Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planung der Ortsumgehung Hammoor betrifft mich in sofern, dass ich mit meiner Familie in Hammoor wohne und in und um Hammoor viel mit dem Auto und mit dem Fahrrad unterwegs bin. Meine Kinder und ich pendeln insbesondere viel mit dem Fahrrad von und nach Bargteheide (Schulweg).

Bezüglich des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumgehung Hammoor möchte ich folgende Einwendungen erheben:

1) Die Errichtung der Ortsumgehung hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr weitgehend aus dem Ortskern Hammoor heraus gehalten wird und ein Rest von ca. 2.000 Kfz pro Tag auf der Hauptstraße verbleibt. (Vgl. 2.4.2 des Erläuterungsberichtes, Tabelle 2)
   Dies hat zur Folge, dass die Verkehrsbelastung innerhalb des Ortes keine Führung auf einem Radweg mehr rechtfertigt. Die ERA 2010 schließt hier Benutzungspflichtige Radwege aus.

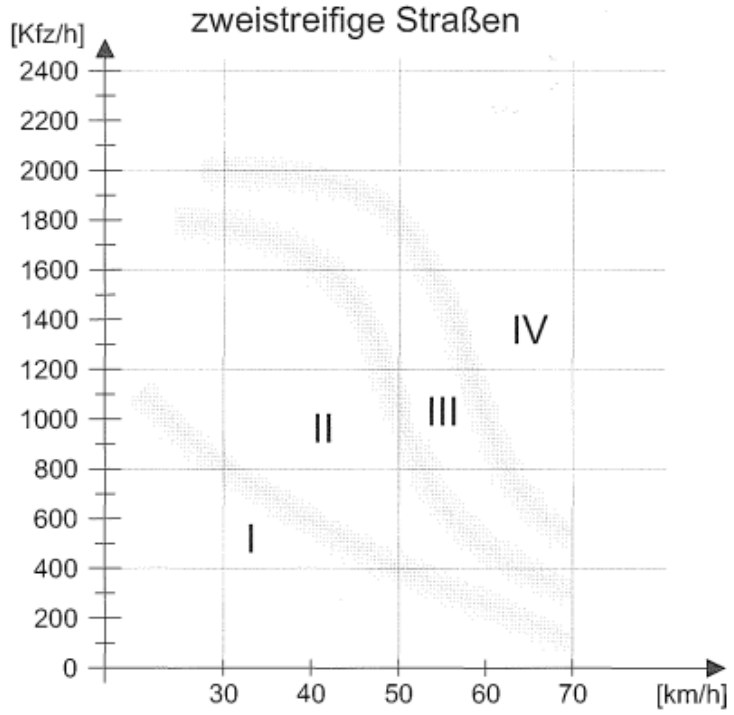


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll

Unter 2.4.2 des Erläuterungsberichtes steht zusätzlich „Der Radweg müsste eine Breite von 3,0 m gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010)

aufweisen. Auch ohne die zusätzlich erforderlichen Flächen für den Fußgängerverkehr ist der Seitenraum auch an der Nordseite der Fahrbahn als zu schmal zu bewerten.“

