

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 19/0460
621 - Fachbereich Beiträge und Vermessung			Datum: 16.08.2019
Bearb.:	Boywitz, Marita	Tel.: -225	öffentlich
Az.:	/wi		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	05.09.2019	Anhörung

Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2020/2021

Sachverhalt

Aus insgesamt 294 Vorschlägen haben die Norderstedter Bürgerinnen und Bürger während der Bewertungsphase die 50 besten gewählt.

Zu jedem Vorschlag liegt eine Stellungnahme des zuständigen Fachamtes der Verwaltung vor. In Einzelfällen wurde der Vorschlag vorab auf www.buergerhaushalt-norderstedt.de kommentiert.

Nachfolgend sind die diesem Ausschuss betreffenden Vorschläge zur Kenntnisnahme bzw. zur Beratung aufgeführt:

1. Nr. des Vorschlags: 1739 - Baustellen besser koordinieren

Ich würde eine mir eine bessere Koordination der Baustellen wünschen, diese dann auch in Absprache mit dem Norden von Hamburg (z. B. Ochsenzoll). Dies war im übrigen ein Wahlversprechen der Bürgermeisterin.

Der Berufsverkehr in Norderstedt ist eh schon eine Katastrophe, sobald Baustellen, die schlecht koordiniert sind geht nichts mehr.

Beispiel ist die seit fast 2 Jahren dauernde Baustelle zur Einfahrt nach Norderstedt am Ochsenzoll.

Stellungnahme Amt 60:

Der Wunsch nach einer besseren Koordination der Baustellen ist unser Anspruch in der Verwaltung der Stadt Norderstedt. Im Vorfeld der Baumaßnahmen finden immer Gespräche mit Anliegern/Stadtwerken, Telekommunikationsanbietern, dem öffentlichen Nahverkehr etc. statt. Auch eine Abstimmung mit der Hansestadt Hamburg ist regelmäßig Gegenstand von Gesprächen auf der Fachebene, wobei sich natürlich Behinderungen gerade bei solch langandauernden Baustellen nie vermeiden lassen. Zurzeit werden (Sommer 2019) über 10 Straßen im Stadtgebiet

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

umfassend saniert, die Sperrung dauern hier nicht länger als zwei bis maximal fünf Tage, sodass sich die Belästigungen in diesem Zeitraum auf ein möglichst geringes Maß reduzieren. Deutlich aufwendiger sind Straßenneubaumaßnahmen, diese lassen sich in der Regel nicht in derart kurzer Zeit bewerkstelligen.

2. Nr. des Vorschlags: 1713 - U1 durchgehend bis Norderstedt-Mitte fahren lassen

Bitte die U1 durchgehend bis Norderstedt-Mitte durchfahren und nicht schon in Ochsenzoll enden lassen und dass z.T. schon in der Feierabendzeit. Ein Ding der Unmöglichkeit.

Natürlich ist mir klar, dass diese Maßnahme mit Ausgaben verbunden ist, aber vielleicht ist es ja möglich, hierfür einen Teil der zukünftigen Parkplatzgebühren zu nutzen, was dann eine vernünftige Nutzung der Gelder wäre auch im Hinblick auf den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV!

Stellungnahme Amt 60:

Über das vom Kreis Segeberg finanzierte Bus-Angebot hinaus, bestellt und erstattet die Stadt Norderstedt seit vielen Jahren zahlreiche zusätzliche Betriebsleistungen, um das öffentliche Bahnangebot in Norderstedt noch sehr viel attraktiver zu gestalten.

Schwerpunktmäßig werden kontinuierlich zusätzliche Angebotsausweitungen, vornehmlich als Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen (U1 + AKN), vorgenommen

Konkret auf den o. g. Vorschlag bezogen, investiert die Stadt Norderstedt in Taktverbesserungen auf der AKN-Strecke und auf der U-Bahnlinie. Nur um den 5/10-Minuten-Takt auf der U-Bahnlinie „U1“ (auch in den Schwachlastzeiten) aufrecht zu erhalten, entstehen im Jahr für die Stadt Kosten in Höhe von rd. 160.000,00 € (die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei bereits berücksichtigt)

Die U1 fährt fast immer bis Norderstedt-Mitte. In den Hauptverkehrszeiten sogar im 5-Minuten-Takt. Wochentags besteht der 5-Minuten-Takt bis 20.00 Uhr, allerdings ist es richtig, dass zwischen 19.00 Uhr und 20.00 Uhr dann nur noch jede zweite Verbindung zwischen „Ochsenzoll und Norderstedt-Mitte“ durchfährt.

Würde der 5 Minuten-Takt auch in der Zeit von 19.00 Uhr bis 20.00 Uhr (bis zur Endhaltestelle Norderstedt-Mitte) aufrecht erhalten, entstünden zusätzliche Kosten (für 6 Fahrten am Tag) in Höhe von rd. 125.000,00 € im Jahr.

Diese Ausgaben stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen. Schon als seinerzeit der abendliche 20-Minuten-Takt auf einen komfortablen 10-Minuten-Takt erhöht wurde, ist es leider zu keiner spürbaren Erhöhung der Kundenbenutzung gekommen. Insofern zahlt die Stadt Norderstedt heute schon 160.000,00 € im Jahr für Leistungen, die überwiegend eine Steigerung des Komforts für einen bestehenden Kundenstamm darstellt.

3. Nr. des Vorschlags: 1810 - Die vielen maroden Radwege sanieren

Vielleicht könnte die Stadt erstmal alle maroden Radwege im Stadtbereich sanieren, dann würde ich (und viele andere) sicher öfter das Rad nehmen. Es gibt noch so viele richtig schlechte, alte mit Wurzeln u.ä. zerstörte Radwege (z.B. Segeberger Chaussee Richtung Norden).

Stellungnahme Amt 60:

Dieser Vorschlag wird bereits umgesetzt

Die städtische Arbeitsgruppe Radverkehr (mit externen Teilnehmern, wie ADFC, Polizei, AFD, etc.) hat eine umfangreiche Liste mit sanierungsbedürftigen Radwegen erarbeitet. Auch Meldungen aus der Mängelplattform RADAR werden in dieser Liste berücksichtigt.

Diese wird sukzessive abgearbeitet. Allerdings steht pro Jahr nur ein bestimmtes Finanz-Budget für die Sanierung der Rad- und Gehwege zur Verfügung und auch die personellen Kapazitäten lassen keine sofortige Sanierung aller maroden Radwege zu. In diesem Jahr wurde beispielsweise der östliche Radweg an der Falkenbergstraße neu verlegt. Auch der bahnbegleitende Radweg zwischen Erlengang und Oadby-and-Wigston-Straße wurde saniert.

4. Nr. des Vorschlags: 1574 - Keine weitere 'Flaniermeile' auf der Ulzburger Straße einrichten

Die jetzige 30-Zone hat sehr viele Nachteile gebracht:

Radfahrgefahr auf Fahrbahn, Fußgängerampel an Querung entfernt, Parkplatzreduzierung, Radfahrerbehinderung durch Autostau an Waldstr. Die generelle Akzeptanz ist gering und weiter im Norden laden die Geschäfte noch weniger zum Bummeln ein.

Stellungnahme Amt 60:

Die Ulzburger Straße wurde im Streckenabschnitt zwischen der Waldstraße und dem Glashütter Weg von seinerzeit Tempo 50/h auf heute Tempo 30/h verkehrsberuhigt ausgebaut. Geschwindigkeitsreduzierungen erhöhen die Sicherheit und verstärken keine vorhandenen Unfallrisiken. Seit Fertigstellung dieses politisch beschlossenen Ausbauabschnittes stellen die dort errichteten Bänke und Fahrradständer einen Vorteil dar, da diese regelmäßig und gerne von vielen Bürgern genutzt werden.

Seit dem Umbau ist es zu keinen Radverkehrsunfällen oder Unfällen mit Fußgängern gekommen, so dass die gegenteilige Behauptung tatsächlich falsch ist und jeder sachlichen Grundlage entbehrt.

Vor dem Umbau dieser Straße wurde ein groß angelegter Bürgerbeteiligungsprozess durchgeführt, an dem sich Menschen mit unterschiedlichen Ansprüchen und Einstellungen beteiligt hatten. Deshalb stellt das heute vor Ort umgesetzte Ergebnis einen Kompromiss und nicht nur die Erfüllung der Ansprüche einer Nutzergruppe oder eines Bürgers dar.

