

# BESCHLUSSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: B 17/0236</b>
<b>15 - Nachhaltiges Norderstedt</b>			<b>Datum: 30.05.2017</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Haß, Christine</b>	<b>Tel.: 366</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>15 Frau Haß/Ja</b>		

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeit</b>
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>15.06.2017</b>	<b>Entscheidung</b>

**Pro Fahrrad Initiative Norderstedt**  
**hier: Vorstellung der Vorplanung für einen einseitigen Radfahrstreifen auf der Westseite der Berliner Allee**

### **Beschlussvorschlag**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr billigt die vorgestellte Vorplanung für die Markierung eines Radfahrstreifens auf der Berliner Allee und macht diese zur Grundlage für die weiteren Planungsschritte und deren Umsetzung.

### **Sachverhalt**

Das Herstellen einer Radverkehrsanlage ausreichender Qualität (StVO) in der Berliner Allee ist eine Maßnahme aus dem rechtskräftig beschlossenen Lärmaktionsplan 2013-2018 (vgl. Anhang 8 Maßnahme 2010-03).

Weil diese Maßnahme Bestandteil des Lärmaktionsplan 2018-2023 ist, wurde sie gemeinsam mit fünf weiteren Maßnahmen beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ unter dem Vorhabentitel „Pro Fahrrad Initiative Norderstedt“ zur Förderung eingereicht. Bei diesem Wettbewerb werden 70 % der zuwendungsfähigen Kosten bei investiven Radverkehrsmaßnahmen aus dem Fördertopf der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert.

Folgende Defizite für den Radverkehr liegen derzeit in der Berliner Allee vor:

- Auf der östlichen Seite existiert ein baulich angelegter, zu schmaler Radweg, der daher nicht benutzungspflichtig ist.
- Auf der Westseite gibt es – bis auf die Fahrbahn – kein durchgängiges Angebot für den Radverkehr.

Als neues Angebot für die Radfahrende soll auf der Westseite ein einseitiger Radfahrstreifen (durchgehende Markierung als Trennung zwischen Radfahrenden und Kfz) auf der Fahrbahn mit 1,85 m bzw. 1,50 m Breite angelegt werden, der bei Engstellen zu einem Schutzstreifen (unterbrochene Markierung auf der Fahrbahn) mit 1,25 m Breite wird. Diese Radverkehrsanlage entspricht den Vorgaben der ERA und ist von der Ochsenzoller Straße bis zum Kreisverkehr Horst-Embacher-Allee vorgesehen. Dazu ist es notwendig, den Straßenraum geringfügig umzugestalten. Um alle Bäume zu erhalten und dennoch das Regelmaß eines Radfahrstreifens von 1,85 m größtenteils realisieren zu können, müssen 25 bewirtschaftete öffentliche Parkplätze entfallen. Zudem müssen die Borde auf der Westseite komplett ange-

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

fasst und um wenige Zentimeter verschoben werden. Auch die Fahrstreifen werden verschoben, wobei der Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m (Busbegegnungsverkehr) durchgängig erhalten werden kann. Die vorhandenen Radweg-Fragmente werden zurückgebaut und dem Gehweg zugeschlagen.

Für das Aufbringen des Radfahrstreifens sind umfangreiche Markierungsarbeiten notwendig. Aufgrund der maroden Fahrbahn ist dies in ausreichender Qualität erst nach einer Deckensanierung möglich, die mit dieser Maßnahme kombiniert wird.

Im nördlichen Bereich der Berliner Allee wird im Zuge der Deckensanierung noch eine Querungshilfe für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende vor dem Nahversorgungszentrum ergänzt.

Mit der Markierung des Radfahrstreifens müssen die vier bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA)

- Marommer Straße,
- Birkenweg,
- Parkdeck Herold Center und
- Schumanstraße

angepasst werden, weil die Radverkehrsströme auf der Westseite künftig auf die Fahrbahn verlegt werden. Die Radfahrenden erhalten an diesen LSA demnächst eigene Freigabezeiten, Anforderungstaster sowie gesonderte Detektoren. Die neuen Detektoren werden aufgrund der veränderten Fahrbahnmarkierungen notwendig. Grundsätzlich ist es vorgesehen, den Radfahrenden die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens zu geben. Dabei können sich Radfahrende geschützt in den Nebenflächen aufstellen, um abzubiegen. Die einzige Ausnahme bildet die Knotenpunkt Marommer Straße / Kohfurth. Dort ist aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit nur das direkte Linksabbiegen möglich.

Für die entfallenden Parkplätze ist folgender Ersatz vorgesehen: Auf dem Parkdeck von Karstadt würde die Stadt Norderstedt zunächst 25 Stellplätze für die Anwohnerinnen und Anwohner anmieten. Der Betreiber des Parkdecks ist bereit, entsprechende Stellplätze zur Verfügung zu stellen.

Die Vorplanung wird vom beauftragten Ingenieurbüro Waak & Dähn in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

### **Finanzmittel**

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme belaufen sich auf 910.000 €, die bei den Haushaltsberatungen in den Haushalt 2018/2019 eingeworben werden. Vom BMBU werden 70 % der zuwendungsfähigen Kosten erstattet – bei dieser Maßnahme 506.000 €.

**Anlagen:**  
Lagepläne