in der wechselnde Einbahnstraßenabschnitte mit gegenläufigem Radweg sowie ein Teilstück im Gegenverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen vorgeschlagen wurden. Die Abwägung dieser Stellungnahmen ist der BV/2022/099 zu entnehmen. Im Rahmen der Diskussion zur Abwägung der Anwohnerstellungnahmen wurde im UBFA am 08.12.2022 beschlossen, den Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) eingehender zu betrachten.

Im Januar 2023 wurde der ADFC-Vorschlag im UBFA vorgestellt und ausführlich besprochen (s. a. MV/2022/118). Dieser Vorschlag beinhaltet für den Bereich A eine für den Radverkehr und den motorisierten Verkehr (inkl. Bus, Lkw etc.) gemeinsam genutzte Straße unter Beibehalt des Gegenverkehrs. 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 durchgängige Mindestfahrbahnbreite beträgt 5,9 m und wird unterteilt in 2,65 m breite Fahrspuren, die durch einen 0,6 m breiten Pflaster-/ Rüttelstreifen getrennt werden. Empfohlen wurden die Einrichtung Tempo 30 (keine Zone) und die Anordnung von Speedbumps quer zur Fahrbahn als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene). Des Weiteren soll die Fahrbahn ggf. rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen versehen werden.

Im März wurde im UBFA seitens der Verwaltung erläutert (s. a. BV/2022/099-01), dass der ADFC-Vorschlag im Tinsdaler Weg (Bereich A) nicht umsetzbar ist, da sämtliche Regelbreiten gem. RASt unterschritten werden und Tempo 30 zzt. nicht begründbar ist (da Durchgangsverkehr und Vorbehaltsnetz).
Daraufhin hat der UBFA beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die Planungen für den Tinsdaler Weg mit der ADFC-Variante für den Bereich A (zwischen Am Lohhof und Galgenberg) und der Variante „Grundvariante analog Bestand“ für den Bereich B (zwischen Galgenberg und Grenzweg – HH) fortzuführen. Es sollen auch die erforderlichen Schritte für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) für den Bereich A unter Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtsregelung an der Pestalozzistraße und der Pulverstraße, eingeleitet werden.

Dem Beschluss folgend hat die Verwaltung den nächsten Planungsschritt gemacht und eine einfache TÖB-Beteiligung durchgeführt. Hierbei werden Unternehmen angeschrieben, die Tätigkeiten für die Bürger der Stadt, im Interesse der Allgemeinheit, durchführen und dazu täglich bzw. grundsätzlich die öffentlichen Straßen nutzen. Die eingegangen Stellungnahmen und deren Abwägung sind der Anlage dieser MV zu entnehmen.

Stellungnahme der Verwaltung zu den TÖB-Stellungnahmen (Abwägung):

Für den Bereich A gibt es leider **kein** eindeutiges Ergebnis. In den Stellungnahmen wird überwiegend auf die Funktion als Hauptverkehrsstraße im Vorbehaltsnetz verwiesen. Tempo-30 wird nicht empfohlen. Rettungswesen, Polizei und die Verkehrsbehörde lehnen eine Einbahnstraße ab, da damit Umleitungsverkehre und lange Wegzeiten erzeugt werden. ÖPNV (Busverkehr) und Müllabfuhr sind für Beibehalt einer breiten Fahrbahn (6,50 m), ohne Einschränkungen oder Behinderungen für die Durchfahrt. Der Seniorenbeirat will 2,50 m breite Gehwege. Der Jugendbeirat will beidseitige Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Das Abwägungsergebnis der Verwaltung lautet somit: **Ausbau ähnlich Bestand** - s. Anlagen.

Die Variante „Ausbau ähnlich Bestand“ entspricht nicht den Wünschen bzw. der Beschlusslage der Politik. Seitens der Politik wurden Verbesserungen für den Radverkehr (Radfahrstreifen bzw. baulich angelegt Radwege), ggf. damit verbunden die Einrichtung einer Einbahnstraße beschlossen und zuletzt vom UBFA die ADFC-Variante favorisiert, die eine Fahrbahnteilung mit Rüttelstreifen, Temposchwellen und eine indirekte „Vorfahrt“ für Radfahrende bei Tempo-30 beinhaltet.

Die Variante „Ausbau ähnlich Bestand“ entspricht aber auch nicht den Wünschen der Mehrheit der Anwohner, da diese sich in Teilen eine Einbahnstraße mit sicheren Radwegen und im Bereich der Schule (Einmündung R.-Breitscheid-Str.) Beibehalt des Gegenverkehrs mit Radschutzstreifen wünschten.

Die Variante „Ausbau ähnlich Bestand“ kommt dem Wunsch des Seniorenbeirates nahe, da mindestens 2,25 m breite Gehwege angelegt werden könnten.

Die Variante „Ausbau ähnlich Bestand“ entspricht jedoch auch nicht dem Wunsch des Jugendbeirates, da keine sicheren Radwege bzw. beidseitige Radfahrstreifen angelegt werden.

Dieses Ergebnis (Abwägung) sollte nun in den Fraktionen beraten und im darauffolgenden Ausschuss (PLA und UBFA im November) der Verwaltung mitgeteilt werden, wie sie die Abwägung sehen und welches Fazit sie daraus ziehen.
Im Anschluss daran würde die Verwaltung eine BV mit dem favorisierten Ausbauvorschlag erstellen und diese im nächsten PLA / UBFA (im Dezember) vorlegen.

