

STADT AHRENSBURG - Beschlussvorlage -		Vorlagen-Nummer 2012/107
öffentlich		
Datum 11.10.2012	Aktenzeichen IV.3.1	Federführend: Herr Schott

Betreff

Radverkehrskonzept für Ahrensburg

Beratungsfolge Gremium Bau- und Planungsausschuss	Datum 07.11.2012	Berichterstatter
---	----------------------------	-------------------------

Finanzielle Auswirkungen:	X	JA	NEIN
Mittel stehen zur Verfügung:		JA	NEIN
Produktsachkonto:	54100.0900031/54200.522100/54100.522100/ 54300.522100/54400.522100		
Gesamtaufwand/-auszahlungen:			
Folgekosten:			
Bemerkung:			

Beschlussvorschlag:

Die AG Radverkehr wird in der bestehenden Zusammensetzung fortgeführt.

Die Betreuung der AG Radverkehr wird weiterhin durch ein Ingenieurbüro unterstützt.

Bei der Erneuerung und Unterhaltung von Straßen werden die Anregungen aus dem Konzept grundsätzlich beachtet.

Sachverhalt:

Ahrensburg bietet als Stadt ideale Voraussetzungen, um Wege mit dem Rad zurückzulegen. Bei den Wegen im Innenstadtbereich ist das Rad die schnellste Fortbewegungsmöglichkeit. Der Anteil der Fahrten, die mit dem Rad zurückgelegt werden, liegt im Mittel bei ca. 17 % (Angabe laut Masterplan) und damit höher als der Anteil der Fahrten mit dem Pkw. Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes ist es, diesen Anteil noch weiter zu erhöhen.

Seit einigen Jahren wird in der Arbeitsgemeinschaft Radverkehr, die sich aus Vertretern der Polizei, der Verkehrsaufsicht, der Stadtplanung, des Straßenwesens, des ADFC sowie verschiedenen Politikern und Ahrensburger Bürgern zusammensetzt, ein neues grundlegendes Konzept erarbeitet. Dieses Konzept soll für die nächsten Jahre als Orientierung dienen, damit das Radfahren in der Stadt attraktiv bleibt bzw. verbessert wird. Da ein Verkehrsnetz sich ständig weiterentwickelt und sich die Nutzungsansprüche im Laufe der Zeit verändern, ist es zweckmäßig, die AG Radverkehr fortzuführen und das Konzept regelmäßig fortzuschreiben bzw. die Maßnahmen auf ihre Wirkung zu kontrollieren.

Den Teilnehmern an der AG Radverkehr wird bei dieser Gelegenheit für ihre Arbeit gedankt.

Erstmals wurden neun Hauptrouen in dem Konzept definiert (**siehe Anlage**), die weiter vertieft bearbeitet wurden. Die Hauptrouen haben teilweise noch kleinere Untervarianten. Eine Freizeitroue wurde in den Plan aufgenommen, im Konzept aber nicht mehr vertieft betrachtet. Die Hauptrouen wurden alle befahren, verkehrstechnisch untersucht und anschließend in der AG Radverkehr konstruktiv diskutiert. Hieraus haben sich die einzelnen Maßnahmen für die unterschiedlichen Abschnitte ergeben. Zwar wurden den einzelnen Rouen Prioritäten zugeordnet, doch können einzelne Maßnahmen, jederzeit herausgelöst werden.

Auch bei der Prioritätsreihung der Straßenerneuerungen und Deckenerneuerungen kann es zu neuen Rangfolgen kommen, damit aufwändigere Maßnahmen für den Radverkehr zeitnah umgesetzt werden können. Grundlage für die Planungen ist die grundsätzlich ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen).

Das Problem der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern ist in diesem Konzept noch nicht betrachtet worden. Bei einer Fortschreibung des Konzeptes wird die Frage der Abstellmöglichkeiten einbezogen. Jeder Fraktion wird wegen des Umfanges lediglich eine Papierfassung des Konzeptes zur Verfügung gestellt.

Zusammengefasst können folgende Grundsätze für die Förderung des Radverkehrs genannt werden:

- Die Benutzungspflicht von Radwegen in Straßen mit Tempo 30 wird aufgehoben.
- Benutzungspflichtige Radwege werden mit einer einheitlichen Oberflächenbefestigung aus roten Betonsteinen hergestellt. Wegen des besseren Fahrkomforts sollen in der Regel Betonsteine mit dem Format 25 x 25 ohne Fase verwendet werden, auch wenn diese teurer als herkömmliche Betonsteine sind.
- Radwege, welche nicht benutzungspflichtig sind, aber als Service bestehen bleiben sollen, werden ebenfalls mit dem roten Betonsteinpflaster 25 x 25 ohne Fase hergestellt.
- Es wird eine Regelbreite von 1,60 m bei Einrichtungsrädwegen und ein Sicherheitsstreifen von 0,65 m angestrebt.
- Die Absenkungen bei Grundstückszufahrten sollen nach Möglichkeit im Bereich des Sicherheitsstreifens erfolgen.
- Radwege werden nicht zulasten von anliegenden Gehwegen verbreitert, wenn diese eine Restbreite von unter 1,5 m bekommen würden. Hierbei ist die örtliche Situation zu berücksichtigen, in Ausnahmefällen kann hiervon abgewichen werden.
- Radwege, die nicht mehr benötigt werden, sollen zurückgebaut werden.
- Radwege in Grünzügen werden beleuchtet.

- Radwege in Grünzügen sollen wie alle anderen Radwege befestigt werden (Pflaster).

Die Unterhaltung der Radwege wird aus dem Ergebnishaushalt generiert, nur neue Maßnahmen werden aus dem investiven Haushalt bezahlt.

Die Unterhaltung der bestehenden Wege hat hohen Stellenwert, da diese wesentlich die Freude am Radfahren beeinflussen. Hier wird auf die Vorlagen Nr. 2005/070 und 2011/052 verwiesen.

Michael Sarach
Bürgermeister

Anlage:
Übersichtslageplan