



Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/19/188
	Status:	öffentlich
	Datum:	19.07.2019
Federführend:	Bericht im Ausschuss:	Henning Tams
	Bericht im Rat:	
Amt für Bauen, Planung und Umwelt	Bearbeiter:	Henning Tams
Stellungnahme LBV zu Fahrradthemen (Antrag zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation im Tornescher Zentrum)		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	
26.08.2019	Umweltausschuss	

Sachbericht / Stellungnahme der Verwaltung

Zusammenfassung der Stellungnahme des LBV-SH

Zu Punkt 1:

Grundsätzlich sollte laut LBV die StVO-Beschilderung sowie der Zweirichtungsradverkehr überprüft werden.

Verlegen der Radfahrerfurt an die Fahrbahn:

- Sinnvoll, um die Erkennbarkeit zu erhöhen (siehe ERA¹)
- Jedoch in diesem Fall unkomfortabel, da es beim nördlichen Anschluss durch die Parkbuchten eine große Verschwenkung gäbe

Einfärbung/Piktogramme:

- Möglich, wenn die Griffigkeit der Fahrbahn erhalten bleibt
- Stadt trägt die Kosten der Herstellung und ist für die Erhaltung und Erneuerung der Einfärbung zuständig

Trennung Geh- und Radverkehr durch Trennlinie:

- Möglich, es muss dann jedoch ein neues Verkehrszeichen (getrennter Geh- und Radweg) angeordnet und aufgestellt werden

Verlängerung Parkbuchten Tornescher Hof 1

- Keine Einwände seitens des LBV
- Kosten für Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung liegen gem. StrWG bei der Stadt Tornesch
- Vereinbarung mit LBV erforderlich

Zu Punkt 2:

Rampe auf Höhe der Fußgängerampel bei dem AWO Wohn- und Servicezentrum

- Darstellen des Bedarfs (welcher Radverkehr würde die Rampe nutzen?)
- Vorlegen der Planung zur Zustimmung beim LBV
- Kosten werden von der Stadt getragen
- Vereinbarung mit LBV erforderlich
- Umsetzung dieser Maßnahme im Zuge der Landesstraßensanierung zeitlich nicht möglich

Zu Punkt 3:

Schutzstreifen auf der Friedrichstraße

- Die Breite der Landesstraße beträgt ca. 6,00m, abzüglich Schutzstreifen muss mindestens 4,50m Fahrbahn bleiben
- Daher kann ein beidseitiger Schutzstreifen nicht in Betracht gezogen werden

Zu Punkt 5:

Bordsteinabsenkung zum Parallelweg der Esinger Straße, Höhe Pinnauring

- Derzeit nicht erforderlich, da Zweirichtungsradverkehr zulässig ist

Zu Punkt 8:

Schaffung eines separaten Radüberweges mit Radfahrampel an der Einmündung Lindenweg/Ahrenloher Straße

- Schaffung eines Radfahrstreifens ist auf Grund der geringen Platzverhältnisse nicht möglich
- Im Zuge der Deckensanierung auf der Ahrenloher Straße wird die Lichtsignalanlage erneuert und auf den neusten Stand der Technik gebracht

Fragen des LBV hinsichtlich der Schaffung von Radschutzstreifen:

- Im Verlauf der Esinger Straße sind die Breiten grundsätzlich vorhanden. Da jedoch einige Abbiegespuren vorhanden sind, wird hinterfragt, wie der Radverkehr in diesen Bereichen geführt wird?
- Wurde das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der L 107 durch die Fertigstellung der Westumgehung Pinneberg im Verkehrskonzept berücksichtigt?
- Wurde der Ausbau der K 22 im Verkehrskonzept berücksichtigt?

Mit der Einschätzung der Verwaltung zu den anderen Punkten (Ausschusssitzung am 06.05.2019) liegen nunmehr zu allen Punkten aus dem „Antrag zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation im Tornescher Zentrum“ Stellungnahmen vor. Verwaltungsseitig wird empfohlen, über die Themen im *Arbeitskreis für innerstädtische Mobilität* zu beraten, um aus dem Arbeitskreis Beschlussempfehlungen für den Umweltausschuss zu initiieren.

