

ADFC - Brennpunkt tour am 05. Juni 2014 – Bewertung der verkehrlichen Anregungen		
Nr.	Brennpunkt Erläuterung des ADFC	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p>Großflecken-Plöner Straße: Durch die Vorrechtschaltungen für den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPV) entstehen für Fußgänger und Radfahrende lange Wartezeiten, die sich auf 4-5 Minuten ausdehnen, wenn mehrere Busse in kurzen Abständen den Kreuzungsbereich passieren. Es soll zwar dem ÖVP Vorrang gewährt werden, um den Fahrplan einhalten zu können. Jedoch können auch andere Verkehrsteilnehmer Termine einzuhalten haben. Der Vorrang für den ÖVP darf sich nicht über Gebühr auswirken. Abhilfe sollte möglichst geschaffen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Knoten Altonaer Straße/Plöner Straße/Großflecken/Haart wird in 2015 auf eine verkehrsabhängige Signalschaltung umgestellt. In diesem Zusammenhang wird eine Überprüfung der Auswirkungen der Busbevorrechtigung auf die Signalumläufe vorgenommen. Des Weiteren werden unter Berücksichtigung des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens die Grünzeiten der Fußgänger- und Radfahrerfurten überprüft.</p>
2	<p>Großflecken-Plöner Straße = Überweg von Cafe Oldehus zum Eckhaus Ecke Plöner Straße: Auf der Verkehrsinsel und auch an beiden Enden des Überweges sollten Piktogramme mit Radwegesymbol versehen werden, damit sowohl Fußgänger als auch Radfahrende erkennen können, wo sich ihr Verkehrsbereich befindet. So können Konflikte verhindert werden.</p>	<p>Dem Vorschlag wird gefolgt. Auf Grund des hohen Fußgänger- und Radfahreraufkommens ist eine leicht erkennbare Zuordnung der jeweiligen Furten zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern sinnvoll. Im Frühjahr 2015 wird daher an geeigneter Stelle in der Radfurt das Sinnbild Fahrrad markiert oder als Platte eingebaut.</p>
3	<p>Kreuzung Ring-Haart: Die Radwegverschwenkungen müssen beseitigt werden. Den Autofahrern wird suggeriert, dass der Radfahrende nach rechts abbiegt und er selbst weiterfahren kann. Viele Beinahe-Unfälle belegen das. Ohne Verschwenkung bleibt der Radfahrende im Blickfeld des Autofahrers und wird so besser beachtet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Um gute Blickbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr zu gewährleisten, ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder auf einer fahrbahnnahen Trasse an Knoten und Einmündungen anzustreben. Bei zukünftigen Baumaßnahmen in Knotenbereichen ist zu prüfen, ob Verbesserungen in der Radverkehrsführung umsetzbar sind. Das einschlägige Regelwerk wird angewandt.</p>
4	<p>Haart – Einmündung der Frankenstraße: Die ehemals erkennbare Radwegspur gleicht einer Kraterlandschaft, die unbedingt beseitigt werden muss. Diese Straßeneinmündung steht stellvertretend für viele andere Einmündungen wie z.B. der Straße Am Geilenbek in den Haart.</p>	<p>Dem Vorschlag wird gefolgt. Die Radfurt in der Einmündung Frankenstraße wird in das Sanierungsprogramm aufgenommen.</p>

Nr.	Brennpunkt Erläuterung des ADFC	Stellungnahme der Verwaltung
5	Einmündung der Emil-Köster-Straße, der Zufahrt Störpark und der Noldestraße: Die Streuscheiben an den Ampeln zeigen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts das gemeinsame Symbol „Fußgänger/Radfahrende“. Die Radwege sind Ein-Richtungs-Wege, es wird aber suggeriert, dass es Zwei-Richtungs-Wege sind. Dies fördert das „Geisterradeln“. Durch Wechsel der Streuscheiben ist hier Abhilfe zu schaffen.	Dem Vorschlag wird gefolgt. Die Streuscheiben werden der tatsächlichen Radverkehrsführung angepasst.
6	Einmündung der Brüggemannstraße: Das hier vorhandene Straßenpflaster liegt für den querenden Radfahrenden in Linien, was die Überfahrt erschwert. Nach einer früheren Brennpunktetour, die wohl ca. 10 Jahre zurückliegt, sind die Zwischenräume zwischen den Pflastersteinen mit Asphalt verfüllt worden. Dieser Vorgang wäre zu wiederholen.	Dem Vorschlag wird teilweise gefolgt. Das Pflaster wird aufgenommen und neu verlegt.