Nach Zustimmung (Beschluss) der Politik kann der Entwurf und die Genehmigungsunterlage erstellt werden. Im Zuge dieser Ausarbeitungen wird auch noch explizit die Schulleitung / der Elternbeirat der Ernst-Barlach-Gemeinschaftsschule angehört, zur Beachtung ggf. erforderlicher Details im Bereich der Schule (z. B. Parkplatz / Schulzugang etc.).

Ggf. können für den Bereich B (Galgenberg bis Industriestr./Grenzweg) beim Land Fördermittel gem. GVFG (Förderung verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen, inklusive straßenbegleitender Radwege) beantragt werden.

Anlage/n

1 Abwägung TÖB für Vorplanung
2 Querschnitte Ausbau ähnlich Bestand
3 LP-Ausschnitt Bereich A
4 LP-Ausschnitt Bereich B

Ausbau Straße Tinsdaler Weg - Abwägung für Vorplanung (Varianten) - TÖB

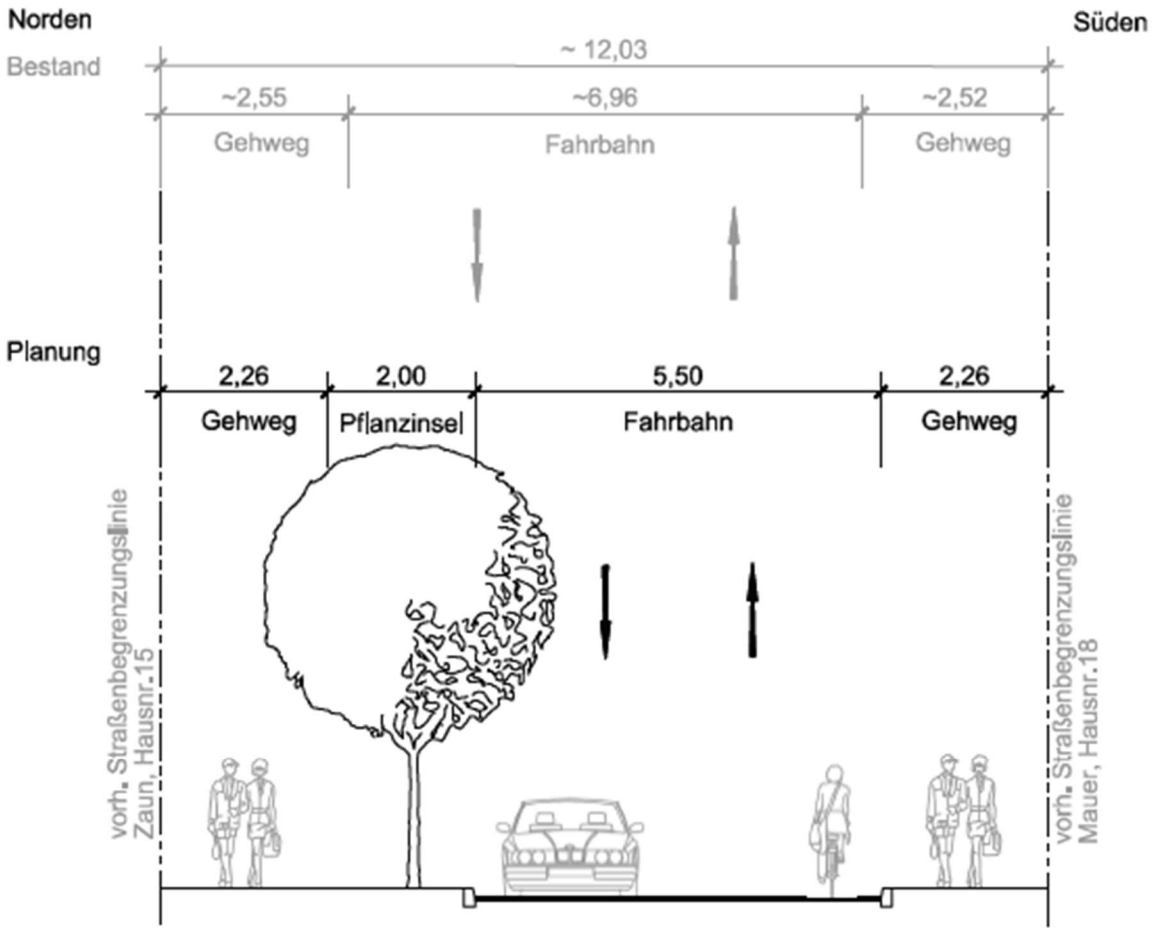
lfd. Nr.	Organisation (Name / Anschrift)	Einwand / Anregung (gem. Wortlaut; z. T. sinngemäß)	Abwägung	Begründung der Verwaltung
1	Feuerwehr	Die Freiwillige Feuerwehr Wedel betrachtet die geplante Ausbaumaßnahme sehr kritisch und hat bereits in der Vergangenheit ihre Bedenken den politischen Gremien und der Verwaltung mitgeteilt. Es darf es zu keinerlei Verkehrsfluss Beschränkung oder -einschränkung kommen, insbesondere nicht zu einer Einbahnstraßenregelung, da bereits im jetzigen Ausbauzustand die Gewerbegebiete im Süd-Osten der Stadt Wedel nur mit Mühe innerhalb der für Schleswig-Holstein festgelegten Hilfsfrist (Organisationserlass Feuerwehren – OrgFw) von 10 Min. erreicht werden können. Für die Feuerwehr Wedel besitzt der Tinsdaler Weg in mehrfacher Hinsicht eine besondere Bedeutung, da diese Straße sowohl der Hauptanfahrtsweg für die süd-östlichen Einsatzgebiete der Stadt sowie auch eine der Hauptzubringerstraßen der Kameraden*innen aus diesem Einzugsgebiet zur Feuerwache, im Einsatzfall. Jegliche Verschlechterung des Verkehrsflusses führt unmittelbar zu einer Gefährdung der Einhaltung bzw. zu einer Überschreitung der Hilfsfrist (gem. OrgFw), sowie zu einer bewussten Minderung der Leistungsfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehr, welche durch die Stadt Wedel gemäß Brandschutzgesetz (BrSchG) sicherzustellen ist.	wird berücksichtigt	Verzicht auf Einbahnstraße heißt: Verzicht auf Variante "MIX 1-2-1" - Entscheidung entgegen die Mehrheit der Anwohner. Keine Verkehrsflussbeschränkung heißt: Verzicht auf Tempo 30. **Fazit: Ausbau analog Bestand.**
2	Polizei	Der Tinsdaler Weg stellt eine innerörtliche Verkehrsverbindung mit wichtiger, stadtteilverbindender Bedeutung dar. Der Tinsdaler Weg ist dem örtlichen Vorfahrtstraßennetz zuzurechnen, welches den überregionalen Verkehr anziehen soll und von dem eine Bündelung sowie leistungsfähige Abwicklung des motorisierten Verkehrs erwartet wird. Eine verbleibende Gehwegbreite von jeweils 2 m ist ausreichend dimensioniert, um den Interessen sich zu Fuß fortbewegender VT auch mit Handicap (Kinderwagen, Rollator, E-Scooter) zu entsprechen. Die Signalwirkung der beabsichtigten Radpiktogramme auf der Fahrbahn wirkt