



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/19/096
	Status:	öffentlich
	Datum:	11.04.2019
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Rene´Goetze
Bau- und Planungsamt	Bericht im Rat:	
	Bearbeiter:	René Goetze
Sachstand Prüfung erster Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation im Tornescher Zentrum		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
06.05.2019	Umweltausschuss	

Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Der Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 27.02.2019 über den Antrag der SPD-Fraktion zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation im Tornescher Zentrum beraten. Der Antrag beinhaltet für 8 Standorte im Stadtgebiet Verbesserungsvorschläge für die Radwegesituation. Der Umweltausschuss hat die Verwaltung beauftragt, die vorgeschlagenen Verbesserungsvorschläge zu prüfen und das Prüfergebnis sowie etwaige Änderungsvorschläge mitzuteilen.

Die Verwaltung hat sich wenige Tage nach der Sitzung zu einer gemeinsamen Arbeitssitzung getroffen und die vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst vorgeprüft. An dem Gespräch haben Vertreter aus dem Ordnungsamt, der Stadtplanung und dem Tiefbau teilgenommen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es bei der überwiegenden Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Betroffenheit des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehrs als Straßenbaulastträger gibt. Der Antrag wurde darauf hin an den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr mit der Bitte um Stellungnahme weiter geleitet. Gleichzeitig wurde der Antrag auch an die Polizei mit der Bitte um Stellungnahme weiter geleitet.

Die Ergebnisse der verwaltungsseitigen Vorprüfung können der beigefügten Tabelle entnommen werden. Auch die Stellungnahme der Polizei ist dort vermerkt. Die Polizei hat mitgeteilt, dass sie erst im weiteren, konkreten Planungsprozess zu einzelnen Maßnahmen eine Stellungnahme abgeben wird. Generell seien alle genannten Standorte jedoch bei der Polizei nicht als Unfallschwerpunkt bekannt.

Die Stellungnahme des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr lag leider zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vor. Der Leiter der für die Tornescher Landesstraßen zuständigen Autobahn- und Straßenmeisterei in Elmshorn hat mitgeteilt, dass er den Antrag nach einer Vorprüfung an die zuständige Niederlassung in Itzehoe weiter geleitet hat.

Eine Beratung der einzelnen Vorschläge mit Betroffenheit des Landesbetriebes ist aus Sicht der Verwaltung erst dann sinnvoll, wenn die Stellungnahme vorliegt.

Eine Betroffenheit liegt nicht vor bei den Maßnahmenvorschlägen:

- 4) Bahnübergang Am Grevenberg
- 6) Schutzstreifen an der Wilhelm- und Heimstättenstraße

7) Fahrradweg von Tornesch am See zum Bahnhof

Eine Beratung zu diesen Punkten ist also bereits möglich. Die Vorschläge der Verwaltung können der Tabelle entnommen werden.

Prüfungen:

1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

gez.
Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n:

Tabelle Prüfergebnisse



Vermerk

Betreff

**Beschluss des Umweltausschusses vom 27.02.2019 zum
Antrag der SPD-Fraktion zur Verbesserung des Radverkehrs**

Datum

10.04.2019

Thema	Inhalt	Stellungnahme Verwaltung	Stellungnahme LBV SH
1) Radwegquerung Esinger Straße	1.1) Verlegung Überfahrt Bahnhofsvorplatz an die Fahrbahn, Markierung	<p>Die vom Bau- und Planungsausschuss beschlossene Markierung der vorhandenen Überfahrt wurde zunächst ausgesetzt (Info). Unklar bleibt aus dem Antrag die Frage, wie die Trassenführung genau aussehen soll, in jedem Fall wird es keine komplett geradlinig verlaufende Überfahrt geben können. Verwaltungsseitig wird befürchtet, dass eine neue Gefahrensituation entstehen könnte. Bei Rückstausituationen auf der Esinger Straße biegen Linksabbieger aus Richtung Kreuzung häufig durch stehenden Verkehr in den Bahnhofsvorplatz ein. Bei einer Heranführung der Überfahrt an die Straße könnten Radfahrer übersehen werden. In der aktuellen Situation besteht noch ein Zwischenraum zwischen Überfahrt und Fahrbahn. Zudem ist fraglich, ob eine Erhöhung der Durchfahrtsgeschwindigkeit vor den Geschäften an der Esinger Straße ohne optische Trennung von Fußgängern und Radfahrern sinnvoll ist. Besucher der angrenzenden Geschäfte queren hier häufig von den angrenzenden Parkstreifen den kombinierten Geh- und Radweg.</p> <p>Die Verwaltung hat im Zusammenhang mit dem aktuellen Antrag auch einen Vorschlag aus dem Verkehrsentwicklungskonzept für die Jahre 2013-2017 aufgenommen und an den Landesbetrieb zur Prüfung gegeben. Der Verkehrsentwicklungsplan hatte damals die Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Esinger Straße (L 107) aufgrund der Verkehrszahlen und Fahrbahnbreite von mehr als 8m angeregt. Ab Fahrbahnbreiten von 7m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden. Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn und darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Eine verträgliche Führung wird bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 12.000 KFZ/24h bei ca. 1.000 LKW/24h angenommen. Zusätzlich</p>	Die Stellungnahme des LBV ist angefordert, lag jedoch zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vor.



gilt bei Fahrbahnen mit Schutzstreifen automatisch ein Parkverbot. Mindestbreiten:
Fahrbahn 4,5m, Schutzstreifen 2x 1,5m (im Ausnahmefall 1,25m).
Die Esinger Straße verfügt über eine Fahrbahnbreite von ca. 8m. Die Verkehrsmengen
der Richtlinie werden nicht überschritten.
Bei dem hohen Verkehrsaufkommen in dem Bereich (Esinger Str. 2013; DTV: 650
Radfahrer/24h) wäre laut ERA vorraussichtlich eine separate Führung des Fuß- und
Radverkehrs sinnvoll; wie diese erfolgen könnte
(Einrichtungsrادweg/Radfahrstreifen/Schutzstreifen) bedarf weiterer Planungen.

Wie das Land zu dieser Maßnahme steht und ob die politischen Gremien der Stadt diese
Idee weiter verfolgen wollen bleibt abzuwarten.