Insofern erfüllt der Umbau der Ulzburger Straße (wie alle anderen Bauvorhaben auch) Wünsche für einige Nutzergruppen, die andere Mitbürger als Nachteil oder unnütze Einrichtung kommentieren.

Zusammenfassend werden die subjektiven Meinungsäußerungen zur Kenntnis genommen. Über die Art und Ausgestaltung weiterer Ausbauabschnitte entlang der Ulzburger Straße befinden abschließend stets die politischen Entscheidungsträger der Stadt Norderstedt.

5. Nr. des Vorschlags: 1551 - Winterschäden auf Straßen schneller reparieren

Bitte Instandhaltung der Hauptverkehrsstraße wie Rathausallee, Alter Kirchenweg, Niendorfer Straße und Friedrichsgaber Weg nicht vernachlässigen. Winterschäden aus 2017/2018 sind heute noch nicht behoben.

Es kann nicht sein das die PKW´s im zickzack fahren müssen, damit das Auto nicht kaputt.

Stellungnahme Amt 60:

Die Instandhaltung der Hauptverkehrsstraße ist erklärtes Ziel der Verwaltung und ist unter anderem auch abhängig von geplanten Baumaßnahmen der Leitungsträger in einer Straße. So ist zum Beispiel im Alten Kirchenweg der Zustand der Straße eigentlich nicht mehr zumutbar, aufgrund einer geplanten Baumaßnahme der Stadtwerke (Fernwärme) kann diese Straße jedoch nicht vor dem Jahr 2020 umfassend überholt/überarbeitet werden. Der Friedrichsgaber Weg wurde in diesem Jahr grundlegend in zwei großen Abschnitten saniert, weitere Abschnitte folgen in den nächsten Jahren. Die Rathausallee wird ebenfalls im nächsten Jahr überarbeitet, hier musste aufgrund der Baustellen in der Ulzburger Straße und den umliegenden Bereichen Rücksicht auf die verkehrlichen Belange genommen werden.

6. Nr. des Vorschlags: 1658 - Busanbindung zum Stadtpark verbessern

Ich würde mir wünschen, dass der Stadtpark besser an den ÖPNV angebunden wäre. Aus dem Bereich Kielort ist der Stadtpark schlecht zu erreichen. An den Wochenenden ist die Taktung der Busse mit 40 Minuten zu selten, insbesondere weil man noch umsteigen muss.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich nicht über eine Takterhöhung von Busbedienungen, Linienergänzungen oder Tarifänderungen entscheiden – Diese Vorschläge sind daher nicht umsetzbar.

Zur Erklärung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HWV-Tarifgroßbereiches).

Der zuständige Kreis Segeberg und Mitarbeiter der Stadtverwaltung haben sich aber mit diesem Verbesserungsvorschlag beschäftigt und kommen einvernehmlich zu dem Ergebnis, dass in der Stadt Norderstedt die Busse nicht dringt häufiger fahren müssen, da in Norderstedt bereits ein überdurchschnittlich komfortables ÖPNV-Angebot (10-20-40-Minuten Taktstandard) besteht, welches natürlich auch finanzierbar bleiben muss. Im Vergleich dazu verkehren z. B. in Neumünster die Busse in der Regel nur alle 40 bis 60 Minuten (auch zu den Hauptverkehrszeiten).

Der Bus- und Bahn-ÖPNV in der Stadt Norderstedt weist einen Erschließungsgrad von ca. 90 % auf. Diese Tatsache bestätigt das hohe Niveau im öffentlichen Personen-Nahverkehr und lässt keinen Rückschluss auf einen akuten Handlungsbedarf für den Bau neuer Haltestellen zu.

Insbesondere für das – zusätzlich über die Jahre von der Stadt Norderstedt gewünschte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt und zwischen der Hamburger Hochbahn und der Stadt abgeschlossen. Der Defizitausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus- und Bahn-ÖPNV beträgt zurzeit ca. 750.000,00 € im Jahr, welches seit 2019 ebenfalls vom Kreis voll finanziert wird. Der Kreis Segeberg finanziert im Jahr für das Norderstedter-Bus-ÖPNV-Angebot Kosten von über 4,5MIO€. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Die Kosten für den gesamten Kreis-ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise

(für alle Nutzer/-innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 %, die sich alle Partner im HVV-Tarifbereich teilen müssen.

7. Nr. des Vorschlags: 1769 - Radwege durchgängig ausbauen

Die Radwege sollten durchgängig so ausgebaut sein, dass sie nutzbar sind. Sie sollten durchgängig für jede Fahrtrichtung sein und nicht plötzlich enden und man ist gezwungen auf der falschen Seite zu wechseln.

Stellungnahme Amt 60:

Vorschlag wird umgesetzt kann aber nicht an jeder Stelle realisiert werden. .

Zur Erläuterung:

In der haupt- und ehrenamtlichen Stadtverwaltung ist es bekannt, dass in einigen Straßenabschnitten noch erheblicher Verbesserungsbedarf in der Führung des Radverkehrs besteht und Radwege nicht überall durchgängig ausgebaut sind. Dazu wurde im März 2019 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes politisch beschlossen, das entsprechende Mängel aufzeigt und Maßnahmen zur Abhilfe vorsieht. Außerdem beschäftigt sich die städtische Arbeitsgruppe Radverkehr mit diesen Problemstellen und erarbeitet sukzessive Lösungen.

Als grundlegende gesetzliche Regel gilt jedoch: Wenn ein Radweg ohne Fortführung endet wie z.B. in der Waldstraße oder im Rugenbarg, dann darf der Radverkehr nicht auf die andere Seite wechseln, sondern muss die Fahrbahn nutzen. Denn es gilt das Rechtsfahrgebot. Sollte eine Benutzungspflicht vorhanden sein, ist demzufolge der sich anschließende gemeinsame Geh- und Radweg auf der rechten Seite zu nutzen. Der Wechsel der Straßenseite ist nur zulässig, wenn der Radverkehr explizit auf einen einseitigen benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg geführt wird.

Daneben ist es an einigen Stellen nicht möglich, einen Radweg „durchgängig“ auszubauen, weil der Stadt dafür erforderliche Flächen (Grundstücke privater Eigentümer oder privater Gewerbebetriebe) fehlen. Die Versuche, Verhandlungen durchzuführen und Kaufverträge abzuschließen laufen andauernd, sind aber nicht immer erfolgreich, weil einige Eigentümer die Flächen nun einmal grundsätzlich nicht verkaufen wollen. Eine Enteignung ist nicht möglich, da rein sachlich auch ohne den Bau des Lückenschlusses (vor dem Hintergrund der o. g. Gesetzeslage) dort die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht belegbar gefährdet ist. Somit fehlen die gesetzlichen Grundvoraussetzungen für ein Grundstücksenteignungsverfahren, welches den schwersten Eingriff in die Eigentumsrechte von Bürgern darstellt. Die Hürden für eine solche Maßnahme wurden vom Gesetzgeber deshalb bewusst sehr hoch eingestuft.

8. Nr. des Vorschlags: 1814 - Rad-Abstellplätze rund um U-Bahn-Stationen erweitern

Ich schlage vor, rund um alle U-Bahn Stationen ausreichend 'ordentliche' Fahrradständer zu errichten, um "Zaunklettereien" wie in Nomi zu vermeiden.

Eine regelmäßige Besichtigung und Entfernung von "Leichen" würde die Plätze für tägliche Nutzung freihalten.

Stellungnahme Amt 60:

Der Vorschlag befindet sich bereits in der Umsetzung – eine kurze Nachfrage in der Stadtverwaltung wäre sinnvoll gewesen.

Gerade in dem angesprochenen Bereich (U-Bahnhof in Norderstedt Mitte) sind mit dem Fahrradparkhaus 400 äußerst hochwertige Fahrradabstellplätze, somit in aus-

reichender Zahl, vorhanden. Darüber hinaus stehen dort seit Jahren weitere überdachte (und auch nicht überdachte) Abstellplätze zur Verfügung. Viele Radfahrende möchten möglichst direkt am Zugang zur U-Bahn parken und sind nicht bereit, längere Wege zurückzulegen oder ein geringes Entgelt für einen Abstellplatz zu zahlen. Die Qualität der Abstellanlagen in Norderstedt Mitte ist nicht ursächlich dafür.

