

<b>ADFC - Brennpunktetour am 26. Mai 2016 – Bewertung der verkehrlichen Anregungen</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Brennpunkt Erläuterung des ADFC</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
1	<p><b>Sachsenring / Ecke Rembrandtstraße:</b> Am Beginn der Rembrandtstraße steht rechtsseitig das Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) ohne Hinweis auf die Durchlässigkeit der Sackgasse für Fußgänger und Radfahrer. Dieser Hinweis, der in anderen Situationen schon mehrfach Anwendung gefunden hat, ist hier zu geben. Die Rembrandtstraße ist eine 30er-Zone. Somit ist das Zusatzschild „Radfahrer frei“ unter dem Zeichen 239 (Gehweg) nicht zulässig. Dies gilt auch für die Gegenrichtung.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b> Das Zeichen 357 wird um die Sinnbilder Fahrrad und Fußgänger ergänzt, um die Durchlässigkeit der Sackgasse erkennbar zu machen. Das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ bedeutet keine Benutzungspflicht, sondern ermöglicht eine wahlweise Nutzung der Fahrbahn oder des so gekennzeichneten Gehweges. Dies ist auch in Tempo 30-Zonen zulässig. Ungeachtet dessen besteht aber hier keine Notwendigkeit für die Freigabe des Gehweges, so dass zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern das Zusatzzeichen abgebaut wird und der Radverkehr zukünftig ausschließlich auf der Fahrbahn geführt wird.</p>
2	<p><b>Fußweg zwischen Sachsenring und Brüggemannstraße:</b> Dieser Weg ist mit dem Zeichen 239 (Gehweg) versehen. Darunter befindet sich das Zusatzschild „Radfahren erlaubt“. In diesem Fall sollte aber das Zeichen 241 (getrennter Geh- und Radweg) aufgestellt werden. Dieser Weg ist u.a. Teil des touristischen Radrundkurses „Vicelinweg“. Diese Wege sollten möglichst immer auf Straßen und/oder Radwegen geführt werden. Beanstandet wird außerdem, dass dieser Weg von der Räum- und Streupflicht ausgenommen ist. Bei offiziellen Fuß- und/oder Radwegen ist das u.E. nicht zu akzeptieren. Am Ende des Weges befindet sich das Zeichen 254 (Verbot für Fahrräder). Hier wäre das Zeichen 237 (Radweg) mit einem zusätzlichen Pfeil nach rechts angebracht.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird zum Teil gefolgt.</b> Der Verbindungsweg wird als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240) beschildert. Das Zeichen 254 wird gegen das Zeichen 239 (Gehweg) ausgetauscht. In Verbindung mit dem Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße), das an der Zufahrt zum Wendekreis angebracht wird, wird die Radverkehrsführung erkennbar. Des Weiteren wird der Verbindungsweg zukünftig in den Winterdienst aufgenommen.</p>
3	<p><b>Brüggemannstraße:</b> Die Brüggemannstraße ist eigentlich ein Paradebeispiel für die Einrichtung einer „Fahrradstraße“, eventuell unter Einbeziehung der Riemenschneiderstraße (Einbahnstraße von der Plöner Straße her kommend).</p>	<p><b>Dem Hinweis wird zum Teil gefolgt.</b> Zur Verdeutlichung und Stärkung der bereits gut frequentierten Radachse zwischen dem Stadtteil Ruthenberg und der Innenstadt werden die Rembrandtstraße und die Brüggemannstraße als Fahrradstraßen ausgewiesen. Die Rechts-vor-Links-Regelung wird in diesen Straßen beibehalten. Die jeweiligen Anbindepunkte sind die Haartallee im Norden und der Haartkoppelweg im Süden. Für die Riemenschneiderstraße wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht die Erforderlichkeit der Ausweisung einer Fahrradstraße gesehen.</p>

zu 3	<p>In der Brüggemannstraße bei den Hausnummern 18 – 22 befindet sich ein Weg, der mit dem Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) versehen ist. Um zu diesem Weg zu gelangen, ist eine Grundstückauffahrt und ein Stück des Gehweges zu benutzen. Es müsste also beim Gehweg für wenige Meter abgestiegen werden. Hier ist eine praktikable Lösung erforderlich.</p>	<p>In der Verbindung zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh-/Radweg nutzt der Radverkehr eine Grundstückszufahrt und auf ca. 5m Länge den Gehweg. Dies kann als notwendiges und erlaubtes Überfahren/Queren des Gehweges ausgelegt werden, so dass keine gesonderte Beschilderung oder bauliche Maßnahme (Wegfall mindestens eines Parkplatzes, Herstellung einer Bordabsenkung, Anbringen einer Sperrmarkierung) erforderlich ist.</p>