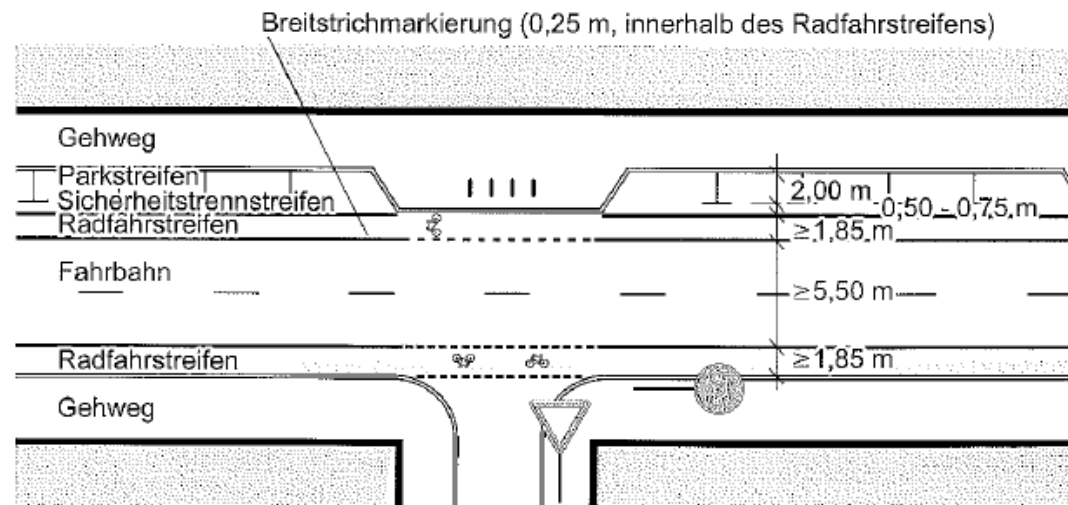


Bild 10: Radfahrstreifen

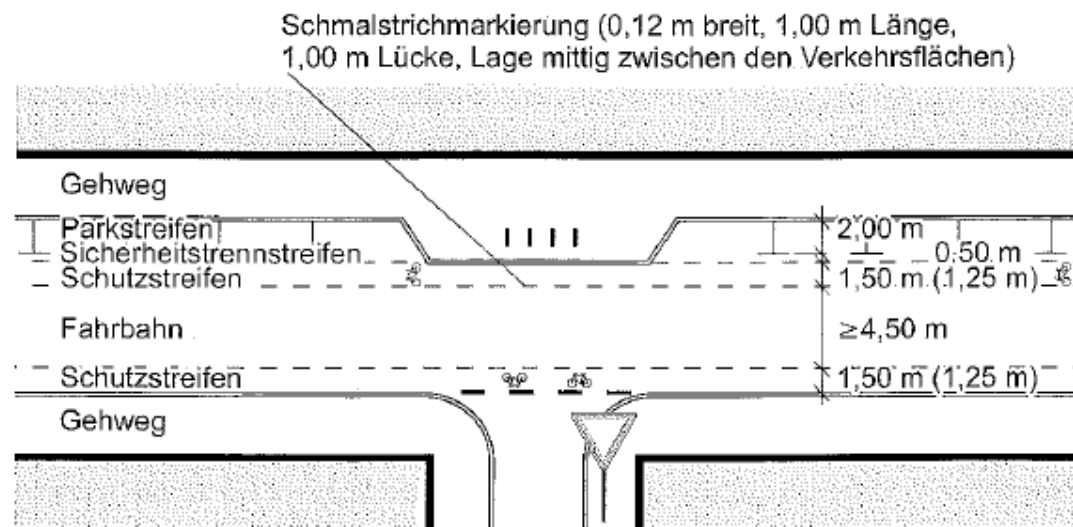


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

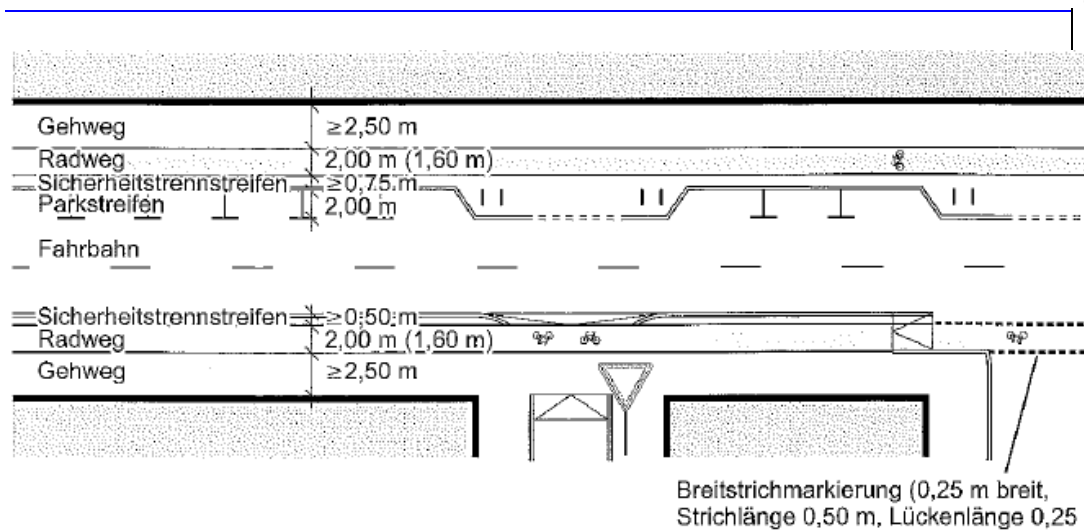


Bild 11: Baulich angelegter Radweg



<p>1) Radwegquerung Esinger Straße</p>	<p>1.2) Verhinderung Parken auf dem Geh- und Radweg, Verlängerung Parkbucht, Rückbau Bordsteinabsenkung</p>	<p>Die Absenkung des Bordsteins resultiert vermutlich aus dem erforderlichen Anlieferverkehr der Bäckerei Rönfeld. Die Anlieferung ist nach wie vor erforderlich. Ggf. wäre die Markierung eines Anlieferbereiches mit Beschilderung sinnvoll, da dann zumindest das Halten von anderen Fahrzeugen unzulässig wäre und geahndet werden könnte. Der Radweg wäre dann nur kurzzeitig durch Anlieferverkehr der Bäckerei und nicht durch ständigen Kundenverkehr eingeschränkt. Alternativ müsste über einen Umbau des vorhandenen Parkstreifens nachgedacht werden. Für diesen Fall müsste dann aber geklärt werden, wie der Anlieferverkehr sicher gestellt werden kann.</p> <p>Im Falle eines gesonderten Schutzstreifens auf der Fahrbahn entbehrlich.</p>	
<p>2) Fahrradweg Jürgen-Siemsen-Straße</p>	<p>2.1) Anlegung einer Rampe im Rahmen geplanter Umbauten Entwässerung</p>	<p>Eine Rampe ist heute bereits vorhanden, zur Nutzung muss der Radfahrer jedoch einen kleinen Schwenk fahren. Eine neue Rampe müsste den technischen Vorschriften entsprechen und dementsprechend wäre die Neigung mit maximal 6% eingeschränkt. Die Neigung wiederum ist natürlich auch für die Fußgänger relevant, die vom erhöhten Platz in Richtung Ampelanlage gehen. Besonders zu berücksichtigen sind in diesem Bereich ältere Menschen, häufig mit Rollatoren. In jedem Fall müsste vor der Ampelanlage dann eine zusätzliche Straßensicherung erfolgen. Nach einer ersten Kostenschätzung würde der Umbau zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 15.000 EUR verursachen. Der bestehende Platzbereich würde durch die neue Rampe eingeschränkt werden. Die Gesamtlänge der Rampe vom Fuß der ersten Stufe würde in etwa 8,5m betragen, damit würde die Rampe ca. 4m hinter der vorhandenen Treppenanlage im Platz enden.</p> <p>Bei der Betrachtung der Gesamtsituation ist zu berücksichtigen, dass der Gastrobereich auf dem Eckgrundstück (heute Ready Pizza) privat ist und nicht in die Planung einbezogen werden kann.</p> <p>Unklar aus dem Antrag ist die Frage geblieben, ob auch die Überfahrt über die L107 verlegt werden soll. Im Bereich der Bilder ist dies so dargestellt, jedoch textlich nicht weiter beschrieben. Hier würde es dann natürlich neuen Abstimmungsbedarf mit dem Landesbetrieb und erhebliche Kosten für die Versetzung der Lichtsignalanlage zu berücksichtigen geben.</p>	
<p>3)</p>	<p>3.1)</p>	<p>Ab Fahrbahnbreiten von 7m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft</p>	<p>-</p>