deutlich erkennbar einer Mischung von Fußgängern und Radfahrern auf den Gehwegen entgegen und wird polizeilich begrüßt. Der erzielte Raumgewinn ermöglicht die Gestaltung von Parktaschen und / oder Straßenbegleitgrün. Das beabsichtigte regelmäßige Verschwenken der zweispurigen Fahrbahn dürfte dem beabsichtigten Ziel der Minimierung der zukünftig zulässigen Höchstgeschwindigkeit zuträglich sein. Die beabsichtigte (vollflächige?) Rotfärbung des Asphaltes könnte VT mit Hang zur Durchsetzung persönlicher Partikularinteressen den Charakter einer Fahrradstraße manifestieren. Hieraus könnten vermeintliche Bevorrechtigungen der Radfahrenden eingefordert werden. Die beabsichtigten Veränderungen im Abschnitt B sind ebenfalls nachvollziehbar dargestellt. Aus polizeilicher Sicht wird empfohlen, die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraumes des Abschnittes A inhaltsgleich auf den Abschnitt B zu übertragen und fortzuführen. Sollte im Abschnitt B eine zulässige Fahrgeschwindigkeit von max. 50 km/h beabsichtigt sein, wird der Gestaltung des Straßenraums - wie dargestellt - zugestimmt.	wird teilweise berücksichtigt	Bündelung und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs heißt: Verzicht auf Tempo 30. Verzicht auf Rotfärbung, aber evtl. Radpiktogramme heißt: keine Anordnung einer Fahrradstraße. **Fazit: Ausbau analog Bestand.** Gleichbleibender Querschnitt in Abschnitt B (analog A) bedeutet: mehr Raumgewinn für die Nebenflächen, aber Beeinträchtigungen für den Fahrzeugverkehr. Hinweis: Hauptverkehrsführung, auch Schwerlastverkehr und Umleitungsstrecke von/zur B 431 über Industriestr., Tinsd. Weg, Galgenberg, Elbstr. und die Schulauer Straße. **Fazit: Ausbau analog Bestand.**
3	Verkehrsbehörde (FD 1-301)	Straße muss weiterhin Bestandteil des Vorbehaltsnetzes bleiben. Verweis auf Feuerwehr: Hauptanfahrtsweg für die südöstlichen Einsatzgebiete der Stadt Wedel und Hauptzubringerstraße der Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehr aus diesem Einzugsgebiet zur Feuerwache im Einsatzfall. Der Tinsdaler Weg ist eine wichtige Umleitungs-/Ausweichstrecke, die im Bedarfsfall bei Vollsperrungen anderer umliegender Straßen von enormer Bedeutung ist. Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs sind durch ein entsprechendes Vorfahrtsstraßennetz sicher stellen. Dies gilt insbesondere für mögliche Rüttelstreifen, von deren Verwendung abgeraten wird. Die Aufrechterhaltung des gegenläufigen Verkehrs ist ebenso wichtig wie eine ausreichend breite Fahrbahnfläche. Parken am Fahrbahnrand sollte aus Sicht der Verkehrsbehörde weiterhin ermöglicht werden, da ansonsten der ruhende Verkehr in andere Straßenzüge bzw. Wohngebiete verdrängt wird. Eine Reduzierung der dortigen Geschwindigkeit würde aufgrund des Verdrändungseffekts eine Mehrbelastung umliegender Straßenzüge mit sich ziehen. Der Ausbau der Straße Tinsdaler Weg sollte aus Sicht der Verkehrsbehörde einen ähnlichen Charakter haben, wie derzeitig gegeben.	wird berücksichtigt	muss weiterhin Bestandteil im Vorbehaltsnetz sein heißt: Verzicht auf Tempo 30. Aufrechterhaltung Gegenverkehr heißt: Verzicht auf "MIX 1-2-1" - Entscheidung entgegen die Mehrheit der Anwohner. **Fazit: Ausbau analog Bestand.**
