

BESCHLUSSVORLAGE

| | | | |
|---|--------------------------|------------------|-------------------------------|
| | | | Vorlage-Nr.: B 19/0216 |
| 604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften | | | Datum: 26.04.2019 |
| Bearb.: | Vollmer, Matthias | Tel.:-218 | öffentlich |
| Az.: | 604.20 | | |

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Zuständigkeit |
|---|-------------------|---------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr | 16.05.2019 | Entscheidung |

Verkehrskonzept Norderstedt-Garstedt, Niendorfer Straße – Friedrichsgaber Weg

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beschließt die Umsetzung zur Optimierung der Signalisierung im Verlauf des Straßenzuges Niendorfer Straße – Friedrichsgaber Weg gemäß am 02.05.2019 vorgestellter Handlungsvorschläge. Zur Anpassung der Signalisierung sind Kosten von etwa 105.000 € zu kalkulieren. Diese müssten außerplanmäßig oder im Zuge der Neuaufstellung des Doppelhaushalts 2020 / 2021 eingeworben werden.

Sachverhalt

Der Streckenzug Niendorfer Straße – Friedrichsgaber Weg stellt einen der wichtigsten Hauptverkehrsstraßenzüge in Norderstedt dar, deren Bedeutung in den vergangenen 20 Jahren abermals stark gestiegen ist. Größtenteils bildet er die westliche Bebauungsgrenze des Stadtgebietes, d.h. auf der Westseite schließt sich die Garstedter Feldmark an. Jedoch ist abschnittsweise auch eine innerstädtische Charakteristik vorhanden; zudem bestehen an den Knotenpunkten starke Verkehrsverflechtungen. Die Verkehrsbelastung ist mit bis zu 23.000 Kfz/24h sehr hoch.

In Kürze wird die Eröffnung des letzten Teilstücks der Oadby-and-Wigston-Straße in Richtung Norden erfolgen. Ebenso wird weiterhin ein kontinuierliches Wachstum der Stadt Norderstedt bezüglich Einwohnern und Arbeitsplätzen erwartet: Somit ist auch zukünftig mit weiteren Steigerungen der Verkehrsmengen zu rechnen.

Im Stadtteil Garstedt wurden immer wieder gravierende Mängel im Verlauf des Straßenzuges festgestellt – diese wurden im Jahr 2018 durch das beauftragte Planungsbüro aufgegriffen. Neu ist hierbei der Schwerpunkt auf dem Abschnitt zwischen Buchenweg und Ohechaussee. Mit Hilfe von Messfahrten wurden im Wesentlichen folgende Defizite festgestellt:

Knoten Friedrich-Ebert-Straße:

- Morgens: Rückstau aus Richtung Norden und Westen
- Abends: Massiver Rückstau aus Richtung Süden
- Fehlende Linksabbiegespur aus Richtung Garstedt
- Fehlende Linksabbiegespuren aus dem Friedrichsgaber Weg

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

Abschnitt Kirchenstraße – Ohlenhoff:

- Häufige und stark streuende Stockungen durch Fußgänger-LSA
- stehende Busse auf der Fahrbahn und Linksabbieger

Knoten Ochsenzoller Straße / Ohlenhoff:

- Abends: Massiver Rückstau aus Richtung Süden (Linksabbieger)
- Zeitweise nicht plausible und zu kurze Grünzeiten der Haupttrichtung
- Fehlende Linksabbiegespuren aus der Niendorfer Straße

Einmündung OBI / Plambeck:

- Morgens: Zeitweise Rückstau aus Richtung Norden
- Unflexible Signalsteuerung

Knoten Ohechaussee:

- Unzureichende Flexibilität der Signalsteuerung
- Fußgängerquerungen werden immer mit freigegeben.