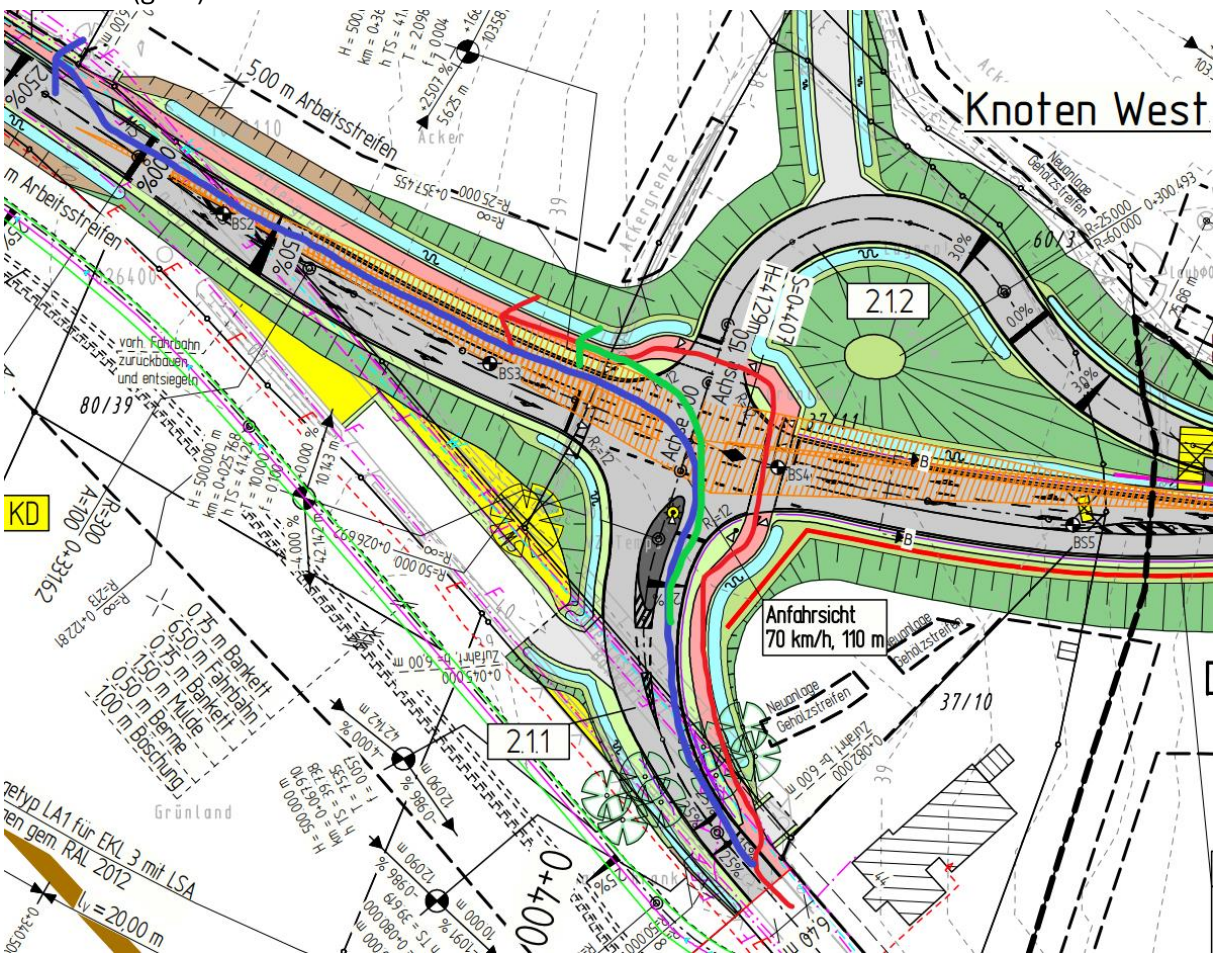
Das heißt, dass eine unmittelbare Auswirkung der Realisierung der Ortsumgehung ist, dass die Radverkehrsführung innerhalb Hammoors auf der Fahrbahn stattfindet. Eine Führung auf dem Hochbord ist dann nicht mehr zulässig. Auch wenn dieser Bereich nicht Bestandteil der Planung ist, so muss die Auswirkung natürlich mit berücksichtigt werden (genau wie Lärm, Fledermausflugrouten und Sichtachsen).

Die Radverkehrsführung an den Knoten muss zwingend angepasst werden, um eine stetige und sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten.

Knoten West

Fahrtrichtung Bargteheide aus Hammoor kommend

Die vorgesehene Radverkehrsführung aus Hammoor kommend auf dem Hochbord ist aus genannten Gründen nicht zulässig. Das heißt, ein Radfahrer würde hier von der Fahrbahn kommen und müsste erst auf den Radweg wechseln und 2 Ampeln queren (rot), oder er würde (weil es schneller und einfacher ist) auf der Fahrbahn direkt links abbiegen (was auch bei einem benutzungspflichtigen Radweg immer zulässig ist!), hätte dann aber keine nahe Möglichkeit mehr, auf den Radweg in Richtung Bargteheide zu wechseln (blau).
Bitte planen Sie hier eine Möglichkeit ein, direkt im Kreuzungsbereich auf den Radweg zu wechseln (grün).