Weitere Punkte, die aber nicht angefahren werden		
Nr.	Brennpunkt Erläuterung des ADFC	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p>Einfelder Schanze-Wechsel des Fuß-Radweges auf die andere Straßenseite: Der Zwei-Richtungs-Weg für Fußgänger und Radfahrer wechselt von Seeseite auf die Bahnseite bzw. umgekehrt. Hier ist jetzt durch eine Bedarfsampel Sicherheit geschaffen worden. Jedoch sind nur Streuscheiben für Fußgänger vorhanden. Wir gehen davon aus, dass die Ampel auch den Radverkehr regeln soll. Daher ist hier ein Wechsel der Streuscheiben erforderlich.</p>	<p>Dem Vorschlag wird gefolgt.</p>
2	<p>Tunnel am Bahnhof: An der Situation hat sich bisher nichts geändert. Dass die Bahn, wie im Protokoll zur Brennpunktetour 2013 vermerkt ist, ablehnend reagiert hat, ist nicht hinzunehmen. Die Deutsche Bahn muss auf ihre Verkehrssicherungspflicht hingewiesen werden. Sie muss für Abhilfe sorgen. Dies liegt auch im Interesse der Stadt (Erster Eindruck, Tourismus). Der einfache Passant hält die Stadtverwaltung für zuständig und macht die Mängel dort fest.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Deutsche Bahn hat inzwischen auf die wiederholten Hinweise der Stadtverwaltung reagiert und an der Tunneldecke Gitter angebracht, die das Nisten der Tauben dort wirksam verhindern.</p>
3	<p>Bedarfsampeln an Straßenkreuzungen: Bedarfsampeln an Straßenkreuzungen wie z.B. an der Zufahrt zum Freesencenter sollten abgeschafft werden. Man wird zu lange an der Überquerung der Straße abgehalten, selbst wenn bei einer Grünphase des passierenden Kfz-Verkehrs gedrückt wird. Erst nach der nächsten Grünphase kann die Straße überquert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In Abhängigkeit des Zeitpunktes der Grünanforderung durch Fußgänger kann es vorkommen, dass die Grünanforderung programmtechnisch bedingt erst im nächsten Signalumlauf bedient werden kann. Anforderungsschaltungen für Fußgänger werden aber nur an Knoten mit geringem Fußgängerverkehr eingerichtet. Damit soll das häufige Auftreten von nicht genutzten Grünzeiten für Fußgänger vermieden werden. Die Leistungsfähigkeit der Knoten für den Kfz-Verkehr kann damit deutlich erhöht werden.</p>
4	<p>Max-Johannsen-Brücke: Auf der Nordseite ist im Bereich Hotel Prisma der Radfahrweg neu gepflastert worden. Leider geschah dies nicht im Verbund quer zur Fahrtrichtung, man fährt wie auf Schienen. Zudem ist der neue Belag nicht ausreichend eingeschlemmt worden und auch Anschlussdeckel sind zu tief gelegt. Auf der Südseite fehlt die Markierung des Radfahrweges, besonders fehlt der Schutzstreifen zur Fahrbahn.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungsmängel werden behoben. Die verblassten Markierungen werden erneuert.</p>

<p>5</p>	<p>Kopfsteinpflaster: Schon vor Jahren haben wir bei einer Brennpunkt tour das Kopfsteinpflaster in den Straßen Goebenstraße, Wippendorfstraße, Werderstraße, Luisenstraße, Moltkestraße und Augustastraße moniert. Seit dem hat sich nichts getan. Die Situation ist eher noch schlimmer geworden. Exemplarisch sei die Ecke Wippendorfstraße/Werderstraße genannt. Die Radfahrenden nutzen gerne, um den Kontakt mit dem Pflaster zu meiden, die Fußwege. Dies ist im Sinne der Verkehrssicherheit nicht zu tolerieren.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei dem vorhandenen Pflaster handelt es sich um den historischen Straßenbelag, der aus stadtgestalterischen Gründen zwingend zu erhalten ist. Alternativ ist in Erwägung zu ziehen, die vorhandenen Gehwege für den Radverkehr freizugeben. Allerdings sollte dies nach den einschlägigen Richtlinien innerorts nur in Ausnahmefällen und unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen. Daher ist im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins von Polizei, Verkehrsaufsicht, Straßenbaulastträger und Verkehrsplanung unter Hinzuziehung des ADFC die straßenräumliche Situation hinsichtlich ihrer Eignung zur Freigabe der Gehwege für den Radverkehr zu prüfen.</p>
<p>6</p>	<p>Großflecken: Der Radfahrweg auf dem Großflecken verschlechtert sich weiter zusehends. Ein Grund hierfür ist wohl auch die Nutzung dieses Weges von den Marktbesuchern mit ihren Kraftfahrzeugen. Auch wird der Weg weiterhin als Kfz.-Parkfläche von Marktbesuchern und als Gehweg genutzt. Eine Abhilfe ist bisher nicht erfolgt. Die bloße Kenntnisnahme – wie im Protokoll zur letztjährigen Brennpunkt tour vermerkt – reicht nicht aus.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Großflecken verfügt sowohl im Bereich des Radweges als auch in den Fußgängerbereichen über teils verbesserungswürdige Oberflächenzustände. Die Verwaltung prüft derzeit verschiedene Varianten, um die Oberflächen geh- als auch radfahrerfreundlicher herzustellen. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung durch die Bußgeldstelle für Verkehrsordnungswidrigkeiten ist der Bereich Großflecken stetiger Bestandteil des Überwachungsbetriebes und wird auch mehrmals täglich kontrolliert.</p>
<p>7</p>	<p>Kuhberg – Zweirichtungsradfahrweg: Die Situation hat sich gegen dem letzten Jahr nicht verändert. Die Konfliktsituationen steigern sich nach unserem Eindruck, zumal der Radfahrweg häufig durch quer parkende Kraftfahrzeuge eingeengt bzw. unpassierbar wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Am Kuhberg überlagern sich vielfältige Aufenthalts-, Verbindungs- und Erschließungsfunktionen, die in der Summe auf Grund der nicht ausreichenden Flächenverfügbarkeit zu Konfliktsituationen führen können. Letztendlich führt aber eine gegenseitige Rücksichtnahme zu einem verträglichen Ablauf aller Verkehrsarten. Auf Grund begrenzter personeller Kapazitäten und weiteren Konfliktbereichen andernorts kann eine permanente Überwachung zum Vermeiden von ordnungswidrigem Verhalten nicht erfolgen. Am Kuhberg finden aber täglich Kontrollgänge statt.</p>