Schutzstreifen an der Friedrichstraße	Schutzstreifen für Radfahrer beidseitig auf der Friedrichstraße von Norderstraße bis Kreuzung L110	<p>werden. Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn und darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Eine vertragliche Führung wird bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 12.000 KFZ/24h bei ca. 1.000 LKW/24h angenommen. Zusätzlich gilt bei Fahrbahnen mit Schutzstreifen automatisch ein Parkverbot. Mindestbreiten: Fahrbahn 4,5m, Schutzstreifen 2x 1,5m (im Ausnahmefall 1,25m).</p> <p>Die Friedrichstraße verfügt über eine Fahrbahnbreite von ca. 6,10m. Die Verkehrsmengen der Richtlinie werden nicht überschritten (mit 7.000 -8.500 Kfz/24 h in der Friedrichstr. (DTV 2013)). Mit einer Breite von etwas mehr als 6m wäre maximal die Anlage von einem Schutzstreifen denkbar. Welche Seite sinnvollerweise in Frage käme und wie ein solcher Schutzstreifen konkret markiert werden sollte (Geltungsbereich, Einmündungen, Rückführung im Kreuzungsbereich) sollte durch ein Verkehrsplanungsbüro geprüft werden.</p> <p>Da es sich bei der Friedrichstraße um eine Landesstraße (L 107) handelt, ist in jedem Fall die Zustimmung des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr erforderlich. Der Landesbetrieb wurde beteiligt, eine Stellungnahme steht noch aus.</p>	
4) Bahnübergang Am Grevenberg	4.1) Rückbau Pfosten im Überweg	<p>Verwaltungsseitig wird die Auffassung vertreten, dass ein Befahren des Bahnüberganges vermutlich nicht bewusst geplant worden ist. Die vorhandenen Absperrungen und Poller deuten darauf hin, dass der Radfahrer bewusst zum Absteigen gezwungen werden soll. Der in der Mitte des Überweges vorhandene Sperrpfosten dient zusätzlich der Trennung von sich begegnendem Verkehr von Radfahrern und Fußgängern aus beiden Richtungen. Die Verkehrssituation war zudem im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen an der Willy-Meyer-Straße und dem dortigen Geschäftsbetrieb am ehemaligen Pennymarkt und Sparkasse eine andere, als an dem Überweg „Cecilienburg“. Eine hohe Querungsgeschwindigkeit dient in diesem Bereich sicher nicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Stadt Tornesch ist bestrebt, den Ortskern zu sanieren und neu zu gestalten. In diesem Zusammenhang wäre es ggf. auch möglich, den dortigen Überwegbereich neu zu gestalten.</p>	-
5) Parallelweg gegenüber Pinnauring	5.1) Fahrraddurchfahrt durch Grünstreifen zur anderen	<p>Der Grünstreifen befindet sich im Eigentum des Landes. Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr ist um Stellungnahme gebeten worden.</p> <p>Bedacht werden sollte, dass es im Nahbereich keine Bedarfsampel zur Querung der Landesstraße gibt. Ob planerisch an dieser Stelle nun eine neue Querung, auch für z.B. Schulkinder, ohne Bedarfsampel geschaffen werden soll ist zu beraten. Zudem könnten</p>	-



	Fahrbahnseite (Radweg)	<p>parkende Fahrzeuge auf der Landesstraße die Sicht beim Queren einschränken, hier müsste die Einrichtung eines Halteverbotes geprüft werden.</p> <p>Die Verwaltung hat im Zusammenhang mit dem aktuellen Antrag auch einen Vorschlag aus dem Verkehrsentwicklungskonzept für die Jahre 2013-2017 aufgenommen und an den Landesbetrieb zur Prüfung gegeben. Der Verkehrsentwicklungsplan hatte damals die Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Esinger Straße (L 107) aufgrund der Verkehrszahlen und Fahrbahnbreite von mehr als 8m angeregt. Mit Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens wäre ein Durchweg, zumindest für Radfahrer, nicht erforderlich. Auch das Sichtproblem durch parkende Fahrzeuge wäre nicht gegeben, da das Parken in den Schutzstreifen nicht zulässig wäre. Wie das Land zu dieser Maßnahme steht und ob die politischen Gremien der Stadt diese Idee weiter verfolgen wollen bleibt abzuwarten.</p>	
6) Schutzstreifen an der Wilhelm- und Heimstättenstraße	6.1) Schutzstreifen für Radfahrer beidseitig, Halteverbot	<p>Die Fahrbahnbreiten der Wilhelmstraße lassen die Einrichtung eines Schutzstreifens nicht zu.</p> <p>Die Pflicht zur Benutzung von Radwegen besteht nur, wenn diese durch Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind. Das heißt im übertragenen Sinne, sobald ein blaues Verkehrszeichen mit weißem Fahrrad vorhanden ist. Derzeit besteht eine Radwegbenutzungspflicht für den Abschnitt Ahrenloher Straße bis 30 km/h-Schild Grundschule (Ostseite) sowie für den letzten Streckenabschnitt bis zur Ahrenloher Straße (Westseite). Die Beantragung einer Aufhebung der Benutzungspflicht ohne gleichzeitige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Anlegung von Schutzstreifen wird kritisch gesehen. Die Anlegung von Schutzstreifen ist, wie beschrieben, aufgrund der Breiten nicht möglich. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit würde die Einrichtung einer Tempo-30-Zone bedeuten. Die Wilhelmstraße war vor vielen Jahren bereits Tempo-30-Zone. Im Jahr 2005 wurde durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Kreises Pinneberg die Tempo-30-Zone aufgehoben. Die rechtliche Voraussetzungen wurden insbesondere wegen der Funktion der Straße nicht gesehen. Der damalige Vorgang ist sehr umfangreich und zeugt von erheblichen Diskussionen, auch in der Öffentlichkeit und in den politischen Gremien. Verwaltungsseitig ist kaum vorstellbar, dass die Verkehrsbehörde des Kreises heute zu einer anderen Rechtsauffassung gelangen würde.</p>	-
7)	7.1)	Die Neuanlage eines Radweges in 2,5m Breite wurde verwaltungsseitig hinsichtlich der	-



<p>Fahrradweg von Tornesch am See zum Bahnhof</p>	<p>Anlegung eines neuen, separaten Radweges außerhalb des Spielplatzes</p>	<p>Kosten geprüft. Aus kürzlich durchgeführten Ausschreibungen wurden Preise angenommen und die Länge des neu anzulegenden Weges geschätzt. Zusätzlich wurde Beleuchtung vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 85.000-100.000 EUR. Eigentumsverhältnisse, Hindernisse usw. wurden noch nicht geprüft. Der Fahrradweg Ahrenloher Straße soll im Rahmen der Velo-Route in seiner Attraktivität verbessert werden. Für sehr schnelle Radfahrer aus dem Gebiet Tornesch am See stehen außerdem die Straßen Baumschulenweg und Kleiner Moorweg zur Verfügung. Ob Kosten-Nutzen hier in Relation stehen und den Bau eines zusätzlichen Radweges rechtfertigen ist politisch zu diskutieren. Der aktuelle Weg über den Spielplatz kann jedenfalls nur in normaler, ggf. reduzierter Geschwindigkeit passiert werden. Die vorhandenen Umlaufsperrungen zu Beginn und Ende des Spielplatzes sollten außerdem wegen des Schutzes der Kinder bestehen bleiben.</p>	
<p>8) Kreuzung Lindenweg / L110</p>	<p>8.1) Verlegung Überfahrt Lindenweg an die Fahrbahn, Trennung Fußgänger und Radfahrer</p>	<p>Diese Maßnahme ist ebenfalls Thema im Zusammenhang mit Verkehrsverbesserungen durch die Veloroute von Uetersen bis in das Gewerbegebiet Oha (Fördermaßnahme). Aus diesem Anlass hat vor Antragstellung zur Veloroute ein erstes Vorgespräch beim Landesbetrieb u.a. zu diesem Thema stattgefunden. Eine abschließende Beurteilung hat nicht stattgefunden, es wurden jedoch auch Bedenken hierzu geäußert. Abbiegende Fahrzeuge aus Richtung Bahnunterführung in den Lindenweg müssen bei kreuzendem Radverkehr auf der Landesstraße warten und Blockieren nachfolgenden Verkehr. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann zumindest 1 abbiegendes Fahrzeug von nachfolgendem Verkehr passiert werden. Die Leichtigkeit des Verkehrs würde durch diese Maßnahme beeinträchtigt und die Rückstausituation weiter verschlechtert werden.</p>	<p>-</p>

Stellungnahme der Polizei:

Stellungnahmen der Polizei erfolgen erst auf Anfrage ihrer Behörde, wenn konkrete Maßnahmen nach der StVO nach Abschluss der jeweiligen Planungsarbeit durch die zuständige Verwaltung anvisiert werden.

Ansonsten regelt ja bereits der § 44 VwV-StVO, dass „Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen“.



Dieses geschieht durch die Auswertung der Unfallschwerpunkte und die jährlichen Treffen der betroffenen Institutionen, wo möglicherweise erforderliche Maßnahmen besprochen werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserungen des Radweges betreffen allesamt Örtlichkeiten, die seitens der Polizei nicht als Unfallschwerpunkte deklariert werden können. Überhaupt sind die Zahlen der Verkehrsunfälle mit Radfahrer in Tornesch rückläufig:

- 2016: 29
- 2017: 21
- 2018: 16

Generell möchte ich noch die Aussage von Verkehrsexperten teilen, die davon ausgehen, dass Trennung von Radfahrer und Kfz. die Sicherheit nicht erhöhen, ganz im Gegenteil, der Autofahrer der nie auf Radfahrer achten muss (weil sie sich z.B. auf Schutzstreifen bewegen) kollidiert dann gehäuft an Knotenpunkten mit Zweiradfahrer, da er diese dort nicht erwartet.