4	<p><b>Haartallee:</b> Die ersten 50 m der Haartallee ab der Brüggemannstraße verfügen auch über eine Fahrbahn, die – wie die Brüggemannstraße – eine 30er-Zone ist. Am Beginn des gemeinsamen Geh- und Radweges ist das Zeichen 240 nicht statthaft. Dies darf erst am Ende der Fahrbahn aufgestellt sein.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b> Der Straßenabschnitt der Haartallee zwischen dem gemeinsamen Geh-/Radweg und der Brüggemannstraße wird ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen. Das Zeichen 240 wird daher von der Einmündung Brüggemannstraße an den Beginn der Haartallee versetzt.</p>
5	<p><b>Brachenfelder Straße (stadtauswärts):</b> Linksseitig befindet sich ein Zwei-Richtungs-Radfahrweg. Stadtauswärts muss aber nach ca. 100 m die Brachenfelder Straße in der Kurve überquert werden, da dann rechtsseitig ein Radweg beginnt. Für Radler, die die Plöner Straße stadteinwärts nutzen und in die Brachenfelder Straße einbiegen wollen, bedeutet das, dass sie die Brachenfelder Straße zwei Mal queren müssen. Ein zusätzlicher Radweg rechts für die ca. 100 m wäre hilfreich.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b> Der rechtsseitige Gehweg wird für den Radverkehr freigegeben, um die bestehende Lücke zwischen der Plöner Straße und dem in Höhe des Parkhauses beginnenden Radweg zu schließen. Dazu wird voraussichtlich durch Markierung ein getrennter Geh-/Radweg hergestellt. Eine Beschilderung ist nicht erforderlich. Des Weiteren wird im weiteren Verlauf der Brachenfelder Straße sowie auf dem linksseitigen Zweirichtungsradweg die Benutzungspflicht aufgehoben. In Fahrtrichtung Rencks Allee wird durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ die linksseitige Nutzung weiterhin ermöglicht.</p>
6	<p><b>Rencksallee:</b> Dieser Weg ab Holstenstraße in Richtung Klosterinsel und Klostergraben sind laut Zeichen 240 ein gemeinsamer Geh- und Radweg. In der Gegenrichtung ab dem Klostergraben handelt es sich um einen Gehweg (Zeichen 239) mit der Freigabe für Radfahrer. U.E. muss bei einem Weg in beide Richtungen dieselbe Verkehrsregelung bestehen.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b> Das Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) wird gegen das Zeichen 239 (Fußweg) und das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) ausgetauscht.</p>
7	<p><b>Zweirichtungsradfahrweg auf dem Konrad-Adenauer-Platz:</b> Richtung Bahnhof gesehen befinden sich beiderseits die Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt). Somit ist dem Radverkehr das Fahren in Richtung Bahnhof ebenfalls verwehrt. Unter dem Zeichen 267 auf der linken Seite Richtung Bahnhof ist u.E. das Schild 237 (Radweg) zu montieren.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b> Das VZ 267 (Verbot der Einfahrt) steht auf der rechten Seite der Fahrbahn, für die es gilt, oder auf beiden Seiten dieser Fahrbahn. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht in die Fahrbahn einfahren, für die das Zeichen angeordnet ist. Die Erlaubnis zur Benutzung des Radwegs ist von dem VZ 267 nicht betroffen, da dieses sich ausschließlich auf die Fahrbahn bezieht. Vergleichbare Situationen befinden sich an den Einmündungen Johannisstraße/Konrad-Adenauer-Platz, Wasbeker Straße/Holsatenring und Anscharstraße/Kieler Straße. Die dort ursprünglich vorhandene, aber vermutlich im Zuge einer Baumaßnahme abhanden gekommene Radwegbeschilderung wird wieder hergestellt.</p>

