

## Stellungnahme zum BV Richard-Köhn-Straße

Pinneberg, den 17.06.2014

Der ADFC bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Ausbauvarianten und würde es begrüßen, auch bei zukünftigen Baumaßnahmen angehört zu werden.

Die beiden in der Beschlussvorlage DR 14/152 vorliegenden Ausbauvarianten finden nicht die Zustimmung des ADFC.

Wir sehen eine andere Variante, die Straßengestaltung unter Erhalt der Bäume zu optimieren und im Einklang mit den geltenden Verordnungen und Technischen Regeln zu gestalten.

### Probleme der Variante Nummer 2a (schmaler Radweg hinter Straßenbegleitgrün)

Hochbord und Pflasterung direkt im Wurzelbereich der Bäume widerspricht DIN 18920 ‚Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen‘.

Inwieweit das Lichtraumprofil bei Führung eines Verkehrsweges so nah am Straßenbegleitgrün beeinträchtigt wird, haben wir nicht überprüft.

Variante 2a erhöht das Gefahrenpotenzial, anstatt es zu verringern. Bei diesem Entwurf werden Radfahrer durch den Baumbestand von der Fahrbahn getrennt, verschwinden also aus dem Blick der Kraftfahrer. Dass dies zu erhöhten Konflikten an Kreuzungen führt, ist bekannt. Während viele Radfahrer subjektiv so eine Lösung als sicher empfinden, ist die objektive Sicherheit bei dieser Gestaltung schlechter.

**Objektive Sicherheit muss jedoch vor subjektiver Sicherheit gehen.**

Die Tatsache, dass gerade Radwege auf dem Hochbord durch benachbarte Bäume schnell eine schlechte Oberflächenqualität durch Wurzelaufbrüche haben, die Wartung erfahrungsgemäß schlecht ist, das Herbstlaub auch nicht entfernt wird etc., wird hier komplett ausgeblendet.

Mit der "Fahrradnovelle" der StVO im Jahr 1997 wurden die Instrumente Radfahrstreifen und Schutzstreifen eingeführt, weil die Führung des Radverkehrs auf dem Hochbord mit zusätzlichen Gefahren verbunden ist. Die StVO besagt in § 2, dass Fahrzeuge - also auch Rad fahrende - die Fahrbahn benutzen müssen. Die Führung auf separaten Radwegen ist deshalb und auch aufgrund § 45 Abs. 9 als Sonderfall zu sehen, der nur unter besonderen Bedingungen angewendet werden darf. Eine Fortführung des Straßendesign der nördlichen Saarlandstraße ist deshalb nicht als Vorteil zu sehen

### Probleme der Variante Nummer 2b) (Verzicht auf Bäume, Markierung von Radfahrstreifen)

Diese Variante ist nicht bedarfsgerecht geplant. Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht zulässig. Siehe dazu auch unsere Ausführungen unten.

Die höheren Unterhaltskosten durch Fahrbahnmarkierungen stimmen nur, weil Radwege erfahrungsgemäß nicht ausreichend gewartet werden und schlechte Oberflächen z.B. durch zu erwartende Baumwurzelaufbrüche in Kauf genommen werden. Dies ist weder dem Komfort, noch der Sicherheit des Radweges zuträglich. Eine Wartung im nötigen Umfang ist teurer als die Neumarkierung von Schutzstreifen. Unser Vorschlag sieht eine ausreichend breite Fahrbahn vor, sodass die Markierung von Kfz nur in seltenen Ausnahmefällen überfahren werden müssen. Eine Neumarkierung ist deshalb nicht häufiger nötig als z.B. die Markierung von Leitlinien zur Trennung von Fahrstreifen.

Großbäume mit schattenspendendem Grün werden vernichtet.

## **Grundlegende Randbedingungen**

Auf der Richard-Köhn-Straße fahren aktuell (Stand 2013) im Mittel 8500 Kfz pro Tag (Quelle: FB3 der Stadt Pinneberg). Prognose bis 2025 ca. 9000 Kfz (Quelle: Broschüre 'Bauen und Leben' der Stadt Pinneberg 2013).

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) verweist auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung: "Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen."

- Bei Tempo 30 kann gemäß ERA auf der Richard-Köhn-Straße jegliche Radverkehrsanlage entfallen (siehe Graphik auf der nächsten Seite). Das daraus resultierende Straßenprofil wird in der Beschlussvorlage leider gar nicht dargestellt.

Da auch im Rahmen des aktuellen Lärmgutachtens Tempo 30 in der Richard-Köhn-Straße vorgeschlagen / empfohlen wird, sollte unseres Erachtens das Ergebnis der verkehrsbehördlichen Prüfung Planungs- und Entscheidungsgrundlage für den Ausbau werden.

Gemäß ERA werden bei 50 km/h und 400 bis 1000 Kfz pro Stunde (entspricht den 5000 bis 10000 Kfz pro Tag auf der Richard-Köhn-Straße) Fahrradschutzstreifen (auf der Fahrbahn, markiert mit einer gestrichelten Linie / Zeichen 340) empfohlen.

Im Übrigen benötigt es auch bei Tempo 50 eines Nachweises, dass benutzungspflichtige Radwege überhaupt zulässig sind. Gemäß § 45 Abs. 9 dürfen Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat am 18. November 2010 bestätigt, dass auch die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht eine Beschränkung des fließenden Verkehrs darstellt (BVerwG 3 C 42.09). Der Nachweis der Gefahrenlage muss konkret aufgrund der örtlichen Verhältnisse erfolgen.

