

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Kreisverband Harburg e.V.**
Hauptstraße 18
21442 Toppenstedt

Tel. 04173 599 2673
info@adfc-kreis-harburg.de
www.adfc-kreis-harburg.de

Bankverbindung
Sparkasse Harburg-Buxtehude
IBAN:
DE32 2075 0000 0016 0035 43
Steuernummer
50 270 04555

An den

Gemeinderat Salzhausen

**Betrifft: Einrichtung einer Radverkehrsführung in der
Amelinghäuser Straße in Putensen**

10.03.2022

Sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates,

der ADFC Kreisverband Harburg e.V. und die ADFC Ortsgruppe Hanstedt-Salzhausen begrüßen es sehr, dass die Attraktivität des Radverkehrs in der Gemeinde gesteigert und der Radverkehr auf der Fahrbahn sichtbarer gemacht werden soll.

Sowohl die rechtlichen Vorgaben, wie auch die Unfallforschung sehen vor, dass der Radverkehr innerorts grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt wird und eine Kombination mit dem Fußverkehr nur in besonderen Ausnahmefällen stattfinden soll. Dem Radverkehr sollen vielmehr Angebote für eine sichere, komfortable und ggf. separate Führung gemacht werden. Wir unterstützen diese Position.

In den engen Ortsdurchfahrten im Landkreis Harburg ist leider oftmals eine separate Führung des Radverkehrs nicht sicher möglich. Es ist dann die einzige Lösung der schwächsten Verkehrsart, dem Fußverkehr, separate Flächen anzubieten und den Radverkehr im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen zu führen. Uns ist bewusst, dass die Führung im Mischverkehr auf den Hauptstraßen für viele Radfahrende

unattraktiv ist, da sie sich subjektiv nicht sicher fühlen. Objektiv ist diese Führung jedoch sicherer als die Benutzung von Gehwegen, sowohl für den Rad- wie insbesondere auch für den Fußverkehr.

Wir wünschen uns auch, dass der Mischverkehr attraktiver gestaltet wird. Ein erster Schritt in diese Richtung sind strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen, die jedoch, wie bekannt ist, derzeit nicht eingerichtet werden können. Wir weisen daher an dieser Stelle auf die Städteinitiative Tempo 30 hin:

<https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten>

Ziel dieser von sechs deutschen Städten gegründeten Initiative ist es unter anderem den Kommunen vor Ort mehr Möglichkeiten zu geben, nach eigenem Ermessen Tempo 30 einzurichten.

Allerdings wird eine reduzierte Geschwindigkeit alleine keine Verhältnisse, wie in Nebenstraßen schaffen, in denen schon heute gerne auf der Fahrbahn Fahrrad gefahren wird. Nötig ist dazu ebenfalls eine deutliche Reduzierung des Kraftverkehrsaufkommens. Um dieses zentrale Ziel der Verkehrswende zu erreichen, benötigt es jedoch Zeit für einen Strukturwandel. In der Zwischenzeit wird es daher nötig sein, dass sowohl Radfahrende selbstsicherer werden und ihren Platz auf der Fahrbahn sichtbar beanspruchen, wie auch Autofahrende mit mehr Rücksicht und Akzeptanz unterwegs sein müssen.

Bei den am 21.02.2022 im Planungs- und Hochbauausschuss vorgestellten Ideen wird zwar der Radverkehr auch nicht komplett separat geführt, die Sichtbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird jedoch deutlich erhöht. Wir haben dabei die Erfahrung gemacht, dass Fahrradschutzstreifen (Strich schmal und unterbrochen) keine deutliche Verbesserung gegenüber dem reinen Mischverkehr darstellen. Die Markierungen werden als scharfe Trennung der Verkehrsflächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten fehlgedeutet und so viel zu enge Überholmanöver provoziert. Der seit der letzten Novelle endlich auch in der StVO verankerte Mindestüberholabstand von 1,5m innerorts bzw. 2m außerorts gilt nämlich auch bei Schutz- und Radfahrstreifen! Wir möchten daher von dieser Variante abraten.