<p>8</p>	<p><b>Ampelschaltung auf dem Konrad-Adenauer-Platz:</b>                  Die ampelgeregelt Querung vom ehemals „Krögers“ zum Bahnhof war schon mehrfach Gegenstand von Gesprächen und Schriftwechseln. Das Problem liegt in der zeitweise vorhandenen gleichzeitigen Grünphase für Querung des Kuhberges und der Ausfahrt vom Konrad-Adenauer-Platz. Bezüglich der Querung durch Fußgänger mag die Auffassung der Verwaltung rechtens sein, jedoch bei den Fahrradfahrern, die hier die Straße Richtung Bahnhof überqueren, sieht es anders aus. Auf der Bahnhofseite befindet sich keine „Aufstellfläche“ wie für die Fußgänger. Außerdem wäre der zur Verfügung stehende Raum für einen Radler zum Anhalten viel zu klein. Auch die Fußgänger werden die rechtliche Seite der Querung nicht kennen (woher auch?!). Zur Rechtssicherheit und vor allem der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wegen sollte die bestehende Regelung in ihrer Gesamtheit nochmals überdacht werden.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  Die vorhandene Verkehrssituation wurde nochmals gemeinsam mit der Polizei, der Verkehrsaufsicht und dem Straßenbaulastträger diskutiert. Da nach allgemeiner Kenntnislage keine Unfälle aufgetreten sind, die ein Handeln notwendig machen würden, wird die vorhandene Lichtsignalschaltung beibehalten.</p>
<p>9</p>	<p><b>Johannesstraße (Einmündung in den Konrad-Adenauer-Platz):</b>                  Der Radfahrweg Richtung Kieler Straße ist mit dem Zeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg). Er führt entgegengesetzt der Einbahnstraßenregelung für Kraftfahrzeuge. Er wird häufig von Kraftfahrzeugen, die dann auf der linken – also falschen Seite – parken, zugestellt. Hier ist eine Überwachung und Ahndung angezeigt. Bereits bei der Brennpunktetour 2015 ist dieser Zustand benannt worden.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  In der Johannesstraße ist eine umfassende Baumaßnahme geplant. Sobald der Zeitraum der Baumaßnahme bekannt ist, wird entschieden, ob geeignete Maßnahmen gegen das Falschparken (z.B. „Frankfurter Hütchen“) noch vor der Baumaßnahme durchgeführt werden. Eine regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs findet dort bereits statt.</p>
<p>10</p>	<p><b>Baustelle des „Kurierhauses“ (ehem. Kieler Nachrichten):</b>                  Diese Baustelle eines augenscheinlich privaten Bauunternehmens besteht seit mehr als einem Jahr. Die Radfahrer sollen hier absteigen, wohl, weil der Radweg unter den Arkaden durchführt und hier noch Arbeiten ihrer Erledigung harren. Es kann nicht sein, dass im Bereich eines privaten Baues die Belange der Öffentlichkeit (in diesem Falle der Fußgänger und Radfahrer) über Gebühr hinten anstehen müssen. Der Bauherr muss zu einer unverzüglichen Erledigung der Baustelle angehalten werden. Hinzu kommt noch, dass die vor dem Gebäude neu installierten Fahrrad-Anschleißstände zum Teil nur sehr schwer erreichbar sind.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  Durch die Baumaßnahme ließen sich Einschränkungen im öffentlichen Straßenraum leider nicht vermeiden. Die Baumaßnahme ist aber zwischenzeitlich abgeschlossen, so dass Gehweg, Radweg und die Fahrradabstellanlagen entsprechend ihrer Bestimmung genutzt werden können. Grundsätzlich wird bei jeder Baustelle im öffentlichen Raum geprüft, inwiefern die verkehrlichen Einschränkungen so gering wie möglich gehalten werden können.</p>

11	<p><b>Bahnhof – Anlieferung von Waren:</b></p> <p>Für die Firma ORION (und wohl für McDonald) befindet sich die Anlieferungsmöglichkeit mit entsprechender Rampe in Richtung Konrad-Adenauer-Platz gesehen auf der rechten Seite gleich hinter der Bahnunterführung. Durch die Anlieferung von Waren mit größeren Lieferfahrzeugen werden Geh- und Radweg voll zugestellt. Besonders für Behinderte (Rollstuhlfahrer, Benutzer von Rollatoren) und Passanten mit Kinderwagen wird dann über einen längeren Zeitraum das Passieren dieser Stelle unmöglich gemacht. Die Nutzung der Fahrbahn – auch nur für wenige Meter – ist nicht zumutbar und auch lebensgefährlich. Auch ist durch die großen Lieferfahrzeuge die Oberfläche des Weges stark beschädigt. Durch kleinere Lieferfahrzeuge wird, so unsere Beobachtung, der Gehweg versperrt. Ein Vorbeikommen für Fußgänger ist durch Benutzen des Radfahrweges möglich, aber bei weitem nicht so gefährlich wie die Nutzung der Fahrbahn. Insgesamt gesehen ist die Situation neu zu beleuchten und eine praktikable Lösung zu finden.