

Dipl.-Ing. Eckehard Knoll

22926 Ahrensburg, den 18.03.09

An
die Stadt Ahrensburg
Fachdienst II und Fachdienst IV
Manfred-Samusch-Straße 5
22926 Ahrensburg

nachrichtlich: an die Fraktionen der Parteien im BPA

**BPA am 18.03.2009 Beschlussvorlage 2009/034
Ausbau Klaus-Groth-Straße zwischen Reeshoop und westlicher Kohschietstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Sitzung des BPA am 18.03.2009 soll als TOP 7 der Ausbau der Klaus-Groth-Straße beraten und beschlossen werden. Der Beschlussvorlage 2009/034 und den Anlagen ist zu entnehmen, dass der o.a. Straßenabschnitt nunmehr als „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit Zeichen 325 nach StVO hergestellt werden soll. Hierzu möchte ich folgendes anmerken, anregen und zu bedenken geben:

1. Verfahrensaspekte

1.1 Nichtbeachtung eines BPA-Beschlusses

Die von der Verwaltung vorgesehene Verkehrsregelung folgt nicht dem vom BPA in der Sitzung am 03.09.2008 gefassten Beschluss zur Einrichtung einer Fußgängerzone mit Zeichen 242 nach StVO. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die dem Beschluss vorausgegangene fragmentarische Verkehrsplanung mit zwei Richtungsfahrbahnen vom BPA am 03.09.2008 in Anbetracht der beidseitig viel zu engen Querschnittsbreiten von jeweils 5,50 m mit einer 3,50 m breiten Kfz-Fahrgasse und einem nur 2,00 m breiten Gehweg endgültig als ungeeignet abgelehnt worden ist.

1.2 Verschleppung der Verkehrsplanung

Die jetzt von der Verwaltung präsentierte neue Konzeption zur Herstellung eines Verkehrsberuhigten Bereiches kommt ein halbes Jahr nach dem BPA-Beschluss für eine Fußgängerzone unerwartet spät. Das Bauamt hatte auf Anfragen in BPA-Sitzungen bislang mitgeteilt, dass eine „qualifizierte Verkehrsplanung“ vorliege. Es war somit davon auszugehen, dass es sich dabei um die Planung einer Fußgängerzone handelt, die mittlerweile mit den Trägern öffentlicher Belange einschließlich der Verkehrsaufsicht abgestimmt ist. Die seit 6 Monaten erfolgte Verschleppung der Planung und ihrer Abstimmung erzeugt nun wieder einmal vermeidbaren Zeitdruck.

2. Planerische Bedenken

2.1 Formale und inhaltliche Mängel

Die von einem Landschaftsarchitekturbüro erstellten Zeichnungen der Anlage 1 erfüllen nicht die formalen und inhaltlichen Standards für technische Straßenverkehrsplanungen. Der Lageplanmaßstab in der Anlage 1 beträgt etwa M 1:800 und nicht wie angegeben M 1:200. Üblich ist jedoch ein Maßstab M 1:250. Es fehlen die Maßketten im Lageplan sowie aussagefähige Detail- und vor allem Querschnittszeichnungen.

Vermisst werden auch Lösungsvorschläge zur verkehrssicheren Gestaltung der schon heute für alle Verkehrsteilnehmer bestehenden Konfliktbereiche an den Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragenrampen sowie im Kreuzungsbereich mit der westlichen Kohschießstraße. Die Gestaltungsvorschläge für den Platzbereich zwischen den Rampenbrüstungen enthalten keine kreativen Varianten. Die Skizzen der Anlage 1 stellen keine verkehrstechnisch und gestalterisch akzeptable Straßenplanung dar.

2.2 Sicherheitsmängel

Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) sind ohne Bordkanten gestaltete öffentliche Verkehrsräume für durchmischten Fußgänger-, Fahrrad- und Kfz-Verkehr. Sie kommen vorwiegend für Wohnstraßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und mit geringem Kfz-Aufkommen ≤ 100 Kfz/h in Betracht. Die zulässige Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) für den Kfz- und Radverkehr beträgt maximal ca. 10 km/h.

Auch ein Verkehrsberuhigter Bereich kann im vorliegenden Fall aufgrund der beengten Querschnittsverhältnisse die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht erfüllen.

Die lichten Querschnittsbreiten der Klaus-Groth-Straße zwischen den langgezogenen Mittelrampen und Gebäudewänden betragen beidseitig jeweils ca. 5,50 m. Durch abgestellte Fahrräder der Geschäftskunden, durch Tische, Warenauslagen und Stellschilder wird sich erfahrungsgemäß die tatsächliche Breite auf jeweils ca. 3,50 m reduzieren. Dieses Maß ist für einen durchmischten Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr in dem hochfrequentierten Einkaufsbereich ohne Zweifel nicht auskömmlich. Durch die zu erwartete Enge und auch gelegentliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde ein nicht zu verantwortendes Gefährdungspotential insbesondere für Kinder, Senioren und sehbehinderte Menschen entstehen.

2.3 Funktionelle Defizite

Auch verlangsamer aber permanenter Kfz-Verkehr ist in der Klaus-Groth-Straße mit Hinweis auf die Erläuterungen in Anlage 1 der Vorlage funktionell nicht verträglich mit:

- den Nutzungsansprüchen der Besucher und Kunden der CCA-Geschäfte,
- den Anforderungen für Aufenthaltsqualität und Ruhebereiche der Fußgänger,
- der Schaffung eines „Stadtraumes“ zum „Luftholen“ ohne Autoabgase und zum Treffen, Kommunizieren sowie für Aktionen unterschiedlicher Art wie Stadtfeste, Weihnachtsmärkte, Ausstellungen, Straßenkünstler u. ä..

3. Lösungsvorschlag und weiteres Vorgehen

Die politisch beschlossene **Herstellung einer Fußgängerzone** stellt unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und straßenräumlichen Funktionsansprüche eine deutlich bessere Alternative dar. Sie lässt sich z. B. durch zeitliche Begrenzung des Lieferverkehrs von 21.00 h bis 9.00 h morgens sowie für einen mit Zeichen 1022-10 StVO zugelassenen Radverkehr mit einer verkehrsrechtlich und ingenieurtechnisch aufeinander abgestimmten Planung von den zuständigen Fachleuten zweifellos finden.

Für eventuelle Fragen stehe ich gerne zur Verfügung und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Eckehard Knoll