Die Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens (Strich breit und durchgehend) kann eine etwas höhere subjektive Sicherheit bieten. Dafür sollte dieser Streifen allerdings

so breit wie möglich ausgeführt werden, um den Überholabstand gezwungenermaßen zu vergrößern. Bei der dargestellten Variante 1 beträgt die Restfahrbahnbreite etwa 5,8m, dies ist zu schmal, damit sich zwei landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 3m begegnen bzw. zwei Lkw oder Busse ungehindert begegnen könnten. Ein Fahrzeug müsste im Begegnungsfall mit besonderer Vorsicht auf den Radfahrstreifen ausweichen. Wir halten es daher für vertretbar, wenn die Fahrbahn zugunsten des Radfahrstreifens auf 5,5m Breite reduziert wird. Der mit Abstand am häufigsten auftretende Begegnungsfall Pkw-Pkw kann bei dieser Breite ungehindert stattfinden. Alle weiteren Begegnungsfälle sind nicht mehr ungehindert möglich, nur in einigen Fällen muss unter besonderer Vorsicht auf den Radfahrstreifen ausgewichen werden. Durch die verringerte Breite der Fahrbahn ändert sich für den Kraftverkehr nichts, die um 0,3m breitere Ausführung des Radfahrstreifens stellt allerdings eine merkliche Erhöhung des Überholabstandes dar. Der Nachteil dieser Lösung ist die unveränderte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aus dem Ort heraus. Hier besteht lediglich die Möglichkeit, dass die optisch verringerte Fahrbahnbreite den Kraftverkehr etwas ausbremst. Ein sicheres Überholen ist jedoch auch bei 5,5m Fahrbahnbreite für Pkw und Lkw möglich.

Unabhängig von der Breite des Radfahrstreifens regen wir an, die Breitstrich-Markierung als Rüttelstreifen auszuführen. Diese führt in jedem Fall dazu, dass Kraftfahrzeugführende darauf aufmerksam werden, dass sie ihre Fahrbahn verlassen. In Hamburg wurde dies beispielsweise im Reiherdamm an der südlichen Zufahrt zum alten Elbtunnel umgesetzt:

<https://www.mapillary.com/app/?lat=53.532367199999998&lng=9.9692473999999972&z=17&pKey=514567116569754&focus=photo>

Man beachte die kleinen Wülste auf der Fahrbahnmarkierung.

Die in beiden vorgestellten Varianten angedachte Querungsmöglichkeit im Bereich des Ortseinganges mit Fahrbahneinengung ist zwingend erforderlich, egal welche Führung des Radverkehrs innerorts gewählt wird - auch bei unveränderter Führung im Mischverkehr! Gemäß Randnummer 36 zu §2 in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO gilt: "Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung [linker Radweg] ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen." Der Radweg außerorts von Oldendorf kommend stellt einen solchen linken Radweg dar, der Beginn des Gehweges am Ortseingang von Putensen somit sein Ende. Wie

solche Querungsmöglichkeiten ausgestaltet sein müssen, ist leider in keinem technischen Regelwerk verbindlich geregelt. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) wird in Kapitel 9.5 beispielsweise nur aufgeführt:

“Die Ausbildung des Überganges zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrten soll

- dem Radverkehr einen sicheren und komfortablen Wechsel der Straßenseite am Anfang und Ende von einseitigen Radverkehrsanlagen ermöglichen,
- den sicheren Übergang bei wechselnder Führungsform (z.B. vom Radweg auf die Fahrbahn) gewährleisten und
- die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr dämpfen”

Die Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen haben Leitfäden zur Gestaltung von Querungsmöglichkeiten an Ortseinfahrten veröffentlicht. Für das selbsternannte Fahrradland Niedersachsen gibt es solche Darreichungen nicht. Die Leitfäden sehen Fahrbahneinengungen unter anderem an Straßen mit einer Belastung von weniger als 5.000 Kfz/Tag vor. Ausgehend von den Daten der letzten niedersächsischen Verkehrsmengenermittlung 2015 liegt die Belastung der L234 in Putensen in diesem Bereich. Wir halten die vorgeschlagene Lösung daher für sinnvoll.