Einmündung Gutenbergring (Nord):

- Morgens: Rückstaus aus Richtung Norden, zeitweise über Knoten Ohechaussee hinweg
- Ungeeignete Signalisierung und unzureichende Flexibilität

Einmündung Nordportbogen:

- Morgens: Rückstaus aus Richtung Norden, zeitweise über Knoten Ohechaussee hinweg
- Unzureichende Flexibilität (Fußgänger werden immer freigegeben)

Allgemein wird dem Querungsbedarf vonseiten der Fußgänger und Radfahrer durch stets gleich lange Freigabezeiten an den Lichtsignalanlagen (d.h. nicht durch verkehrabhängige Schaltungen oder auf Anforderung) begegnet, obwohl vielerorts dafür kein Bedarf besteht. Nach Aussage des Gutachters wird eine weitere Steigerung der Verkehrsmengen – ohne Ergreifung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation – zu einem Verkehrszusammenbruch führen.

Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sind kaum realistisch, selbst lokale Ausbaumaßnahmen im Bestand sind schwer realisierbar (z.B. zusätzliche Abbiegespuren). Daher sind nicht genutzte Optimierungspotenziale in verkehrstechnischen Maßnahmen zu suchen.

Kurzfristige Handlungsempfehlungen:

Knoten Friedrich-Ebert-Straße:

- Rückbau Fahrbahnteiler / Einrichtung Linksabbiegespur (Diese Baumaßnahme ist für das Jahr 2020 geplant!)
- Gemeinsame Signalisierung der Verkehrsströme aus Richtung Westen / Osten
- Flexible, vollverkehrsabhängige Steuerung

Abschnitt Ochsenzoller Straße - Ohechaussee:

- Koordinierung und vollverkehrsabhängige Steuerungen in Anpassung an die wechselnden Verkehrsstärken
- Außerhalb der Spitzenstunden: Reduzierung der Umlaufzeit!

Knoten Ochsenzoller Straße / Ohlenhoff:

- Einrichtung einer Stauerkennung für Linksabbieger in Richtung Ohlenhoff
- Optimierung der teilweise nicht plausiblen Grünzeiten

Einmündung OBI / Plambeck:

- Gesicherte Signalisierung der Abbiegeströme
- Vermeidung nicht plausibler Unterbrechungen der Grünzeiten

Knoten Ohechaussee:

- Größere Flexibilität der vollverkehrsabhängigen Signalsteuerung
- Freigabe der Fußgängerquerungen auf Anforderung
- Außerhalb der Spitzenstunden: Reduzierung der Umlaufzeit!

Einmündung Gutenbergring (Nord):

- Separat signalisierter Rechtseinbieger aus Richtung Gutenbergring
- Freigabe der Fußgängerquerung auf Anforderung
- Außerhalb der Spitzenstunden: Reduzierung der Umlaufzeit!

Einmündung Nordportbogen:

- Freigabe der Fußgängerquerung auf Anforderung
- Flexibilisierung der Signalsteuerung
- Außerhalb der Spitzenstunden: Reduzierung der Umlaufzeit!

Die verkehrstechnische Optimierung bewirkt einen deutlichen Rückgang der Reisezeiten und Halte bei weiterhin grenzwertig hoher Auslastung. Dadurch findet auch eine Reduzierung von Rückstaus und Emissionen statt.

Als langfristige Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Umbau der Buskaps zu Busbuchten zur Reduzierung zusätzlicher Anfahr- und Bremsvorgänge. Dies bewirkt eine Benachteiligung des ÖPNV zugunsten der Leistungsfähigkeit für den MIV, welche hier explizit gewünscht wird
- Am Knoten Ochsenzoller Straße / Ohlenhoff: Einrichtung einer Rechtseinbiegespur aus Westen sowie Einrichtung einer Linksabbiegespur aus Süden

Die oben genannten baulichen Maßnahmen sind zwar nur schwer zu realisieren, entfalten jedoch auch nur noch geringe weitere Qualitätszuwächse. Im Abschnitt Kirchenstraße – Ohlenhoff lassen sich die stark streuenden Stockungen kaum wirksam reduzieren.