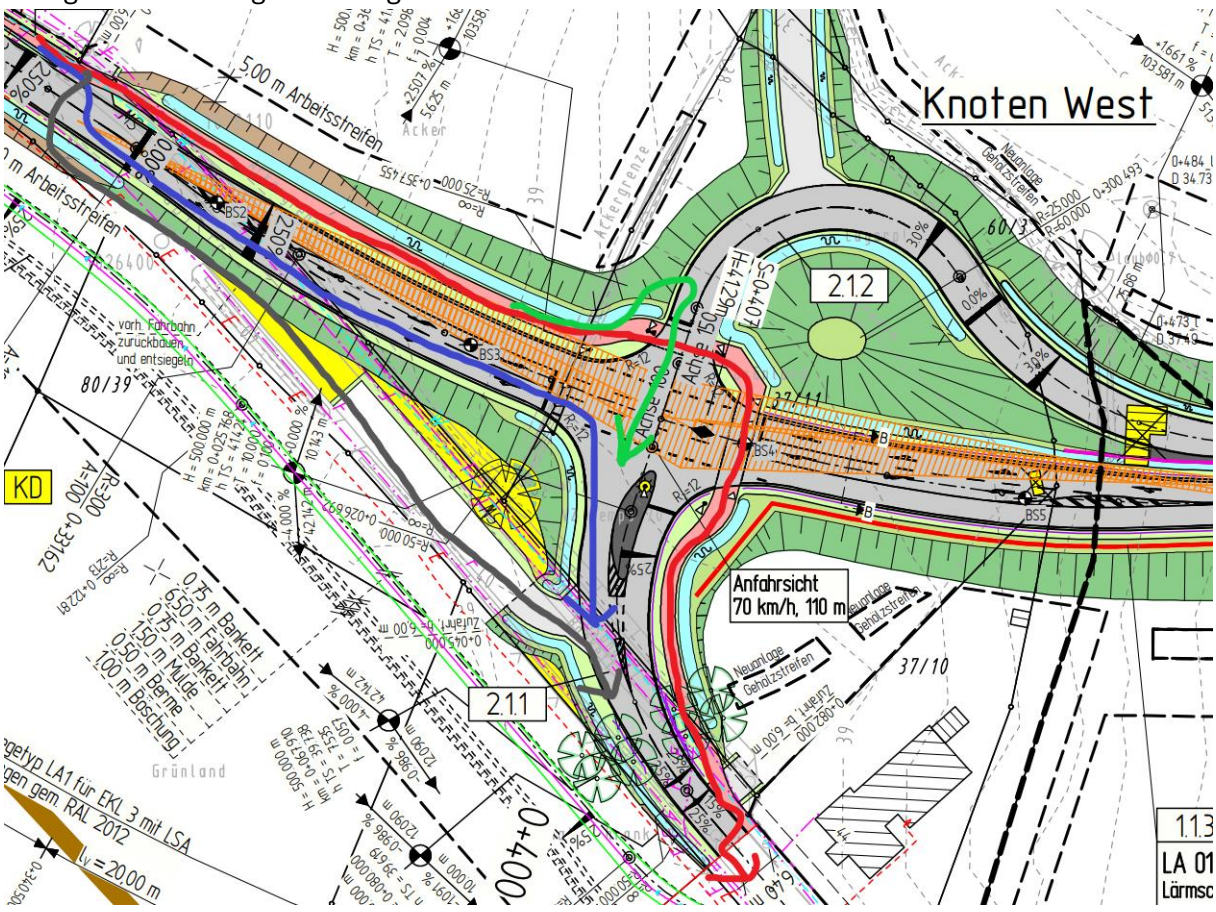


Fahrtrichtung Hammoor

Ich vermute, dass hier vorgesehen war, dass ein aus Bargteheide kommender Radfahrer 2 Ampeln überqueren soll um dann auf dem linksseitigen „Radweg“ weiter in Richtung Hammoor zu fahren. Das ist aber nun so nicht zulässig. Linksseitige Radwege sollen gem. VwV-StVO zu §2 Abs. 4 S. 2 nicht angeordnet werden. Somit müsste ein Radfahrer am Ortseingangsschild (Planfeststellungsgrenze) auf die Fahrbahn wechseln (rot). Hier wäre dann eine Querungsstelle gem. ERA 2010 Kapitel 4.3 und 9.5 vorzusehen. In den von der RAD.SH herausgegebenen „Musterlösungen für RadverkehrsplanerInnen“ ist auf Musterblatt WF-1 eine mögliche Lösung aufgezeigt.