Erfahrungen dazu können wir allerdings nicht einbringen, da uns keine vergleichbar gestaltete Ortseinfahrt bekannt ist. Es gibt zwar auch in Tangendorf oder Trelde Fahrbahneinengungen am Ortseingang, diese sind jedoch schmaler und auf den Straßen ist deutlich weniger Verkehr unterwegs. Am ähnlichsten ist noch der Ortseingang von Dibbersen aus Nenndorf kommend (siehe angehängte Bilder). Hier wurde die nach der Eröffnung der Ortsumfahrung zurückgebaute Ortsdurchfahrt nochmal durch aufgeschraubte Betonelemente eingeengt. Die etwa 2m breite Einengung befindet sich dabei allerdings vornehmlich auf einer Seite. Die Restfahrbahnbreite von etwa 5,5m erlaubt auch hier die Begegnung von zwei Pkw.

Die Gemeinde Salzhausen wäre mit dieser vergleichsweise günstigen Gestaltungsform einer Querung am Ortseingang somit quasi Vorreiter in der Region.

Abschließend möchten wir noch einmal auf das Thema Kostenträgerschaft eingehen. Wie oben erklärt, ist die Querungsmöglichkeit insbesondere Teil des Radwegs außerorts. Dieser liegt genau wie jede Radverkehrsführung innerorts grundsätzlich in der Baulast des Straßenbaulastträgers. Dieser Auffassung ist auch

die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in ihrem 2013 veröffentlichten "Leitfaden Radverkehr". In Kapitel 4.3 wird dabei ausgeführt:

"[...] Der Übergang einer von der Fahrbahn abgesetzten Führung außerorts zu einer Radverkehrsführung ohne Benutzungspflicht innerorts sollte dort vorgesehen werden, wo ein verkehrssicherer Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn [...] möglich ist. Ggf. ist eine Überquerungshilfe (z.B. Mittelinsel, Fahrbahneinengung, LSA) vorzusehen. Kostenträger dafür ist der Straßenbaulastträger."

Da nach den Vorgaben der ERA2010 eine Querungsmöglichkeit die Geschwindigkeit dämpfen soll, halten wir eine bauliche Überquerungshilfe immer für notwendig. Uns interessiert es daher, warum hier die Gemeinde für den Bau einer Radverkehrsanlage bezahlen soll, für die nach eigener Aussage an einer Landesstraße das Land Kostenträger sein sollte.

Zusammenfassend halten wir die Querungsmöglichkeit für dringend notwendig. Zwischen den vorgestellten zwei Varianten Schutzstreifen oder Radfahrstreifen bevorzugen wir den Radfahrstreifen in möglichst großer Breite. Optimal ist jedoch eine konsequente Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn durch den ganzen Ort auf einer nicht zu breiten Fahrbahn.

Wir hoffen, dass an dieser Stelle eine gute und sichere Lösung für den Radverkehr gefunden wird und stehen Ihnen dazu weiterhin für Nachfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Maximilian Recht

Berater Radwegenetze
ADFC Kreisverband Harburg e.V.
maximilian.recht@adfc.kreis-harburg.de
0175 230 9926

Gerhard Hahn

Sprecher der ADFC Ortsgruppe
Hanstedt-Salzhausen
hanstedt-salzhausen@adfc-kreis-harburg.de
04184 850 4931

Weitere Informationen:

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Nov. 2017):

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf

Querungsstellen für die Nahmobilität AGFS NRW (Mai 2021):

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien%20der%20AGFS/Handlungsleitf%C3%A4den%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/Querungsstellen/AKQ_broschuere_2021_Loseblattsammlung_RZ_Einzels.pdf

Leitfaden Radverkehr NLStBV (Nov. 2013):

https://www.mw.niedersachsen.de/download/83761/Leitfaden_Radverkehr_der_NLStBV.pdf

Bilder Ortseingang Dibbersen Richtung Nenndorf:



