

## 2. Radverkehr zwischen Großhansdorf und „Edeka-Kreisel“

### 2.1 Fragestellung

Die Radverkehrsverbindung zwischen Siek und Großhandorf, u.a. als Schulweg führt entlang der Hauptstraße über den Minikreisverkehrsplatz weiter in Richtung Großhansdorf. Vor dem Bau des Minikreisverkehrsplatzes und Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht im Zuge der Hauptstraße verkehrten die Radfahrer in beiden Richtungen auf dem damals gemeinsamen Geh- und Radweg nördlich der Hauptstraße. Während die Hauptstraße in einem Wendeplatz endet, führt der Geh- und Radweg weiter in Richtung Großhansdorf. An der BAB-Anschlussstelle kreuzt der Geh- und Radweg über eine lichtsignalgeregelte Furt die Landesstraße 224 (L 224) (Abbildung 1).



Abbildung 1: Luftbild (Quelle: Google Earth)

Aktuell ist nur noch der Abschnitt von der Querung über die L 224 bis zum neu gebauten Absperrgitter im westlichen Teil der Hauptstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg benutzungspflichtig ausgewiesen (Abbildung 2). Dass der Gehweg ab diesem Absperrgitter nicht von Radfahrern benutzt werden darf, wird häufig missachtet. Das Absperrgitter wird umfahren und die Radfahrer fahren weiter über die nördliche Querungsstelle am Minikreisverkehrsplatz und kreuzen dort – für Kraftfahrer unerwartet – die nördliche Kreiselzufahrt.

Zwischen der Furt über die L 224 und dem Wendeplatz haben sich die Radfahrer eine „Abkürzung“ über die Grünfläche und den Wendeplatz „erfahren“ (Abbildung 3).



Abbildung 2: Absperrgitter mit „Umfahrung“



Abbildung 3: „Abkürzung“ Radweg

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob und mit welchen begleitenden Maßnahmen die „Abkürzung“ als befestigter Radweg hergestellt wird.

## 2.2 Lösungsvorschlag

Durch den Bau eines Radwegs zwischen der Querung über die L 224 und dem Wendeplatz der Hauptstraße können die Radfahrer direkt auf die Fahrbahn der Hauptstraße geleitet werden, so dass sich die Wahrscheinlichkeit, dass der Gehweg weiterhin als „Radweg“ benutzt wird, reduziert wird. Diese Baumaßnahme ist sinnvoll und zu begrüßen.

Da es auf der Südseite der Hauptstraße keinen Gehweg gibt, sollten die Fußgänger weiterhin den Gehweg auf der Nordseite benutzen. Um Radfahrer auf den zu bauenden Radweg zu lenken, kann das Absperrgitter an den Wendeplatz versetzt werden (Abbildung 4).



Abbildung 4: Fußweg am Wendeplatz heute



Abbildung 5: Verlagerung Absperrgitter

Die Zufahrt zum Küchenstudio ist komplett gepflastert. Hier rechnen Kraftfahrer - besonders beim Ausfahren vom Küchenstudio - nicht unbedingt mit bevorrechtigten Radfahrern. Um die Vorfahrtsituation zu verdeutlichen, wird empfohlen hier den Pflasterbelag gegen Asphalt auszutauschen. Der zusätzliche Einbau eines Tiefbordes zwischen Ausfahrt und neuer Asphaltfläche verdeutlicht die Wartepflicht. Um die Sicht auf die von Großhansdorf kommenden Radfahrer sicherzustellen, muss

das Werbeschild „Küchenland“ so versetzt werden, dass das für Radfahrer notwendige Sichtdreieck freigehalten wird.



Abbildung 6: Zufahrt Küchenstudio heute



Abbildung 7: Vorschlag zum Umbau

Als Sicherheitsdefizit verbleibt noch die Gefahr, dass ein wendender Kraftfahrer einen Radfahrer übersieht, der den Wendeplatz von der Hauptstraße aus geradlinig in Richtung Radweg durchfährt. Dies lässt sich eventuell mit einer Markierung lösen.

### 3. Radverkehr im Zuge der Jacobsrade

#### 3.1 Fragestellung

Mit Schreiben vom 15.08.2013 wurde angeordnet, die Radwegbenutzungspflicht im Zuge der Jacobsrade aufzuheben.