Schlussendlich steht das Warten auf 2 Ampeln und das zusätzliche Überqueren der Fahrbahn dem Ziel einer zügigen und stetigen Radverkehrsführung entgegen, zumal es sich hier um eine Radvorrangroute des Kreises Stormarn handelt (vgl. spätere Punkte). Nun bestünde ebenfalls die Möglichkeit, lange vor dem Knoten auf die Fahrbahn zu wechseln (auch das ist trotz Benutzungspflicht zulässig). Dann wäre nur an einer Stelle die Fahrbahn zu queren, was sowohl sicherer wäre als auch schneller ginge (blau). Allerdings scheint dies aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens auf der L89 für viele Radfahrer unattraktiv.

Hier gibt es 2 Lösungsvorschläge



:

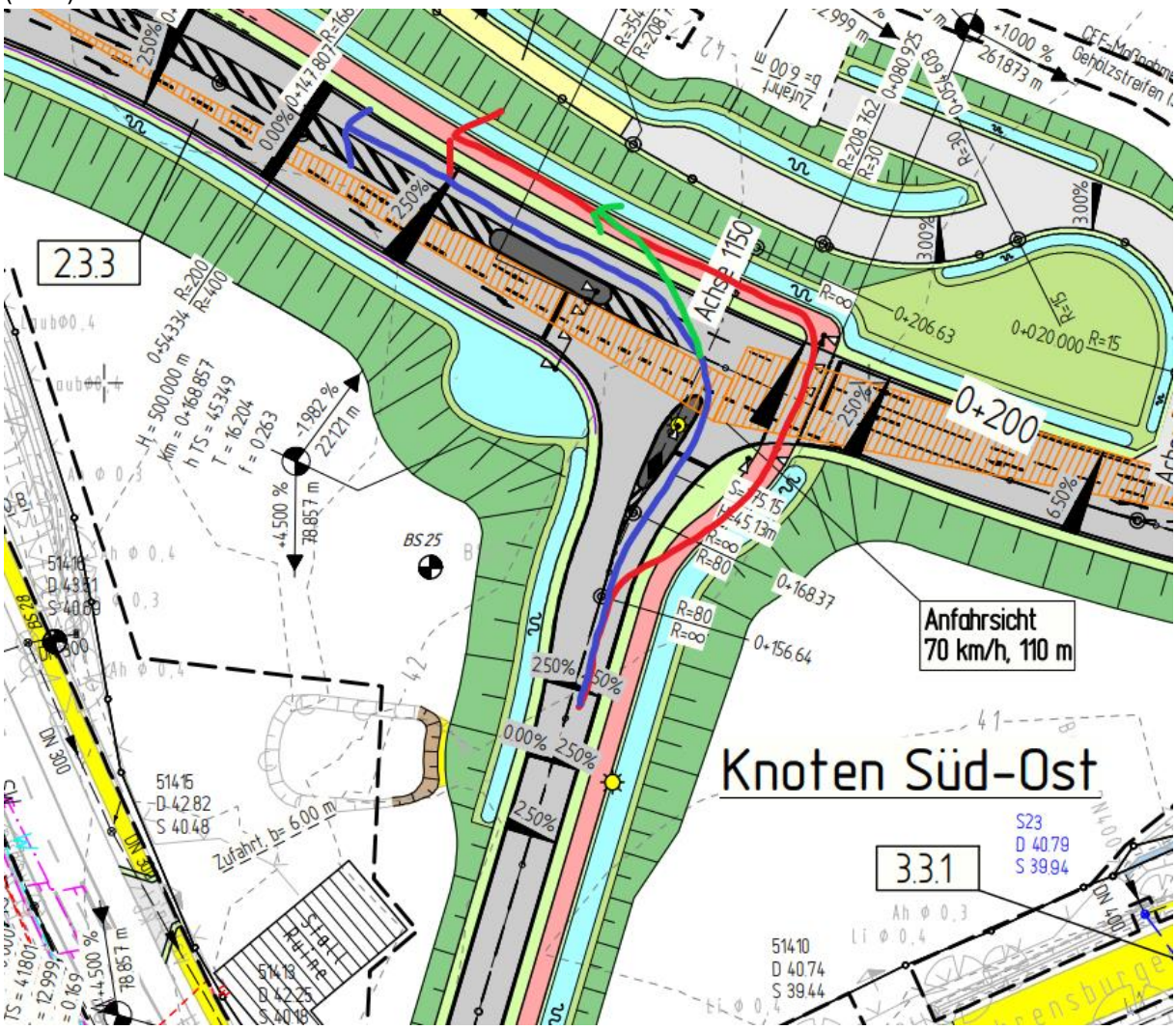
a) Eine zusätzliche Querungshilfe westlich des Knotens und ein anschließender Radweg entlang der „alten“ Führung der L90 (grau)

