

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 14/0336
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 14.08.2014
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604/Herr Mario Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	04.09.2014	Anhörung

**Ausbau der Straße "Kahlenkamp" zwischen der Einmündung "Schwarzer Weg" bis zur Haus-Nr. 21 (Sitzung am 05.12.2013, TOP 5, Vorlage A 13/0992)
hier: Stellungnahme/Ergebnis Prüfauftrag**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 05.12.2013 wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, wie, mit welchen Maßnahmen und mit welchen Kosten der Ausbau der Straße „Kahlenkamp“ (Teilabschnitt ab Einmündung „Schwarzer Weg“) – unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen – erfolgen könne.

Ergebnis der Prüfung

a) Allgemeines / Grundlagen:

Die Straße „Kahlenkamp“ ist auf einer Länge von 85 m (zwischen Haus Nr. 21 bis zur Einmündung in den „Schwarzen Weg“) bisher nicht erstmalig hergestellt worden. Entsprechend verfügt dieser anbaufreie Abschnitt nur über eine ca. 4,00 m breite Fahrspur in Form einer pechhaltigen Asphalt-Staubdecke. Ein fachgerechter Straßenunterbau und DIN-gerechte Nebenflächen wurden noch nicht angelegt. Darüber hinaus sind keine Straßeneinläufe vorhanden. Ein Regenwasserkanal wurde bereits – im Zusammenhang mit dem Ausbau des verbleibenden Straßenzuges – verlegt.

Parallel entlang des nördlichen und südlichen Fahrbahnrandes verläuft jeweils ein Knickstreifen mit (insbesondere im Norden) schützenswertem Baumbestand.

Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes ist ein sog. „Trampelpfad“ entstanden. Dieser wurde aus Sicherheitsgründen von der hauptamtlichen Verwaltung mit Holzbarrieren (Leitplanken) abgesichert.

b) Verkehrliche Bedeutung / Unfallsituation / Verkehrssicherheit:

Der o. g. Straßenabschnitt ist für den Kraftfahrzeugverkehr nicht zwingend erforderlich und wird überwiegend von Kraftfahrzeugführern/-innen – trotz des desolaten Fahrbahnzustandes – als „Abkürzungsstrecke“ (zwischen „Schwarzer Weg“ und „Niendorfer Straße“) genutzt. Bewohner/-innen erreichen alle Wohngebiete über die „Niendorfer Straße“ und die „Ochsenzoller Straße“.

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

Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen wählen diese Verkehrsverbindung bislang allerdings verstärkt, da z. B. Schulkinder aus den angrenzenden Wohngebieten (auch aus der Sackgasse „Theodor-Fontane-Straße“) diesen Abschnitt auf dem Weg zur Gottfried-Keller-Grundschule nutzen.

Bisher ist die polizeiliche Unfallstatistik in diesem Bereich zwar unauffällig, der schlechte Ausbauzustand und die provisorische Fußgängerführung bieten dort jedoch kein verkehrssicheres Umfeld.

Zudem können Fahrradfahrer/-innen die Strecke – aufgrund des desolaten baulichen Zustandes – momentan nur erschwert und unkomfortabel nutzen.

c) Finanzsituation / Ausgaben:

Im kassenwirksamen Doppelhaushalt (2014 / 2015) bzw. im Investitionsprogramm der Stadt Norderstedt sind bisher keine Haushaltsmittel für Planung, Vermessung und Ausbau der o. g. Verkehrsfläche enthalten. Im Falle eines politischen Beschlusses zum Ausbau dieses Straßenzuges müssten zusätzliche Kosten außerplanmäßig in den kassenwirksamen Haushalt der Stadt Norderstedt eingeworben werden.

d) Ziele / Ausbaumöglichkeiten (Maßnahmen):

Unter Berücksichtigung des politischen Auftrages wurden in der hauptamtlichen Verwaltung folgende Ziele für den Ausbau der Straße „Kahlenkamp“ ausgearbeitet:

1. Errichtung einer sicheren Verkehrsanlage, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen (Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen),
2. Erhaltung der städtischen Infrastruktur,
3. Sicherung des Grünbestandes,
4. Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten und der Schleichverkehre in Wohngebieten,
5. Kostenziel:
Sicherstellung eines angemessenen Preis-/ Leistungsverhältnisses für die Herstellung und den laufenden Betrieb einer neu auszubauenden Verkehrsanlage,
6. Reduzierung der Umweltbelastung (auch Lärm / Schadstoffe).

Vor diesem Hintergrund wurden zwei mögliche Ausbauvarianten mit zielunterstützenden Maßnahmen ausgearbeitet, für die jeweils Kostenschätzungen ermittelt und eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile ausgearbeitet wurden.

1.) Ausbau als Straßenverkehrsfläche mit separater Nebenfläche:

Der 85 m lange Abschnitt könnte mit einer 5,00 m breiten Fahrbahn (Mindestmaß für Begegnungsverkehre und analog dem bereits endgültig hergestellten Streckenabschnitt der Straße „Kahlenkamp“) und einem einseitigen, baulich separat abgesetzten Gehweg in mindestens 1,50 m Breite ausgebaut werden. Der nördliche Knickstreifen mit dem Baumbestand bliebe vollständig erhalten.

Folgende elementare Maßnahmen wären dafür erforderlich:

- Herstellung einer Asphaltfahrbahn mit Trag- und Deckschicht, Wasserlauf und Straßeneinläufen (sog. Trummen),
- Herstellung eines 1,50 m – 2,00 m breiten Gehweges mit Hochbordführung und einem Belag aus Betonpflaster,
- Erwerb von ca. 250 qm privater Grundstücksfläche,
- Ausgleich- und Ersatzpflanzung für den Entfall des südlichen Knickstreifens,

- Radfahrer/-innen nutzen die Fahrbahn.

Kosten:

Für Vermessung, Planung, Bau, Grunderwerb, und Ausgleichpflanzung wurden ca. 120.000,00 € ermittelt.

Veranlagung (mögliche Einnahmen in Form einer Beitragserhebung):

Nach derzeitiger Einschätzung hätte die Umsetzung dieser Variante zur Folge, dass die beitragsfähigen Aufwendungen aus dem Teilstreckenausbau auf die Grundstücke entlang der gesamten Straße „Kahlenkamp“ zu verteilen wären, unabhängig davon, ob es sich um Wohnbaufläche oder landwirtschaftliche Nutzfläche handelt. Landwirtschaftliche Flächen würden durch Berücksichtigung der Gewichtungsfaktoren der anzuwendenden Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Norderstedt (SBS) entsprechend geringer belastet.

Da es sich bei der Straße „Kahlenkamp“ um eine überwiegend dem Anliegerverkehr dienende Straße handelt, wäre von den aus den tatsächlichen Ausbaukosten ermittelten beitragsfähigen Aufwendungen (gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 SBS) ein Anliegeranteil von 75 % auf die Beitragspflichtigen umzulegen.

Vorteile:

- Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes,
- wirksamer Zielerreichungsgrad (ca. 75 %).
- hohe Refinanzierung (ca. 80.000,00 €) durch beitragsrechtliche Einnahmen.

Nachteile:

- erheblicher privater Grunderwerb erforderlich,
- Entfall eines gesamten Knickstreifens,
- Schleichverkehre wären weiterhin möglich und würden eher ansteigen (aufgrund der verbesserten Fahrbahnqualität).

2.) Ausbau als kombinierter Geh- und Radweg (mit Sperrung für den KFZ-Verkehr):

Der 85 m lange Abschnitt könnte zu einem ca. 4,00 m breiten, kombinierten Geh- und Radweg (Radfahrbegegnungsverkehr wäre somit möglich) ausgebaut werden. Der nördliche und südliche Knickstreifen mit Baumbestand bliebe vollständig erhalten. Der Abschnitt würde für den Kraftfahrzeugverkehr (z. B. durch den Einbau von Pollern) in beide Fahrrichtungen voll gesperrt. Eine entsprechende Umwidmung der Verkehrsfläche wäre politisch zu beschließen.

Alle privaten Grundstückseigentümer/-innen könnten ihre Grundstückszufahrten weiterhin mit dem Kraftfahrzeug erreichen, da sich der gesperrte Abschnitt in einem vollständig anbaufreien Bereich befindet.

Folgende elementare Maßnahmen wären dafür erforderlich:

- Herstellung eines gepflasterten, höhengleichen Geh- und Radweges mit Unterbau.
Die Entwässerung könnte über eine Versickerung in den angrenzenden Knickbereich erfolgen.
- Rückbau, Entsiegelung und Entsorgung der pechhaltigen Asphaltfahrbahn.

Kosten:

Für Vermessung, Planung und Bau wurden ca. 65.000,00 € ermittelt.

Veranlagung (mögliche Einnahmen in Form einer Beitragserhebung):

Nach derzeitiger Einschätzung würde der geplante Geh- und Radweg (somit als Verbindungsweg) den dort angrenzenden Grundstücken keinen beitragsrelevanten Vorteil vermitteln, was jedoch Voraussetzung im Sinne des beitragsrechtlichen Ausgleichsgedankens wäre. Somit würde für diese Ausbauvariante keine Grundlage für die Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG bestehen. Der oben dargestellte Ausbau des im Außenbereich verlaufenden Teils des „Kahlenkamps“ würde somit für die Eigentümer/-innen der dort angrenzenden Grundstücke keine Beitragserhebungen nach sich ziehen.

Vorteile:

- Herstellung eines optimalen verkehrssicheren Zustandes für die Schulwegsicherung,
- geringe Ausbaurkosten,
- kein Grunderwerb erforderlich,
- kein Eingriff in die Knickstruktur und in den Baumbestand,
- kein landschaftspflegerischer Ausgleich erforderlich,
- sehr hohe Lärm- und Schadstoffreduzierung,
- Unterbindung der Schleichverkehre durch das Wohngebiet „Kahlenkamp“,
- sehr guter Zielerreichungsgrad (90 %).

Nachteile:

- Längere Fahrzeiten für Kraftfahrzeugführer/-innen, die aus südlicher Richtung (bisher über den „Schwarzen Weg“) das Wohngebiet „Kahlenkamp“ direkt anfahren wollen,
- keine beitragsrechtliche Veranlagung möglich, daher keine (Teil-)Refinanzierung.

3.) Weitere geprüfte Alternative:

Die Möglichkeit, den Abschnitt zu einer 5,75 m breiten Mischverkehrsfläche (Mindestbreite für diese Verkehrsanlagen, in denen alle Verkehrsteilnehmer/-innen die Fahrbahn gleichberechtigt nutzen) auszubauen, wurde geprüft und als rechtlich nicht umsetzbar bewertet.

Gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Mischverkehrsflächen in anbaufreien Bereichen unzulässig und somit wäre die Straßenverkehrsbehörde (Verkehrsaufsicht) nicht in der Lage, dort eine entsprechende Verkehrsregelung anzuordnen.

Fazit / weiteres Vorgehen:

Nach Bewertung der Vor- und Nachteile, der Herstellungskosten, des wertvollen Grünbestandes und unter Berücksichtigung des Zielerreichungsgrades, empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der Variante 2 (kombinierter Geh- und Radweg).

Als Ausführungszeitpunkt wird das Jahr 2016 vorgeschlagen. Somit wären die Finanzmittel im Zuge der kommenden Haushaltsberatungen einzuwerben. Eine Dringlichkeit für eine außerplanmäßige Bereitstellung der Finanzmittel im kassenwirksamen Doppelhaushalt 2014/2015 (ohne Deckungsvorschlag) ist aufgrund der unauffälligen Unfallstatistik nicht begründbar.

Anlagen:

1. Übersichtsplan
2. Lageplan 1 : 500 (betroffener Abschnitt)