



Stadt Ahrensburg – Der Bürgermeister – 22901 Ahrensburg

SPD-Fraktion Ahrensburg
Manhagener Allee 17
22926 Ahrensburg

Fachdienst: Straßenwesen
Bearbeiter/in: Herr Schott
Zimmer-Nr.: E.09
E-Mail: Stephan.Schott@ahrensburg.de
Telefon: 04102 77-284
Telefax: 04102 77-165
Zentrale: 04102 77-0
Internet: www.ahrensburg.de
E-Mail: Rathaus@ahrensburg.de
Postanschrift:
Manfred-Samusch-Straße 5, 22926 Ahrensburg

Ihr Zeichen/
Nachricht vom: 29.04.2021
Mein Zeichen: IV.3.1

Datum: 26.05.2021

**Anfrage ADFC Fahrradklimatest – Fahrrad fahren attraktiver machen
AF/2021/006 vom 29.04.2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihre Anfrage vom 29.04.2021, Nr.: AF/2021/006, möchte ich wie folgt antworten:

- 1) Kann die Verwaltung Anträge privater Bauherren auf Sondernutzung öffentlicher Flächen ablehnen? Wenn ja, nach welcher Abwägung werden Sondernutzungen gewährt oder abgelehnt?

Entsprechend § 3 Abs. 3 der „Satzung der Stadt Ahrensburg über die Sondernutzung und deren Gebühren an öffentlichen Straßen in Ahrensburg“ ist eine Sondernutzungserlaubnis zu versagen oder einzuschränken, wenn insbesondere die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs oder der Straßenzustand beeinträchtigt wird oder sie mit städtebaulichen und baupflegerischen Belangen nicht zu vereinbaren ist. Demgemäß kann jeder Person einen Antrag auf Sondernutzung stellen. Dieser wird in jedem Fall nach Eingang ausführlich in Hinblick auf die im § 3 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung genannten Aspekte geprüft. Eine Entscheidung erfolgt abschließend nach dem Gebot der Verhältnismäßigkeit.

- 2) Inwiefern fließen die Mobilitätsinteressen von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden in die Abwägung mit ein?

-2-

Diese Interessen werden im Rahmen der Verkehrssicherheit und im Spannungsfeld der Zumutbarkeit im Verhältnis zur Bedeutung des Antrages betrachtet. Berücksichtigt wird hierbei auch inwieweit diese Maßnahme politisch gewollt ist.

Es fließen die Interessen aller Verkehrsteilnehmer ein, aber auch das Bedürfnis des Antragstellers, wie zum Beispiel die Außengastronomie auf dem Rondeel und die erforderliche Verkehrssicherung von Baustellen.

- 3) Kann die Verwaltung Einschränkungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende, die sich aus einer Sondernutzung öffentlichen Raums ergeben, unmittelbar durch die Einrichtung von Ersatzverkehrswegen ausgleichen? Konkret: wäre es möglich und zulässig, den gesperrten Fuß- und Radweg- in den Fahrbahnbereich zu verlegen?

Bei einer Sperrung wird regelmäßig eine Verlegung des Fuß- und Radverkehrs in Erwägung gezogen und soweit möglich auch angeordnet. Für eine Verlegung müssen die erforderlichen Mindestbreiten für die Fahrbahn sowie den Geh- und Radweg berücksichtigt werden. Sind diese Breiten nicht vorhanden, ist eine Verlegung nicht möglich.

- 4) Wenn diese Kompensation möglich und zulässig wäre: Wurden derlei Maßnahmen in den letzten Jahren in Erwägung gezogen? Wenn nein, warum nicht? Ja, warum wurden diese Maßnahmen dann nicht umgesetzt?

Die Möglichkeit der Verlegung eines Fuß- und Radweges wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt und dort, wo eine Umsetzung möglich ist, in die Genehmigung aufgenommen. Der Antragsteller ist für die Umsetzung der Genehmigung selbst verantwortlich. Kontrollen finden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalressourcen stichprobenartig statt.

- 5) Als besonders benachteiligend werden Ampelschaltungen wahrgenommen, die eine Grünphase für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende nur nach Betätigen eines Anforderungssignaltasters einleiten. Hierbei geht es nicht um Bedarfsampeln, die nur dann überhaupt im Betrieb sind, wenn Menschen zu Fuß oder mit dem Rad eine Straße überqueren wollen.