b) Eine Aufleitung auf den Gerkenfelder Weg noch vor der Haltelinie, damit Radfahrer gemeinsam mit dem Verkehr aus dem Gerkenfelder Weg den Knoten in Richtung Ortslage Hammoor auf der Fahrbahn passieren können (grün).

Knoten Süd-Ost

Fahrtrichtung Autobahnkreuz aus Hammoor kommend

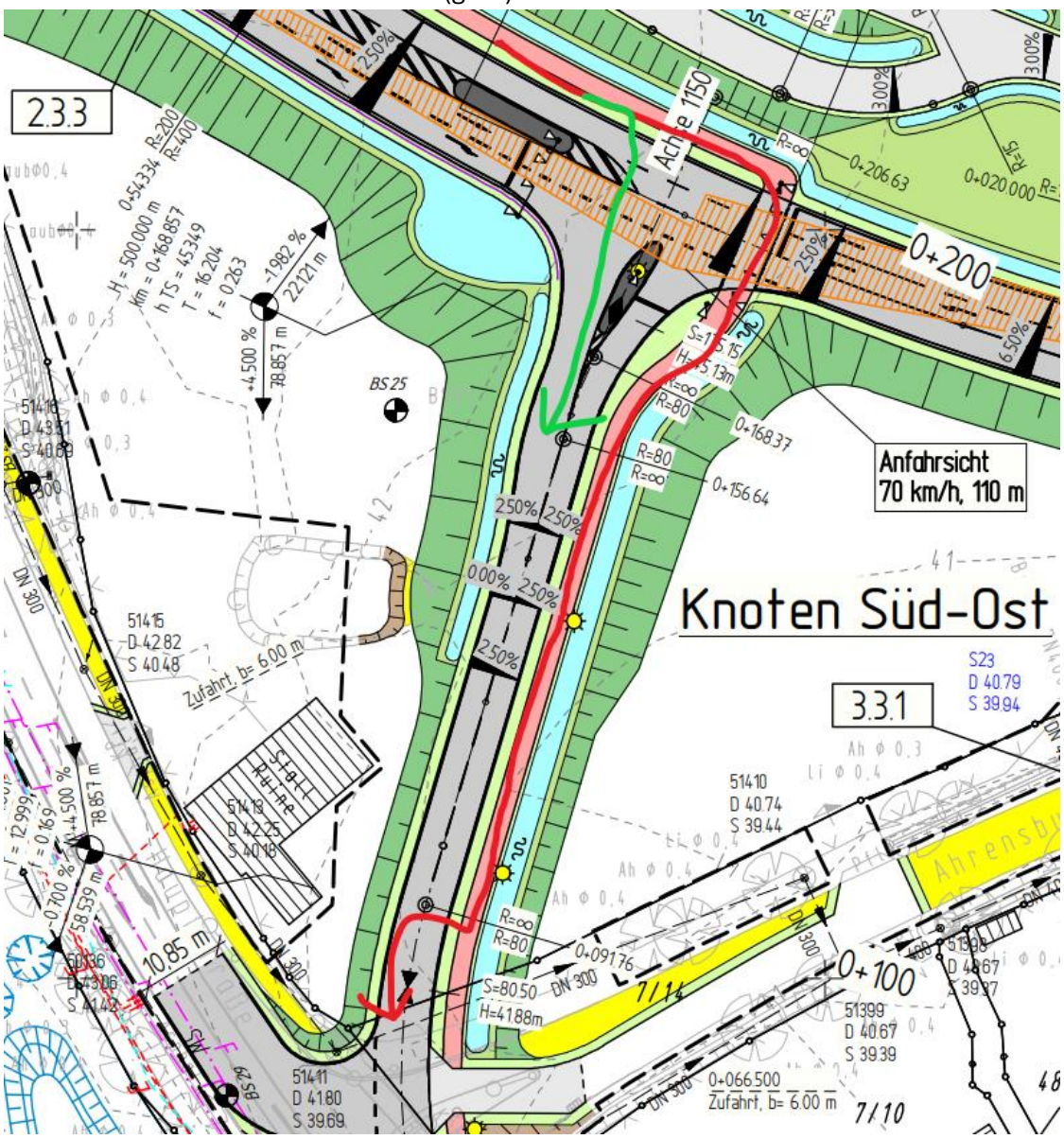
Die vorgesehene Radverkehrsführung aus Hammoor kommend auf dem Hochbord ist aus oben genannten Gründen nicht zulässig. Das heißt, ein Radfahrer müsste kurz vor dem Knoten nach rechts auf den Geh- und Radweg wechseln (rot), dort ist derzeit aber keine Aufleitung vorgesehen. Diese ist zu ergänzen. Ebenfalls zu ergänzen ist eine Aufleitung auf den Geh- und Radweg im Kreuzungsbereich (grün), denn (legal!) auf der Fahrbahn nach links abbiegende Radfahrer haben sonst keine Möglichkeit mehr auf den Radweg zu wechseln und müssen bis zur Autobahnauffahrt auf der Fahrbahn bleiben (blau).



Fahrtrichtung Hammoor vom Autobahnkreuz aus kommend

Ein vom Autobahnkreuz aus kommender Radfahrer soll hier auf dem linksseitigen „Radweg“ weiter in Richtung Hammoor fahren. Das ist aber nun so nicht zulässig (s. oben). Auch hier müsste spätestens am Ortseingangsschild eine Querungshilfe errichtet werden (rot).

