

MITTEILUNGSVORLAGE

| | | | |
|---|----------------------|------------------|-------------------------------|
| | | | Vorlage-Nr.: M 06/0423 |
| 604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung | | | Datum: 23.11.2006 |
| Bearb. | : Herr Nischik, Olaf | Tel.: 220 | öffentlich |
| Az. | : 604/tr/bü | | |

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

07.12.2006

Bericht zum Antrag Vorlage Nr. A 06/0302 Punkt 4 gemäß Anforderung im Ausschuss für Stadtentwicklung Umwelt und Verkehr vom 05.10.2006 zum Thema Radverkehr

Sachverhalt

Die Mittel für die Unterhaltung der Straßen können grundsätzlich nicht für die Sanierung der Radwege eingesetzt werden. Zum einen sind diese Mittel erforderlich, um die Schäden am vorhandenen Straßennetz zu beheben, bevor diese ggf. Größenordnungen annehmen, die zu deren Sperrung führen könnten, weil die Gefahr von Unfallschäden (Sach- und Personenschäden) mit jedem Frost/Tauwechsel ansteigt.

Zum anderen werden bereits heute diverse Straßen ausgebaut, die zum Radwegenetz (T-30-Zonen) gehören und somit die Forderung bereits erfüllen.

Für die beispielhaften Nennungen der Oadby–and–Wigston-Straße, sowie der Waldstraße wurde am 05.10.2006 ein mündlicher Bericht abgegeben. Die Zusammenfassung ist in der Anlage 1 beigefügt.

Die Zielformulierung zur langfristigen Entwicklung eines komfortablen Radwegnetzes unter Angabe der in der Vorlage Nr. A 06/0302 genannten Beispiele ist bereits in der bislang politisch konsensfähigen Planung zum FNP 2020, Anlage Verkehrsentwicklungsplanung, Teil Radverkehrskonzept verankert.

In dem gutachterlichen Beitrag "Radverkehrskonzept" wurden Mängel aufgezeigt und Handlungsmaßnahmen empfohlen, die sich auf einen Zeitraum von 7 – 10 Jahren beziehen, bis ein "Fahrradfreundliches Norderstedt" entstehen könnte. Die Rahmenbedingungen, unter denen dieser Ansatz erreichbar ist, wurden ebenfalls benannt. Es wird ein Mittelansatz von 250.000,- €/Jahr empfohlen und auch die personellen Ressourcen blieben mit der Erforderlichkeit eines Fahrradbeauftragten nicht unerwähnt. Zur Zielerreichung in kürzerer Zeit ist ein entsprechend großer Mittelansatz in Verbindung mit ausreichender personeller Kapazität erforderlich. Darüber hinaus muss der zum Teil erforderliche Grunderwerb abgeschlossen sein, damit projektierte Maßnahmen umgesetzt werden können.

Den Zustand des Norderstedter Radwegnetzes ausschließlich an dem Fahrradklimatest festzumachen, erscheint aus Sicht der hauptamtlichen Verwaltung erläuterungsbedürftig zu sein. Neben einer funktionsfähigen Infrastruktur, die unbestritten mit Mängeln behaftet ist, gehört

| | | | | | |
|-------------------|---------------------|---------------|--|----------|-------------------|
| Sachbearbeiter/in | Abteilungsleiter/in | Amtsleiter/in | mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20) | Stadtrat | Oberbürgermeister |
|-------------------|---------------------|---------------|--|----------|-------------------|

auch ein fahrradfreundliches Klima dazu, um den Bürger zum Umsteigen auf das umweltfreundliche Fahrrad zu bewegen.

Im Fahrradklimatest 2003 belegte Norderstedt bei den Städten unter 100.000 Einwohnern den Platz 80 von 84 genannten Städten. Die Benotung für die einzelnen Fragen entspricht der Schulbenotung (1 = sehr gut; 6 = ungenügend). Die mittlere Benotung von 21 Fragen für Norderstedt war 4,52.

Nach Recherche der Stadt Norderstedt über die Anzahl der abgegebenen Erhebungsbögen wurde mitgeteilt, dass ca. 15 Norderstedter Bürger teilgenommen haben.

Im Fahrradklimatest 2005 belegte Norderstedt bei den Städten unter 100.000 Einwohnern den Platz 85 von 93 genannten Städten.

Die mittlere Benotung von 22 Fragen für Norderstedt war 3.96.

Das Fahrradklima in Norderstedt hat sich vom Jahr 2003 bis zum Jahr 2005, sowohl von der Platzierung, als auch von der mittleren Benotung verbessert.

Welche Sofortmaßnahmen geeignet sind, das Votum der Norderstedter Bürger positiv zu beeinflussen, kann aus Sicht der Verwaltung nicht beantwortet werden.

Zur Beschleunigung der Planung sind die personellen Kapazitäten und die finanziellen Ansätze im Haushalt zu erhöhen. Zur Umsetzung sind der erforderliche Grunderwerb und die planungsrechtlichen Voraussetzungen sicherzustellen.

Zum Sachstand der Planung

Grundlage für die Radverkehrsplanung ist das Gesamtnetz (s. Anlage 2) der Stadt Norderstedt, wie es sich aus der Anlage zum FNP 2020 ergibt. Dieses Netz setzt sich aus den Haupt-, Neben- und Alternativrouten zusammen (Stadtnetz). Die Alternativrouten sind vornehmlich für die ganzjährige Nutzung (Winterdienst) konzipiert.