4	Verkehrsbetriebe (VHH / HVV / SVG)	Es findet im Tinsdaler Weg ein 24/7 Busbetrieb statt. Busse haben eine Wagenkastenbreite von 2,55 m zzgl. der Spiegel (lichte Breite dann 3,05 m). Bei 2,7 m Fahrspurbreite verbleiben zu beiden Seiten jeweils nur noch 7,5 cm Restbreite. Bei Befahren des 2,7 m breiten Fahrstreifens ragt der rechte Spiegel unweigerlich in den Luftraum des Gehweges - erhebliche Unfallgefahr für Gehwegnutzer. Die Busse müssen somit nach links auf den Rüttelstreifen ausweichen. Das ist sowohl für die Fahrgäste im Bus äußerst unangenehm (Erschütterungen), aber auch für die Anwohnenden eine stetige Lärmbelastung. Auch im Bereich parkender Fahrzeuge wird es zur Wahrung der Sicherheitsabstände regelmäßig zu einem Befahren des Rüttelstreifen kommen, mit den dargelegten Folgen für Fahrgäste und das Umfeld. **Von daher lehnen wir die Verwendung dieses Rüttelstreifens ab.** Die vorgesehene Fahrbahnbreite von nur noch 6 m ist der eingeschränkte Bewegungsspielraum entsprechend der RASt 06, der bei einer untergeordneten Rolle des ÖPNV zur Anwendung kommen könnte. Bei 6 Fahrten in der Stunde ist die untergeordnete Rolle des ÖPNV nicht erkennbar und somit die **Regelbreite von 6,5 m anzuwenden.** Die Verschwenkbereiche zwischen den Seitenwechseln der Parkstände sind ÖPNV-gerecht zu gestalten. Zur Förderung des ÖPNV wäre eine Anordnung der Parkstände nur entlang der Nordseite anzustreben, sodass der ÖPNV auf der Südseite ungehindert passieren kann. Quer zur Fahrbahn verlaufende „Speedbumps“ sind nicht ÖPNV-verträglich. **Wir lehnen „Speedbumps“ oder ähnliches strikt ab.** Fahrbahneinbauten in Form von geteilten Plateaupflasterungen, die zwischen die Zwillingsreifen der Busse passen, wären denkbar. Diese müssen aber gerade an-/befahrbar sein, damit sie ihrer zugedachten Funktion gerecht werden können. So wird der MIV ausgebremst, Radverkehr und ÖPNV aber kaum behindert. Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wird sich deutlich behindernd auf den ÖPNV auswirken, Anschlüsse am Bahnhof können verloren gehen, auch zu weiteren Buslinien. Das ist ein großer Attraktivitätsverlust und nicht im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes und der Förderung der Mobilitätswende. Wir bitten hier um eine ÖPNV-verträgliche Planung. Die im Planungsbereich vorhandenen Bushaltestellen bitten wir entsprechend des hvv-Leitfadens barrierefrei auszubauen und Planskizzen dazu mit uns abzustimmen.	wird berücksichtigt	Ablehnung Rüttelstreifen heißt: durchgängige Fahrbahn, ohne Aufteilung in Fahrspuren. (mind. 6 m breit); Regelbreite von 6,5 m bedeutet: den Nebenflächen (Parkstreifen bzw. Gehwege) 0,5 m lichte Breite wegnehmen → grobe Abweichung von Richtlinien / Vorschriften; Ablehnung "Speedbumps" und keine Geschwindigkeitsreduzierung heißt: Verzicht auf Tempo-30 **Fazit: Ausbau analog Bestand.**

Ausbau Straße Tinsdaler Weg - Abwägung für Vorplanung (Varianten) - TÖB

lfd. Nr.	Organisation (Name / Anschrift)	Einwand / Anregung (gem. Wortlaut; z. T. sinngemäß)	Abwägung	Begründung der Verwaltung
5	Kreis PI - FD Abfall - Entsorger USN	Vom Grundsatz her ist die Straße mit 6 m ausreichend breit geplant für die Abfallentsorgung. Bei der vorhandenen Breite von 2,70 m und 0,60 m Trennstreifen wäre der notwendige Bereich neben dem Sammelfahrzeug gegeben. Bei Begegnungsverkehr mit anderen LKW & Bussen könnte es dennoch sehr eng werden. Die minimale notwendige Breite ist gem. BG Verkehr 2,55 m plus jeweils 0,50 m Sicherheitsbereich zum Arbeiten links und rechts vom Fahrzeug. Somit ergibt sich eine Mindestbreite von 3,55 m (lichte Arbeitsbreite). Allerdings erschließt sich uns nicht die straßenverkehrsrechtliche Wirksamkeit / Funktion des "Trennstreifens". Ist dies vergleichbar mit einer durchgezogenen Linie oder nur eine "optische" Trennung der Richtungsfahrbahnen? Bedenken haben wir mit eventuellem Verbau von Verkehrsberuhigungen in Form von eingebauten Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Diese stellen für Trittbretter eine Gefahr dar, wenn das Fahrzeug darauf aufsitzen würde. Die geplanten Parkstreifen sind für uns in der Entsorgung vom Grundsatz her kein Problem, sofern die Behälter vor oder am Ende der Parkstreifen bereitgestellt werden. Die vorhandenen Bäume müssen auf der Fahrbahn eine Durchfahrtshöhe von 4,30 m gewährleisten und dürfen nicht in die Fahrbahn ´rein ragen. Überholverkehre könnten während der Abfallsammlung Sicherheitsrisiken mit sich bringen, insbesondere Fahrradverkehr, wenn dieser kreuz und quer überholt. <u>Zusatz:</u> Ab Tannenkamp bis Galgenberg und am kompletten Abschnitt B befinden sich große Wohnanlagen. Vor den Müllbehältersammelplätzen jeder Anlage müsste nach Möglichkeit eine Fahrbahnmarkierung „Zickzacklinie“ o. ä. als Park- und Halteverbotslinie aufgebracht werden, um die Müll-Container aus den „Boxen“ ziehen und mit Halt am Fahrbahnrand leeren zu können.	wird berücksichtigt	Frage nach Funktion des Trennstreifens → optische Fahrbahnteilung; Verzicht auf Bodenschwellen heißt: keine "erzwungene" Geschwindigkeitsreduzierung; Forderung nach "Zickzacklinie" bei Müllsammelanlagen heißt: Verringerung der Parkmöglichkeiten.
6	Stadtentwässerung Wedel (SEW)	keine Stellungnahme	-	Die SEW ist/wird in der weiteren Ausbauplanung involviert.
7	Stadtwerke Wedel GmbH (STW)	Aktuell bestehen seitens der Stadtwerke Wedel keine Bedenken gegen die Ausbauplanungen. zu <u>Bereich A:</u> Es ist beabsichtig, die Trinkwasser- und Stromversorgung sowie die Straßenbeleuchtung zu sanieren und zu optimieren. Es soll eine neue Transformatorstation errichtet werden. Im <u>Abschnitt 2</u> sollen bestehende Gasversorgungsleitungen saniert werden. Zum möglichen Zusammenschluss der beiden Fernwärmenetze Bekstraße und Langenkamp wurde der Ausbaubereich A als eine mögliche Hauptverbindungstrassen definiert, um die in Bereich B Abschnitt 3 befindlichen Fernwärmeversorgungsnetzleitungen in Richtung Bahnhofstraße zu verlängern. Zu <u>Bereich B Abschnitt 3</u>: Es ist beabsichtigt, die bestehende Trinkwasserversorgung und in geringem Umfang die Stromversorgung sowie die bestehende Straßenbeleuchtung zu sanieren. Zw. Galgenberg und Am Rain soll die bestehende Gasversorgungsleitung saniert werden. Hinweis: Die bestehenden Trinkwasser- und Gasversorgungsleitungen liegen hier teils in der Fahrbahn. Zu <u>Bereich B Abschnitt 4</u>: Es ist beabsichtigt, die bestehende Stromversorgung im nördlichen Gehweg und die bestehende Straßenbeleuchtung zu sanieren. Die StW streben eine gemeinsame Ausschreibung und gemeinsamen Realisierung an. Hierzu sind weitere zusätzliche Leistungen im Vorfeld abzustimmen. Es wird um frühzeitige Einbindung in die nachfolgenden Planungsschritte gebeten.	wird berücksichtigt	Die STW ist/wird in der weiteren Ausbauplanung involviert.
8	Umweltbeirat	Der Umweltbeirat hat in seiner Sitzung am 24.05.2023 die Vorplanung zum Ausbau der Straße Tinsdaler Weg diskutiert und hat derzeit keine Anregungen.	zur Kenntnis genommen	