Wie viele Lichtsignalanlagen gewähren Verkehrsteilnehmenden zu Fuß oder mit dem Rad erst nach Betätigen des Anforderungstasters eine Grünphase? Wo befinden sich diese Lichtsignalanlagen?

In Ahrensburg erhält derzeit in der Regel der parallel zur Fahrbahn (Haupttrichtung des Gesamtverkehrs) verlaufende Fuß- und Radverkehr ebenso wie der Kfz-Verkehr eine Grünsignalisierung, ohne anfordern zu müssen. Die querenden Verkehre (Nebenrichtung) müssen anfordern. Dieses geschieht beim Kfz-Verkehr durch Induktionsschleifen oder Kameradetektoren beim Fuß- oder Radverkehr auch durch den Taster.

Erhält der querende Kfz-Verkehr (Nebenrichtung) die Freigabe, so werden Fuß- und Radverkehr ebenfalls mitsignalisiert, unabhängig davon ob ein Taster gedrückt worden ist oder nicht. Der Taster ist aber insbesondere in den verkehrsarmen Zeiten, wenn kaum Kfz Verkehre das Grünsignal anfordern erforderlich. Ohne den Taster würde der Fuß- und Radverkehr keine Freigabe erhalten.

Diese Art der Schaltung ermöglicht die gewünschte teilverkehrsabhängige Steuerung.

Folgende Anlagen werden nach diesem Prinzip gesteuert:

Manhagener Allee/Christel-Schmidt-Allee, Manhagener Allee/Bargenkoppelredder, Manhagener Allee/Am Aalfang, Hamburger Straße/Bahnhofstraße, Hamburger Straße/Brückenstraße, Hamburger Straße/Waldemar-Bonsels-Weg, Große Straße/Doppeleiche, Fritz-Reuter-Straße/Reeshoop, Beimoorweg/Kornkamp, Beimoorweg/Kurt-Fischer-Straße, Klaus-Groth-Straße/Manfred-Samusch-Straße.

Anzumerken ist, dass der Radverkehr sich auf den Straßen Bargenkoppelredder, Moltkeallee und der Klaus-Groth-Straße auf der Fahrbahn befindet, so dass er von den Schleifen erfasst wird und sich dann nach dem Grün für den Kfz-Verkehr richten muss.

- 6) Ist es zutreffend, dass sämtliche Lichtsignalanlagen, die eine Grünphase für Menschen zu Fuß oder mit dem Rad erst auf Anforderung einleiten, umprogrammiert werden können, so dass eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden erreicht werden kann?

Theoretisch ist diese Aussage für neue, moderne Steuergeräte richtig. Für den Altbestand der Ahrensburger Lichtsignalanlagen lässt sich aufgrund des hohen Alters der LSA nicht jede Anlage umprogrammieren. Änderungen an diesen alten Anlagen bergen auch immer die Gefahr von Störungen bis hin zu Totalausfällen der Anlage.

Über die Steuerung der neuen bzw. erneuerten Anlagen findet generell ein Dialog mit der Verkehrsaufsicht, der Polizei und der ARGE Rad statt. Das Signalzeitenprogramm wird im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Querschnitte für alle Verkehrsteilnehmer erstellt.

- 7) Eine weitere substantielle Benachteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrer ist in dem Umstand zu sehen, größere Kreuzungen mit der Absicht links abzubiegen erst nach zweimaligen Warten auf eine Grünphase überwinden zu können. Ist es möglich und rechtlich zulässig, an ausgewählten und häufig von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzten Kreuzungen eine gleichzeitige Grünphase für alle Rad- und Fußgängerampeln einzurichten? Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass diese Rundum-Grün-Ampelschaltung das Unfallrisiko für Fußgänger sowie für Radfahrende erheblich reduziert? Welche Kreuzungen kämen für eine Rundum-Grün-Schaltung infrage?

Bei einer Rundum-Grün-Schaltung für Fußverkehr wird der Fahrzeugverkehr an allen Zufahrten gleichzeitig angehalten und der Fußgänger erhält eine eigene Phase und an allen Querungen gleichzeitig Grün. Hierbei gibt es die Möglichkeit, die Fußgänger über die vorhandenen Furten die Fahrbahn queren zu lassen oder den Fußverkehr zusätzlich als diagonale Querung freizugeben.