Das Gesamtnetz wurde 04.12.2003 unter Zustimmung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr **B03/056** zu dem sogenannten Hauptnetz reduziert, das als Grundlage für das in Aufstellung befindliche „landesweite Radverkehrsnetz“ diene. In das „landesweite Radverkehrsnetz“ konnten Teile des Hauptnetzes der Stadt Norderstedt integriert werden.

Neben der linienhaften Übernahme von Teilstrecken wurde das gesamte Stadtgebiet Norderstedt als grundsätzlich zu fördernde Fläche eingestuft. Hierdurch wurde die Grundlage für mögliche Förderanträge (GVFG ...) geschaffen.

Der verbleibende Teil des Hauptnetzes wurde 2004 in das in Aufstellung befindliche Kreisradverkehrskonzept eingebracht. Ein weiterer Teil des Hauptnetzes wurde 2005 in das Kreisradverkehrskonzept linienhaft übernommen. Für punktuelle Maßnahmen wird auf das Stadtnetz verwiesen.

Für die Priorisierung der Maßnahme bei Förderanträgen wurde das Hauptnetz nochmals in die Teilnetze Alltagsradverkehr, Freizeitradverkehr und Schulradverkehr unterteilt.

Der nicht linienhaft berücksichtigte Teil des Hauptnetzes als Bestandteil des Gesamtnetzes der Stadt Norderstedt ist grundsätzlich in der Beurteilung der Förderfähigkeit durch die flächenhafte Darstellung im Landes- und Kreisnetz berücksichtigt.

Durch diese Übernahme in die übergeordneten Netze sind nunmehr die Voraussetzungen für Förderanträge zur anteiligen Refinanzierung der Radverkehrsprojekte geschaffen. Um eine Förderung zu erhalten, müssen die Projekte mit einem Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein eingereicht werden. Hier wird entschieden, welche Priorität das eingereichte Projekt im Verhältnis zu anderen Antragstellern hat. Sofern die Kriterien der höchsten Prioritätsstufe erfüllt sind, erfolgt ein Antrag auf Förderung. Je nach Verfügbarkeit der Fördermittel könnte dann die Ausführung der geplanten Maßnahme erfolgen. Die Vorlaufzeit vom Antrag auf Aufnahme ins Programm bis zum Vorliegen des Förderbescheides beträgt ca. 2 Jahre.

Parallel zur Integration des Hauptnetzes in die übergeordneten Netze wurden Förderanträge bereits gestellt. Für die Ulzburger Straße wurde ein Förderantrag bewilligt, für die Ohechaussee (zwischen Nordportring und Gärtnerstraße) wurde eine Förderung abgelehnt.

Das Netz für das Zielkonzept Stadtparkerschließung Radverkehr Stufe I ist zurzeit als Priorität eingestuft, um bis zum Jahr 2011 sicherzustellen, dass alle Stadtteile untereinander und zum Stadtpark eine gut ausgebaute Radverbindung erhalten.

Darüber hinaus ist eine Verbindung mit den übergeordneten Netzen und die Anbindung an Nachbargemeinden geplant. Die Vernetzung bzw. Erschließung von Naherholungsgebieten und Grünzügen ist weiter Bestandteil der Stufe I.

Für die Beschilderung des Radverkehrsnetzes ist eine ausreichende Qualität der Infrastruktur erforderlich, so dass sich die Umsetzung der Beschilderung in erster Linie auf das Zielkonzept Stadtparkerschließung und auf die bestehenden Freizeitrouten beschränkt. Im Jahr 2007 wird ein Beschilderungskonzept erarbeitet und "schrittweise" umgesetzt.

Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen im direkten Umfeld des Stadtparks sind in der Anlage 2 dargestellt.

Hierbei handelt es sich um Zielplanungen (derzeitiger Sachstand), die beispielhaft dargestellt sind. Eine konkrete Ausarbeitung (Projektierung) der Planunterlagen ist in Abhängigkeit von Variantenuntersuchungen (Grunderwerb, Kosten, StVo...) und den Planungen zur Landesgartenschau 2011 noch zu leisten.

Als Beispiel kann der erforderliche Ausbau eines Radweges auf der Ostseite der Falkenbergstraße genannt werden. Für diesen Ausbau vom Moorweg bis zur Harkesheyde wäre ein erheblicher Eingriff in den vorhandenen Baumbestand erforderlich. Um dennoch eine Verbindung des Stadtparks in nördliche und westliche Richtung zeitnah zu realisieren wäre ein Ausbau der Ostseite bis zum Stüberg möglich, wenn zwei Bäume entfallen könnten. Hierfür wäre ein entsprechender Ausgleich zu schaffen. Der Ausbau der Westseite für die gegenläufige Nutzung des Radverkehrs wäre ebenfalls möglich, hätte jedoch erheblich höhere Kosten zur Folge, weil beide Bordanlagen und die anteilige Fahrbahn nach Osten verschoben werden müsste. Ein weiteres Kriterium ist der Zielkonflikt für den beidseitigen Ausbau der Radwege bis zur Harkesheyde als langfristig angestrebte Lösung.

Der Ausbau auf der Ostseite auf Privatgrund erscheint zeitnah eher unrealistisch.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr erhält entsprechende Beschlussvorlagen, wenn die Planreife der Entscheidungsunterlagen den erforderlichen Sachstand haben.

In einer der nächsten Sitzungen wird eine Beschlussvorlage über den Ortsteilverbindungsweg Glashütte/Harksheide vorgelegt.

Weitere Maßnahmen sind in dem Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept dargestellt (s. Anlage 2).