Prüfungen:

1. Umweltverträglichkeit

entfällt

2. Kinder- und Jugendbeteiligung

entfällt

gez.
Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n:
Stellungnahme LBV vom 18.06.2019

Stellungnahme des LBV-SH, Niederlassung Itzehoe zum
„Antrag zur Umsetzung erster Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegsituation im
Tornescher Zentrum“

Punkt 1: Die SPD Fraktion schlägt vor die Radwegquerung in der Esinger Straße über die Stichstraße, „Bahnhofsplatz“, zum Bahnhof und den Supermarktparkplätzen näher an die Fahrbahn heranzulegen und mit einem roten Belag und Piktogrammen sichtbarer zu machen. Konfliktpunkte zwischen Fußgängern und Radfahrern sollen durch Markierungen auf den Wegen entschärft werden. Um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im weiteren Verlauf des Weges zu erhöhen, sollen auf Höhe Tornescher Hof 1, vor der Bäckerei Rönfeld, Autofahrer künftig daran gehindert werden, widerrechtlich auf dem gemeinsam genutzten Fuß- und Radweg zu parken. Hierzu soll die Parkbucht verlängert werden und durch einen Bordstein abgetrennt werden.

Bei der Esinger Straße in Tornesch handelt es sich um die Landesstraße L 107. Beidseitig der Fahrbahn verläuft jeweils ein gemeinsamer bzw. getrennter Geh- und Radweg als Zweirichtungsradwege (beide Geh- und Radwege können gegenläufig mit dem Fahrrad befahren werden). Träger der Straßenbaulast für die Fahrbahn ist gem. StrWG §12 das Land Schleswig – Holstein vertreten durch den LBV.SH. Der Radweg auf der rechten Seite von der Kreuzung L110/K20 kommend befindet sich in der Baulast des Landes S – H gem. StrWG §12. Der Geh- und Radweg auf der linken Seite von der Kreuzung L110/K20 kommend befindet sich in der Baulast der Stadt Tornesch gem. StrWG §12. Die Parkbuchten entlang der Esinger Straße im Zuge der L107 befinden sich gem. StrWG §12 in der Baulast der Stadt Tornesch.

Der Vorschlag der SPD Fraktion, die Radfahrerfurt dichter an die Fahrbahn zu verlegen wird durchaus als sinnvoll erachtet um die Erkennbarkeit des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf dem übergeordneten Knotenpunktarms zu erhöhen. Diese Maßnahme wird unter Punkt 4 „Radverkehrsführung an Knotenpunkten“ der ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aufgegriffen. Wenn die Furt aber dichter an die Esinger Straße verlegt wird, führt das zu einem stark verschwenkten und unkomfortablen Radweg, da sich direkt die Senkrechtparkbuchten an die Knotenpunktarme anschließen.

Gegen die Einfärbung zwischen den Markierungen der Radfahrerfurt im Kreuzungsbereich in der Farbe Rot und Piktogrammen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Eine Reduzierung der Griffigkeit der Fahrbahn, darf entsprechend der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen-ERA“ 11.1.4 nicht unzulässig gesenkt werden. Die Stadt trägt die Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Erneuerung der Einfärbung, da die Stadt gem. StrWG Baulastträger für den Geh- und Radweg ist.

Im weiteren Verlauf des Geh- und Radweges in Richtung Kreuzung L110/K20 schlägt die SPD Fraktion eine Trennung der Radfahrer und Fußgänger durch Markierung einer Trennlinie vor. Der Geh- und Radweg ist mit dem VZ 240 als gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Hier gilt nach der VwV-StVO die Radwegbenutzungspflicht und ein Rechtsfahrgebot, welches jedoch nicht für Fußgänger gilt. Wenn eine Trennung gewünscht ist, dann muss ein getrennter Geh- und Radweg mit dem VZ 241 angeordnet werden.

Weiterhin schlägt die SPD Fraktion vor, auf Höhe Tornescher Hof 1 die Parkbuchten zu verlängern, da Autofahrer die vorhandene Auffahrt als Parkplatz nutzen. Grundsätzlich bestehen keine Einwände gegen die Verlängerung der Parkbuchten. Die Stadt Tornesch sollte prüfen, ob die vorhandene Zufahrt noch einer Nutzung unterliegt. Nach dem StrWG ist die Stadt Tornesch Baulastträger für die Parkbuchten an der L107 und trägt somit die Kosten für eine mögliche Verlängerung der Parkbuchten. Der LBV.SH, Standort Itzehoe, ist vorher zu beteiligen und es ist eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.