An allen weiteren U-Bahn-Stationen in Norderstedt sind überdachte Fahrradabstellanlagen mit Anlehnbügel installiert. Am Haltepunkt Richtweg wird in Kürze eine mobile Fahrradabstellanlage aufgestellt, um die Abstellkapazität kurzfristig zu erhöhen. Am U-Bahnhof in Garstedt wird zurzeit ebenfalls ein zusätzliches Fahrradparkhaus geplant. Ansonsten sind dort auf allen Flächen (die im Besitz der Stadt sind) zahlreiche Fahrradabstellbügel vorhanden.

Aufgrund der anstehenden Planungen „rund um das Garstedter Dreieck“, bzw. im Bereich der vorhandenen U-Bahn-Station „Richtweg“, sind komfortable Fahrradabstellanlagen geplant. Da die Realisierung frühestens im Jahr 2020 erfolgt, ist jetzt eine Errichtung von „Fahrradabstellanlagen“ dort nicht wirtschaftlich sinnvoll. Die Verwaltung der Stadt hat allerdings beschlossen, dass dort mobile Fahrradabstellplätze (als Zwischenlösung bis die Umgestaltung des gesamten Bereiches erfolgt) aufgestellt werden sollen. Diese sind bereits bestellt und es werden in Kürze 20 zusätzliche Abstellmöglichkeiten am Richtweg zur Verfügung stehen

Im Oktober 2018 wurden an der P+R-AKN Haltestelle „Haslofurth“ alle Vorderradhalter durch Bügel ersetzt. Die P+R-Anlage an der AKN-Haltestelle „Meeschensee“ wird vergrößert und erhält in diesem Zusammenhang zusätzliche, zahlreiche Fahrradbügel.

Das Ordnungsamt der Stadt Norderstedt kontrolliert alle öffentlichen Fahrradabstellplätze im regelmäßigen Turnus und entfernt gekennzeichnete „Schrottfahrräder“. Allerdings gelten für eine Entfernung „alter Schrotträder“ strenge Ordnungsrechtliche Vorschriften und längere Fristen, die einzuhalten sind.

9. Nr. des Vorschlags: 1805 - Fahrrad-Parkhaus kostenfrei anbieten für ÖPNV-Nutzende

Wer eine Fahrkarte für den ÖPNV vorweisen kann, egal ob Einzelfahrschein oder Abokarte, sollte sein Fahrrad kostenlos im Fahrrad-Parkhaus unterstellen können. Dadurch würden diejenigen belohnt, die auf ihr Auto verzichten und mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind, was Sinn macht und immer wieder von der Politik und den Umweltverbänden propagiert wird.

Stellungnahme Amt 60:

Generell wäre eine kostenlose Unterstellung von Fahrrädern in der Radstation (Norderstedt-Mitte, wenn der Nutzende im Besitz eines ÖPNV-Tickets ist, möglich. Allerdings würde dieser Rabatt die Erlöse des Fahrradparkhauses erheblich mindern. Schon heute zahlt die Stadt an den privaten Betreiber einen Defizitenausgleich von maximal 100.000,00 € im Jahr (hierbei sind schon die Einnahmen aus Werkstattbetrieb, E-Fahrrad-Verleih und Miete für Fahrradunterstellung berücksichtigt).

Gerade weil die Mietkosten (0,70 € am Tag und 70,00 € im Monats für Nutzung der videoüberwachten Radstation) sehr gering gehalten wurden, bietet sich ein weiteres Rabattsystem für ÖPNV-Dauerkarten aus wirtschaftlichen Gründen nicht an. Von daher wäre dafür eine politische Willensbekundung notwendig.

10. Nr. des Vorschlags: 1735 - Ampelschaltungen Rathausallee verbessern

Bitte die Ampelschaltungen in der Rathausallee und Buckhörner Moor optimieren. Meist stehen die Fahrzeuge sehr lange, ohne dass überhaupt Verkehr aus anderen Richtungen fließt.

Warum werden künstlich Staus aufgebaut - will man hiermit ein Weltstadtimage aufbauen? (CO2)

Stellungnahme Amt 32:

Die Lichtsignalanlagen in der Rathausallee sind teilverkehrsabhängig geschaltet. D.h. der Fahrzeugverkehr meldet sich in der Nebenrichtung über Detektionsschleifen an und erhält daraufhin sein Grün. Liegt keine Anforderung der Nebenrichtung vor, erhält diese auch kein Grün. Des Weiteren können solche Steuerungen bei Stau die Grünzeit verlängern, wodurch eine auf dem Verkehr abgestimmte Steuerung geschaltet werden kann.

Alle Anlagen auf der Rathausallee sind zusätzlich mit einer sogenannte Busbeschleunigung ausgestattet, die bei einer Busanmeldung diesen priorisiert. Hierdurch können für den Fahrzeug- Fußgängerverkehr geringere Grünzeiten sowie längere Wartezeiten entstehen.

Die Lichtsignalanlage Rathausallee / Buckhörner Moor ist aufgrund der zurückgelegten Fußgängerquerung im Buckhörner Moor nicht sehr leistungsfähig. Eine Änderung der Steuerung ist leider nicht möglich, da sowohl der Einmündungsbereich Rathausallee als auch die Fußgängerquerung im Buckhörner Moor eine Steuereinheit darstellen und bereits verkehrsabhängig gesteuert werden. Zudem sind an diese Anlage keine weiteren Zeitreserven für eine Umverteilung vorhanden.

Es ist für das kommende Haushaltsjahr geplant eine Überprüfung des Straßenzuges Rathausallee vor zu nehmen. Aufgrund von abgeschlossenen Straßenbauprojekten entstehen Verkehrsverlagerungen die in den jetzigen Steuerungen nicht berücksichtigt sind.

11. Nr. des Vorschlags: 1593 - Fahrradwege nicht auf der Straße errichten

Ich bin 81 Jahre alt und noch immer mit dem Fahrrad aktiv. Die Radwege auf die Straße zu verlegen, ist keine gute Idee, denn der Mindestabstand der Autos beim Überholen der Radfahrer wird nie !!! eingehalten. Das Risiko für Unfälle ist also sehr groß.

Noch schlimmer sind die Radwege, die teils auf der Straße und teils auf dem Radweg folgen. An Ampelschaltungen kommt es häufig zu Unaufmerksamkeiten der abbiegenden Autos.

Stellungnahme Amt 60:

Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht pauschal umgesetzt werden.

Zur Begründung und Erläuterung:

Die Errichtung von Fahrradwegen ist ein kontrovers diskutiertes Thema in- und außerhalb Norderstedts. Bisher hat die Stadt Norderstedt nur einmal einen Fahrradweg (im Zuge einer Straßenumbaumaßnahme) auf die Straße verlegt. Dies im Bereich eines 30 km/h Bereiches auf der Ulzburger Straße. Befürworter dieser Verkehrsführung sprechen von einer erhöhten Sicherheit, durch das „Gesehen werden vom Autoverkehr“. Gegner dieser Führung des Radverkehrs halten dies für unsicher und unkomfortabel.

Die Unfallstatistiken sprechen derzeit eher für die Führung im Sichtfeld des Autoverkehrs als für Radwege im Seitenraum mit schlechter Sichtbeziehung. Wobei darauf hingewiesen wird, dass auch baulich abgesetzte Radwege „sicher“ sind, wenn diese beidseitig vorhanden sind und dabei so hergestellt werden, dass die Sichtbeziehung von den Kraftfahrzeugführenden zu den Radfahrenden sehr gut ist. Insbesondere der besonders häufige Unfall zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kraftfahrern soll durch die Führung des Radfahrers direkt vor den Augen des Kraftfahrers vermieden werden. Noch als Steigerung der Sicherheit empfiehlt die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen des Bundes) die Führung des Radfah-

ers im Knotenpunkt zwischen der Kraftfahrzeug-rechtsabbiegespur und der Kraftfahrzeuggeradeausspur. Eben jene Einrichtung wird jedoch von vielen besonders kritisch betrachtet.

