

Auszug
aus dem Protokoll der
Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses
vom 16.06.2022

**Top 5.2 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Festlegung von möglichen Ausbauvarianten
BV/2021/137-2**

Frau Woywod präsentiert die Überarbeitung der Variantenübersicht für den Ausbau des Tinsdaler Weges (Anlage 2). Sie weist daraufhin, dass das Infrastrukturvermögen der Stadt Wedel erhalten werden muss. Der Tinsdaler Weg ist eine Straße, die viele Bedürfnisse zu befriedigen hat und stellt daher eine wichtige Priorität dar. Eine weitere Verzögerung der Maßnahme ist daher niemanden dienlich.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stellt heraus, dass der Ausbau der Straße nur in der Gänze erfolgen kann. Ziel muss es sein, dass zum jetzigen Zeitpunkt das Bestmögliche für die Zukunft der Radfahrer*innen angestrebt wird. Die Entscheidung muss notwendigerweise zu Lasten der Autos fallen, um den Verkehrslärm einzudämmen und die Förderung eines besseren Klimas zu erreichen. Die Dringlichkeit des Handelns wird anerkannt. Für den Bereich A wird die Variante E 2 favorisiert und im Bereich B die erste Variante mit einem Hochbord.

Die Fraktion-DIE LINKE pflichtet der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bei. Das Fahrrad ist gegenüber dem Auto zu priorisieren.

Die SPD-Fraktion sieht den Wandel in der Mobilität der Bürger. E-Bikes sind im täglichen Leben zu finden und auch die ältere Generation nimmt diese für sich in den Anspruch. Auch die Anzahl der E-Autos ist stetig steigend. Es wird die mögliche Notwendigkeit von E-Ladesäulen angebracht.

Der Jugendbeirat ist der Meinung, dass es für die Personengruppe der Jugendlichen, weniger Möglichkeiten der Fortbewegung bestehen, als für die der Erwachsenen. Das Fahrrad an sich stellt daher eine wichtige Alternative dar. Eine erhöhte Abgrenzung zur Fahrbahn wird befürwortet.

Weiter macht der Jugendbeirat darauf aufmerksam, dass bundesweit die Verbrennermotoren verboten werden sollen. Es besteht die Pflicht zur Förderung der E-Mobilität.

Die SPD-Fraktion bittet um eine Beratungspause.

Der Vorsitzende kommt der Bitte nach und gewährt eine 5-Minütige-Beratungspause.

Seitens der WSI-Fraktion wird der **Antrag auf Vertagung** des Tagesordnungspunktes gestellt. Als Begründung wird angeführt, dass das Mobilitätskonzept nach der Sommerpause vorgestellt werden soll und dieses abzuwarten sei.

Abstimmungsergebnis:

mehrstimmige Ablehnung

6 Ja / 6 Nein / 0 Enthaltung

	Ja	Nein	Enthaltungen
Gesamt	6	6	
CDU-Fraktion	3		
SPD-Fraktion		3	

Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen		2	
WSI-Fraktion	2		
FDP-Fraktion	1		
Fraktion DIE LINKE		1	

Die CDU-Fraktion vertritt die Auffassung, dass die Anwohner auf ihre Fahrzeuge und somit auf die Parkplätze im öffentlichen Bereich angewiesen sind. Die Generation der Senioren steht hierbei vor einer besonderen Herausforderung. Beispielsweise kann es ihnen auf Grund von Gleichgewichtsstörungen nicht möglich sein, mit dem Fahrrad zu fahren. Auch wird es in den nächsten Jahrzehnten, unabhängig des Antriebes, noch Autos geben und somit den Bedarf an Parkplätzen. Es wird der **Antrag auf Vertagung** in Verbindung mit einem **Antrag** gestellt. Die Verwaltung wird aufgefordert eine Variante für 70 Parkplätze, die in der Nacht genutzt werden können zu erarbeiten. Für den Kraftfahrzeugverkehr, wie auch für den Fahrradverkehr soll eine Einbahnstraße mit einem Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden. Die Rückführung erfolgt über die Feldstraße.