9	Seniorenbeirat	Die vorgelegten Planungsvarianten im Bereich A verändern den Querschnitt dahingehend, dass die Gehwegbreiten verringert werden sollen, jeweils kleiner als 2,50 m. Der Gehweg wird von vielen unterschiedlichen Nutzern wie z.B. Rollstuhlfahrern, kleinen Kindern mit Begleitung, Rollatoren und e-scootern frequentiert. Im Bereich B sollte geprüft werden, ob hier ebenfalls eine Gehwegbreite von 2,50 m umsetzbar wäre. **Eine Reduzierung der Breite der geplanten Gehwege auf 1,70 m bzw. 2,00 m im Bereich A wird vom Seniorenbeirat abgelehnt.** Auf eine sichere und bequeme Führung des nichtmotorisierten Verkehrs wird hingewiesen.	wird teilweise berücksichtigt	Forderung nach Gehwegbreiten von 2,50 m heißt: Ausbau gemäß Bestand (Fahrbahn 7 m und Gehwege je 2,50 m breit) → Fahrbahnbreite ist dann <u>nicht</u> regelkonform! Breitere Gehwege nur in **Einbahnstraße** möglich oder bei Verzicht auf Parkstreifen!
10	Jugendbeirat (JB)	Die Strategie, dem Radverkehr in Wedel mehr Vorrang einzuräumen begrüßt der Jugendbeirat ausdrücklich. Nur so kann eine wirkliche Mobilitätswende erreicht werden. Der Jugendbeirat begrüßt den Vorschlag des ADFC, hält diesen aber nur für realistisch, wenn es eine Einbahnstraßenregelung gibt (zumindest im Bereich A), da ansonsten nicht für alle Verkehrsteilnehmer genügend Raum zu Verfügung stünde. Die Variante des ADFC soll ohne baulich getrennte Radwege auskommen, in diesem Fall scheint dem Jugendbeirat eine Einbahnstraßenregelung unumgänglich. Sicherlich könnte dann auch der gepflasterte Mittelstreifen entfallen, da dieser ja die (entgegenkommenden) Autos verlangsamen soll (wie in einer Fahrradstraße). Außerdem sollte eine Einbahnstraßenregelung zur Folge haben, dass auf der parallel verlaufenden Feldstraße je ein Fahrradstreifen in beiden Fahrtrichtungen eingerichtet wird. Der Jugendbeirat bevorzugt Radfahrstreifen mit einer baulichen Trennung und nicht mit einer gestrichelten Linie. Es hat sich gezeigt, dass sich das Fahren auf einem Hochbordradweg subjektiv sicherer anfühlt, in der Praxis aber nicht unbedingt sicherer ist. Dem Jugendbeirat ist klar, dass es gewöhnungsbedürftig ist, gegen die Einbahnstraße auf der Fahrbahn zu fahren, findet aber das dies bei einer baulichen Trennung ausreichend sicher ist. Kleine Kinder sollten allerdings weiterhin auf dem Gehweg fahren können. Zu begrüßen ist, dass es künftig klar definierte Parkzonen für Autos geben soll. Dabei ist darauf zu achten, dass hinter den Parkzonen bzw. Grünstreifen zum Gehweg hin der Fahrradweg in einer Linie durchgeführt wird.	wird nicht berücksichtigt	Bauliche Trennung der Radwege von der Fahrbahn heißt: Variante E1 - **Einbahnstraße mit Radfahrstreifen** (ohne Halte-/Parkmöglichkeiten). Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird vom Rettungswesen (insbesondere Feuerwehr) wegen damit verbundener Behinderungen (längere Wegzeiten) abgelehnt.
11	BAG	keine Stellungnahme	-	Vorgaben bzgl. barrierefreien Ausbau werden grundsätzlich beachtet.
12	ADFC	<u>ergänzende Stellungnahme</u>: Sehr hilfreich für die kommenden Planungsphasen erscheint uns der Leitfaden der niederländischen Fietsberaad, den es auch in deutscher Übersetzung gibt: https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpapier-Empfehlungen-fuer-Fahrradstrassen. Um die von den Anwohnern gewünschte Beruhigung des Tinsdaler Wegs zu erreichen, kann der Ausbau nach dem Vorbild der niederländischen Fietsstraat kombiniert werden mit sogenannten „falschen Einbahnstraßen" in Anlehnung an die „1-2-1-Variante“. D. h. die Straße ist grundsätzlich in beiden Richtungen befahrbar und auf Höhe der Pulverstraße und der Pestalozzistraße sowie in der Einfahrt in die Pulverstraße werden Verkehrszeichen 267 „Verbot der Einfahrt" in Verbindung mit 1022-10 „Radfahrer frei" aufgestellt.	wird teilweise berücksichtigt	Empfehlung für Fahrradstraße: wurde im UBFA bisher nicht diskutiert - Voraussetzungen/Grundlagen fehlen. **"falsche" Einbahnstraße** - Rettungswesen (Feuerwehr) lehnt eine Einbahnstraßenregelung und damit verbundene Behinderungen ab.
13	1&1 versatel	Zusendung von Planunterlagen (Bestandsleitungen).	zur Kenntnis genommen	
14	Telekom	Zusendung von Planunterlagen (Bestandsleitungen).	zur Kenntnis genommen	
15	Vodafone / Kabel-D	Zusendung von Planunterlagen (Bestandsleitungen).	zur Kenntnis genommen	
16	wilhelm.tel	keine Stellungnahme	-	