## **Vorschlag des ADFC**

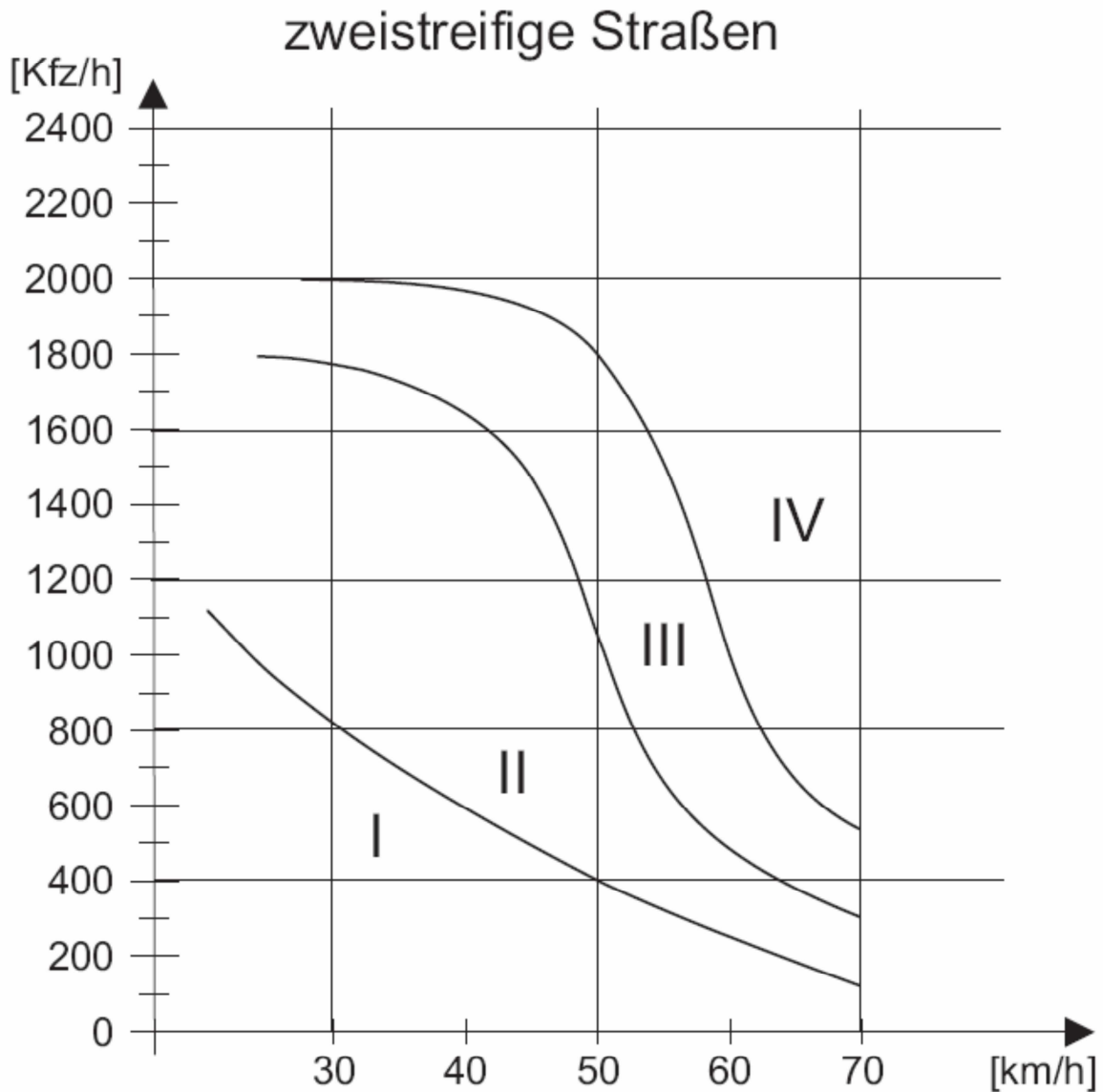
Links vom Baum ein Gehweg von 1,5 m Breite mit ausreichendem Abstand vom Wurzelwerk. Erhalt der Bäume auf einem 2 m breiten Baumstreifen. Rechts vom Baum eine Fahrbahn mit 8 m Breite, auf der in jede Fahrtrichtung je ein Fahrradschutzstreifen (1,5 m) durch Zeichen 340 markiert sind. Rechts daneben 0,45 m Sicherheitsstreifen mit Hochbordstein und dann 1,5 m Gehweg. Damit werden die Vorgaben der ERA exakt eingehalten.

In der Summe werden so 13,45 m Fläche versiegelt, ein halber Meter weniger als in der Beschlussvorlage vorgesehen. Außerdem bleiben die Bäume erhalten.

Im Prinzip bliebe also das vorhandene Profil und der Verlauf des Bordsteines beim Baum im Wesentlichen erhalten. Der rechte Radweg wird der Fahrbahn zugeschlagen, die zukünftig von Radlern und Kfz gemeinsam genutzt wird.

Da Grundschulkinder bis zum Vollenden des 10. Lebensjahres ohnehin auf den Gehwegen fahren dürfen / müssen, besteht hinsichtlich dieser Wegführung als Schulweg keinerlei erhöhtes Risiko.

Entscheidungsgrundlage zur Wahl der Radverkehrsführung (aus ERA)



I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn

II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen

III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen)

IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren