MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 13/0996
60 - Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr			Datum: 26.11.2013
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	60-Herr Kröska/Ju		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	05.12.2013	Anhörung

Ausbau der B 432 (Knoten Ochsenzoll) – Bereich Fußgänger Bedarfslichtsignalanlage hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Berg in der Sitzung am 21.11.2013 (TOP 9.8)

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 21.11.2013 fragte Herr Berg an, ob die Fußgängerampel in der Segeberger Chaussee in unmittelbarer Nähe zum Kreisel bereits mit den LSA-Programmen verbunden ist und somit auf die LSA in der Langenhorner Chaussee reagiert.

Antwort:

Die Steuerung der neuen Lichtsignalbedarfsanlage für Fußgänger-/ und Radfahrer-/ innen in der Segeberger Chaussee (Bereich vor Haus Nr.25) ist mit den Signalprogrammen der Nachbarknotenpunkte auf Norderstedter Stadtgebiet koordiniert. Mit den Lichtsignalanlagen auf dem Hoheitsgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg ist diese Lichtzeichenanlage nicht verbunden. Zudem besitzt diese Anlage auch eine Steuerungstechnik für die Busbeschleunigung und „reagiert“ somit auf anfahrende Busse aus allen Fahrtrichtungen.

Aus diesem Grund ist es z. B. erklärbar, dass Nutzer-/ innen dieser Überquerungseinrichtung zu Verkehrsspitzenzeiten oder im Falle anfahrender Linienbusse zeitweise bis zu 90 Sekunden (nach Auslösung der Taster-Anforderung) auf ein Grünsignal warten müssen.

Der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegende Bauentwurf bestand seinerzeit u. a. auch aus einer signal- und verkehrstechnischen Leistungsfähigkeitsberechnung für die drei umzubauenden Verkehrsknotenpunkte. Hierin wurde darauf hingewiesen, dass die Anordnung von Bedarfs-Lichtsignalanlagen, in direkter Nähe zu dem neuen Kreisverkehrsplatz, Staubildungen und empfindliche Störungen des motorisierten Individualverkehrs verursacht. Im Gutachten wurde deshalb ein Mindestabstand von 120 Metern (zwischen LSA und Kreiselfahrbahn) angegeben und eine optimale Entfernung von 220 Metern empfohlen.

Insofern sind zeitweise auftretende Rückstauungen des KFZ-Verkehrs, infolge der Auslösung der neuen Bedarf-Lichtsignalanlage, bereits im Zuge der Planfeststellung prognostiziert worden.

Die heute temporär wahrnehmbaren Störungen des Verkehrsflusses resultieren aus der Tatsache, dass der neu erstellte Ausbau des „Knoten Ochsenzoll“ eine Kompromisslösung der Wünsche und Forderungen aller Interessengruppen (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Umweltaktivisten, Anlieger und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen) darstellt.

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

Die Interessengruppen für den Rad- und Fußgängerverkehr mussten Nachteile in der Gestalt hinnehmen, dass im Westen nur eine Unterführung und im Osten eine abseits des Kreisels gelegene Bedarfsampel zur Überquerung der B 432 zur Verfügung steht.

Gleichzeitig muss der Verkehrsfluss zum sicheren Queren der Bundesstraße an einer Stelle unterbrochen werden. Die damit verbundenen Nachteile durch temporäre Staubildungen sind ebenso von den Autofahrern hinzunehmen.

Die vom Kreisel ca. 120 Meter weit entfernte Anordnung der Bedarfsampel würdigt genau diese beiden konträren Belange (= zumutbare Entfernung für Radfahrer und Fußgänger bei gleichzeitig wesentlicher Aufrechterhaltung des KFZ-Verkehrsflusses). Wenn es zu Hauptverkehrszeiten an dieser Stelle zu einer leichten Staubildung – die sich nach den Beobachten vor Ort bisher immer rasch auflöst – kommt, müssen diese Einschränkungen auch die Autofahrer- / innen (zugunsten der Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer- / innen) akzeptieren.

Zudem ist anzumerken, dass bis zur 46. Kalenderwoche auf der südlichen Seite der Segeberger Chaussee noch der Geh- und Radweg (zwischen der neuen Bedarfs- Lichtsignalanlage und der Einmündung in die Langenhorner Chaussee) fertiggestellt wurde. Zum Schutz der Fußgänger, Radfahrer und insbesondere der Bauarbeiter- / innen musste der Bypass (= zusätzliche Rechtsabbiegespur neben dem Kreisel) gesperrt werden. Dieses war ein wesentlicher Grund, warum der Verkehrsabfluss von der Langenhorner Chaussee in die Segeberger Chaussee temporär nicht optimal verlief. Diese Situation ist jedoch inzwischen aufgehoben, so dass eine parallele Fahrspur (Reduzierung der Rückstaulängen) zur Verfügung steht.

In der Langenhorner Chaussee (auf Hamburger Stadtgebiet) befindet sich die erste Lichtsignalanlage ca. 250 Meter südlich des neuen Kreisverkehrsplatzes (im Bereich des Stockflethweges). Diese Anlage hat keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ochsenzoll. Aus diesem Grund war eine Koordinierung mit der neuen LSA-Bedarfsanlage in der Segeberger Chaussee nicht erforderlich.