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob im Kreuzungsbereich L 224 / Jacobsrade und in der Jacobsrade zwischen L 224 und Hauptstraße nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht besondere Vorkehrungen zu treffen sind.



Abbildung 8: Kreuzung L 224 / Jacobsrade



Abbildung 9: Gehweg an der Jacobsrade

#### 3.2 Lösungsvorschlag

Grundsätzlich werden in der heutigen Praxis Radfahrer als Fahrzeuge behandelt und diese sollen auf der Fahrbahn verkehren (vergl. auch Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung). Es hat sich erwiesen, dass außer bei hohen Verkehrsbelastungen Radfahrer am sichersten fahren, wenn diese auf der Fahrbahn oder zumindest in unmittelbarer Nähe der Kraftfahrzeuge verkehren. Dies wird heute noch von vielen Radfahrern anders gesehen, die sich auf der Fahrbahn unwohl fühlen.

Nur bei besonders hohen Verkehrsmengen oder großen LKW-Anteilen werden alternative Führungsformen wie Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege in Betracht gezogen (verl. ERA 2010).

Im Zuge der stark befahrenen L 224 verkehren kaum Radfahrer. Radfahrer, die von Großhansdorf kommend in Richtung Großensee / Hoisdorf fahren, finden mit der Hauptstraße und übrigen Feldwegen ausreichend Ausweichstrecken mit weniger Verkehrsbelastung. Insofern stellt sich hier primär die Frage, wie Radfahrer zu behandeln sind, die zwischen Siek oder Großhansdorf und dem Gewerbegebiet Jacobsrade verkehren.

Für diese gibt es – regelgerecht – die Verbindung über den westlichen Teil der Hauptstraße durch den Minikreisverkehrsplatz und die Jacobsrade bis zur Kreuzung mit der L 224. In der Hauptstraße östlich des Minikreisverkehrs wurde 2010 eine Querschnittsbelastung von rund 3.700 Kfz/Tag ermittelt. Zusammen mit dem Verkehr aus dem Gewerbegebiet Bültbek dürfte die Belastung der Jacobsrade im betrachteten Abschnitt bei rund 4.000 Kfz/Tag liegen. Diese Verkehrsbelastung rechtfertigt keine besondere Radfahrerführung, so dass es vertretbar ist, die Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen. Dies gilt auch für die Kreuzung L 224 / Jacobsrade.

Die Freigabe des parallel zur Jacobsrade verlaufenden Gehwegs für Radfahrer ist nicht zielführend. Um diesen zu benutzen müssten die von Siek in Richtung Gewerbegebiet fahrenden Radfahrer zweimal die Jacobsrade kreuzen, dies ist mit einer größeren Gefährdung verbunden, als im Sichtfeld der Kraftfahrer auf der Fahrbahn zu verkehren. In der Gegenrichtung müssten die Radfahrer regelkonform vor dem Minikreisverkehrsplatz auf die Fahrbahn abgeleitet werden, da separate Radverkehrsführungen an Minikreisverkehren nicht zulässig sind. Dies wäre im Bereich des heutigen Parkstreifens auf der Westseite möglich.

Ein gewisses Schutzpotential für die Radfahrer würden Schutzstreifen zwischen der L 224 und der Hauptstraße bieten. Diese lassen sich aber nur durch Verbreiterung der Straße auf mindestens 7,50 m einrichten.

Um ganz deutlich zu machen, dass der Radverkehr im betrachteten Bereich auf der Fahrbahn stattfinden soll, müssen an der Ampelanlage die Kombi-Streuscheiben Fußgänger/Radfahrer gegen reine Fußgänger-Streuscheiben ausgetauscht werden.



Abbildung 10: Auszutauschende Streuscheibe



Abbildung 11: Position einer Radweg-Ableitung

In der Fahrtrichtung Gewerbegebiet – Großhansdorf werden Radfahrer wohl die Abkürzung über den Weg innerhalb der Grünfläche nehmen, was toleriert werden könnte. In der Gegenrichtung sollte dies vermieden werden, da die Radfahrer dann auf der falschen Seite der Jacobsrade an der Furt über die L 224 ankommen. Es ist empfehlenswert, den Weg über die Hauptstraße, Minikreisverkehrsplatz und Jacobsrade für Radfahrer zu beschildern.