Abstimmungsergebnis:

mehrstimmige Ablehnung

5 Ja / 6 Nein / 1 Enthaltung

	Ja	Nein	Enthaltungen
Gesamt	5	6	1
CDU-Fraktion	3		
SPD-Fraktion		3	
Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen		1	1
WSI-Fraktion	2		
FDP-Fraktion		1	
Fraktion DIE LINKE		1	

Frau Woywod empfiehlt eine Änderung der Beschlussvorlage hinzu Herbst statt Sommer.

Die Anregung findet im Gremium mehrheitlichen Zuspruch.

Beschluss:

Der **Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss** beschließt, die Vorplanungen für den Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in zwei Ausbaubereiche aufzuteilen und jeweils Verbesserungen für den Radverkehr vorzusehen.

Im Ausbaubereich A, zw. Am Lohhof und Galgenberg, soll mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen weiter geplant werden.

Im Ausbaubereich B, zw. Galgenberg und Grenzweg, soll mit beidseitigen Radwegen weiter geplant werden.

Die Vorplanungen sollen bis zum Herbst 2022 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlieger / Eigentümer / TÖB) zur Diskussion gestellt und Stellungnahmen eingeholt werden.

Die Einwendungen sind abzuwägen und dem Ausschuss zur Abstimmung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

6 Ja / 5 Nein / 1 Enthaltung

	Ja	Nein	Enthaltungen
Gesamt	6	5	1
CDU-Fraktion		3	
SPD-Fraktion	3		
Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen	2		
WSI-Fraktion		2	
FDP-Fraktion	1		
Fraktion DIE LINKE			1

Bauvorhaben: Ausbau der Straße Tinsdaler Weg (Bereich A - zw. Bei der Doppeleiche und Galgenberg)

Varianten Einbahnstraße	Auswirkungen auf:							Anmerkungen
	Radfahrende	Fußgänger	Radfahrende Kinder (bis 11)	motorisierter Verkehr (MIV)	öffentl. Parkraum	Bus-/Lkw-Verkehr	Grün / Bäume	
Variante E1: beidseitig neue Gehwege und beidseitig Radfahrstreifen (auch in Gegenrichtung) auf der Fahrbahn								Nutzer müssen sich an neue Situation gewöhnen; klare Trennung Fußgänger / Radfahrer; benutzungspflichtige Radwege; zügige Durchfahrt für MIV / Bus möglich; Kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; vorh. Bäume (bei EBG) werden erhalten, aber keine Neupflanzungen
Variante E2: beidseitig neue Gehwege und Radfahrstreifen in Fahrtrichtung auf Fahrbahn sowie Radweg (auf Hochbord) in Gegenrichtung								Nutzer müssen sich an neue Situation gewöhnen; klare Trennung Fußgänger / Radfahrer; benutzungspflichtige Radwege; zügige Durchfahrt für MIV / Bus möglich; Kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; vorh. Bäume (bei EBG) werden erhalten, aber keine Neupflanzungen
Variante E3: beidseitig neue, breite Gehwege und Schutzstreifen in Gegenrichtung auf Fahrbahn								Nutzer müssen sich an neue Situation gewöhnen; Radfahrende (in Fahrtrichtung) müssen die Fahrbahn nutzen; gut nutzbare Gehwege; angelegte Parkstreifen ("Parkzone"); Verkehr muss ggf. hinter Radfahrenden hinterher fahren; neue Grünflächen mit Baumpflanzungen

Wertungsskala: positiv neutral negativ

Auszug aus § 2 StVO: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen.

Auszug aus Richtlinie RASt 06 - Breiten je Richtung: Fahrbahn (bei Bus-/Lkw-Verkehr) mind. 3,25 m; Radfahrstreifen mind. 1,60 m (zzgl. 0,25 m Markierung); Radweg mind. 1,60 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn); Schutzstreifen mind. 1,25 m (inkl. 0,15 m Markierung); Gehweg mind. 2,0 m

Zusatz: Die subjektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird sich verbessern, wenn die Straße aus dem Vorbehaltsnetz heraus genommen bzw. die Geschwindigkeit auf Tempo-30 begrenzt wird.

