

<b>STADT AHRENSBURG</b> <b>- Beschlussvorlage -</b>		<b>Vorlagen-Nummer</b> <b>2017/040/1</b>
<b>öffentlich</b>		
Datum 25.10.2017	Aktenzeichen IV.3.2	Federführend: Frau Skambath

## Betreff

### Erneuerung des Geh- und Radweges Manhagener Allee inklusive Straßenbeleuchtung

<b>Beratungsfolge</b> <b>Gremium</b> Bau- und Planungsausschuss	<b>Datum</b> 15.11.2017	<b>Berichterstatter</b>		
Finanzielle Auswirkungen:	X	JA		NEIN
Mittel stehen zur Verfügung:		JA	X	NEIN
Produktsachkonto:	54300.0900031/Projekt 222			
Gesamtaufwand/-auszahlungen:	850.000 €			
Folgekosten:	Keine, da die Flächen bereits vorhanden sind.			
<b>Bemerkung:</b>				
<b>Berichte gem. § 45 c Ziff. 2 der Gemeindeordnung zur Ausführung der Beschlüsse der Ausschüsse:</b>				
	Statusbericht			
X	Abschlussbericht			

## Beschlussvorschlag:

1. Dem vorliegenden Bauprogramm (**Anlage 1**) zur Erneuerung des Geh- und Radweges und der Straßenbeleuchtung in der Manhagener Allee zwischen den Straßen Lohkoppel und Am Aalfang wird zugestimmt.
2. Der Erneuerung des Gehweges auf der westlichen Seite von der Lohkoppel bis zum Fahrstuhl in der Manhagener Allee wird zugestimmt. Die zusätzlichen Mittel in Höhe von 30.000 € werden im Haushalt 2018 bereitgestellt.
3. Im Haushalt 2018 sind 550.000 € bereitzustellen (Entwurf bisherige Investitionsplanung für 2018: 200.000 €). Ferner sind die Verpflichtungsermächtigung im Rahmen des 1. Nachtrages 2017 von 200.000 € auf 550.000 € zu erhöhen.

## Sachverhalt:

Da es im Ausschuss Dissens über die Parkmöglichkeiten in der Manhagener Allee gab und die Radverkehrsführung für den Bereich zwischen Lohkoppel und Fahrstuhl noch einmal geprüft werden sollte, wurde die Vorlage dahingehend überarbeitet.

Zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Ahrensburg wurde am 11.10.2012 das Radverkehrskonzept mit neun Velorouten beschlossen. Ziel ist es, den Anteil der Fahrten mit dem Fahrrad in der Stadt weiter zu erhöhen.

Hierfür soll das Radfahren in der Stadt sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Die Manhagener Allee ist eine wichtige Hauptverkehrsachse für alle Verkehrsteilnehmer. Sie ist trotz der parallel verlaufenden Fahrradstraße im Ahrensfelder Weg für den Radverkehr eine Hauptroute und wurde 2012 als Route A 3 in das Veloroutenkonzept der Stadt aufgenommen. Schon damals gab es Diskussionen über die generelle Aufteilung des Verkehrsraumes. Festgehalten wurde im Radverkehrskonzept, dass eine **separate** Radwegführung gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) erforderlich ist.

Im Radverkehrskonzept, das auf der ERA basiert, werden eine Regelbreite des Radweges von 1,60 m und ein Sicherheitsstreifen von 0,65 m angestrebt. Der Radweg wird mit einer einheitlichen Oberflächenbefestigung aus roten Betonsteinen im Format 25 x 25 ohne Fasse hergestellt. Die Absenkung der Grundstückszufahrten erfolgt nach Möglichkeit im Bereich des Sicherheitsstreifens.

Die Planung der Manhagener Allee wurde in der ARGE Radverkehr kontrovers diskutiert. Es wurden vom ADFC, der Polizei, der Verkehrsaufsicht und dem Straßenbaulastträger unterschiedliche Ansichten zur Führung des Radfahrers in den Knotenpunktbereichen Bargenkoppelredder und Am Aalfang vertreten. Der ADFC plädierte dafür, den Radfahrer vor den Knotenpunkten auf die Fahrbahn zu leiten, um ihn dahinter wieder auf den Radweg zu führen. Polizei, Verkehrsaufsicht und Straßenbaulastträger wollen den Radfahrer auf dem Radweg belassen. Die Maßnahme als solche wurde von allen Anwesenden der ARGE-Radverkehr begrüßt. Anzumerken ist, dass der Platzbereich zwischen Manhagener Allee und Waldstraße/Ahrensfelder Weg nach Empfehlung der ARGE-Radverkehr in seiner jetzigen Form bestehen bleiben soll. Für diesen Abschnitt werden Unterhaltungsarbeiten durchgeführt.

Die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr in der Manhagener Allee liegt werktags bei ca. 18.000 Fahrzeugen. In der Spitzenstunde liegt die Fahrzeugbelastung zwischen 1.300 bis 1.600 Fahrzeugen in beide Richtungen. Die Radverkehrsstärke am Tag liegt bei 800 bis 950 Radfahrern in beide Richtungen. Nach der Empfehlung für den Radverkehr (ERA) werden bei dieser Verkehrsbelastung folgende Grundführungsarten des Radverkehrs empfohlen:

1. Der Radfahrstreifen (von einem Kfz nicht überfahrbar)
2. Ein Radweg
3. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg

Betrachtet wurden noch einmal die Einrichtung eines Schutzstreifens (im Begegnungsfall überfahrbar) sowie die Führung von Radfahrern im Mischverkehr (ohne Abgrenzung zum Kfz-Verkehr).

Die Führung von Radfahrern im Mischverkehr ist wegen der hohen Verkehrsbelastung von 1.300 bis 1.600 Fahrzeugen in der Spitzenstunde und der Schulwegsicherung nicht möglich. Hier liegt die Grenze bei ca. 400 Kfz/h.

Die erforderliche Fahrbahnbreite mit Schutzstreifen (mit geringem Parkplatzumschlag) liegt bei 8,0 m und bei Radfahrstreifen bei 10,2 m. Diese Breiten stehen nicht zur Verfügung.

Die fehlenden Fahrbahnbreiten für Schutz- und Radfahrstreifen lassen es auch entgegen den Wünschen des ADFCs nicht zu, den Radfahrer vor den Knotenpunkten auf die Fahrbahn zu leiten. Im Knotenpunktbereich fehlt durch die Mittelinseln ebenso die notwendige Breite für einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwegsicherung zu legen. So ist es erforderlich, die Schüler/-innen auf dem Radweg sicher über den signalisierten Knotenpunktbereich zu führen.

Als geeignete Führungsform kommen daher nur ein Radweg oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Frage. Als Ausschlusskriterium für die gemeinsame Führung von Fußgänger und Radfahrer gilt, dass diese Form auf Haupttradrouten nicht angeordnet werden soll. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg verhindert das gewünschte zügige Fahren auf einer Veloroute und ist aufgrund der hohen Spitzenstundenbelastung von 43 bis zu 143 Fußgängern und Radfahrern auch nicht empfehlenswert.

Als mögliche Führung des Radverkehrs kommt daher nur der separate Radweg in Frage. Die Breiten für einen Radweg im Einrichtungsverkehr betragen rund 1,6 m. Der Fußweg soll nicht geringer als 1,5 m sein, damit der Radweg nicht regelmäßig von Fußgängern mitbenutzt wird.

Damit Verkehre sicher nebeneinander geführt werden können, benötigen diese Sicherheitsstreifen. Dieser Streifen soll Konflikten durch unvermutete Bewegungen der Verkehrsteilnehmer vorbeugen. Zu Längsparkständen (Breite 2,0 m) ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m und zur Fahrbahn von 0,5 m erforderlich. Im unteren Abschnitt der Manhagener Allee zwischen den Straßen Am Aalfang und Bargenkoppelredder reicht die Fläche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer aus. Im oberen Teil, ab der Kaiser- Wilhelm-Allee, verringert sich der zur Verfügung stehende Raum.

Hier reicht die vorhandene Breite für die Herstellung von Parkplätzen nicht mehr aus. Es wird eine Breite von ca. 6 m benötigt, die sich aus einem Gehweg (1,5 m), einem Radweg (1,6 m), einem Sicherheitsabstand (0,75 m) und einem Parkplatz (2,0 bis 2,1 m) zusammensetzt. Die zur Verfügung stehende Breite beträgt aber lediglich im Durchschnitt ca. 5,25 m. Daher ist es für die Sicherheit in diesem Teil der Manhagener Allee unerlässlich, dass Parkplätze in diesem Bereich entfallen. In Teilabschnitten ist aber eine Kompromisslösung möglich. In der **Anlage 4** werden die entfallenen Parkplätze aufgelistet.

Im Bereich zwischen der Christel-Schmidt-Allee und der Lohkoppel ist ein Radweg in zwei Richtungen erforderlich und erhöht damit die Frequentierung des Radweges. Hier können die beiden Parkplätze nicht erhalten bleiben.

Im weiteren Verlauf der Manhagener Allee kann der Radfahrer hinter der Straße Lohkoppel und vor den Parkflächen auf die Fahrbahn geführt werden. Geschwindigkeit und Anzahl der Fahrzeuge ist dort gering. So liegt die werktägliche Verkehrsbelastung bei ca. 3.800 Kraftfahrzeugen und rund 410 Radfahrern. In der Spitzenstunde liegt der Verkehr bei rund 300 Fahrzeugen und ca. 55 Radfahrern. Die Nebenanlagen, zurzeit als getrennter Geh- und Radweg beschildert, können ebenfalls saniert werden und später als Gehweg - Radfahrer frei - beschildert werden. Die Kosten hierfür liegen bei ca. 30.000 €, die bisher nicht eingeplant wurden.

## **Bisheriger Zustand**

Entlang der Manhagener Allee stehen zwischen der Fahrbahn und dem Radweg im Grünstreifen Linden, die für den Allee-Charakter prägend sind.

Der Standard des Geh- und Radweges geht überwiegend zurück auf Planvorlagen aus den sechziger und siebziger Jahren. Der überwiegend asphaltierte Einrichtungsradschwergeweg weist eine Breite von ca. 1,0 m auf. Die Breite des mit Betonplatten (50 cm x 50 cm) belegten Gehweges beträgt ca. 1,50 m bis 2,00 m.

Im nördlichen Teil der Manhagener Allee zwischen Moltkeallee und Lohkoppel befinden sich auf dem Grünstreifen mit Rasengitter befestigte Parkplätze. Diese nur ca. 2,0 m breiten Stellflächen weisen keinen Sicherheitsabstand zum Radweg auf. Fahrzeuge parken zum Teil auf dem Radwegbereich. Durch das Rangieren der Fahrzeuge beim Ein- und Ausparken entstehen Gefahrensituationen für den Radfahrer, Fußgänger und den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn.

Die Beleuchtungsmasten stehen teilweise ungünstig auf oder sehr nah an dem Radweg.

## **Zukünftiger Zustand**

### ***Ausbau***

Nach dem 2012 beschlossenen Radverkehrskonzept auf Grundlage der ERA und der RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) wurde die Erneuerung und Optimierung des getrennten Geh- und Radweges geplant. In **Anlage 2** wird der Regelquerschnitt dargestellt.

Der Radweg erhält zukünftig eine Breite von ca. 1,6 m in rotem Architektenpflaster (25 cm x 25 cm) ohne Fase. Der Gehweg wird in einer Mindestbreite von ca. 1,50 m in grauem Architektenpflaster (25 cm x 25 cm) hergestellt. In den Bereichen von Bäumen mit oberflächennahem Wurzelwachstum oder wenn die örtlichen Platzverhältnisse diese Breiten nicht zulassen, muss von diesen Maßen abgewichen werden. Die im Straßenbereich vorhandenen Hecken werden gerodet (**Anlage 3 b**).

Die Straßenquerungen und die Bereiche der Lichtsignalanlagen werden barrierefrei ausgeführt. Es werden taktile Leitelemente verlegt. Die Zuwegung und die Aufstellflächen der Bushaltestellen in der Manhagener Allee werden mit taktilen Leitelementen versehen. Aufgrund der geringen Aufstellflächen für Wartende und zur Vermeidung des direkten Aussteigens auf den Radweg werden die Haltestellen verlegt.

Da in vielen Bereichen die Masten der Beleuchtung versetzt werden müssen, wird diese vollständig erneuert und mit energiesparenden Leuchtköpfen ausgestattet. Der Standort der Beleuchtungsmasten wird den Planungen des Radweges angepasst. Es wurden alle Leitungsträger angefragt mit der Bitte, ihre Leitungen zu prüfen und ggf. zu erneuern.

Zurzeit wird die Lichtsignalanlage an der Manhagener Allee/Christel-Schmidt-Allee erneuert und mit moderner energiesparender Technik ausgestattet. Hierbei wird der Radweg näher in Richtung Fahrbahn geführt, um so die Sichtbeziehungen zu verbessern.

Die Ausbaustrecke liegt zwischen den Straßen „Lohkoppel und Am Aalfang“ (**Anlage 3 a bis d**). Vor der Lohkoppel wird der Radfahrer von der Fahrbahn auf den in diesem Bereich Zweirichtungs-Radweg geführt. Der Zweirichtungs-Radweg endet aus Richtung Norden kommend an der Bäckerei und wird in einer Breite von ca. 2,0 m geplant. Die bisherige aufgepflasterte Querungsmöglichkeit, die hinter der Lohkoppel liegt, wird zurückgebaut.

Der Geh- und Radweg von der Lohkoppel bis zum Fahrstuhl Manhagener Allee wird ebenfalls in grauem Architektenpflaster erneuert. In diesem Abschnitt wird durch die Beschilderung Gehweg - Radfahrer frei - unsicheren Radfahrern die Möglichkeit gegeben, auf dem Gehweg zu fahren.

Im Bereich Fasanenhof wurde der getrennte Geh- und Radweg im Zuge des Baustellenrückbaus bereits hergestellt. Aus Gründen des Baumschutzes und der erforderlichen Breite des Gehweges musste der Radweg in diesem Bereich leicht verschwenkt werden.

Auf der östlichen Seite schließt der Geh- und Radweg am Aalfang an den Bestand mit Architektenpflaster an. Das Bauende auf der westlichen Seite liegt hinter der Zufahrt am Aalfangpark.

### ***Parkstände***

Die Parkbuchten erhalten eine Breite von ca. 2,10 m bis 2,25 m. Der Sicherheitsstreifen inklusive Hochbord erhält eine Breite von 0,65 m zum Radweg.

Im nördlichen Abschnitt der Manhagener Allee werden zum Teil die mit Rasengittersteinen gepflasterten Parkmöglichkeiten (Breite 2,0 m) aus Sicherheitsgründen für Radfahrer und Fußgänger entfernt. In diesen Bereichen wird der Radweg optimiert und mehr entsiegelte Fläche für die Bäume geschaffen. Eine detaillierte Aufstellung der Parkplätze wird in der **Anlage 4** beigefügt. Der Bestand der Parkplätze auf Rasengitter beträgt zurzeit 22 Stück im oberen Bereich der Manhagener Allee. Hiervon entfallen 13 Parkplätze. Neun bleiben erhalten. Im unteren Teil der Manhagener Allee sind 29 Stellplätze in den Parkbuchten vorhanden, von denen acht entfallen. Durch das Verlegen der Bushaltestelle auf der Ostseite kommen drei neue Stellplätze hinzu. Somit sind im unteren Teil der Manhagener Allee 24 Stellplätze vorhanden.

### ***Bushaltestellen***

Am Aalfang werden die Busbuchten zurückgebaut. Die Busse werden zukünftig auf der Fahrbahn halten. Es entsteht damit ausreichend Fläche für den Wartebereich der Haltestelle, wodurch ein gesichertes Ein- und Aussteigen ermöglicht wird.

Die Bushaltestelle stadteinwärts, kurz vor der Einmündung Bargenkoppelredder, wird in Richtung Aalfang vor die nächste Parkbucht verlegt. Die Parkbucht wird zurückgebaut und die gewonnene Fläche bietet jetzt eine ausreichende Aufstellfläche für den Wartebereich der Bushaltestelle. Ein gesichertes Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und genügend Abstand zum Radweg werden ermöglicht. Da von kurzen Haltezeiten der Busse ausgegangen wird, werden die Wartezeiten für den nachfolgenden Verkehr als vertretbar angesehen.

Der angesprochene Entfall der zu verlegenden Haltestellen wurde beim zuständigen Aufgabenträger, dem Kreis Stormarn, angefragt. Dieser hat sich aufgrund einer damit verbundenen verringerten Attraktivität des Busverkehrs negativ hierzu geäußert. Die maximale Entfernung der Haltestellen im Innenstadtbereich zueinander soll 400 m nicht überschreiten. Die Bushaltestellen bleiben bestehen (siehe BPA-Mitteilung vom 07.06.2017).

### ***Bäume und Bewuchs***

Die geplante Breite des Radweges von 1,625 m kann im Bereich der Bäume nicht immer eingehalten werden. Die Wurzeln der Bäume können aus Baumschutzgründen gegebenenfalls nicht zurückgeschnitten werden. Zur Baumbegutachtung und Bewertung des Baumbestandes an der Manhagener Allee wurde ein Sachverständigenbüro beauftragt. Dieses Büro wird das Bauvorhaben auch baumpflegerisch begleiten.