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass die dortige Anliefersituation einerseits problematisch ist, es sich andererseits um eine seit vielen Jahren bestehende Verkehrssituation handelt, die nach vorliegender Kenntnis bislang zu keinen Unfällen geführt hat. Alternative Anliefermöglichkeiten bestehen leider nicht. Ungeachtet dessen darf der Lieferbetrieb nicht dazu führen, dass auf dem Geh- und Radweg gehalten oder geparkt wird. Sollte dies festgestellt werden, besteht die Möglichkeit, die Polizei zu verständigen. Des Weiteren ist die Bußgeldstelle für Verkehrsordnungswidrigkeiten über die dortige Problematik informiert und hat die Verkehrsüberwachung daher bereits intensiviert.</p>
----	---	---

<b>Weitere Punkte, die aber nicht angefahren werden</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Brennpunkt Erläuterung des ADFC</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
1	<p><b>Kreuzung Schleusberg / Am Teich / Bahnhofstraße / Wasbeker Straße:</b>                      Wenn in der Wasbeker Straße der Radfahrweg stadteinwärts benutzt wird, endet dieser Weg seit Monaten an einer Baustelle. Man muss umständlich das Fahrrad in den Schleusberg schieben, diese Straße dann überqueren, um dann an der Baustelle „Schleusauöffnung“ vorbeizukommen. Möchte man weiter in die Bahnhofstraße gelangen, so muss man an der Ampel Ausfahrt Kleinflecken bzw. Stadthalle warten. Sobald die Baustelle wieder beseitigt ist, muss bei identischer Strecke an den Ampeln gewartet werden. Dem Kfz-Verkehr bleibt dies erspart.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                      Im Rahmen der Planung der Straßenbaumaßnahme Wasbeker Straße wurde geprüft, ob für den aus der Wasbeker Straße kommenden Radverkehr eine eigene Phase in der Signalschaltung eingerichtet werden kann. Dies war leider unter Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht umsetzbar.                      Für die Wegebeziehung von der Wasbeker Straße in die Bahnhofstraße kann der Umweg über den Knotenpunkt an der Stadthalle gemieden werden, da der direkte Weg über die Fabrikstraße genutzt werden kann. Die Fabrikstraße ist zwar als Einbahnstraße ausgewiesen, ist aber für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Am Knoten Bahnhofstraße wurde ein eigenes Radsignal gekoppelt an eine Induktionsschleife installiert.                      Damit wurde für den Radverkehr ein deutlicher Wegevorteil gegenüber dem Kfz-Verkehr geschaffen, da dieser die Wasbeker Straße in stadteinwärtiger Richtung auf Grund der Einbahnregelung nicht nutzen kann und stattdessen den Umweg über den Hansaring und Schleusberg fahren muss.</p>
2	<p><b>Fabrikstraße / Wasbeker Straße:</b>                      Aufgrund des Zeichens 209 (rechts abbiegen) muss der gesamte Straßenverkehr nach rechts in die Wasbeker Straße abbiegen. Die Wasbeker Straße verfügt stadteinwärts rechtsseitig über einen Radfahrweg. Diesen kann der aus der Fabrikstraße kommende Radler aber nur das Fahrrad schiebend erreichen, da er auch dem Gebot des Zeichens 209 unterliegt. Ein Zusatzschild „Radfahrer ausgenommen“ würde hier Abhilfe schaffen.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b>                      Der aus der Fabrikstraße kommende Radverkehr wird vom Rechtsabbiegegebot ausgenommen. Ein entsprechendes Zusatzzeichen wird angebracht.</p>
