

MITTEILUNGSVORLAGE

| | | | |
|---|---------------------------|------------------|-------------------------------|
| | | | Vorlage-Nr.: M 13/0975 |
| 604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung | | | Datum: 13.11.2013 |
| Bearb.: | Herr Mario Kröska | Tel.: 258 | öffentlich |
| Az.: | 604/Herr Mario Kröska -lo | | |

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Zuständigkeit |
|---|-------------------|-----------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr | 21.11.2013 | Anhörung |

Radwegeführung nach Ausbau der B 432 zwischen Ochsenzoller Straße und Langenhorner Chaussee (Knoten Ochsenzoll)
hier: Beantwortung der Anfrage von der Fraktion Die Linke (Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 07.11.2013, TOP 10.9)

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 07.11.2013 bittet die Fraktion Die Linke um schriftliche Beantwortung zur Radwegeführung im Bereich der planfestgestellten und inzwischen nahezu baulich hergestellten Straßenausbaumaßnahme „Knoten Ochsenzoll“ in der Stadt Norderstedt.

Antwort:

Aufgrund der parteiischen Vorwürfe und teilweise unrichtigen Aussagen in der o. g. Anfrage der Fraktion Die Linke sieht die hauptamtliche Verwaltung zunächst eine Veranlassung auf Tatsachen hinzuweisen bzw. die Sach- und Rechtslage wie folgt klarzustellen:

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Knoten Ochsenzoll – im Bereich zwischen der Ochsenzoller Straße und der Langenhorner Chaussee – wurde am 16.10.2006 durch den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein eingeleitet.

Diese Behörde war und ist für die gesamte Durchführung und den Ablauf des Rechtssetzungsverfahrens verantwortlich.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 30.04.2008 von dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr in Kiel erteilt und ist am 11.07.2008 rechtskräftig und unanfechtbar geworden.

Weder während des gesamten Beteiligungsverfahrens noch im vorausgegangenen Planungsprozess wurde vom adfc-Norderstedt (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) ein Schriftstück eingereicht oder mündlich etwas (z. B. während des Anhörungstermins oder im Zuge der politischen Beratungen im Planungsausschuss) vorgetragen.

Die Fraktion Die Linke ist seit 2009 Teil der Norderstedter Stadtverwaltung und somit auch im – für diese Ausbaumaßnahme zuständigen – politischen Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr personell vertreten. Im Jahre 2009 wurde mit den Bauarbeiten am „Knoten Ochsenzoll“ begonnen: Innerhalb der vier Jahre bis zur baulichen Fertigstellung hat die Fraktion Die Linke keine Anfragen zur Radverkehrsplanung gestellt. Alle Vertreter/-innen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr wurden am 06.10.2011 von der hauptamtlichen Verwaltung zu einer Baustellenbegehung eingeladen. Zu diesem Zeitpunkt waren der

| | | | | | |
|-------------------|-----------------------|---------------|--|---------------------|-------------------|
| Sachbearbeiter/in | Fachbereichsleiter/in | Amtsleiter/in | mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11) | Stadtrat/Stadträtin | Oberbürgermeister |
|-------------------|-----------------------|---------------|--|---------------------|-------------------|

Straßenabschnitt von der Ochsenzoller Straße bis zur Ulzburger Straße (mit allen Rad- und Gehwegen) und der Fußgängertunnel bereits baulich hergestellt. Weder während noch im Nachgang zu dieser Informationsveranstaltung hat die Fraktion Die Linke Bedenken oder Anregungen zur Radverkehrsführung vorgetragen.

Weiterhin entbehrt die Behauptung, dass dieser Knotenpunkt weder richtlinienkonform noch verkehrssicher sei, jeder Grundlage.

Die Straßenbaumaßnahme – mit allen dazugehörigen Plänen und schriftlichen Auflagen – wurde aufgrund des Bundesfernstraßengesetzes, in Verbindung mit dem Landesverwaltungsgesetz und dem Straßen- und Wegegesetz S.-H., planfestgestellt.