Im Bereich der Lichtsignalanlage Manhagener Allee/Parkallee befindet sich auf jeder Fahrbahnseite jeweils ein Straßenbaum, der im belaubten Zustand die Sicht auf die Signalgeber verdeckt. Kraftfahrzeugführer sehen die Signale zum Teil sehr spät. Die Lichtsignalanlage dient der Schulwegsicherung. Daher werden im Bereich der Lichtsignalanlagen die Bäume durch den Bauhof verstärkt zurückgeschnitten, um diese zu erhalten.

An der Ausfahrt der Kaiser-Wilhelm-Allee stehen auf beiden Seiten der Manhagener Allee Hecken, die an den Gehweg grenzen. Es handelt sich dabei um städtisches Eigentum. Um das Sichtfeld der Kraftfahrzeuglenker auf die bevorrechtigten Radfahrer zu verbessern, werden die Hecken entfernt.

### ***Kosten***

Die Kosten dieser Maßnahme liegen nach derzeitigem Kenntnisstand brutto bei insgesamt rund 850.000 €. Im Haushaltsplan 2016/2017 waren bisher 500.000 € veranschlagt, davon für 2016 = 100.000 € (Beginn der Planung), für 2017 und für 2018 jeweils 200.000 €. Durch die erforderliche Erneuerung der Beleuchtung und den geschilderten Neuausbau als Gehweg im Bereich Manhagener Allee Fußgängertunnel bis Lohkoppel werden Mehrkosten entstehen. Für die westliche Seite der Manhagener Allee beträgt der Kostenanteil 350.000 €. Auf der östlichen Seite liegen die Kosten bei rund 500.000 €. Um die Maßnahme 2018 durchzuführen, sind für 2018 somit 550.000 € bereitzustellen. Die Ansätze im Haushaltsplanentwurf haben sich insofern verändert.

Ferner sind, um frühzeitig ausschreiben zu können, die Verpflichtungsermächtigungen 2017 bei PSK 54300.0900031, Projekt-Nr. 222, auf 550.000 € (für Haushaltsjahr 2018) zu erhöhen.

### ***Beitrag über die Beitragsfähigkeit der Ausbaumaßnahme***

Gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) sind Beiträge zur Deckung des Aufwandes für die Herstellung, den Ausbau und den Umbau sowie Erneuerung der notwendigen öffentlichen Einrichtungen von denjenigen Grundstückseigentümern zu erheben, denen hierdurch Vorteile erwachsen. Die Beiträge sind nach den Vorteilen zu bemessen. Bei der Ausbaumaßnahme des Geh- und Radweges Manhagener Allee von der „Lohkoppel“ bis zum „Aalfang“ inklusive der Beleuchtung handelt es sich um eine beitragsfähige Maßnahme gemäß KAG. Ausbaubeiträge sind grundsätzlich für die gesamte Erschließungsanlage zu zahlen.

Erschließungsanlagen werden begrenzt durch zum Beispiel Brückenüberführungen bzw. -unterführungen oder auch gravierende kreuzungsbedingte Einmündungen. Somit sind alle Anlieger der Manhagener Allee von der Lohkoppel bis zur Brückenüberführung des Ost-ringes heranzuziehen, auch diejenigen, vor deren Grundstück keine Maßnahmen durchgeführt werden.

Die Manhagener Allee ist nach derzeitiger Schätzung als Hauptverkehrsstraße einzustufen. Gemäß § 4 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen in der Stadt Ahrensburg (Ausbaubeitragssatzung) sind nach Abs. 1 Ziff. 1 c 25 % der beitragsfähigen Kosten des Radweges, nach Abs. 1 Ziff. 2 c 55 % der beitragsfähigen Kosten des Gehweges und nach Abs. 1 Ziff. 4 c 30 % der beitragsfähigen Kosten der Beleuchtung auf die Beitragspflichtigen umzulegen.

Das Bauprogramm wäre bei einer Annahme des 2. Teils des Beschlussvorschlages zu konkretisieren, wobei der Straßenabschnitt zwischen Lohkoppel und Bismarckallee als eigenständige Anlage mit der Funktion einer Haupterschließungsstraße anzusehen wäre mit der Folge, dass nach dem Satzungsrecht 65 % der für die Erneuerung des Gehweges aufgetragenen beitragsfähigen Aufwendungen auf die Gesamtheit der dort vorhandenen Anlieger umgelegt werden kann.

---

Michael Sarach  
Bürgermeister

**Anlagen:**

Anlage 1: Bauprogramm

Anlage 2: Schnitt

Anlage 3: Lagepläne Teil a ,b, c und d

Anlage 4: Stellplätze Rasengitter und Parkbuchten