Die Kompromisslösungen, zwischen dem Radverkehr direkt auf der Straße und des baulich angelegten Radweges, sind der Radfahrstreifen und der Schutzstreifen. Radfahrstreifen sind extra für den Radverkehr angelegte Asphaltfahrbahnen die von der KFZ-Fahrbahn durch eine durchgezogene Linie abgetrennt ist. Schutzstreifen sind auf der KFZ-Fahrbahn „gestrichelte“ Bereiche, die von Kraftfahrern nur bei Notwendigkeit mitbenutzt werden sollen.

Auch innerhalb der haupt- und ehrenamtlichen Stadtverwaltung ist die Führung des Radverkehrs ein kontrovers diskutiertes Thema. Unabhängig davon, welche Präferenz man persönlich auch haben mag, alle Radverkehrsanlagen die richtliniengerecht eingerichtet sind oder hergestellt werden, sind sichere Verkehrseinrichtungen. Dies gilt bundesweit und kann inzwischen statistisch belegt werden.

Daher wird bei jeder neuen Planung, die Entscheidung über die Art und Wahl der Radverkehrsführung individuell abgewogen. Verschiedene richtlinienkonforme Möglichkeiten werden dabei stets dargestellt und im Rahmen von Bürgerbeteiligungen, Fachstellenbeteiligungen und politischen Entscheidungen, am Ende ausgewählt. Die mit Abstand häufigste Unfallursache im Radverkehr stellt allerdings bis heute das Radfahren, entgegen der Fahrtrichtung dar.

12. Nr. des Vorschlags: 1625- Ampelschaltung Rathausallee verbessern

Die Ampelschaltung in der Rathausallee ist katastrophal.

Stellungnahme Amt 32:

Die Lichtsignalanlagen in der Rathausallee sind teilverkehrsabhängig geschaltet. D.h. der Fahrzeugverkehr meldet sich in der Nebenrichtung über Detektionsschleifen an und erhält daraufhin sein Grün. Liegt keine Anforderung der Nebenrichtung vor, erhält diese auch kein Grün. Des Weiteren können solche Steuerungen bei Stau die Grünzeit verlängern, wodurch eine auf dem Verkehr abgestimmte Steuerung geschaltet werden kann.

Alle Anlagen auf der Rathausallee sind zusätzlich mit einer sogenannte Busbeschleunigung ausgestattet, die bei einer Busanmeldung diesen priorisiert. Hierdurch können für den Fahrzeug- Fußgängerkehr geringere Grünzeiten sowie längere Wartezeiten entstehen.

Es ist für das kommende Haushaltsjahr geplant eine Überprüfung des Straßenzuges Rathausallee vorzunehmen. Aufgrund von abgeschlossenen Straßenbauprojekten entstehen Verkehrsverlagerungen die in den jetzigen Steuerungen nicht berücksichtigt sind.

13. Nr. des Vorschlags: 1652- Temposenkung vor allen Schulen einführen

Vor allen Schulen sollte das Tempo gesenkt werden, um die Sicherheit der Kinder zu schützen. Liegt eine Schule an einer Hauptstraße, wie z.B. die Grundschule Niendorfer Straße, so sollte es eine Tempo-30-Zone geben.

Liegt die Schule in einer Nebenstraße, wie z.B. die Grundschule Friedrichsgabe, so sollte hier Schrittgeschwindigkeit festgelegt werden.

Stellungnahme Amt 32:

Gem. § 45 Abs. 9 Ziff. 5 der Straßenverkehrsordnung kann u.a. vor Schulen, die unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen liegen, Tempo 30 angeordnet werden. Hierfür sind besondere Prüfkriterien in der StVO und in den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften und Erlassen vorgeschrieben. Alle Schulen an Hauptverkehrsstraßen

wurden nach diesen Kriterien im Rahmen einer Verkehrsschau mit Vertretern der Polizei, des Baulastträger, der Schulen und der Straßenverkehrsbehörde angesehen und Tempo 30 vor den Schulen angeordnet, die den Prüfkriterien entsprachen. Die Grundschule Niendorfer Straße fällt auch darunter. Eine Beschilderung ist zwischenzeitlich erfolgt. Eine Rechtsgrundlage für die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit vor Schulen ist in der StVO nicht gegeben und folglich darf eine entsprechende Beschilderung nicht aufgestellt werden.

14. Nr. des Vorschlags: 1674- Verkehrsschilder einmal im Jahr auf Sichtbarkeit kontrollieren

Wenigstens einmal im Jahr sollten die Verkehrsschilder an Norderstedts Straßen auf Verschmutzung und Sichtbarkeit kontrolliert werden. Dazu gehören auch die Wegweisungen für den Fahrradverkehr.

Stellungnahme Amt 70:

Die Straßenverkehrsbehörde ist gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung verpflichtet, entsprechende Verkehrsschauen durchzuführen, bei denen auch die Sichtbarkeit und Verschmutzung der Verkehrsschilder kontrolliert wird. Die Verkehrsschauen finden einmal jährlich statt. Auch festgestellte Mängel im Rahmen des Außendienstes werden regelmäßig an das Betriebsamt weitergegeben.

Die Überprüfung bzw. Reinigung der Wegweiser für den Radverkehr muss gesondert beauftragt werden. Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes hat sich das Radverkehrsnetz geändert. Dementsprechend werden alle Schilder spätestens im nächsten Jahr ausgetauscht und erneuert.

15. Nr. des Vorschlags: 1709- Effizienter Nahverkehr: Busnetz ausbauen

Das Busnetz ausbauen und zusätzliche Haltestellen einrichten, z.B. beim Feuerwehrmuseum. Abends öfter fahren. Ermäßigte Norderstedt-Card für alle Norderstedter.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich nicht über eine Taktserhöhung von Busbedienungen, Linienergänzungen oder Tarifänderungen entscheiden – Diese Vorschläge sind daher nicht umsetzbar.

Zur Erklärung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HVV-Tarifgroßbereiches).

Der zuständige Kreis Segeberg und Mitarbeiter der Stadtverwaltung haben sich aber mit diesem Verbesserungsvorschlag beschäftigt und kommen einvernehmlich zu dem Ergebnis, dass in der Stadt Norderstedt die Busse nicht dringender häufiger fahren müssen, da in Norderstedt bereits ein überdurchschnittlich komfortables ÖPNV-Angebot (10-20-40-Minuten Taktstandard) besteht, welches natürlich auch finanzierbar bleiben muss. Im Vergleich dazu verkehren z. B. in Neumünster die Busse in der Regel nur alle 40 bis 60 Minuten (auch zu den Hauptverkehrszeiten).

Der Bus- und Bahn-ÖPNV in der Stadt Norderstedt weist einen Erschließungsgrad von ca. 90 % auf. Diese Tatsache bestätigt das hohe Niveau im öffentlichen Perso-

nen-Nahverkehr und lässt keinen Rückschluss auf einen akuten Handlungsbedarf für den Bau neuer Haltestellen zu.

Insbesondere für das – zusätzlich über die Jahre von der Stadt Norderstedt gewünschte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt und zwischen der Hamburger Hochbahn und der Stadt abgeschlossen. Der Defizitausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus- und Bahn-ÖPNV beträgt zurzeit ca. 750.000,00 € im Jahr, welches seit 2019 ebenfalls vom Kreis voll finanziert wird. Der Kreis Segeberg finanziert im Jahr für das Norderstedter-Bus-ÖPNV-Angebot Kosten von über 4,5MIO€. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Die Kosten für den gesamten Kreis-ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/-innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 %, die sich alle Partner im HVV-Tarifbereich teilen müssen.

Zudem hat der zuständige Kreis Segeberg zusammen mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV für die Freie und Hansestadt Hamburg) bereits mehrfach zu Ermäßigungs-Wünschen (eine kreisangehörige Stadt hätte gerne ihr eigenes Tarifsysteem) Stellung bezogen und lehnt die Einführung von ÖPNV-Stadttickets (somit auch für Norderstedt) vollends ab.

Zur Begründung führen der Kreis und die Stadt Hamburg aus, dass die Einführung eines individuellen Stadttarifs (z. B. in der Stadt Norderstedt) der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßraum (Hamburg und im Kreisgebiet) zuwiderlaufen und zudem ein für kurze und mittlere Reiseweiten seit Jahrzehnten bewährtes Zahlgrenzsystem zerstört würde.

16. Nr. des Vorschlags: 1749 - Kreisel bei Famila Ecke Hempels endlich ausbauen

Der Kreisel bei Famila Ecke Hempels endlich ausbauen, da bei Veranstaltungen im Stadtpark der Verkehr fast zum Erliegen kommt

Stellungnahme Amt 60:

Das o. g. Defizit ist selbstverständlich seit Jahren in der hauptamtlichen Verwaltung bekannt. Die Planungen für den inzwischen umgesetzten Ausbau der Stormarnstraße (mit der Verkängerung in den Stormarnkamp) haben stets den Bau einer Kreisverkehrsanlage vorgesehen. Leider verfügt die Stadt Norderstedt (für die Anlegung eines einspurigen Kreisverkehrsplatzes mit Rad- und Gehwegen) nicht über alle dafür erforderlichen Grundstücksflächen. Der private Eigentümer, der in Besitz der zur Realisierung dieser Anlage zwingend erforderlichen Flächen ist, zeigt sich bisher unter keinen Umständen bereit, anteilige Grundstücke dafür zu verkaufen, bzw. er verlangt dafür von der Stadt Baurechte, die außerhalb der rechtlich zulässigen Möglichkeiten liegen würden.

Eine Enteignung ist nicht möglich, da rein sachlich auch ohne den Kreisel dort die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht belegbar gefährdet ist. Somit fehlen die gesetzlichen Grundvoraussetzungen für ein Grundstücksenteignungsverfahren, welches den schwersten Eingriff in die Eigentumsrechte von Bürgern darstellt. Die Hürden für eine solche Maßnahme wurden vom Gesetzgeber deshalb bewusst sehr hoch eingestuft.

Insofern kann dieser Vorschlag zurzeit nicht umgesetzt werden.

17. Nr. des Vorschlags: 1832 - Busse häufiger fahren lassen

Fahrdichte des ÖPNV - hier Busse - erhöhen, damit die Bürger eher bereit sind, auf eigene Transportmittel zu verzichten.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich nicht über eine Takterhöhung von Busbedienungen entscheiden – Dieser Vorschlag ist daher nicht umsetzbar.

Zur Erklärung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HVV-Tarifgroßbereiches).

Der zuständige Kreis Segeberg und Mitarbeiter der Stadtverwaltung haben sich aber mit diesem Verbesserungsvorschlag beschäftigt und kommen einvernehmlich zu dem Ergebnis, dass der gesamte ÖPNV in der Stadt Norderstedt die Busse nicht dringt häufiger fahren müssen, da in Norderstedt bereits ein überdurchschnittlich komfortables ÖPNV-Angebot (10-20-40-Minuten Taktstandard) besteht, welches natürlich auch finanzierbar bleiben muss. Im Vergleich dazu verkehren z. B. in Neumünster die Busse in der Regel nur alle 40 bis 60 Minuten (auch zu den Hauptverkehrszeiten).

Der Bus- und Bahn-ÖPNV in der Stadt Norderstedt weist einen Erschließungsgrad von ca. 90 % auf. Diese Tatsache bestätigt das hohe Niveau im öffentlichen Personen-Nahverkehr und lässt keinen Rückschluss auf einen akuten Handlungsbedarf zu. Insbesondere für das – zusätzlich über die Jahre von der Stadt Norderstedt gewünschte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt und zwischen der Hamburger Hochbahn und der Stadt abgeschlossen. Der Defizitausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus- und Bahn-ÖPNV beträgt zurzeit ca. 750.000,00 € im Jahr, welches seit 2019 ebenfalls vom Kreis voll finanziert wird.

Der Kreis Segeberg finanziert im Jahr für das Norderstedter-Bus-ÖPNV-Angebot Kosten von über 4,5MIO€. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Die Kosten für den gesamten Kreis-ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/-innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 %, die sich alle Partner im HVV-Tarifbereich teilen müssen.

Zusammenfassend kann dieser Vorschlag daher mittelfristig nicht umgesetzt werden.

18. Nr. des Vorschlags: 1772 - ÖPNV Stadtticket einführen

Für Norderstedt ein ÖPNV Stadtticket einführen.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich kein eigenes Stadtticket einführen – Dieser Vorschlag ist daher nicht umsetzbar.

Zur Erklärung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HVV-Tarifgroßbereiches).

Der zuständige Kreis Segeberg hat zusammen mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV für die Freie und Hansestadt Hamburg) bereits mehrfach zu entsprechenden Wünschen (eine kreisangehörige Stadt hätte gerne ihr eigenes Tarifsysteem) Stellung bezogen und lehnt die Einführung von ÖPNV-Stadttickets (somit auch für Norderstedt) vollends ab.

Zur Begründung führen der Kreis und die Stadt Hamburg aus, dass die Einführung eines individuellen Stadttarifs (z. B. in der Stadt Norderstedt) der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßraum (Hamburg und im Kreisgebiet) zuwiderlaufen und zudem ein für kurze und mittlere Reiseweiten seit Jahrzehnten bewährtes Zahlgrenzsystem zerstört würde.

19. Nr. des Vorschlags: 1640 - Mehr gute Fahrradständer oder Radbügel an geeigneten Stellen aufstellen

Schaffung weiterer Abstell Vorrichtungen für Fahrräder, und zwar solche, die auch genug Platz lassen, so dass die Räder weder beim Einstellen noch beim Herausnehmen nicht beschädigt werden, sowie die Möglichkeit, diese so sichern zu können, ohne sich körperlich verbiegen zu müssen.

An allen relevanten Stellen in unserer Stadt (Herold Center, Bahnhöfe, Rathaus, Moorbek Passage ...) ist es z.T. grottenschlecht bestellt darum! Während hingegen in der Ulzburger Strasse jede Menge Fahrradständer aufwändig und teuer hingebaut wurden, diese aber zum größten Teil unbenutzt bleiben. Begründung dafür: es liegt gar keine große Geschäftsdichte vor, die diesen Schritt nötig gemacht hätte.

Als Bürger, von dessen Steuern dieser "Spaß" bezahlt wurde, frage ich mich: Wer plant solche Sachen? Wir sollen am besten unsere Autos stehen lassen und umweltbewusst handeln, was ja auch von vielen Bürgern befürwortet wird, aber die konsequente Umsetzung der Anforderungen dafür erfolgt nicht.

Stellungnahme Amt 60:

Dieser Vorschlag wird bereits umgesetzt.

Die Stadt Norderstedt hat im Jahr 2012 eine umfangreiche Mängelanalyse zu allen Fahrradabstellanlagen beauftragt. Anhand dieser Liste wurden Fahrradabstellplätze mit besonders hohem Handlungsbedarf identifiziert. Diese wurde und wird bis heute sukzessive abgearbeitet und die vorhandenen Mängel sind schon an vielen Stellen beseitigt.

An allen Bahnhaltdepunkten befinden sich in Norderstedt überdachte Fahrradabstellanlagen. In Norderstedt-Mitte sogar zusätzlich noch ein Fahrradparkhaus mit rd. 350 gesicherten Abstellmöglichkeiten. Am U-Bahnhof in Garstedt ist ein gleichwertiges Parkhaus in Planung.

An den Nahversorgungszentren befinden sich ebenso stets Fahrradbügel.

Im Oktober 2018 wurden zum Beispiel an der P+R-AKN Haltestelle „Haslofurth“ alle Vorderradhalter durch Bügel ersetzt. Die P+R-Anlage an der AKN-Haltestelle „Meeschensee“ wird vergrößert und erhält in diesem Zusammenhang zusätzliche, zahlreiche Fahrradbügel.

Entlang der Rathausallee wurden gleichermaßen die „Vorderradhalter“ (Felgenkiller) durch Bügel ersetzt. Einzig direkt auf dem Rathausmarkt wurden die Vorderradhalter (noch) nicht ersetzt, weil dort umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen geplant sind. An der Ulzburger Straße wurden sogar Parkplätze zugunsten hochwertiger Fahrradbügel aufgegeben. Dies stellt eindeutig einen konkreten Beitrag zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel dar.

Ein Großteil der Fahrradabstellanlagen im Norderstedter Stadtgebiet befindet sich jedoch in Privateigentum. Diese Tatsache ist für Außenstehende nicht immer klar erkennbar. Dort wurden häufig Vorderradhalter aufgestellt. Darauf hat die Stadt Norderstedt keinen Einfluss, da bislang keine Vorschrift für Privateigentümer existiert, wie private Fahrradabstellanlagen gestaltet werden müssen.