Bauvorhaben: Ausbau der Straße Tinsdaler Weg (Bereich A - zw. Bei der Doppeleiche und Galgenberg)

Varianten Gegenverkehr	Auswirkungen auf:							Anmerkungen
	Radfahrende	Fußgänger	Radfahrende Kinder (bis 11)	motorisierter Verkehr (MIV)	öffentl. Parkraum	Bus-/Lkw-Verkehr	Grün / Bäume	
Grundsatzvariante: beidseitig neue Gehwege und beidseitig Schutzstreifen (Radfahrangebot) auf der Fahrbahn								ähnlich wie Feldstraße; klare Trennung Fußgänger / Radfahrer; Kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; Verkehr muss bei Gegenverkehr hinter Radfahrenden bleiben; vorh. Bäume (bei EBG) werden erhalten, aber keine Neupflanzungen
Variante a): beidseitig neue Gehwege und breite Fahrbahn - anlaog Bestand								Nutzer sind an Situation gewöhnt; Radfahrende müssen die Fahrbahn nutzen; Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich; Verkehr muss ggf. hinter Radfahrenden hinterher fahren; Bus / Lkw muss an Engstellen Gegenverkehr abwarten; neue Pflanz-/ Bauminself
Alternative zu Variante a): beidseitig neue Gehwege und Fahrbahn mit wechselseitigen Parkstreifen ("Parkzone")								Nutzer sind an Situation gewöhnt; Radfahrende müssen die Fahrbahn nutzen; angelegte Parkstreifen ("Parkzone"); Verkehr muss ggf. hinter Radfahrenden hinterher fahren; Bus / Lkw muss an Engstellen Gegenverkehr abwarten; neue Pflanz-/Bauminself

Wertungsscala: positiv neutral negativ

Auszug aus § 2 StVO: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen.

Auszug aus Richtlinie RAS 06 - Breiten je Richtung: Fahrbahn (bei Bus-/Lkw-Verkehr) mind. 3,25 m; Radfahrstreifen mind. 1,60 m (zzgl. 0,25 m Markierung); Radweg mind. 1,60 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn); Schutzstreifen mind. 1,25 m (inkl. 0,15 m Markierung); Gehweg mind. 2,0 m

Ergänzung aus VwV - StVO zu § 2: Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Zusatz: Die subjektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird sich verbessern, wenn die Straße aus dem Vorbehaltsnetz heraus genommen bzw. die Geschwindigkeit auf Tempo-30 begrenzt wird.

Bauvorhaben: Ausbau der Straße Tinsdaler Weg (Bereich B - zw. Galgenberg und Grenzweg)

Varianten Gegenverkehr	Auswirkungen auf:							Anmerkungen
	Radfahrende	Fußgänger	Radfahrende Kinder (bis 11)	motorisierter Verkehr (MIV)	öffentl. Parkraum	Bus-/Lkw-Verkehr	Grün / Bäume	
Grundsatzvariante: beidseitig neue Gehwege und beidseitig neue Radwege (auf Hochbord) - analog Bestand								Nutzer sind an Situation gewöhnt; Trennung Fußgänger / Radfahrer; Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich; wechselseitig neue Pflanz-/Bauminseln möglich
Alternative / Variante a): beidseitig neue Gehwege und beidseitig Radfahrstreifen auf der Fahrbahn								Nutzer müssen sich an neue Situation gewöhnen; klare Trennung Fußgänger / Radfahrer; benutzungspflichtige Radwege; zügige Durchfahrt für MIV / Bus / Lkw möglich; Kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; keine Grünflächen im Straßenraum
Alternative / Variante b): beidseitig neue, breite Gehwege und beidseitig Schutzstreifen (Radfahrangebot) auf der Fahrbahn								Nutzer müssen sich an neue Situation gewöhnen; klare Trennung Fußgänger / Radfahrer; gut nutzbare Gehwege; Kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; Bus / Lkw muss bei Gegenverkehr hinter Radfahrenden bleiben; keine Grünflächen im Straßenraum

Wertungsskala: positiv neutral negativ

Auszug aus § 2 StVO: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen.

