

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 15/0210</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 05.05.2015</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Gessert, Marcel</b>	<b>Tel.: -241</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>604/Herr Marcel Gessert -lo</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>07.05.2015</b>	<b>Anhörung</b>

**"Linke Benutzungspflicht" bei einseitig geführten Fahrradwegen  
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Dr. Pranzas, Ausschuss für  
Stadtentwicklung und Verkehr, 05.12.2013 TOP 5**

Herr Dr. Pranzas fragt:

Prüfung der Möglichkeiten zur Abschaffung der „linken Benutzungspflicht“ auf folgenden Straßenzügen:

1. Achternfelde
2. Am Exerzierplatz
3. Beim Umspannwerk
4. Emanuel-Geibel-Straße
5. Friedrich-Ebert-Straße (innerörtlicher Bereich)
6. Glashütter Kirchenweg
7. Hummelsbüttler Steindamm
8. Langenharmer Weg (Falkenbergstr. bis Schleswig-Holstein-Str.)
9. Lawaetzstraße (südliche Teilstrecke)
10. Lemsahler Weg (Poppenbüttler Str. bis Hummelsbüttler Steindamm u. Hopfenweg)
11. Stonsdorfer Weg
12. Ulzburger Straße (nördlicher Bereich)
13. Waldstraße (Syltkuhlen bis Autobahn)
14. Wilstedter Weg (Hasenmoorweg bis Tangstedt Forstweg)

Antwort der Verwaltung:

Prinzipiell werden die Benutzungspflichten kontinuierlich auf den Prüfstand gestellt, d. h. aufgrund von veränderten Verkehrsstärken, aber auch Verkehrsführungen, kann eine derzeit bestehende Benutzungspflicht zukünftig keinen Bestand mehr haben und umgekehrt. Dieses Thema wird auch kontinuierlich in der AG Radverkehr diskutiert.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Situation an Straßenabschnitten mit linksseitiger Benutzungspflicht gewünscht sind.

Bewertung der benutzungspflichtigen Straßen aus der obigen Auflistung:

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

## 1. Achternfelde und 5. Friedrich-Ebert-Straße

Die einseitige Benutzungspflicht ergibt sich aus der Benutzungspflicht auf der Friedrich-Ebert-Straße und Ochsenzoller Straße (Siehe auch Punkt 5. der Auflistung der Straßen).

Denkbar wäre, anstatt eines Zweirichtungsradweges die Südseite als benutzungspflichtig auszuweisen. Von dieser Alternative wird aufgrund der deutlich besseren Wegebreiten und der gesamten Wegeführung entlang des Straßenzuges Friedrich-Ebert-Straße - Achternfelde - Ochsenzoller Straße abgesehen. Ein Kennzeichnungswechsel würde nämlich auf dem gesamten Straßenzug einen zweimaligen Wechsel der Straßenseite auf einer Länge von rd. 500 m bedingen. Sicherheitsvorteile sind dadurch nicht ersichtlich. Auch muss die etwaige Akzeptanz in Frage gestellt werden.

Der Knotenpunkt Friedrichsgaber Weg/Friedrich-Ebert-Straße befindet sich derzeit in der Umplanung. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit soll der Knotenpunkt umgestaltet werden. Im Zuge dieser Maßnahme wird die Benutzungspflicht auf der Friedrich-Ebert-Straße noch einmal auf den Prüfstand gebracht. Ziel ist im Knotenpunkt Schutzstreifen zu markieren, die dem Radfahrer eine sichere Führung im Knotenpunkt ermöglichen.

Im Außerortsbereich wird an der Benutzungspflicht festgehalten, daher ist im Bereich Kornhoop eine geeignete Querungsmöglichkeit herzustellen.

Die Kosten für die Aufhebung der Benutzungspflicht ergeben sich damit aus der Herstellung der Querungsmöglichkeit, den Verbreiterungen und Markierungsarbeiten im Knotenpunktbereich.

## 2. Am Exerzierplatz

Die Benutzungspflicht konnte nach erneuter Überprüfung aufgehoben werden.

## 3. Beim Umspannwerk

Die Benutzungspflicht im Bereich Am Umspannwerk ist auf beiden Seiten gemäß Beschilderung angeordnet. Im nördlichen Bereich der Straße am Umspannwerk (ab Einmündung zur alten Straße Beim Umspannwerk) geht der getrennte Geh- und Radweg in einen Radweg über. Auf der Westseite ist ein getrennter bzw. kombinierter Geh- und Radweg angeordnet. Dieser wurde im nördlichen Bereich als Zweirichtungsverkehr beschildert. Die Beschilderung wird entfernt. Damit entfällt die linksseitige Benutzungspflicht.

## 4. Emanuel-Geibel-Straße

Die Benutzungspflicht auf der Emanuel-Geibel-Straße wurde nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Die Straße ist ausschließlich für Betriebs- und Versorgungsfahrzeuge freigegeben und durch eine Schrankenanlage gesichert, d. h. auch der Kfz-Verkehr ist an dieser Stelle ausgeschlossen. Der angrenzende Geh- und Radweg hat eine Beschilderung mit Benutzungspflicht, da er, vergleichbar mit Geh- und Radwegen in Grünzügen, als unabhängige Geh- und Radwegetrasse gesehen wird. Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht, könnte diese Wegeverbindung nicht mehr durch den fahrenden Radverkehr genutzt werden, da es sich dann um einen Gehweg handeln würde. Die Freigabe der Emanuel-Geibel-Straße für den Radverkehr, würde eine Entfernung bzw. deutliche Einkürzung der Schrankenanlage voraussetzen, welche zurzeit nicht geplant ist. Ohne diese baulichen Maßnahmen müssten Radfahrer im Bereich der Schranken absteigen.

Eine Gefahrenlage wird durch die linkseitige Benutzungspflicht nicht gesehen, da keine Einmündungen in diesem Bereich vorhanden sind.

5. Friedrich-Ebert-Straße (innerörtlicher Bereich)  
(siehe 1 und 5)

6. Glashütter Kirchenweg

Die Benutzungspflicht konnte aufgehoben werden.

7. Hummelsbütteler Steindamm

Der Hummelsbütteler Steindamm hat derzeit eine Fahrbahnbreite von 6,00 m. Die Nebenflächen haben keine beidseitigen durchgängigen Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Auf der westlichen Seite ist ein teilweise getrennter, teilweise kombinierter benutzungspflichtiger Geh- und Radweg angelegt. Auf der östlichen Seite des Hummelsbütteler Steindamms gibt es nur teilweise Gehwege. Des Weiteren befindet sich im südöstlichen Bereich der Nebenanlagen großer Baumbestand. Inwiefern dieser Baumbestand erhaltenswert ist, muss im Zuge weiterer Planungen bewertet werden. Prinzipiell wäre auf einer Breite von 6,00 m ein einseitiger Schutzstreifen möglich. Die verbleibende Fahrbahnbreite würde 4,50 m betragen. Dies entspricht dem Mindestmaß der derzeit gültigen Vorschriften. Eine Mittelmarkierung wäre dann nicht zulässig. Die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,50 m ist bei hohen Schwerverkehrsanteilen jedoch nicht ausreichend bzw. nicht empfehlenswert. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 10 % und ist damit als hoch zu bewerten.

Eine reine Markierung eines Schutzstreifens muss deshalb ausgeschlossen werden.

Damit eine beidseitige Radverkehrsanlage geschaffen werden kann, ist ein Vollausbau notwendig. Im betrachteten Abschnitt, Lemsahler Weg bis Fuchsmoorweg, stehen Straßenquerschnitte von ca. 13,5 m zur Verfügung (Diese sind derzeit teilweise überbaut bzw. durch Grünbestand belegt.)

Bei einer Querschnittsbreite von 13,5 m sind einerseits kombinierte Geh- und Radwege bzw. Schutzstreifen möglich. Für eine detaillierte Prüfung inwiefern auch Radfahrstreifen bzw. getrennte Geh- und Radwege möglich sind, ist eine detaillierte Prüfung notwendig.

Da der gesamte Hummelsbütteler Steindamm zwischen Fuchsmoorweg und Lemsahler Weg zu betrachten ist, muss für den gesamten Bereich eine Planung beauftragt werden. Entsprechende Mittel sollen für den Haushalt 2016/2017 eingeworben werden.

Ein erster Schritt in Richtung beidseitige Radverkehrsanlagen wird kurzfristig im Zuge des Bebauungsplanes 289 umgesetzt. Die Planung sieht hier auf der westlichen Seite einen kombinierten Geh- und Radweg und auf der östlichen Seite einen Schutzstreifen vor. Dadurch kann für den Bereich zwischen Segeberger Chaussee und Fuchsmoorweg eine beidseitige Radverkehrsanlage geschaffen werden.

Ziel ist es an diese Planung anzuknüpfen, um durchgehende Radverkehrsanlagen zu schaffen.

8. Langenharmer Weg (Falkenbergstr. bis Schleswig-Holstein-Straße)

Der Langenharmer Weg ist aufgrund der Verkehrsbelastung und des Lkw-Anteiles sowie der geringen Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m mit einer linkseitigen Benutzungspflicht, ab dem Kreisverkehr Stormarnkamp, Stonsdorfer Weg in Richtung Schleswig-Holstein-Straße gekennzeichnet. Zwischen Falkenbergstraße und dem Kreisverkehr gibt es einen beidseitigen baulich hergestellten Radweg ohne Benutzungspflicht.

Für den Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Schleswig-Holstein-Straße ist die Führung des Radverkehrs auf einem Radfahr- bzw. Schutzstreifen aufgrund der geringen Breite von 5,50 m nicht zulässig. Um ausreichend Flächen für den Radverkehr zu schaffen, müsste der südliche Gehweg komplett aufgehoben werden. Ein benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg kann in diesem Bereich aufgrund der vorhandenen geringen Breiten nicht angeordnet werden. Zur Einrichtung eines Radweges bzw. Radfahrstreifens sollte dieser Bereich rot gepflastert bzw. asphaltiert werden, da der Gehweg derzeit nur mit einer ungebundenen Oberfläche hergestellt ist. Die Bushaltestelle „Gewerbegebiet Stonsdorf“ müsste in diesem Zuge verlegt bzw. für den Fußverkehr freigehalten werden. Die Aufhebung des Gehweges ist jedoch nicht zu empfehlen, da Anlieger ihre Grundstücke nicht mehr direkt zu Fuß erreichen könnten und Radfahrer direkt an die Grundstückszufahrten herangeführt werden. Die Aufhebung des Gehweges würde auch gegen die Förderung des Fußverkehrs und damit auch gegen das politisch beschlossene Fußverkehrskonzept sprechen.

Die Benutzungspflicht für diesen Straßenabschnitt wird aufgrund der zu erwartenden Verkehrsminderung, nach Fertigstellung der Verlegung der Poppenbütteler Straße, erneut überprüft.

#### 9. Lawaetzstraße (südliche Teilstrecke)

Die Benutzungspflicht wurde erneut überprüft und aufgehoben.

#### 10. Lemsahler Weg (Poppenbütteler Str. bis Hummelsbütteler Steindamm und Hopfenweg)

Die Benutzungspflicht von links angelegten Radwegen ist vor allem in Einmündungsbereichen als gefährlich zu betrachten. Diese Gefährdungslage ist in diesem Bereich nicht gegeben, da ein Fahren auf dieser Fläche aufgrund der wenigen Grundstückszufahrten bzw. Einmündungen als nahezu gefahrungsfrei anzusehen ist.

Prinzipiell ist die Einrichtung einer zweiten Radverkehrseinrichtung möglich. Für einen baulich angelegten Radweg müssten zusätzliche Flächen erworben werden, da die städtischen Flächen zum Bau eines Radweges nicht ausreichend vorhanden sind. Des Weiteren würde ein baulich angelegter Radweg im Konflikt zu dem angrenzenden Baumbestand stehen.

Für einen Radfahrstreifen müsste die Fahrbahn verbreitert werden. Bei einer derzeitigen Fahrbahnbreite von 7,00 m und einem Radfahrstreifen von 1,85 m würde die verbleibende Straßenbreite nicht ausreichen.

Ein Schutzstreifen in einer Breite von 1,50 m würde zu einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 5,50m führen. Ein Schutzstreifen wäre demnach (entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) möglich. Bei einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 10 % ist dieser jedoch nicht zu empfehlen.

#### 11. Stonsdorfer Weg

Die Benutzungspflicht wurde zwischenzeitlich aufgehoben.

## 12. Ulzburger Straße (nördlicher Bereich)

Im nördlichen Bereich zwischen Rathausallee und Friedrichsgaber Weg/Harkesheyde ist eine umfassende Umgestaltung geplant.

So ist zum Beispiel nach dem Umbau, im derzeitigen Bauabschnitt zwischen Waldstraße und Glashütter Weg („1.Meilenstein“), das Fahren auf der Straße erlaubt (Tempo 30/Aufhebung der Benutzungspflicht). Dadurch müssten Radfahrer vor diesem Bauabschnitt die Straßenseite wechseln, damit das Rechtsfahrgebot eingehalten werden kann. Um dies zu vermeiden und eine möglichst durchgängige Anlage für den Radverkehr zu schaffen, wird die einseitige Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr zwischen Rathausallee und Weg am Denkmal aufgehoben und durch eine beidseitige Benutzungspflicht ergänzt.

Im weiteren Verlauf, zwischen „1. Meilenstein“ und Harkesheyde, sieht die Planung zur Umgestaltung Ulzburger Straße beidseitige Radwege vor.

Im Bereich zwischen Friedrichsgaber Weg/Harkesheyde und Quickborner Straße wurde bereits im Zuge des Lärmaktionsplanes eine beidseitige Radverkehrsanlage geprüft. Die Optionen wurden mit folgendem Ergebnis in der AG Radverkehr geprüft:

*Die Prüfung hat für die Ulzburger Straße im Abschnitt zwischen Friedrichsgaber Weg und Quickborner Straße bezogen auf die jetzige Situation folgendes Ergebnis aufgezeigt:*

*„Die Kfz-Belastung lag 2007 bzw. 2008 (Angaben in normaler Schrift nördlich Harkesheyde, bzw. kursiv gesetzt südlich Mühlenweg) bei 1.482 bzw. 1.316 Kfz in beiden Richtungen in der morgendlichen Spitzenstunde, 1.776 bzw. 1.544 am Nachmittag. Die Kfz-Belastung nördlich des Mühlenwegs liegt geringfügig niedriger als südlich davon. Es besteht eine niedrige bis mittlere Schwerverkehrsbelastung (211 Kfz des Schwerverkehrs in 4 h morgens am Mühlenweg).*

*Die Fahrbahnbreite von meist 7,50 m, in einem Abschnitt mit Aufstellbereich für linksabbiegende Kfz 9,45 m, lassen die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens von 1,50 m Breite zu. Die Kfz-Belastung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt im Übergangsbereich von Belastungsbereich III zu IV „... „Demnach sind, soweit dies möglich ist, Radfahrstreifen oder Radwege zu bevorzugen. Unter den gegebenen Umständen sind diese beiden Arten der Radverkehrsführung jedoch absehbar nicht anforderungsgerecht zu realisieren. Anforderungsgerecht bedeutet in einer derart stark belasteten Straßen mit zahlreichen Knotenpunkten und Grundstückszufahrten, dass richtungstreu geführte Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite neben ausreichend breiten Gehwegen angelegt werden müssten.“*

*Die AG Radverkehr hat daher empfohlen:*

*„Die Ulzburger Str. wird im Bestand - einseitiger benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg und in der Planung - Schutzstreifen - für Radfahrer als gefährlich eingestuft.*

*Der einseitige benutzungspflichtige Radweg auf der Westseite zwingt Radfahrer, diesen zu nutzen. Die Unfallstatistiken zeigen aber, dass linksseitig fahrende Radfahrer stark unfallgefährdet sind.*

*Im Gegenzug dazu, wird aufgrund der hohen Verkehrsdichte und den fehlenden Breiten für einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen, deren Einrichtung abgelehnt.*

*Im Vergleich zwischen einseitigem Zweirichtungsradweg und Schutzstreifen, wird der Radweg als sicherer eingestuft, d. h. der Bestand bleibt bestehen. Ein Flächenzukauf wird angestrebt.“*

Grundsätzlich soll ein Grundstücksankauf für beidseitige Radverkehrsanlagen nördlich des Friedrichsgaber Weges/Harkesheyde forciert werden. Die Kosten für den Flächenankauf richten sich nach den jeweiligen Marktwerten. Die Ausbaukosten für beidseitige Radverkehrsanlagen richten sich dann nach der jeweils präferierten Lösung (kombinierte Geh- und Radwege, getrennte Geh- und Radwege oder Radfahrstreifen). Kurzfristige Lösungen sind aufgrund der Flächensituation nicht möglich.

#### 13. Waldstraße (Syltkuhlen bis Autobahn)

Die Stadt Norderstedt ist nur für den Bereich zwischen Syltkuhlen und Ginsterkamp zuständig. Eine Benutzungspflicht für diesen Bereich liegt derzeit nicht vor.

#### 14. Wilstedter Weg (Hasenmoorweg bis Tangstedt Forstweg)

Der Wilstedter Weg stellt eine Verbindungsstraße nach Wilstedt/Tangstedt dar, liegt im Außenbereich der Stadt Norderstedt und mündet im weiteren Verlauf in Außerortslage. Die Bebauung entlang der Straße ist eher gering.

Die Straße hat im Bereich zwischen Hasenmoorweg und Seebarg eine Breite von ca. 5,50 m und ab Seebarg von 6,00 m und verfügt über einen unbefestigten Seitenstreifen sowie einen einseitigen benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Die Geschwindigkeit ist auf 50 bzw. 70 km/h festgesetzt. Der Sonderweg ist asphaltiert und hat eine Breite von 2 m. Auf der Straße kommt wegen der zahlreichen landwirtschaftlichen Nutzflächen häufig Schwerverkehr vor.

Die Benutzungspflicht von links angelegten Radwegen ist vor allem in Einmündungsbereichen als gefährlich zu betrachten. Die Gefährdungslage, aus diesem Grund, tendiert für den Radfahrer gen Null, da ein Fahren auf dieser Fläche aufgrund der kaum vorkommenden fußläufigen Verkehre und der wenigen Grundstückszufahrten bzw. Einmündungen als nahezu gefahrungsfrei anzusehen ist.

Prinzipiell kann die linke Benutzungspflicht aufgehoben werden, wenn entsprechende beidseitige Radverkehrsanlagen angelegt werden. Im Wilstedter Weg geht dies einher mit der Verbreiterung der Straße bzw. mit dem Schaffen eines zusätzlichen baulich angelegten Radweges.

Im Jahr 2015 ist die Sanierung des Wilstedter Weges zwischen Hasenmoorweg und Stadtgrenze Norderstedt geplant. Diese Maßnahme beinhaltet jedoch nur die Sanierung des Bestandes, d. h. keine Verbreiterung zur Einrichtung eines Schutz- bzw. Radfahrstreifens.

Eine Verbreiterung der Straße würde eine Ausbaumaßnahme des Wilstedter Weges im betrachteten Abschnitt erfordern, da zusätzliche Tragschichten erforderlich wären. Die Ausbaukosten würden auf 1,5 km Straße ca. 1,5 Mio. Euro kosten (ohne entsprechende Entwässerungseinrichtungen).

Da derzeit für eine solche Maßnahme keine Mittel zur Verfügung stehen, müssten diese für das Haushaltsjahr 2016/2017 eingeworben werden. Vor dem Hintergrund der Gesamtprioritäten wird dies jedoch nicht empfohlen.