Abschließend wird gebeten, dass der Verfasser dieses Vorschlages Kontakt mit dem Fachbereich Verkehrsflächen (in der Stadtverwaltung ist Frau Haß zuständig, Telefon 040 / 535 95 366, Raum 211 im 2. Obergeschoss des Rathauses) aufnimmt. Dann können direkt Vorschläge unterbreitet werden und auch seitens der Stadt erklärt wer-

den, wo und wann neue Abstellbügel geplant sind, bzw. an welcher Stelle gar keine öffentlichen Flächen für solche Realisierungen vorhanden sind.

20. Nr. des Vorschlags: 1737 - Mehr Radständer am U-Bahn Richtweg aufstellen

Die Anzahl der Fahrradständer oder Radhaltebügel an der U-Bahn Richtweg reichen längst nicht mehr aus und je mehr Menschen im Garstedter Dreieck wohnen, um so mehr werden benötigt. Bitte ausbauen, Platz ist hier ja ausreichend vorhanden.

Stellungnahme Amt 60:

Der Vorschlag befindet sich bereits in der Umsetzung – eine kurze Nachfrage in der Stadtverwaltung wäre sinnvoll gewesen.

Aufgrund der anstehenden Planungen „rund um das Garstedter Dreieck“, bzw. im Bereich der vorhandenen U-Bahn-Station „Richtweg“, sind komfortable Fahrrad-Abstellanlagen geplant. Da die Realisierung frühestens im Jahr 2020 erfolgt, ist jetzt eine Errichtung von „Fahrradabstellanlagen“ dort nicht wirtschaftlich sinnvoll. Die Verwaltung der Stadt hat allerdings beschlossen, dass dort mobile Fahrradabstellplätze (als Zwischenlösung bis die Umgestaltung des gesamten Bereiches erfolgt) aufgestellt werden sollen. Diese sind bereits bestellt und es werden in Kürze 20 zusätzliche Abstellmöglichkeiten am Richtweg zur Verfügung stehen.

21. Nr. des Vorschlags: 1757 - Segeberger Chaussee sanieren

Die Segeberger Chaussee ist dringend zu sanieren. Es handelt sich um eine Bundesstraße, das Konzept zur Sanierung muss Stadt Norderstedt erstellen, zahlen tut die Sanierung das Land.

Vollständige Sanierung vom Kreisel Ochsenzoll bis zum Ortsausgang. Die vielen Schlaglöcher und Risse, stellen nicht nur eine Lärmbelästigung für alle Anwohner dar.

Stellungnahme Amt 60:

Die Segeberger Chaussee ist eine von Grund auf marode und kaputte Straße. Aufgrund zahlreicher Abstimmungsschwierigkeiten mit dem Landesbetrieb Verkehr, der hier die grundlegende Sanierung bezahlen muss, ist es bis heute nicht möglich gewesen, die notwendigen Tiefbauarbeiten durchzuführen. Die einzige Ausnahme ist der Bereich zwischen Hofweg und Wilstedter Weg. Zurzeit werden großflächige Asphaltflicken eingebaut, damit die größten Schäden beseitigt sind und die Straße noch einigermaßen gut durch den Winter kommt. Für die Folgejahre sind regelmäßige Aufbauarbeiten in der Straße abschnittsweise geplant.

22. Nr. des Vorschlags: 1797 - Bessere Radwegebeschaffenheit: Kein Verbundpflaster nutzen

Bitte keine weiteren Radwege aus Verbundpflaster bauen. Auch Radfahrer wollen einen guten Untergrund!

Stellungnahme Amt 60:

Vorschlag nicht konkret nachvollziehbar (Verbundpflaster wird allerdings gar nicht genutzt).

Es wird in diesem Beitrag nicht benannt, was die wünschenswerte Alternative für den Belag von Radwegen ist.

Von daher wird zu diesem Punkt eine allgemeine Stellungnahme verfasst:

Asphalt wird für straßenbegleitende Radwege nicht mehr eingesetzt. Bei Asphalt kommt es bei Aufgrabungen (Leitungen befinden sich sehr oft darunter) immer zu großen Löchern, die aufwendig geschlossen werden müssen. Das zieht höhere Kosten und längere Bauzeiten nach sich. Asphalt
Bei einer Pflasterung kann das vorhandene Pflaster aufgenommen werden, die Leitungen getauscht und abschließend das „alte“ Pflaster wieder verlegt werden.
Es gibt daher die Maßgabe, Radwege nicht mit Verbundpflaster, sondern mit dem quadratischen Cassero-Radweg-Stein (Maße 20*20*8 cm ohne Fase) zu verlegen. Dieser wurde beispielsweise entlang der neuen Horst-Embacher-Allee verwendet.

23. Nr. des Vorschlags: 1602 - Fahrrad-Zähl-Säulen nicht anschaffen

Was soll denn bitte die Anschaffung von 5 Säulen, die die Fahrradfahrer zählen? Über 150.000€. Das Geld kann ja wohl sinnvoller ausgegeben werden. Die Zählung könnten Schüler übernehmen 3 Tage und schon hat die Stadt ihre Zahlen.

Stellungnahme Amt 60:

Vorschlag wird umgesetzt.
Die Fahrradzahlstellen sind eine Maßnahme aus dem politisch beschlossenen 20-Punkte-Programm für die stadtweite Radverkehrsförderung. Im Zuge dieses Beschlusses wurde zu diesem Thema eindeutig festgehalten, dass mindestens fünf Zahlstellen mit mindestens einem Display in Norderstedt realisiert werden sollen. Diese Zahlstellen dienen in erster Linie als Werbemittel für den Radverkehr (wie z. B. in anderen Städten auch, Münster, Köln, etc.). Auf diese Weise wird dem Radverkehr ein höherer Stellenwert im Verkehrsraum eingeräumt. Auch andere Kommunen in Schleswig.-Holstein setzen dieses Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit ein.
Bei der Festlegung der Standorte hat die Politik nun entschieden, dass diese zunächst ohne Displays realisiert werden. Dafür sollen zusätzlich noch die Kosten für eine mobile Zählanlage geprüft werden.

24. Nr. des Vorschlags: 1717 - Buslinien zu Randzeiten nicht abschneiden

Es wäre schön, wenn Buslinien insbesondere abends nicht vorzeitig enden, sondern verlässlich durchfahren und größere Wohngebiete bedienen. Ich denke aus eigener Erfahrung insbesondere an die Region zwischen Steindamm und Harckesheyde, wenn die Linien 293 und 393 häufig bereits am Falkenhorst bzw. Stadtpark enden statt bis zum Ende der Falkenbergstraße durchzufahren. Diese geringfügige Verlängerung der Busfahrt um wenige Minuten würde vielen Menschen längere Fußmärsche nach Hause ersparen.

Stellungnahme Amt 60:

Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen ist die Umsetzung dieses Wunsches nicht seitens der Stadt Norderstedt möglich, die Frage müsste (konkretisiert) an den zuständigen Kreis Segeberg gerichtet werden.

Zur Erläuterung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HVV-Tarifgroßbereiches).

25. Nr. des Vorschlags: 1608 - Bessere ÖPNV-Verbindung in Richtung Flughafen schaffen

Ich würde mir eine bessere und schnellere Verkehrsanbindung mit dem ÖPNV von Norderstedt Mitte in Richtung Flughafen wünschen. Bislang ist das immer mit Umsteigen verbunden (Auto etwa 15 Minuten; Bahn/Bus etwa 30 bis 40 Minuten). Könnte man auch mit dem Nordport und IKEA verbinden.

Stellungnahme Amt 60:

Jede neue Bus-Direktverbindung, die zusätzlich eingeführt wird, muss mit erheblichen weiteren Zusatzkosten refinanziert werden. Diese Finanzmittel sind bisher nicht im Haushaltsplan der Stadt Norderstedt vorgesehen und müssten zusätzlich eingestellt werden.