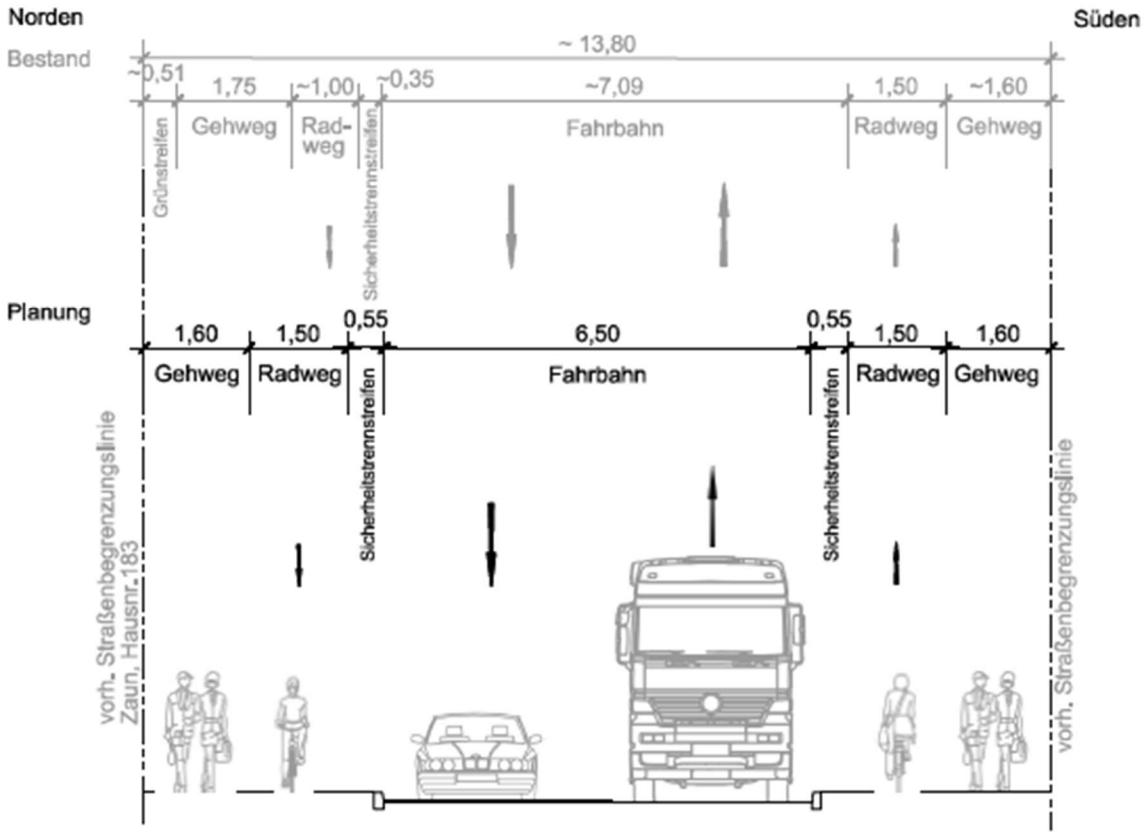
Querschnitt Bereich A

Variante a) - Ausbau ähnlich Bestand

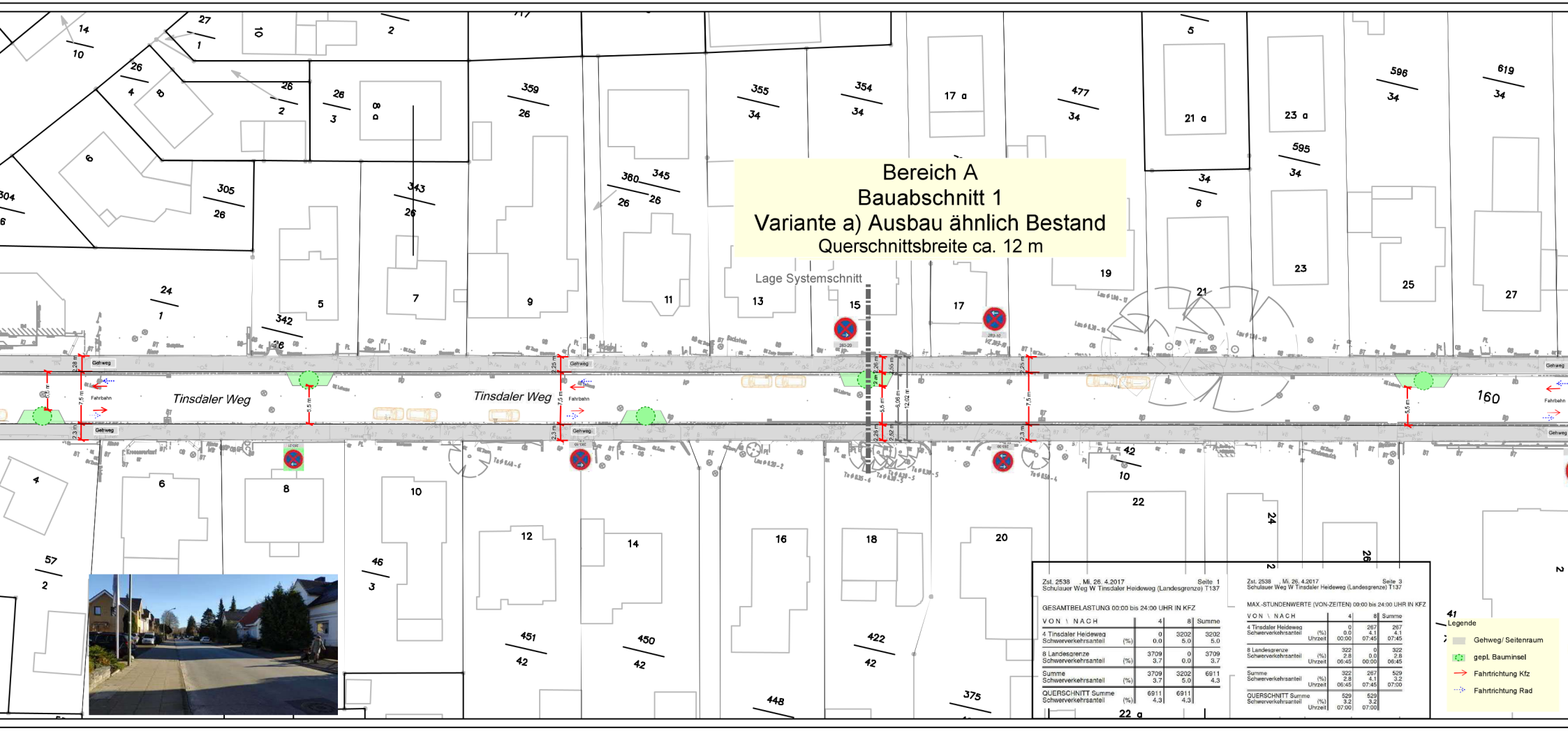


Querschnitt Bereich B

Grundvariante - Ausbau ähnlich Bestand



Bereich A
Bauabschnitt 1
Variante a) Ausbau ähnlich Bestand
Querschnittsbreite ca. 12 m



Zst. 2538 , Mi. 26. 4.2017 Seite 1
Schulauer Weg W Tinsdaler Heideweg (Landesgrenze) T137

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH		4	8	Summe
4 Tinsdaler Heideweg		0	3202	3202
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	5.0	5.0
8 Landesgrenze		3709	0	3709
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.7	0.0	3.7
Summe		3709	3202	6911
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.7	5.0	4.3
QUERSCHNITT Summe		6911	6911	
Schwerverkehrsanteil	(%)	4.3	4.3	