3	<p><b>Kreuzung Bahnhofstraße / Fabrikstraße:</b>                      In der Fabrikstraße aus Richtung Wasbeker Straße kommend beginnt ca. 10 m vor der Kreuzung ein Fahrradstreifen mit dem Zeichen 237 (Radweg). Laut der Streuscheibe der Fahrradampel darf die Kreuzung nur rechts abbiegend und geradeaus passiert werden. Der Radfahrer, der links in die Bahnhofstraße abbiegen möchte, überquert die Kreuzung und nutzt dann die für ihn geschaffene Aufstellfläche. Direkt links abbiegen darf er nicht. Dies müsste aber u.E. möglich sein.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                      Ein direktes Linksabbiegen für den Radfahrer ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Gleichzeitig mit dem Radfahrer aus der westlichen Fabrikstraße erhält der vom Parkdeck bzw. von der östlichen Fabrikstraße kommende Kfz-Verkehr Grün. Auf Grund der Knotengeometrie besteht keine (sichere) Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr, der auf Grund des gegenläufigen Kfz-Verkehrs warten muss. Insbesondere mit dem entgegenkommenden, linksabbiegenden Kfz-Verkehr würden sich die Fahrwege überlagern.</p>

<p>4</p>	<p><b>Einmündung der Havelstraße in die Oderstraße:</b>                  Aus Richtung Altonaer Straße gesehen befindet sich linksseitig ein Zwei-Richtungs-Fahrradweg. Dieser endet an der Einmündung der Havelstraße. Der Richtung DOC fahrende Radler muss nun die Oderstraße queren, und das ohne Querungshilfe und/oder Hilfe durch eine Ampel. Zudem sind die Radler auf den Stück bis zur Saalestraße gezwungen, die Fahrbahn zu nutzen. Bei Errichtung des DOC ist der kombinierte Geh- und Radweg (beide Richtungen) aufgehoben worden. Dies war seinerzeit auch Gegenstand von Leserbriefen. Gerade bei höheren Besucherzahlen in DOC ist die Oderstraße stark frequentiert. Der Radler wird als störend empfunden. Ein Fahrradstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn der Oderstraße dürfte hilfreich sein und die Sicherheit bzw. das Sicherheitsempfinden der Radler erhöhen.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  Nach Prüfung der Verkehrssituation ist festzustellen, dass die Voraussetzungen für eine Benutzungspflicht auf dem Gehweg nicht vorliegen. Laut der Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei der vorhandenen Verkehrsstärke (ca. 650 Kfz/Sph; SV-Anteil &lt;10%) möglich. Allerdings sollten Schutzstreifen markiert werden oder alternativ eine Führung im Seitenraum zugelassen werden. Die Markierung von Schutzstreifen wäre auf Grund der Fahrbahnbreite von 7,1m nur einseitig möglich. Im Bereich des Designer Outlets wäre wegen der Abbiegespuren kein Schutzstreifen möglich, so dass eine durchgehende Markierung in der Oderstraße nicht umsetzbar wäre. Daher ist alternativ der vorhandene einseitige Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ zu beschildern. Die vorhandene Breite des Gehweges von 2,4m (einschließlich Sicherheitstrennstreifen) liegt zwar unterhalb des Regelmaßes von 3,0m. Da das Aufkommen von Fußgängern und Radfahrern eher als gering einzustufen ist, wird die vorhandene Breite als ausreichend sicher für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern, auch im Zweirichtungsverkehr, eingeschätzt. Die linksseitige Führung des Radverkehrs im Seitenraum ist innerorts auf Grund des Konfliktpotenzials insbesondere an Einmündungen und Grundstücksausfahrten nur in begründeten Ausnahmefällen anzuwenden. In diesem Fall erscheint die linksseitige Führung vertretbar, da der Gehweg durch die geradlinige Führung sehr gut überschaubar ist und die Grundstücksausfahrten gut einsehbar sind. Mit der Freigabe des Gehweges kann der Radfahrer wahlweise zwischen der Nutzung der Fahrbahn und des Gehweges entscheiden. Damit kann dem insbesondere beim Radverkehr sehr unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und Sicherheitsempfinden in ausreichendem Maß entsprochen werden.</p>