Auszug aus Richtlinie RAS 06 - Breiten je Richtung: Fahrbahn (bei Bus-/Lkw-Verkehr) mind. 3,25 m; Radfahrstreifen mind. 1,60 m (zzgl. 0,25 m Markierung); Radweg mind. 1,60 m (zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn); Schutzstreifen mind. 1,25 m (inkl. 0,15 m Markierung); Gehweg mind. 2,0 m

Ergänzung aus VwV - StVO zu § 2: Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Zusatz: Die subjektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird sich verbessern, wenn die Straße aus dem Vorbehaltsnetz heraus genommen bzw. die Geschwindigkeit auf Tempo-30 begrenzt wird.

Abwägung der Stellungnahme des ADFC Wedel durch die Verwaltung

(eingereicht im Rahmen der Anwohnerbeteiligung von Herrn Meyer, Herrn Krämer und Herrn Haemisch)

folgender UBFA-Beschluss zur Vorplanung (Ausbauvorschlag) liegt vor:

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 beidseitigen Schutzstreifen
- Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen (auch gegenläufig)
- Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und gegenläufigem Radweg

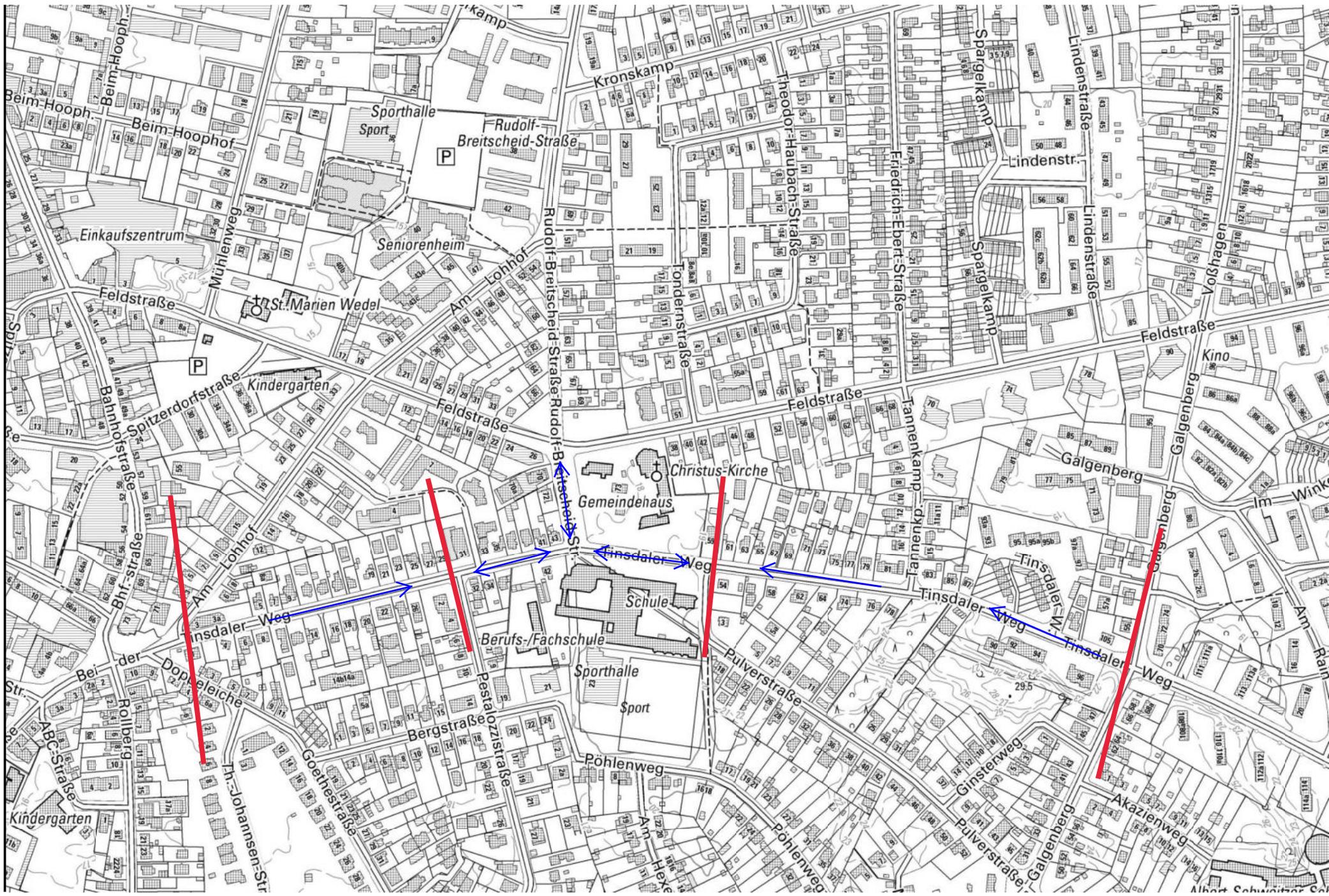
Bereich B - zw. Galgenberg und Grenzweg (HH): mit beidseitigen Radwegen weiter planen

Variante Bereich B:

- Fahrbahn mit beidseitigen Rad- und Gehwegen (auf Hochbord)

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
1	<p>neuer Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) - gemeinsame Straße für den Rad- und den motorisierten Verkehr: Gegenverkehr beibehalten; beidseitig 2 m breiter Gehweg auf Hochbord; Fahrbahn 8 m breit mit wechselseitigen Parkstreifen und Grünflächen; 5,9 m durchgängige Mindestfahrbahnbreite; Fahrspuren durch 0,6 m breiten Pflaster-/Rüttelstreifen getrennt; einzelne Fahrspur 2,65 m breit</p>	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	entspricht Ausbau ähnlich Bestand; <u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Überholen über Mittel-/Rüttelstreifen für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich					
2	<p>Weiteres zum Variantenvorschlag des ADFC: Tempo 30 (keine Zone) oder Fahrradstraße mit "Kfz frei"; Wunsch: rote Einfärbung bzw. farbliche Markierung der Fahrspuren des Radverkehrs; Parkbuchten und Grüninseln (Baumanpflanzungen) wechselseitig; alle 100-150 Meter Verschenkel der Fahrbahn - keine durchgängige Hauptstraße für Tempo 50; Anordnung von Speedbumps als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene); Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn</p>	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	<u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Speedbumps für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich; Übergänge bei Speedbumps unklar - Fußgängerüberwege bei 30 Km/h <u>nicht</u> zulässig					
<p>Fazit des ADFC: Dieses Konzept existiert bereits mit sehr erfolgreicher Umsetzung, z.B. in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Arnheim, Nijmegen und vielen anderen Städten in den Niederlanden.</p>			<p>Der neue Variantenvorschlag des ADFC steht der bisherigen Beschlusslage des PLA und UBFA entgegen. Wedel liegt in Deutschland und nicht in den Niederlanden! Es sind geltende Vorschriften (u. a. StVO, RAST, ERA etc.) zu beachten.</p>					

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
3	Ausbau ähnlich Bestand: kein Schutz für schutzbedürftige Radler; eine Förderung des Radverkehrs wird so nicht erreicht - keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Parken am Fahrbahnrand und Pflanzinseln wären möglich					
4	Grundvariante - Ausbau mit beidseitigen Schutzstreifen: auf den ersten Blick Förderung des Radverkehrs; keine Schaffung von Haltemöglichkeit für den MIV; regelmäßiges Halten/Parken von Lieferverkehren auf Schutzstreifen; Entstehung gefährlicher Situation für Radfahrende; lange gerade Strecke führt beim MIV zu überhöhten Geschwindigkeiten; Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende; geringe Akzeptanz bei Anwohnern; keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	grundsätzlich eine Variante mit Verbesserungen für den Radverkehr; Schutzstreifen in der Feldstraße funktionieren gut; Anwohnerakzeptanz ist in Teilen gegeben; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung nicht vorrangig berücksichtigt werden					
5	<u>Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird; Gefährdung besonders groß, wenn der MIV in den gegenläufigen, höhengleichen Radfahrstreifen fährt. Gerade Straßenrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
6	<u>Einbahnstraße mit baulichem Radweg und Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird. Gerade Straßenrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen und Radweg sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
7	<u>Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken</u> : stellt eine Gefahr für Radfahrende dar, wenn der MIV zum Überholen den Schutzstreifen in Gegenrichtung befährt; eine Anhebung des Schutzstreifens auf das Gehwegniveau würde helfen, dann wäre jedoch keine Möglichkeit mehr für den MIV zu überholen; Folge: Drängeln, Hupen etc.; Tempo 30 oder gar langsamer (nicht als Zone, wie von Ihnen dargestellt) zwingend erforderlich; Pflanzstreifen mit Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas vorgesehen	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Schutzstreifen auf Gehwegniveau = baulicher Radweg; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					



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; Vorbehaltsnetz 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

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

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 20.12.2022	MV/2022/118
----------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	12.01.2023

Ausbau Tinsdaler Weg (Vorplanung) - Abwägung der Stellungnahme des ADFC Wedel

Inhalt der Mitteilung:

Im 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.

Es wurden folgende Ausbauvarianten diskutiert und beschlossen:

Bereich A - zw. Am Lohhof und Galgenberg: mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen weiter planen
Varianten zu Bereich A: Gegenverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen; Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen (d. h. auch gegenläufig); 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)

Im September 2022 erfolgte eine mehrwöchige Anliegerbeteiligung, in der Anwohner und Interessierte eine Stellungnahme zu den v. b. Ausbauvarianten abgeben konnten. Die Abwägung dieser Stellungnahmen wurde mit der BV/2022/099 vorgelegt.

Im Rahmen dieser Anliegerbeteiligung hat der ADFC Wedel (Herr Krämer, Herr Meyer und Herr Haemisch) eine Stellungnahme abgeben (s. Anlage - Stellungnahme ADFC).

In der Abwägung (s. Anlage zur BV/2022/099) ist diese Stellungnahme unter der lfd. Nr. 39 aufgeführt. Da sich der neue Variantenvorschlag des ADFC nicht mit der vorliegenden Beschlusslage des PLA und UBFA deckt, wurde dieser seitens der Verwaltung nicht berücksichtigt. Der weitere Inhalt der Stellungnahme des ADFC entspricht in Teilen den bisherigen Vorschlägen der Verwaltung bzw. der vorliegenden Beschlusslage.

Im Rahmen der Diskussion zur BV/2022/099 „Ausbau Tinsdaler Weg - Abwägung der Stellungnahmen und neuer Variantenvorschlag MIX 1-2-1“ wurde im UBFA am 08.12.2022 beschlossen, den Variantenvorschlag des ADFC vorgestellt zu bekommen, damit eine inhaltlich vollständige Abwägung aller bisher vorgelegten, möglichen Varianten gegeben ist.

Seitens der Verwaltung wurden die einzelnen Punkte der Stellungnahme des ADFC Wedel nun noch einmal näher betrachtet und abgewägt (s. Anlage - Abwägung - Tabelle).

Der neue Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) stellt eine gemeinsam genutzte Straße für den Rad- und den motorisierten Verkehr (inkl. Bus, Lkw etc.) dar, in der der Gegenverkehr beibehalten wird. 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 verbleibende, durchgängige Mindestfahrbahnbreite beträgt 5,9 m. Diese wird unterteilt in 2,65 m breite Fahrspuren, die durch einen 0,6 m breiten Pflaster-/Rüttelstreifen getrennt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zum Variantenvorschlag des ADFC:

Dieser Vorschlag entspricht grundsätzlich der Ausbauvariante „Ausbau ähnlich Bestand“. Hierbei ist jedoch keine Verbesserung für Radfahrende gegeben, da die Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr (Bus, Lkw) genutzt werden muss. Ein Überholen langsam fahrender Verkehrsteilnehmer über den Mittel-/ Rüttelstreifen ist für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig und ggf. gefährlich. Es muss dabei sowohl eine „Barriere“ überfahren als auch in den Gegenverkehr gefahren werden. Die Anlage von 2 m breiten Gehwegen ist bei begrenzt verfügbarem Straßenraum möglich. Die Anlage von 2,65 m breiten Fahrspuren wäre nur in Anliegerstraßen mit reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h) zulässig. Bei Schwerlastverkehr (Bus, Lkw) sollte die lichte Breite der Fahrspur mind. 3 m betragen.

Weitere Ausführungen zum neuen Variantenvorschlag des ADFC: Einrichtung Tempo 30 (keine Zone) oder Fahrradstraße mit "Kfz frei". Es wird eine rote Einfärbung bzw. farbliche Markierung der Fahrspuren für den Radverkehr gewünscht. Die wechselseitige Anlage von Parkbuchten und Grüninseln (Baumanpflanzungen) bzw. alle 100-150 Meter Verschwenk der Fahrbahn soll der Unterbrechung der geradlinigen Durchfahrt dienen, damit nicht durchgängig 50 km/h gefahren werden kann. Es wird die Anordnung von Speedbumps quer zur Fahrbahn als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene) empfohlen. Des Weiteren sollen Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn.

Stellungnahme der Verwaltung zu den weiteren Ausführungen des ADFC:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße oder Tempo 30 ist nur möglich, wenn der Tinsdaler Weg aus dem Vorbehaltsnetz der Stadt Wedel genommen wird (Ratsbeschluss erforderlich).

Eine farbliche Markierung von Radspuren/Radwegen ist für Wedel bisher nicht beschlossen worden. Grundsätzlich sinnvoll ist das bei Anlagen, die auch von Radfahrenden genutzt werden müssen (Benutzungspflicht, durch angeordnete VZ).

Die Anlage von Speedbumps ist für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch für Radfahrende sehr ungünstig und ggf. gefährlich. Diese Barrieren können i. d. R. nur im Schritttempo (< 5 km/h) überfahren werden.

Die Anlage von Übergängen für Fußgänger bei den Speedbumps ist schwierig. Grundsätzlich hat der fließende Verkehr Vorrang. Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist bei Tempo 30 nicht zulässig. Das Aufbringen von Radpiktogrammen auf die Fahrbahn wäre möglich, berechtigt Radfahrende aber nicht zur Nutzung der gesamten Fahrspurbreite (Rechtsfahrgebot).

Fazit: Der neue Variantenvorschlag des ADFC steht der bisherigen Beschlusslage des PLA und UBFA entgegen. Wedel liegt in Deutschland und nicht in den Niederlanden! Es sind die geltenden Vorschriften (u. a. StVO, RAS, ERA etc.) zu beachten.

Anlage/n

- 1 Stellungnahme ADFC zur Vorplanung (220919)
- 2 Abwägung Stellungnahme ADFC (Tabelle)

Abwägung der Stellungnahme des ADFC Wedel durch die Verwaltung

(eingereicht im Rahmen der Anwohnerbeteiligung von Herrn Meyer, Herrn Krämer und Herrn Haemisch)

folgender UBFA-Beschluss zur Vorplanung (Ausbauvorschlag) liegt vor:

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 beidseitigen Schutzstreifen
- Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen (auch gegenläufig)
- 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)