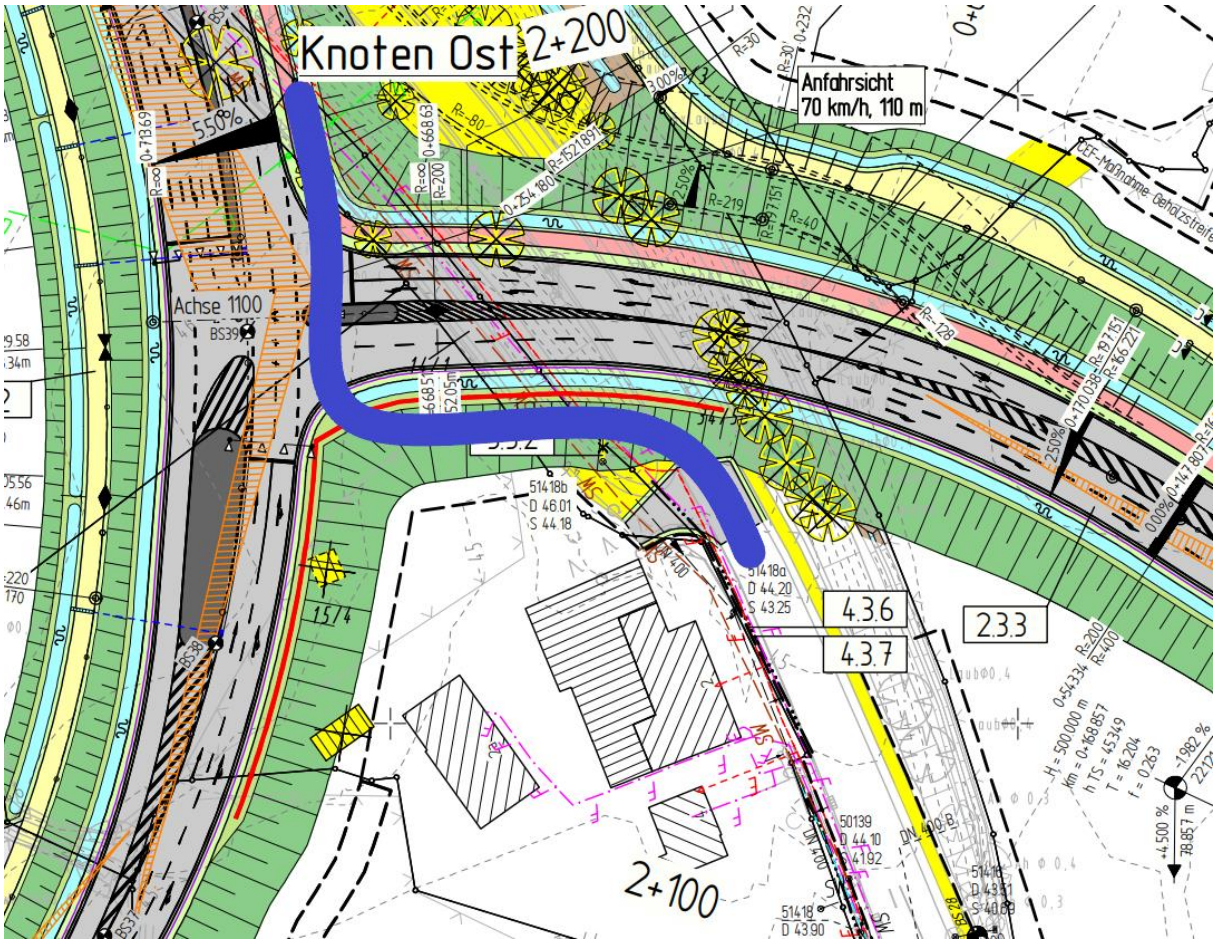
Einfacher wäre hier, den Radverkehr direkt vom Radweg per separater Ampel auf die Fahrbahn in den Ort hinein zu führen (grün)