Festgestellt sind sämtliche, vor Ort inzwischen baulich umgesetzte Maßnahmen mit entsprechenden Zufahrten, Verkehrsführungen, Tunnelbauwerken, Nebenanlagen, Begrünungs- und Lärmschutzmaßnahmen.

Fahrbahnmarkierungen werden grundsätzlich nicht planfestgestellt, sondern in der Planfeststellungsunterlage nur nachrichtlich dargestellt. Die Fahrbahnmarkierungen (dazu gehören auch Zebrastreifen und Furten) sind stets von der zuständigen Verkehrsbehörde straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. Dieses ist inzwischen rechtsfehlerfrei und unter Beachtung der Verkehrssicherheit bearbeitet und durchgeführt worden.

Die rot gepflasterten, baulich abgesetzten Radwege wurden bis an den Kreisverkehrsplatz herangeführt. Die Querung der Bypässe und der Kreisverkehrsein- bzw. -ausfahrten wurden in Form kombinierter Rad- und Gehwege sichergestellt und durch Zebrastreifen auf den Fahrbahnen verkehrsrechtlich geregelt. Diese Maßnahme ist sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer eine sichere, richtlinienkonforme und rechtlich zulässige Überquerungsmöglichkeit. Diese Lösung wurde bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens – nach Würdigung der Stellungnahme der Polizeidirektion Bad Segeberg – ausgearbeitet. Auf eine Radwegefurt neben dem südlich positionierten Zebrastreifen wurde in Anerkennung der (von der Fraktion Die Linke selbst zitierten) VwVO §§ 39 (4) 2 (= die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor) verzichtet, da gem. der StVO in Bereichen von Zebrastreifen Radfahrer/-innen absteigen müssen und diese nicht ungebremst überfahren dürfen. Im nördlichen Ost-West-Überquerungsbereich des Kreisverkehrsplatzes war stets ein kombinierter Rad- und Gehweg in den Lageplänen eingezeichnet.

Alle „Nord-Süd-Querungen“ des Kreisverkehrsplatzes für Fußgänger und Radfahrer sind eindeutig der Planfeststellungsunterlage zu entnehmen. Alle baulich hergestellten Flächen und Wegebeziehungen für Kraftfahrzeuge, Radverkehr, Fußverkehr und Parkraumverkehr stellen eine Kompromisslösung – nach Abwägung aller Belange – dar. Dies gilt insbesondere für die alternative Fußgänger- und Radfahrerunterführung und die ca. 120 Meter abgesetzt positionierte Bedarfslichtsignalanlage. Die Tunnelanlage im Westen und die abgerückte Lichtsignalanlage im Osten wurden für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen konzipiert, weil höhengleiche Nord-Süd-Überquerungen in direkter Nähe zum Kreisverkehrsplatz sicherheits- und verkehrstechnisch nicht möglich waren. Das Unterführungsbauwerk wurde mit Rampen, zwei Aufzugsanlagen und zwei Treppenanlagen planfestgestellt und bietet hierdurch (auch im Vergleich zu anderen Anlagen in der Stadt Norderstedt – z. B. in der Poppenbütteler Straße) eine komfortabel ausgestattete Alternative.

Weiterhin ist (entgegen der Behauptungen in der Anfrage) ein Befahren der Kreisverkehrsfahrbahn – aufgrund der ausgewiesenen Radwegbenutzungspflichten auf den baulich abgesetzten Nebenanlagen – eindeutig nicht zulässig.

Hierzu wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass nicht nur Radfahrstreifen gemäß VwV-StVo §2 Abs. 4 Satz 2 Nr. 3 in Kreisverkehren unzulässig sind, sondern dieses nach der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Nr. 5 auch für Schutzstreifen (in Kreisverkehren) gilt.

Ein Befahren des Straßentunnels mit Fahrrädern ist nicht explizit durch eine Beschilderung verboten, da entlang der Schleswig-Holstein-Straße und der Langenhorner Chaussee ebenfalls ausgeschilderte Benutzungspflichten für Radfahrer/-innen auf den Nebenflächen gelten.

Eine Befahrung des Tunnels würde die Aufhebung dieser Benutzungspflichten, welche weder momentan beabsichtigt ist noch seinerzeit planfestgestellt wurde, bedingen. Eine Aufhebung der dort angeordneten Benutzungspflichten ist seitens der Stadtverwaltung Norderstedt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht geplant.

Schlussendlich widerspricht die hauptamtliche Verwaltung energisch der These, dass sich die Linienführung der Radverkehrsanlagen – im Vergleich zu der Situation vor Umbau der planfestgestellten Verkehrsflächen – baulich und technisch verschlechtert habe.

In der Vergangenheit wurde die ursprüngliche Kreuzung „Langenhorner Chaussee / Segeberger Chaussee / B 432 / Schleswig-Holstein-Straße“ mit einer Lichtsignalanlage geregelt und stellte einen der erheblichsten Unfallschwerpunkte in der Stadt Norderstedt dar. Weder auf der B432 noch im Bereich dieser Kreuzung fand in der Vergangenheit Radverkehr auf den Krafftfahrzeugfahrbahnen statt. Im Bereich der Fahrbahnüberquerungen konnten Radfahrer/-innen nicht bevorrechtigt in die Kreuzung einfahren, sondern mussten (im ungünstigsten Fall) bis zu 90 Sekunden auf ein entsprechendes Grünsignal warten. Im Bereich der Ohechaussee und der Segeberger Chaussee (zwischen der Ochsenzoller Straße und der Langenhorner Chaussee) standen teilweise nur 50 – 80 cm breite Asphaltstreifen für den Radverkehr in einem desolaten Zustand zur Verfügung.

Die einzelnen Fragen werden – in voll inhaltlichem Bezug auf das vorherig Ausgeführte – wie folgt beantwortet:

1. *Wurde der öffentlich ausgelegte Planfeststellungsbeschluss zum Bau des „Ochsenzollkreisels“ in Hinblick auf die Radverkehrsanlage vollständig baulich umgesetzt?*

Antwort:

Ja. – Bis heute konnte lediglich (in Ermangelung des notwendigen privaten Grunderwerbes) die südliche Rampe für die Fußgänger- und Radfahrerunterführung nicht realisiert werden.

2. *Welche Anforderungen zur den Radverkehrsanlagen am „Ochsenzoll Kreisel“ wurden seitens der Fachbehörden, insbesondere des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – gestellt und wie wurden diese umgesetzt?*

Antwort:

Vom LBV-SH (Betriebssitz Kiel und Niederlassung in Itzehoe) wurden keine Anforderungen zum Radverkehr im Zuge des Planfeststellungsverfahrens formuliert. Die der Rechtssetzungsunterlage zugrunde liegenden Pläne, Schnitte und Erläuterungen wurden vom Landesbetrieb für Straßenbau und Straßenverkehr des Landes Schleswig-Holstein schriftlich geprüft und verkehrstechnisch genehmigt. Diese Unterlage liegt im Original in der hauptamtlichen Verwaltung vor.

Folgende Fachbehörden haben sich zum Thema Radverkehr geäußert:

Der NABU Landesverband e. V. Schleswig-Holstein hielt die geplanten Rad- und Gehwege entlang der B 432 in den meisten Fällen für überdimensioniert und den Tunnel für Radfahrer und Fußgänger als „Nord-Süd-Querung“ für insgesamt ausreichend. Dieser Verband forderte im gesamten Straßenraum lediglich kombinierte Geh- und Radwegflächen anzulegen.

Der Einwendung wurde nach Abwägungsprozess in der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt und dieses Begehren wurde im Beschluss zurückgewiesen.

Die Polizeidirektion Bad Segeberg hatte u. a. Sicherheitsbedenken zur geplanten Radverkehrsüberquerung im südlichen Abschnitt des Kreisverkehrsplatzes (Langenhorner Chaussee) vorgetragen.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb per Beschluss festgelegt, dass diese Bedenken in der späteren Ausführung zu würdigen seien.