## 4. Alte Landstraße zwischen westlichem und östlichen Ortseingang

### 4.1 Fragestellungen

Nach dem Ausbau der „Alten Landstraße“ zwischen Meilsdorf und Siek gibt es Stimmen, die zu hohe KFZ-Geschwindigkeiten am westlichen Ortseingang beschreiben. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen am Ortseingang wurden beim Ausbau nicht vorgesehen.



Abbildung 12: westlicher Ortseingang Alte Landstraße



Abbildung 13: Geschwindigkeitsdämpfung?

Der neue, von Meilsdorf kommende von der Fahrbahn abgesetzte Radweg wird außerorts regelkonform in beiden Richtungen betrieben. Innerhalb der Ortslage wird dieser Radweg als Zweirichtungsradweg fortgesetzt. Es soll geprüft werden, ob dies so beibehalten werden kann.



Abbildung 14: Alte Landstraße / Hauptstraße



Abbildung 15: Alte Landstraße / Neue Straße

## 4.2 Lösungsvorschläge

### 4.2.1 Ortseingang von Meilsdorf

Verkehrsrechtlich ist die Situation am westlichen Ortseingang korrekt. Mit der Ortstafel gilt für Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Ortstafel befindet sich in einem Abschnitt, der durch Sträucher und Freiflächen gekennzeichnet

ist, so dass für die Kraftfahrer die Ortslage nicht an der Umgebung abzulesen ist. An einer solchen Stelle kann eine geschwindigkeitsdämpfende Straßengeometrie hilfreich sein. Da es im Wesentlichen darum geht, den ortseinwärts fahrenden Verkehr zu bremsen, wäre eine einseitige Verschwenkung entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ausreichend.

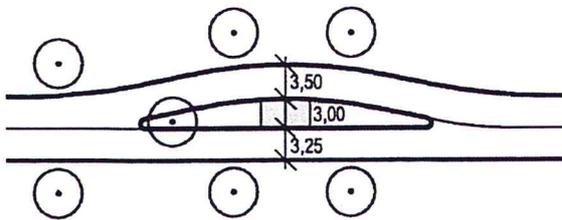


Abbildung 16: Geschwindigkeitsdämpfung analog RAST 06.



Abbildung 17: Baken als optische Bremsung

Sollte sich eine Verschwenkung nicht realisieren lassen, wären ggf. Baken eine Möglichkeit, den Ortseingang deutlicher zu kennzeichnen um zumindest optisch eine gewisse Bremswirkung zu erreichen.

Eine Einengung der Fahrbahn kann nicht empfohlen werden, weil diese nicht unbedingt geschwindigkeitsdämpfend ist. Bei Gegenverkehr in einer Einengung besteht immer die Gefahr, dass der Wartepflichtige eher noch beschleunigt, um noch vor dem Gegenverkehr die Engstelle passieren zu können.

#### 4.2.2 Radverkehr im Zuge der Alten Landstraße, innerorts

Der Radweg von Meilsdorf über Siek in Richtung Sieker Berg / Trittau befindet sich außerorts westlich und östlich der Ortslage auf der Nordseite der Straße und wird in beiden Richtungen befahren.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung macht zur Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung) innerorts folgende Vorgaben:

1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.
2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.
3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.
4. Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.

5. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass

- a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;
- b) nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;
- c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

Würde man die Radwegbenutzungspflicht im hier betrachteten Bereich aufheben, hätte dies zur Folge, dass der von Meilsdorf in Richtung Sieker Berg / Trittau fahrende Radverkehr die Fahrbahn der Alten Landstraße auf der südlichen Seite benutzen müsste. Da die Radfahrer auf der Nordseite ankommen und weiterfahren sind an beiden Orsteingängen sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Dazu findet sich in Empfehlungen für Radverkehrsanlagen folgendes Beispiel:

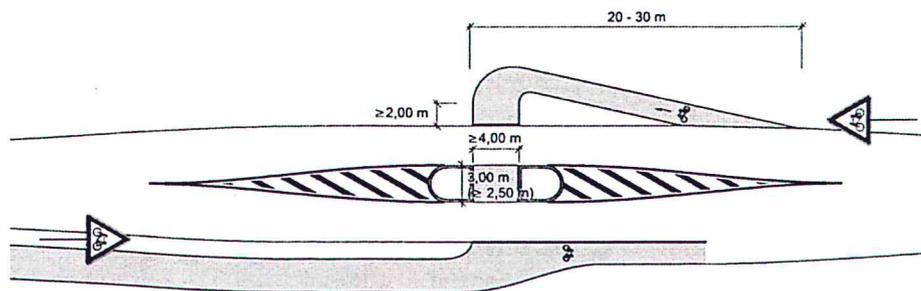


Abbildung 18: Fahrbahnquerung bei Wechsel der Radverkehrsführung nach ERA 2010

Diese könnte auf der Westseite mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kombiniert werden. Mit dieser Lösung würden die Radfahrer innerhalb der Ortslage in beiden Richtungen auf der Fahrbahn verkehren. Kraftfahrer, die aus Grundstücken oder Einmündungen ausfahren, bräuchten nicht mit Radfahrern, die aus der „falschen“ Fahrtrichtung von rechts kommen, zu achten.

Nachteil dieser Lösung neben den dafür notwendigen Baukosten ist, dass diese Radverkehrsführung wahrscheinlich nicht angenommen wird. Es ist zu befürchten, dass Radfahrer auch verbotswidrig weiter auf dem nördlichen Gehweg verkehren, und dann stärker gefährdet sind.

Aus diesem Grund sollte die heutige Führung auf dem Gehweg beibehalten werden. Die Querung des Zweirichtungswegs über die Einmündung der „Hauptstraße“ ist beim Umbau bereits deutlich an die durchgehende Fahrbahn herangerückt worden, so dass an dieser Stelle kein Handlungsbedarf besteht.

An der Einmündung „Neue Straße“ besteht Verbesserungspotential. Die Radfahrerfurt im Zuge der „Alte Landstraße“ sollte näher an die Fahrbahn herangerückt werden. Dadurch sind die Radfahrer noch besser im Blickfeld von auf der „Alte Land-

straße“ verkehrenden Kraftfahrern. Wichtiger ist dabei, dass die Warteposition für Kraftfahrzeuge, die aus der „Neue Straße“ kommen, in Richtung „Alte Landstraße“ verschoben wird, und sich damit die Sicht auf von links aus Richtung Sieker Berg kommende Radfahrer verbessert wird.



Abbildung 19: Alte Landstraße / Neue Straße



Abbildung 20: Alte Landstraße Richtung Sieker Berg

Verbesserungspotential besteht auch bei den Grundstückszufahrten, hier sollte die Sicht auf die Radfahrer besser sein (Abbildung 20). Dass der Rad/Gehweg annähernd nur Mindestbreite nach VwV-StVO hat, kann angesichts des geringen Fußgängeraufkommens akzeptiert werden.

#### 4.2.3 Querungshilfe auf Höhe Papendorfer Weg

Es wurde gebeten zu untersuchen, ob durch eine Sprunginsel in Höhe „Papendorfer Weg“ die Querung der „Alte Landstraße“ von und zu den Sportanlagen verbessern kann.

Eine derartige Querungshilfe auf Höhe „Papendorfer Weg“ wurde von Masuch + Olbrisch bereits 2011 untersucht (Abbildung 21). Die dargestellte Sprunginsel wäre ohne Grunderwerb realisierbar.

Damit in der „Hauptstraße“ und in der „Alte Landstraße“ keine Einschränkungen in der Befahrbarkeit entstehen, muss insbesondere die nördliche Fahrbahn relativ breit ausgebaut werden. Dadurch wird der Weg bis zur Sprunginsel fast so lang, wie der Weg über die gesamte normale Fahrbahn. Speziell bei der nördlichen Fahrbahn ist zu berücksichtigen, dass Fußgänger und Radfahrer, die Richtung „Papendorfer Weg“ queren wollen, auch den aus der „Hauptstraße“ kommenden rückwärtigen Verkehr beachten müssen. Insofern steht dem Vorteil, die „Alte Landstraße“ in zwei Teilstrecken queren zu können, eine breite Querung der nördlichen Fahrbahn gegenüber.

Insofern scheint ein deutlicher Sicherheitsgewinn nicht gegeben.