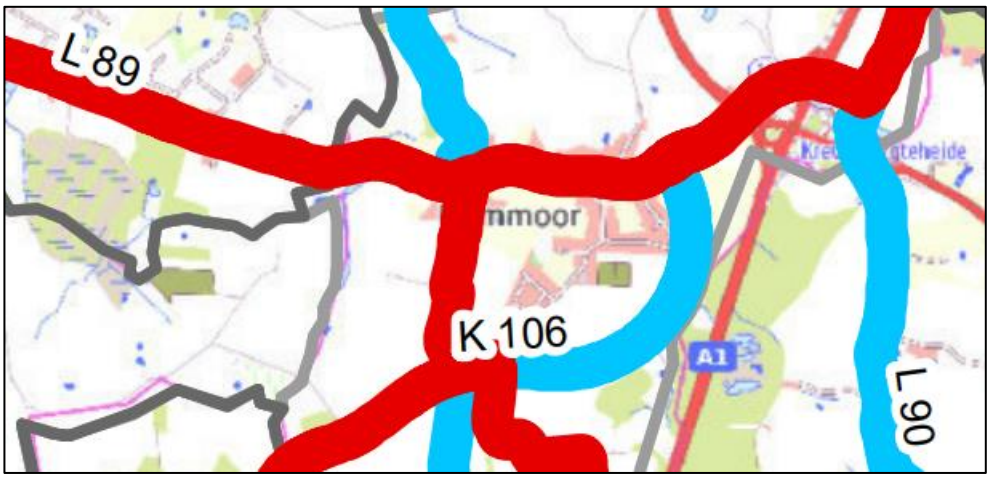
Alternativvorschlag Knoten Ost

Um die Problematik am Knoten Süd-Ost zu umgehen könnte man den Fuß- und Radverkehr über den alten Verlauf der L89 führen und die Überquerung der K106 an den Knoten Ost verlagern. Dies würde nicht nur die o.g. Konflikte lösen, sondern würde auch die Wege für Fußgänger und Radfahrer verkürzen. Es müsste nur eine Rampe mit einer

für Radfahrer akzeptablen Steigung angelegt werden (blau).



2) Das Radverkehrskonzept „Fahrradfreundliches Stormarn“ sieht als Radverkehrszielnetz im Verlauf der L89 eine Radvorrangroute vor. Außerorts sind hier für Fahrbahnbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege außerorts 3,50m als Breite vorgesehen.
In Ihren Unterlagen ist hier allerdings nur eine Breite von 2,50m vorgesehen.
Ich möchte Sie bitten hier die Breite entsprechend anzupassen um spätere Umbaukosten zu vermeiden.
Ggf. lassen sich entsprechende Mehrkosten ja vom Kreis fördern?



(Radverkehrskonzept „Fahrradfreundliches Stormarn“, Plan 11a – Radverkehrszielnetz)

Für Radvorrangrouten sind unterschiedliche Führungsformen möglich. Für das Radzielnetz sollen die in Tab. 15 dargestellten Breitenstandards auf den Radvorrangrouten abgeleitet aus den H RSV Anwendung finden.

Führungsform	Breite
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg	2,50 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg, eins.	3,00 m
Schutzstreifen	2,00 m
Radfahrstreifen (inkl. Breitstrich zur Fahrbahn)	2,75 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (1-Ri), i o	3,00 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Ri), i o	> 3,00 m
Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Ri), a o	3,50 m