Deshalb wurde auf eine Radwegefurt (neben dem südlich positionierten Zebrastreifen) verzichtet, da gem. der StVO in Bereichen von Zebrastreifen Radfahrer/-innen absteigen müssen und diese nicht ungebremst überfahren dürfen. Im nördlichen Ost-West-Überquerungsbereich des Kreisverkehrsplatzes war stets ein kombinierter Rad- und Gehweg in den Lageplänen eingezeichnet.

Einige private Bürger/-innen kritisierten die lichte Breite des geplanten Fußgänger- und Radfahrertunnels von ca. 3,00 Meter als unzureichend.

Diesen Bedenken wurde nach Abwägungsprozess in der Planfeststellungsbehörde teilweise gefolgt und die lichte Breite des Tunnels durch Beschluss auf insgesamt 4,00 Meter im Lichten erhöht.

3. *Welche Schritte plant die Stadtverwaltung, um kurzfristig eine der StVO entsprechende Radwegeführung am „Knoten Ochsenzoll“ einzurichten?*

Antwort:

Die Radwegeführung im planfestgestellten und umgesetzten Straßenabschnitt der B 432 (Knoten Ochsenzoll) entspricht den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung. Aus diesem Grund plant die hauptamtliche Verwaltung dort keine baulichen oder beschilderungstechnischen Änderungen.

4. *Da die vorhandenen Wegebeziehungen am Kreisel keine der StVO entsprechende Radwegführung darstellen und daher keine Radwegbenutzungspflicht zulassen: Wie will die Verwaltung die verkehrssichere Benutzung des Kreisels durch Radfahrer gewährleisten?*

Antwort:

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes sind alle fahrbahnbegleitenden Radwege und kombinierten Geh- und Radwege benutzungspflichtig in Form einer amtlichen Beschilderung eindeutig ausgewiesen. Damit ist die verkehrssichere Nutzung für Radfahrer in diesem Straßenabschnitt voll umfänglich gewährleistet.

Wie bereits erläutert, ist ein Befahren der Kreisverkehrsfahrbahn, der dazugehörigen Einfahrtsspuren und aller Bypässe demzufolge unzulässig.

5. *Neben dem Kreisel Ochsenzoll ist zuletzt auch der Kreisel Kohfurth unter Missachtung der ERA errichtet worden. Wie will die Verwaltung sicherstellen, dass bei zukünftigen Verkehrsbauten die nötige planerische Kompetenz vorhanden ist, um derartige Fehler zu vermeiden?*

Antwort:

Die ERA stellt kein Gesetz, sondern eine „Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ dar. Am inzwischen baulich fertiggestellten Kreisverkehrsplatz „Kohfurth / Horst-Embacher-Allee“ konnten – nach Abwägung aller Belange – nicht alle Empfehlungen dieser Richtlinie umgesetzt werden. Deshalb hat in diesem Fall keine Missachtung derselben stattgefunden. Ungeachtet dessen verfügt die Stadtverwaltung sehr wohl über die planerische Kompetenz, u. a. in Form entsprechend ausgebildeter Tiefbauingenieure, Stadt- und Verkehrsplaner.

6. *Wie will die Verwaltung Gefahrenpunkte der „Nord-West-Querungen“ am Kreisel Ochsenzoll entschärfen, wo Fußgänger und Radfahrer von den in den Knoten einfahrenden Fahrzeugen erst gesehen werden können, unmittelbar bevor sie den Zebrastreifen betreten?*

Antwort:

Es gibt in den beiden Bereichen der „Ost-West-Überquerungen“ keine Gefahrenpunkte, die zu entschärfen wären, da es dort bisher zu keinen Unfallsituationen gekom-

men ist. Allerdings wurde auch von Mitarbeitern/-innen der hauptamtlichen Verwaltung beobachtet, dass einige Radfahrer/-innen nicht an den Zebrastreifen absteigen, sondern diesen fahrend queren.
Insofern ist – zur Steigerung der Aufmerksamkeit für die Kraftfahrzeugfahrer/-innen – die Anbringung eines zusätzlichen Hinweis-Schildes und / oder eines Blinklichtes nicht ausgeschlossen.