<p>5</p>	<p><b>Holstenhallen:</b>                  An den Holstenhallen befinden sich im Eingangsbereich keine Fahrradabstellanlagen (Anschleißbügel). Nach unseren Beobachtungen kommen doch viele Besucher der Hallen und/oder des Restaurants mit dem Fahrrad, finden aber keine geeigneten Anlagen auf dem Gelände. Abhilfe ist dringend erforderlich.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  Aus hiesiger Sicht wird der Bedarf von Fahrradabstellanlagen für einen Veranstaltungsort dieser Größenordnung und Bedeutung bestätigt. Insbesondere durch die integrierte städtische Lage sind die Holstenhallen für Besucher aus dem Stadtgebiet sehr gut mit dem Fahrrad erreichbar. Die Stadtverwaltung wird sich daher mit den Holstenhallen bezüglich der Herstellung von Fahrradabstellanlagen in Verbindung setzen.</p>
<p>6</p>	<p><b>Glascontainer neben Radwegen:</b>                  Es zeigt die Erfahrung, dass sich neben Glascontainern stets Glasscherben befinden. Wenn sich dann ein Radweg neben diesem Platz befindet, ist das für Radfahrende nicht akzeptabel, da hier die Gefahr eines „Plattens“ vorprogrammiert ist. Ein Beispiel ist der Glascontainer beim Jugendspielplatz in der Carlstraße.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                  Grundsätzlich wird die Problematik von Containerstandorten unmittelbar angrenzend an Radverkehrsanlagen bestätigt. Allerdings sind die Containerstandorte auch hinsichtlich des einhergehenden Lärms (Flascheneinwurf, Kfz-Verkehr) und der optischen Einwirkung auf das Umfeld problematisch, so dass die Standortauswahl sehr eingeschränkt ist. Ungeachtet dessen soll aber geprüft werden, ob ein alternativer Standort in der Carlstraße zur Verfügung steht.</p>

7	<p><b>Viktoriastraße / Roonstraße:</b> Die Nutzung der Viktoriastraße und der Roonstraße ohne vorhandenen Radfahrweg ist für die Radler sehr gefährlich, zumal die Fahrbahn auch nicht besonders breit ist. Die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 wäre hilfreich, zumal hier doch recht schnell vom Kfz-Verkehr gefahren wird. Das vorhandene Altenheim würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung weiter begründen. Auch müsste über Sicherheitsstreifen an der Kreuzung mit der Carlstraße nachgedacht werden</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b> Im Ergebnis der im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes durchgeführten Bestands- und Mängelanalyse sind im Stadtgebiet mehrere Lücken im Radverkehrsnetz im Verlauf des Straßengrundnetzes identifiziert worden. Dazu gehört u.a. auch der Straßenabschnitt Roonstraße/Viktoriastraße im Bereich zwischen Färberstraße und Rendsburger Straße. Im weiteren Verfahren wird geprüft, in welcher Form in diesen Bereichen die Radverkehrsbedingungen verbessert werden können. Die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h lässt sich durch das dort befindliche Altenheim nicht begründen, da die unmittelbare Erschließung des Altenheimes nicht über die Roonstraße erfolgt.</p>
---	--	--

<b>Stand der Erledigungen von Brennpunkten der vergangenen Jahre</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Brennpunkt Erläuterung des ADFC</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
1	<p><b>Großflecken – Plöner Straße</b> (Brennpunktetour vom 05.06.2014):                      Nach der Stellungnahme der Verwaltung wird der Knoten Altonaer Straße/Plöner Straße/Großflecken/Haart 2015 auf eine verkehrsabhängige Signalschaltung umgestellt. In diesem Zusammenhang ist eine Überprüfung der Auswirkungen der Busbevorrechtigung auf die Signalumläufe angekündigt worden. Es sollten auch die Grünzeiten der Fußgänger- und Radfahrerfurten unter Berücksichtigung des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens überprüft werden. Dies scheint augenscheinlich bisher nicht geschehen zu sein. Noch immer entstehen für Fußgänger und Radfahrer übermäßig lange Wartezeiten. Passanten, sei es zu Fuß oder mit dem Fahrrad, werden ungeduldig und einige missachten die Ampeln (Originalton: „Ich lass’ mich doch nicht verarschen“). Gerade beim ehemaligen ADAC-Haus, jetzt ein Nähzentrum, ist die Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer arg begrenzt. Für Passierende gibt es häufig kein Durchkommen. Auch wird die Kreuzung bei den langen Wartezeiten von Kraftfahrzeugen zugestellt. Ein Freihalten der Kreuzung ist wohl ein Fremdwort. Verbale Auseinandersetzungen, auch in recht heftiger Form, sind häufig die Folge. Hier ist endlich Abhilfe erforderlich, um den „Verkehrsfrieden“ zu sichern.