Wirtschaftsweg (mit Ausweichstellen)	4,50 m

Tab. 15 Standards für die Breite von Radverkehrsanlagen im Zuge von Radvorrangrouten

3) Das Radverkehrskonzept „Fahrradfreundliches Stormarn“ sieht als Radverkehrszielnetz im Verlauf der K106 eine Ergänzungsroute vor. Das bedeutet auch einen Fahrbahnbegleitenden Radweg mit mind. 2,50m Breite.
   Nun gibt es zwischen der Kreuzung K106/„Kamp“ und K106/L89 bisher keinen Radweg. Im Zuge der Verlegung der K106 im Bereich des Planfeststellungsverfahrens sollte daher bereits ein nachträglicher Bau eines Radweges auf dieser Verbindung östlich der K106 bereits vorgesehen werden um spätere teure nachträgliche Umbauten zu vermeiden. Das Straßenplanum sollte also zwischen der Kreuzung L89/K106 und der Planfeststellungsgrenze entsprechend breit angelegt werden und die Zufahrten zu den Feldern entsprechend angepasst werden.
4) Winterdienst: Alle neu anzulegenden Radverkehrsanlagen müssen mit Winterdienstfahrzeugen befahrbar sein, um eine schnelle Räumung nach Schneefall zu ermöglichen. Auch wenn dort derzeit möglicherweise kein Winterdienst vorgesehen ist, so ist im Zuge der Verkehrswende und des Radverkehrskonzeptes „Fahrradfreundliches Stormarn“ eine entsprechende Priorisierung zu erwarten.
5) Die Bauzeitlichen Umfahrungen im Bereich Knoten West (Abbildung 23) und Knoten Ost (Abbildung 25) scheinen ohne Geh- und Radweg geplant zu sein. Es muss während der gesamten Bauphase ein durchgängiger Geh- und Radweg von mindestens 2,50m Breite benutzbar sein. In diesem Bereich sind viele Radfahrer, auch viele Schüler unterwegs. Eine Führung über die Fahrbahn ist an beiden Stellen aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens nicht zumutbar (und verm.