Ein Rundum-Grün für Fußgänger kann nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) für Fußgänger an Knotenpunkten mit starkem Fußgängerverkehr und geringem Kraftfahrzeugverkehr angewendet werden.

Zu bedenken ist die Frage der Barrierefreiheit bei Rundumgrün. Personen mit Einschränkungen im Sehen haben kaum die Möglichkeit sich an einer eingebauten Akustik an der Lichtsignalanlage zu orientieren, da alle Querungen gleichzeitig freigegeben sind. Es ist auch die Frage zu stellen, wie diese Personen mithilfe eines taktilen Leitsystems geführt werden sollen.

Bei dieser Art von Schaltung sind die Wartezeiten von Fußgängern, Radfahrern und Kfz-Verkehr deutlich länger. Die Verkehrsqualität verschlechtert sich. Längere Aufstellflächen für den Kfz-Verkehr sind erforderlich. Bei dicht hintereinanderliegenden Knotenpunkten ist zu prüfen, wie sich die Verkehrsströme zu den umliegenden Anlagen und ihren Staufflächen verhalten.

Aufgrund der längeren Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer besteht die Gefahr einer zunehmenden Zahl von Rotlichtverstößen.

Vermieden werden bei dieser Schaltung Unfälle zwischen abbiegenden Fahrzeugen und Fußgängern. Eine deutliche Reduzierung des Unfallgeschehen ist nicht hieraus abzuleiten.

Der Verwaltung ist nicht bekannt, dass es durch solch eine Schaltung zu einer erheblichen Unfallreduzierung gegenüber anderen Schaltungen einer Lichtsignalanlage kommt. Geeignete Anlagen in Ahrensburg können ohne weitere detaillierte Prüfungen genannt werden.

- 8) Wie schnell könnte ein umfassendes Sanierungsprogramm für die Radwege in Ahrensburg Abhilfe schaffen? Welche Planungsressourcen in der Verwaltung müssten dafür umgewidmet werden? In welcher Höhe müssten Haushaltsmittel für welche Haushaltsjahre bereitgestellt werden?

Die Radverkehrsförderung beschränkt sich nicht allein auf Radwege. Anzumerken ist, dass eine große Maßnahme gerade erst im Nachtragshaushalt (54300.0900 001 Projekt 273 Erneuerung Hamburger Straße) beschlossen wurde.

Im Zuge dieser Maßnahme werden alle Lichtsignalanlagen und Geh- und Radwege erneuert. In der Planung sollen Führung und Signalisierung für den Rad- und Fußverkehr optimiert werden.

Die Projektlaufzeit für „normale“ Maßnahmen beträgt aufgrund der hohen Komplexität derzeit zwei bis vier Jahre von der Mittelanmeldung bis zum Bauende. Daraus schließen sich regelmäßige, aufwändige Prüfungen der Schlussrechnungen sowie gegebenenfalls der Fördermittelnachweis an.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vorgestellte Maßnahmen sind in einen Investitionsplan eingeflossen. Jährlich werden in Absprache mit der ARGE Radverkehr Maßnahmen aus diesem Plan in den Haushalt eingestellt oder aus dem Produktsachkonto Radverkehr umgesetzt.

- 9) Welche Förderprogramme des Landes, des Bundes oder EU könnten für dieses Sanierungsprogramm in Anspruch genommen werden?

Fördermittel zur Umsetzung sind aufgrund der sehr dynamischen Förderkulisse nicht vorauszusehen. Folgende Förderprogramme kämen derzeit infrage:

- Förderung von Klimaschutzprojekten (Kommunalrichtlinie) - Projektträger Jülich (PtJ)
- Klimaschutz durch Radverkehr - Förderaufruf - Projektträger Jülich (PtJ)
- Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs - Bundesamt für Güterverkehr
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein
- Städtebauförderung
- Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Maßnahmen im Rahmen Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Jede einzelne Maßnahme muss regelmäßig auf ihre Förderfähigkeit geprüft werden. Ob ein Sanierungsprogramm förderfähig ist, kann nicht vorausgesagt werden. Eine Garantie auf Fördermittel aus den Programmen gibt es nicht. Sicher sind diese Mittel erst nach einer Förderzusage des Fördergebers.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Sarach