Grundsätzlich sollte die vorhandene StVO – Beschilderung der beiden Geh- und Radwege sowie die Zweirichtungsradwege in der Esinger Straße überprüft werden.

Durch Stadt Tornesch wird derzeit ein Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt. Alle vorgeschlagenen Punkte der SPD Fraktion sollten in die Maßnahmenuntersuchung aufgenommen werden.

Des Weiteren wurde durch die Stadt Tornesch durch das Ingenieurbüro WVK Neumünster ein Antrag zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und zur baulichen Erweiterung des Knotenpunktes Ahrenloher Straße (L 110) / Esinger Straße (L 107) / Jürgen-Siemsen – Straße (K 20) / Friedrichstraße (L 107) an den LBV.SH gestellt und eine entsprechende Vereinbarung geschlossen. Die Baudurchführungsvereinbarung liegt der Stadt Tornesch vor. Die Maßnahme wurde bisher noch nicht umgesetzt.

Punkt 2: Fahrradweg Jürgen – Siemsen – Straße entlang des AWO Wohn- und Servicezentrum zum Bahnhof. Dazu ist Rahmen der Regenwasser – Ablauf – Sanierung eine Rampe in Höhe der Fußgängerampel anzulegen.

- Der Bedarf der Rampe muss dargestellt werden, in dem aufgezeigt wird, für welchen Radverkehr die Rampe angedacht ist. Es ist dem LBV.SH eine entsprechende Planung zur Zustimmung vorzulegen.
- Vor Durchführung der Maßnahme wäre mit dem LBV.SH eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.
- Die Kosten wären durch die Stadt Tornesch zu tragen.

Punkt 3: An der Friedrichstraße sind zwischen Norderstraße und Kreuzung L110 / K20 auf beiden Seiten Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen.

Seitens des LBV.SH werden die Schutzstreifen im Zuge der L107 zwischen der Norderstraße und der Kreuzung L110 / K20 abgelehnt, da nicht ausreichend Platz für die vorgeschlagenen Angebotsstreifen (Schutzstreifen) vorhanden sind. Die Landesstraße L107 hat eine Breite von circa 6,00 Meter. Gemäß "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" - ERA, Punkt 3.2 Schutzstreifen, müssen gewisse Voraussetzungen gegeben sein.

Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Diese Maße sollten vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens durch nicht gut

befahrbare Rinnen eingeschränkt befahrbar ist. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m betragen.

Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken).

Somit ergibt sich für die L 107 folgende Restfahrbahnbreite:

6,00 m (Gesamtfahrbahn) - 2 x 1,50 m (1,25m) (Schutzstreifen) = **3,00 m (3,50m)**

Die vorhandene Breite der L107 zwischen der Norderstraße und der L110/K20 ist somit nicht ausreichend für die Markierung von zwei Schutzstreifen!

Auch wenn nur auf der höher frequentierten Fahrbahnseite ein Fahrradschutzstreifen angeordnet wird, ist die vorhandene Breite der Friedrichstraße nicht ausreichend.

6,00 m (Gesamtfahrbahn) - 1,50 m (1,25m) (Schutzstreifen) = **4,50 m (4,75m)**

Punkt 5: Zum Parallelweg an der Essinger Straße soll gegenüber dem Pinnauring eine Fahrraddurchfahrt mit abgesenkten Bordstein geschaffen werden.

Ist derzeit eigentlich nicht notwendig, da ein Zweirichtungsradverkehr angeordnet ist. Der Radfahrer kann die Fahrbahn bei der nächstmöglichen Gelegenheit, die sich ergibt, queren.

Ansonsten ist wie folgt vorzugehen:

- Prüfung im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans
- der Bedarf ist darzustellen
- Kosten trägt der Verursacher
- der LBV.SH ist zu beteiligen und ein entsprechender Entwurf ist einzureichen.
- Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung

Punkt 8: An der Einmündung vom Lindenweg in die L110 ist ein separater Radüberweg mit Radfahrerampel zu schaffen.