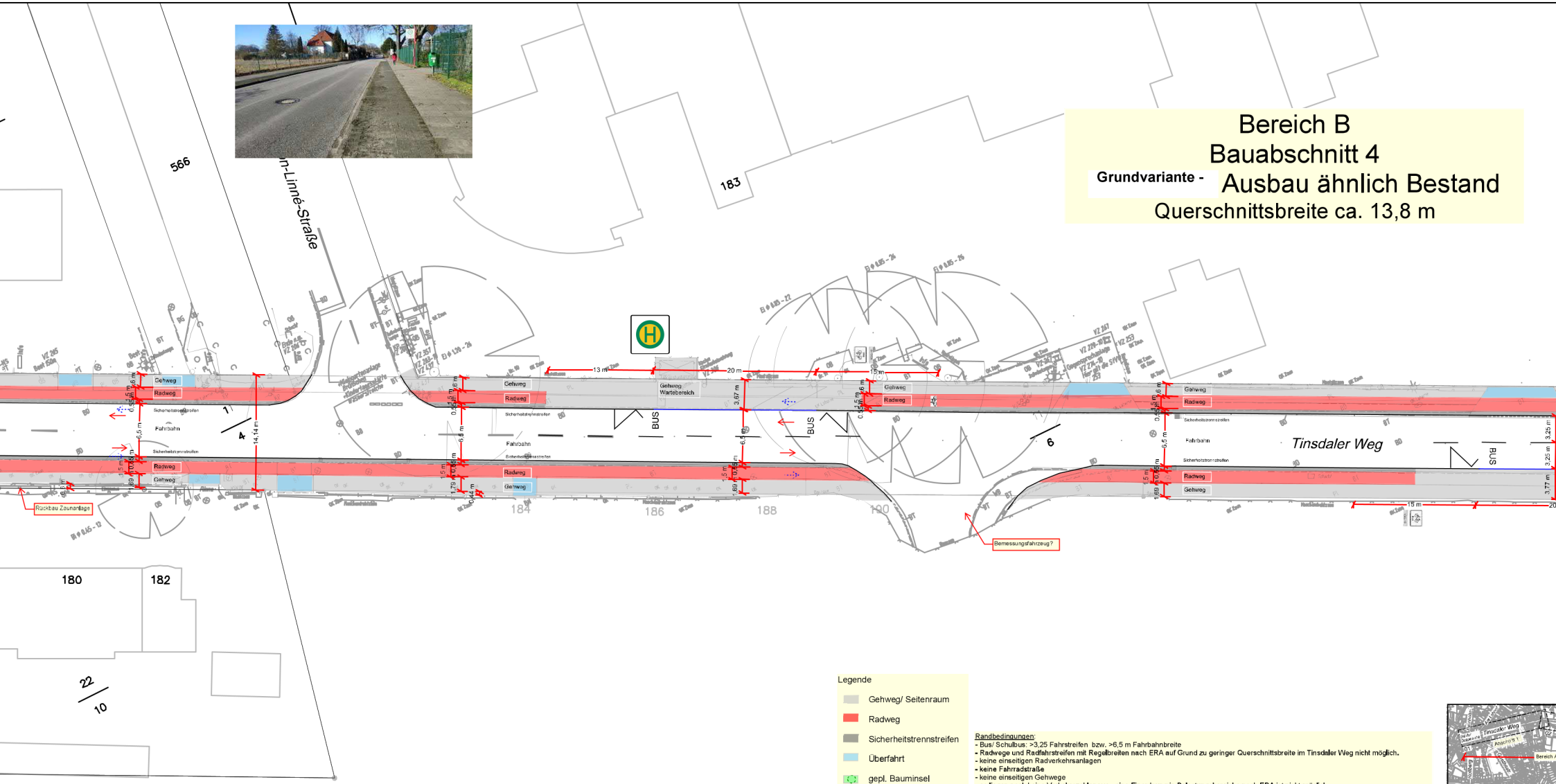
Zst. 2538 , Mi. 26. 4.2017 Seite 3
Schulauer Weg W Tinsdaler Heideweg (Landesgrenze) T137

MAX.-STUNDENWERTE (VON-ZEITEN) 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH		4	8	Summe
4 Tinsdaler Heideweg		0	267	267
Schwerverkehrsanteil	(%)	0.0	4.1	4.1
	Uhrzeit	00:00	07:45	07:45
8 Landesgrenze		322	0	322
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	0.0	2.8
	Uhrzeit	06:45	00:00	06:45
Summe		322	267	529
Schwerverkehrsanteil	(%)	2.8	4.1	3.2
	Uhrzeit	06:45	07:45	07:00
QUERSCHNITT Summe		529	529	
Schwerverkehrsanteil	(%)	3.2	3.2	
	Uhrzeit	07:00	07:00	

Bereich B
Bauabschnitt 4
Grundvariante - Ausbau ähnlich Bestand

Querschnittsbreite ca. 13,8 m



Legende

- Gehweg/ Seitenraum
- Radweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Überfahrt
- gepl. Bauminsel
- Fahrtrichtung Kfz
- Fahrtrichtung Rad

Randbedingungen:
- Bus/ Schulbus: >3,25 Fahrstreifen bzw. >6,5 m Fahrbahnbreite
- Radwege und Radfahrstreifen mit Regelbreiten nach ERA auf Grund zu geringer Querschnittsbreite im Tinsdaler Weg nicht möglich.
- keine einseitigen Radverkehrsanlagen
- keine Fahrradstraße
- keine einseitigen Gehwege
- es liegen noch keine Verkehrszahlen vor - eine Einordnung in Belastungsbereiche nach ERA ist nicht möglich
  (in Anlehnung an Zählstelle 2538 (Bereich Landesgrenze):
  max 322 Kfz/h (Morgenspitze) = Belastungsbereich I, Radverkehr im Mischverkehr
  max. 346 SV-Fzg/d im Querschnitt (Grenzwert für Schutzstreifen: 1000 SV-Fzg/d)