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
1	neuer Variantenvorschlag des ADFC (inspiriert von den Niederlanden) - gemeinsame Straße für den Rad- und den motorisierten Verkehr: Gegenverkehr beibehalten; beidseitig 2 m breiter Gehweg auf Hochbord; Fahrbahn 8 m breit mit wechselseitigen Parkstreifen und Grünflächen; 5,9 m durchgängige Mindestfahrbahnbreite; Fahrspuren durch 0,6 m breiten Pflaster-/Rüttelstreifen getrennt; einzelne Fahrspur 2,65 m breit	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	entspricht Ausbau ähnlich Bestand; <u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Überholen über Mittel-/Rüttelstreifen für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich					
2	Weiteres zum Variantenvorschlag des ADFC: Tempo 30 (keine Zone) oder Fahrradstraße mit "Kfz frei"; Wunsch: rote Einfärbung bzw. farbliche Markierung der Fahrspuren des Radverkehrs; Parkbuchten und Grüninseln (Baumanpflanzungen) wechselseitig; alle 100-150 Meter Verschenkel der Fahrbahn - keine durchgängige Hauptstraße für Tempo 50; Anordnung von Speedbumps als Geschwindigkeitsbegrenzung und zum besseren Queren der Fahrbahn für Fußgänger (auf einer Ebene); Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn	wird <u>nicht</u> berücksichtigt	<u>keine</u> Verbesserung für Radfahrende, da gemeinsame Fahrbahn mit motorisierten Verkehr (Bus, Lkw etc.); Speedbumps für Rettungsfahrzeuge (Krankentransporte etc.), aber auch Radfahrende sehr ungünstig / gefährlich; Übergänge bei Speedbumps unklar - Fußgängerüberwege bei 30 Km/h <u>nicht</u> zulässig					
Der neue Variantenvorschlag des ADFC steht der bisherigen Beschlusslage des PLA und UBFA entgegen. Wedel liegt in Deutschland und nicht in den Niederlanden! Es sind geltende Vorschriften (u. a. StVO, RAST, ERA etc.) zu beachten.								

Nr.	Hinweise / Aussagen des ADFC (kurze Faktendarstellung)	Abwägung	Begründung seitens der Verwaltung	Rad	P	Einb.	30 km/h	Grün
3	Ausbau ähnlich Bestand: kein Schutz für schutzbedürftige Radler; eine Förderung des Radverkehrs wird so nicht erreicht - keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Parken am Fahrbahnrand und Pflanzinseln wären möglich					
4	Grundvariante - Ausbau mit beidseitigen Schutzstreifen: auf den ersten Blick Förderung des Radverkehrs; keine Schaffung von Haltemöglichkeit für den MIV; regelmäßiges Halten/Parken von Lieferverkehren auf Schutzstreifen; Entstehung gefährlicher Situation für Radfahrende; lange gerade Strecke führt beim MIV zu überhöhten Geschwindigkeiten; Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende; geringe Akzeptanz bei Anwohnern; keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	grundsätzlich eine Variante mit Verbesserungen für den Radverkehr; Schutzstreifen in der Feldstraße funktionieren gut; Anwohnerakzeptanz ist in Teilen gegeben; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung nicht vorrangig berücksichtigt werden					
5	<u>Einbahnstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird; Gefährdung besonders groß, wenn der MIV in den gegenläufigen, höhengleichen Radfahrstreifen fährt. Gerade Straßenrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
6	<u>Einbahnstraße mit baulichem Radweg und Radfahrstreifen</u> : führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, wenn auf dem Radfahrstreifen unerlaubterweise gehalten / geparkt wird. Gerade Straßenrasse ohne Hindernisse/Verschwenkungen, die zu überhöhten Geschwindigkeiten des MIV führen wird. Keine Möglichkeit für Begrünung	wird z. T. berücksichtigt	Radfahrstreifen und Radweg sind sicher zu nutzen; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					
7	<u>Einbahnstraße mit Schutzstreifen und Längsparken</u> : stellt eine Gefahr für Radfahrende dar, wenn der MIV zum Überholen den Schutzstreifen in Gegenrichtung befährt; eine Anhebung des Schutzstreifens auf das Gehwegniveau würde helfen, dann wäre jedoch keine Möglichkeit mehr für den MIV zu überholen; Folge: Drängeln, Hupen etc.; Tempo 30 oder gar langsamer (nicht als Zone, wie von Ihnen dargestellt) zwingend erforderlich; Pflanzstreifen mit Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas vorgesehen	wird z. T. berücksichtigt	diese Variante wird seitens der Verwaltung auch <u>nicht</u> favorisiert; Schutzstreifen auf Gehwegniveau = baulicher Radweg; vermutliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern sollte in der Planung grundsätzlich nicht vorrangig berücksichtigt werden, sonst sind Veränderungen nicht möglich bzw. umsetzbar					