Laut Verkehrszahlen von 2013 befinden sich auf der Ahrenloher Straße Richtung Uetersen und Richtung Elmshorn weit über 10.000 Kfz/24h mit der Tendenz weiter zu steigen.

Radfahrstreifen sind bei hoher Verkehrsbelastung mit einer Breite von bis zu 1,75 m (mindestens 1,25 m) auszuführen.

Die Breite von Schutzstreifen ohne Markierung soll im Regelfall 1,50 m betragen, muss aber mindestens 1,25 m breit sein. Die Fahrbahnbreite beim Lindenweg beträgt beim Knotenpunkt mit Aufweitung 8,60 m und ca. 5,40 m auf der Strecke. Die Fahrbahnbreite der L 110 –Ahrenloher Straße Richtung Elmshorn beträgt 5,90 bis 6,50 m ohne Aufweitung. Auf der Ahrenloher Straße in Richtung Uetersen beträgt die Fahrbahnbreite 6,05 bis 7,60 m.

Die Anlegung eines Radfahrstreifens wird in der Örtlichkeit auf Grund der geringen Platzverhältnisse nicht möglich sein. Für die Radverkehrsführung mittel Mischverkehr ist die Verkehrsbelastung auf der Fahrbahn zu hoch. Zur Umsetzung eines Schutzstreifens wäre eine Fahrstreifenbreite von 4,50 bis 6,50 m erforderlich. Daher sollte die Radverkehrsführung als gemeinsamer Geh- und Radweg belassen werden. Für den Fall einer Einrichtung des separaten Radüberweges parallel zur Fußgängerfurt müsste das Signalprogramm der Lichtsignalanlage mit der Signalisierung des Radverkehrs entsprechend erweitert werden. Baulich muss vor Ort im Lindenweg ein Mast mit Signalgeber (Streuschreibe Radfahrer, dreifeldig DN 100) neben der Fahrbahn errichtet werden. Dafür müsste eine Haltlinie sowie Markierung aufgebracht werden.

Falls die separate Radverkehrssignalisierung im kompletten Knotenpunkt weiterführt werden soll, müssten auch dort extra Signalgeber mit Maste errichtet werden sowie die entsprechenden Markierungen. Die Leistungsfähigkeiten des Knotenpunktes muss für Radfahrer neu überprüft werden.

Zudem müsste die vorhandene Beschilderung überprüft und ggf. angepasst werden. Zurzeit befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der linken Seite der Fahrbahn vom Lindenweg auf die Ahrenloher Straße Richtung Uetersen und auf rechten Seite der Fahrbahn vom Lindenweg auf die Ahrenloher Straße Richtung Elmshorn.

Des Weiteren findet ab Juli 2019 eine Deckenerhaltungsmaßnahme auf der L110 statt. In diesem Zuge wurde im Vorfeld mit der Stadt Tornesch eine Vereinbarung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und aus Gründen der Verkehrssicherheit für die vorhandene Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Ahrenloher Straße (L110) / Wilhelmstraße / Lindenweg abgeschlossen. Die Lichtsignalanlage wird erneuert und auf den neuesten Stand der Technik angepasst.

*Zusätzlich Antragstellung durch die Stadt Tornesch für einen beidseitigen
Fahrradschutzstreifen auf der L 107 zwischen dem Ortseingang aus Richtung
Prisdorf und der Kreuzung L110 / K 20.*

Grundsätzlich stehen in weiten Bereichen der Esinger Straße die Fahrbahnbreiten für einen Schutzstreifen zur Verfügung. Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf nur im Bedarfsfall durch Kraftfahrzeuge befahren werden. Im Zuge der Esinger Straße befinden sich eine Vielzahl an Abbiegespuren. Im Bereich der Abbiegespuren ist für die Schutzstreifen kein ausreichender Platz. Wie erfolgt in den Bereichen die Führung der Radfahrer?

Mit der Fertigstellung der Westumgehung Pinneberg Ende des Jahres 2019 ist mit einer Verlagerung des Verkehrs zu rechnen. Es ist dadurch mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der L107 zu rechnen. Wurde dieses mit im Verkehrskonzept berücksichtigt?

Des Weiteren plant die Stadt Tornesch dem Ausbau der K 22 im unmittelbaren Bereich der Straße, findet diese Planung Berücksichtigung im Verkehrskonzept?