Ungeachtet dessen wurde eine Bus-Direktverbindung zwischen Norderstedt (U1/AKN) und dem Flughafen Hamburg (S1) bereits geprüft und als nicht realisierbare unwirtschaftliche Maßnahme vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) abgelehnt. Zur Begründung kann hierzu ausgeführt werden, dass sich heute an allen Haltestellen in Norderstedt täglich ca. 17.000 Fahrgäste befinden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Im gesamten HVV-Bedienungsgebiet werden kontinuierlich Befragungen und Fahrgasterhebungen durchgeführt, die u. a. genauen Aufschluss über Herkunfts- und Zielorte bringen. Aus diesen Analysedaten ist z. B. hervorgegangen, dass 35 Fahrgäste aus Norderstedt täglich ihr Ziel am Flughafen-Hamburg haben.

Der Flughafen Hamburg kann heute aus Norderstedt kommend bereits mit relativ direkten Bus- und Bahnlinienführungen erreicht werden. Für vereinzelte Besuche des Flughafens (Urlaub), lohnt sich nicht die Einführung einer neuen Busverbindung. Die Einführung einer Bus-Direktverbindung zwischen Norderstedt (Mitte) und dem Flughafen Hamburg müsste als grenzüberschreitende Maßnahme von beiden Kommunen finanziert werden. Es wäre (von dem Hintergrund der o. g. Bedarfe) mit einem Defizitausgleich von ca. 200T€ im Jahr für die Stadt Norderstedt zu rechnen. Eine entsprechende Summe müsste auch von der Stadt Hamburg aufgebracht werden. Diese Maßnahme ist aufgrund des zu geringen Kosten- Nutzeneffektes nicht empfehlenswert und wurde deshalb bereits von den politischen Entscheidungsträgern der Städte Hamburg und Norderstedt nicht zur Umsetzung beschlossen. Daher kann dieser Vorschlag nicht umgesetzt werden.

26. Nr. des Vorschlags: 1703 - Mehr öffentliche Toiletten einrichten

Im Moment ist Norderstedt eher eine Stadt für Autofahrer. Wenn man schnell von A nach B kommt dann ist es vielleicht nicht so schlimm aber wenn man in Norderstedt zu Fuß unterwegs ist gibt es einen großen Mangel an öffentlichen Toiletten.

Stellungnahme Amt 68:

Es gibt zurzeit in Norderstedt 5 Öffentliche WC-Anlagen und zwar am ZOB Glashütte, ZOB Garstedt, Harksheider Markt, im Stadtpark und am ZOB Norderstedt-Mitte. Die Schaffung bzw. Installation weiterer öffentlicher WC`s müsste im politischen Raum hinsichtlich der erforderlichen notwendigen Standorte und Investitionen diskutiert und gegebenenfalls beschlossen werden.

27. Nr. des Vorschlags: 1641 - Bonus-Malus-System für öffentliche Aufträge einführen

Besonders beim Straßenbau - aber auch bei Hochbauten - gibt es immer wieder Phasen, in denen lange Zeit nichts passiert. Die Baustelle ist abgesperrt und ein Hindernis. Das Beispiel Niederlande zeigt, das es sehr vorteilhaft ist, wenn man nicht nur

den Verzug bestraft (Konventionalstrafe), sondern wenn man umgekehrt auch eine vorfristige Fertigstellung belohnt.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich diesen Vorschlag nicht umsetzen, da eine Bonus-Malus-Regelung die bundesdeutsche Verdingungsordnung für Bauleistungen (=VOB) unterlaufen würde.

Zur Erläuterung:

Niederländische Vergabe- und Verdingungsordnungen gelten nicht in der Bundesrepublik Deutschland und sind auch nicht auf geltende Regelungen in der Schleswig-Holsteinischen Vergabeordnung übertragbar.

Die Bonus-Malus-Regelung ist ein reguläres Mittel aus der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Dort wird in § 7 Absatz 6 eine Bonusregelung von bis zu 20 % möglich gemacht, wenn die Planungsleistung eine besondere Kostensenkung ohne Verminderung des vertraglich festgelegten Standards möglich ist. Ein Malus Honorar von bis zu -5% ist möglich, wenn die festgelegten anrechenbaren Kosten überschritten werden. Dieses Bonus-Malus-Honorar kann, muss aber nicht, im Ingenieurvertrag schriftlich festgelegt werden.

Bei Straßen- und Hochbauplanungen verzichtet die Verwaltung auf diese Regelungen, da es mit den Baustoffen wie Betonsteinen, Asphalt und Naturschottertragschichten keine Bereiche gibt, die durch innovative Ideen in den Kosten reduziert werden könnten ohne eine Änderung des Standards zu verursachen.

In der VOB ist für Bauleistungen eine solche Regelung nicht vorgesehen. Dies ist auch konsequent, da die VOB im Teil B die Ausführung von Bauleistungen regelt und in den §§ 5, 6, 11 speziell auf Ausführungsfristen, Behinderungen und Vertragsstrafen eingeht.

In der VOB wird vorgegeben mit welchen Mitteln Bauzeiten festgelegt werden können und welche Konsequenzen sich daraus ergeben. Die Abwicklung des Bauvertrages geht grundsätzlich davon aus, dass die Maßnahme so schnell und wirtschaftlich wie möglich abgewickelt wird. Die Bauzeit wird so festgelegt dass die Maßnahme unter perfekten Bedingungen ohne unvorhergesehenes mit idealer Besetzung vor Ort und idealer technischer Ausstattung erfolgen wird.

Danach hat die Baufirma ihre Baustellenorganisation durchzuführen.

Die Baufirma hat nach der VOB jede Baumaßnahme so schnell und wirtschaftlich wie möglich durchzuführen. Ergäbe sich jetzt also eine Möglichkeit für eine Straßenbau-firma eine schnellere Bauweise unter gleicher Wirtschaftlichkeit durchzuführen, hat sie diese eben auch auszuführen. Umgekehrt gerät eine Baufirma aufgrund eigenem Verschulden unter Verzug, muss diese alle Maßnahmen ergreifen die möglich sind um diesen Verzug innerhalb der Bauzeit wieder aufzuholen.

So schreibt der § 6 VOB Teil B in Absatz 6 vor: „Sind die hindernden Umstände von einem Vertragsteil zu vertreten, so hat der andere Teil Anspruch auf Ersatz des Nachweislich entstandenen Schadens, des entgangenen Gewinns, aber nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit...“

Eine Bonus-Malus-Regelung würde dieses von der VOB vorgeschriebene System unterlaufen. Da die zu zahlende Strafe bei der Malus-Regelung nicht mit dem Prinzip des Nachweises des entstandenen Schadens korrespondiert. Gleichzeitig würde die VOB-gerechte Vertragsstrafe mit der Malus-Vertragsstrafe in Einklang zu bringen sein. Was zum Schluss nur eine VOB gerechte Vertragsstrafe ergeben kann.

Zusätzlich würde die Baufirma dem Bauherrn die Möglichkeiten zur schnelleren Bauumsetzung vorenthalten und diese nur gegen die Zahlung des Bonus offen legen.

Dabei müsste der Bauherr mit Steuergeldern etwas bezahlen, was nach VOB eigentlich schon inkludiert ist.

Generell ist es durchaus möglich Kosten und/oder Bauzeiten zu sparen. Dies jedoch mit den damit einher gehenden Konsequenzen.

So ist es für eine Baufirma eindeutig wirtschaftlicher, wenn diese entsprechende Freiräume für eigene Entscheidungen erhält. Von diesen Entscheidungen kann auch der

Bauherr in Form von Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit profitieren. Dies kann aber nur zu Lasten des normalerweise gesteckten Rahmens erfolgen.

Bei der Festlegung einer Bauzeit wird immer von einer schnellstmöglichen Bauumsetzung unter Einhaltung verschiedener Rahmenbedingungen, wie die Aufrechterhaltung des Verkehrs, die Erreichbarkeit von privaten Anliegerzufahrten, Lärmschutzrechte oder Wirtschaftlichkeit der Umsetzung ausgegangen.

Eine wirtschaftliche Umsetzung ist für eine öffentliche Verwaltung generell Pflicht. Dies mit einem Bonus zu verbinden, der frei gezahlt wird, für eine schnellere Umsetzung, die nach VOB ohnehin erforderlich ist, ist für die öffentliche Hand nicht begründbar.

Für eine Beschleunigung der Arbeiten müsste also erstmal ein gewisser Entscheidungsfreiraum für die Baufirma geschaffen werden.