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>                      Die verkehrsabhängige Schaltung ist zwischenzeitlich aktiv. Es handelt sich um einen von mehreren Verkehrsarten stark belasteten Knotenpunkt. Zudem sind alle Fahr- und Laufbeziehungen stark ausgeprägt. Eine Hauptlastrichtung liegt nicht vor. Für einen Signalumlauf stehen maximal 90 Sekunden zur Verfügung. Innerhalb dieser Zeit sind alle vorhandenen Verkehrsbeziehungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs zu bedienen. Auf Grund der hohen Auslastung muss ein Kompromiss gefunden werden, um alle Verkehrsarten und Wegebeziehungen mit zumindest ausreichender Verkehrsqualität abwickeln zu können. Dies lässt sich auf Grund des hohen Auslastungsgrades des Knotens nur mit spürbaren Wartezeiten für alle Verkehrsarten erreichen. Die Signalanlage ist mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet. Dies hat in der Vergangenheit unter bestimmten Bedingungen dazu geführt, dass eine Fahrbeziehung mehrmals bevorzugt mit Grün bedient wurde. Das hatte zur Folge, dass andere Fahr- oder Laufbeziehungen deutlich längere Wartezeiten erhielten. Mit der Umstellung auf eine verkehrsabhängige Signalschaltung wurde die Busbevorrechtigung insofern angepasst, dass die mehrmalige Bevorrechtigung einer Fahrtrichtung nicht mehr möglich ist und daher keine unverhältnismäßig langen Wartezeiten mehr entstehen können.</p> <p>Auf Grund der städtebaulichen Situation ist der Seitenraum im Bereich des Nähzentrums sehr eng bemessen. Mangels Flächenverfügbarkeit ist dieser Zustand nicht veränderbar. Gegenseitige Rücksichtnahme ist hier erforderlich. Persönliches Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann zu den beschriebenen Behinderungen führen.</p>
2	<p><b>Haart – Einmündung der Frankenstraße</b> (Brennpunktetour vom 05.06.2014):                      Wir hatten den Zustand der Oberfläche der Einmündung moniert und die Sanierung für erforderlich gehalten. Diesem Vorschlag wird laut der Stellungnahme der Verwaltung gefolgt und die Radfurt in das Sanierungsprogramm mit aufgenommen. Seitdem hat sich der Zustand der Einmündung weiter verschlechtert. Eine Sanierung sollte unverzüglich erfolgen.</p>	<p><b>Dem Hinweis wurde gefolgt.</b>                      Die Sanierung wurde inzwischen durchgeführt.</p>

<p>3</p>	<p><b>Einmündung der Emil-Köster-Straße, der Zufahrt Störpark und der Noldestraße</b> (Brennpunktetour vom 05.06.2014):                  Beanstandet worden sind die Ausrichtungen der Streuscheiben mit dem gemeinsamen Symbol „Fußgänger/Radfahrende“ an den Ampeln bei Ein-Richtungs-Wegen auch in die entgegen gesetzte Richtung. Nach der Stellungnahme der Verwaltung werden die Streuscheiben der tatsächlichen Radverkehrsführung angepasst. Geschehen ist bis heute nichts. Die unverzügliche Erledigung wird angemahnt.</p>	<p><b>Dem Hinweis wurde gefolgt.</b>                  Die Streuscheiben wurden ausgetauscht.</p>
<p>4</p>	<p><b>Bordsteinabsenkung gegenüber der Gutenbergstraße und der Bismarckstraße</b> (Brennpunktetour vom 21.05.2015):                  Von uns ist das Zuparken der Absenkungsbereiche beanstandet worden. Laut der Stellungnahme der Verwaltung sollen, um den Bereich der Bordsteinabsenkungen wirksam freizuhalten, bauliche Einbauten (sogenannte Verschwenkungsinseln) vorgenommen. Die Ausführung steht noch aus und wird angemahnt.</p>	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt.</b>                  Nach Abschluss der laufenden Baumaßnahme in der Kieler Straße werden die Verschwenkungsinseln installiert.</p>