Dieser Freiraum ist durch Vorgaben der Verwaltung, zur ständigen Erreichbarkeit von Grundstücken, Einhaltung des Lärmschutzes und Aufrechterhaltung eines größtmöglichen Verkehrs innerhalb des Baubereiches, derzeit nicht gegeben. Dieser Freiraum könnte dadurch erreicht werden, dass Schicksal der Fläche in Gänze der Baufirma zu überlassen.

Also erst mit der Möglichmachung eines Freiraumes für die Eigenorganisation einer Baufirma kann das Prinzip für einen Bonus erreichbar werden.

Das fängt damit an, eine Vollsperrung zu ermöglichen damit die Firma ihren eigenen Bauablauf auch so organisieren kann, dass eine Verkürzung der Bauzeit möglich ist und es ihr freigestellt wird, wie die Verkehre zu organisieren sind. Damit würde auch die Erreichbarkeit insbesondere von Gewerbetreibenden evtl. nicht mehr gegeben sein. Wird das Baufeld dadurch so groß, dass z.B. zwei Bagger statt einem eingesetzt werden können, könnte sich eine echte Beschleunigung ergeben.

In Straßenbaustellen, die einen eher länglich schmalen Verlauf haben, ergibt sich diese Möglichkeit jedoch selten. Dieses System würde sich daher eher für Baumaßnahmen auf der „Grünen Wiese“ eignen.

Seitens der Verwaltung wird nicht bestritten, dass es je nach Baufirma und Baustelle unterschiede in der Abwicklung von Baustellen gibt, oder es manchmal durch Unterbesetzung bei Baustellen zu Bauzeitverzügen kommt. Diese Fälle sind jedoch von der VOB geregelt und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, nicht durch eine zusätzliche Bonus-Malus-Regelung positiv beeinflussbar.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erläutern, dass von Seiten der Verwaltung je nach Baumaßnahme eine Abwägung stattfindet, ob es erforderlich ist bei Baufirmen Bauzeitverzüge gemäß VOB zu ahnden oder einer Baufirma etwas Spielraum für eine Eigenorganisation zu lassen. So ist im Bezug auf Hauptverkehrsstraßen eines der Hauptthemen die Bauzeit und ein Spielraum wird seitens der Verwaltung nicht gewährt.

Bei Nebenstraßen allerdings, in denen weniger Nutzungseinschränkungen hin zu nehmen sind, wird unter Berücksichtigung des vorherrschenden Personalmangels, des guten Verhältnisses zur Baufirma und der generellen Schwierigkeit den Baufirmen eindeutiges Verschulden nachzuweisen, ein gewisser Freiraum gewährt. Insbesondere wenn in diesen Baustellen alle Grundstücke anfahrbar bleiben.

Nach allem würde mit der Bonus-Malus-Klausel die VOB unterwandert, was im schlimmsten Fall die VOB als Vertragsgrundlage in ihrer Gesamtheit ungültig machen würde.

28. Nr. des Vorschlags: 1711 - Oadby-and-Wigston-Straße Ampel Moorbekstraße nachts abstellen

Da die Ampel hauptsächlich für die Berufsschüler bei der Moorbekhalle benötigt wird, kann diese doch ab 20:00 unter der Woche und am Wochenende ganztägig abgeschaltet werden.

Stellungnahme Amt 32:

Die Lichtsignalanlage Oadby-and-Wigston-Straße / Moorbekstraße ist nicht nur für die Berufsschüler da, sondern auch für die Anwohner in der Moorbekstraße, sowie für Fußgänger und Radfahrer. Hinter der Anlage in der Moorbekstraße ist der Zugang zum bahnbegleitenden Radweg. Dieser wird am Wochenende stark von Rad- und Fußgängern frequentiert. Dementsprechend sollte aus Sicherheitsaspekten eine gesicherte Querung der Oadby-and-Wigston-Straße möglich sein.

Eine Nachtabschaltung erfolgt an dieser Anlage, aber erst um 23:00 Uhr. Die Lichtsignalanlage wird verkehrsabhängig geschaltet, d.h. die Oadby-and-Wigston-Straße hat Dauergrün und nur wenn die Nebenrichtung anfordert, bekommt diese Grün. Daraus ergeben sich in den Schwachverkehrszeiten für den Verkehrsfluss auf der Oadby-and-Wigston-Straße kaum Störungen.

29. Nr. des Vorschlags: 1778 - ÖPNV statt Auto - Umstieg durch preiswerte Ticket fördern

Der Autoverkehr wird durch viele Neuanmeldungen in Norderstedt unerträglich. Die Verkehrszählungen haben ergeben, dass der meiste Verkehr durch Fahrten innerhalb der Stadt verursacht wird.

Um dem entgegenzuwirken muss der ÖNV mehr genutzt werden und dafür preisgünstiger sein. Vorschlag:

Jahreskarte für Fahrten innerhalb Norderstedt: 50 €

Kinder bis 15 Jahre: 10 €

Vorteil: Auto bleibt stehen, Straßenbelag wird geschont und Ausbaurkosten werden gesenkt.

Stellungnahme Amt 60:

Die Stadt Norderstedt kann rechtlich keinen eigenen Bus-Tarif einführen – Dieser Vorschlag ist daher nicht umsetzbar.

Zur Erklärung:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg erfolgt nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis und nicht durch die kreisangehörigen Städte, da diese Aufgabe gesetzlich in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Die Stadt Norderstedt betreibt daher weder ein eigenes Busliniennetz, noch einen Bus-Fuhrpark, sondern ist Teil des ÖPNV-Grundversorgungsangebotes des Kreises Segeberg (und befindet sich innerhalb des HVV-Tarifgroßbereiches).

Der zuständige Kreis Segeberg hat zusammen mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV für die Freie und Hansestadt Hamburg) bereits mehrfach zu entsprechenden Wünschen (eine kreisangehörige Stadt hätte gerne ihr eigenes Tarifsysteem) Stellung bezogen und lehnt die Einführung von ÖPNV-Stadttickets (somit auch für Norderstedt) vollends ab.

Zur Begründung führen der Kreis und die Stadt Hamburg aus, dass die Einführung eines individuellen Stadttarifs (z. B. in der Stadt Norderstedt) der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßraum (Hamburg und im Kreisgebiet) zuwiderlaufen und zudem ein für kurze und mittlere Reiseweiten seit Jahrzehnten bewährtes Zahlgrenzsystem zerstört würde.

30. Nr. des Vorschlags: 1721- Parkgebühren sollten nicht eingeführt werden

Die Einführung von Parkgebühren ist nicht wirklich sinnvoll. Zum einen sind damit erhebliche Kosten für Schranken, Automaten, Verwaltung, Personal, etc. verbunden. Ob die Einnahmen diese Ausgaben wirklich decken kann niemand vorhersagen. Die Parkgebühren werden mit Sicherheit dazu führen, dass die Parkplätze leerer sein werden als jetzt und somit weniger eingenommen wird als erhofft. Ich selbst fahre mit

dem Auto nach Norderstedt Mitte und dann mit der U-Bahn weiter nach Hamburg. Wenn ich jetzt auch noch Parkgebühren zahlen muss, kann ich auch gleich mit dem Auto direkt zu meinem Arbeitsplatz fahren und meine HVV Monatskarte kündigen. Das kann es doch nicht sein. Wenn man mehr Leute dazu bewegen möchte öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, dass muss man attraktive Angebote machen und nicht die Kosten erhöhen. Parkgebühren werden mit Sicherheit nicht dazu führen, dass mehr Leute mit der Bahn fahren.

Stellungnahme Amt: 60

Die politischen Entscheidungsträger der Stadt Norderstedt haben über die Anordnung und die tarifliche Höhe von Parkgebühren entschieden. Der rechtsverbindliche Beschluss des zuständigen politischen Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr sieht für die nahe Zukunft Parkgebühren in der gesamten Stadt Norderstedt (vornehmlich auf Großparkplätzen und in allen städtischen P+R-Anlagen) vor. Mit einer durchschnittlichen Preisgestaltung von 2,00 € am Tag wurden vergleichsweise moderate Gebühren festgesetzt.

Die hauptamtliche Verwaltung muss und wird diesen Beschluss umsetzen. Daher wird dieser Vorschlag nur zur Kenntnis genommen und kann nicht umgesetzt werden.