

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 14/0322
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 31.07.2014
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604/Herr Mario Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	04.09.2014	Anhörung

**Ausbau der B 432 (Knoten Ochsenzoll) zwischen Ochsenzoller Straße und der Langenhorner Chaussee; neue Radverkehrsführung
hier: Stellungnahme/Ergebnis zum Prüfantrag**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.07.2014 wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine neue Radverkehrsführung am „Knoten Ochsenzoll“ – zur Verbesserung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – geschaffen werden können.

Diese Optimierung sollte folgende Punkte umfassen:

1. Ergänzung der Zebrastreifen zur Fußgängerquerung durch eine Radwegefurt.
2. Ersatz der an der Segeberger Chaussee verschwenkten Fußgängerbedarfsampel durch eine kreisverkehrsnahe Quermöglichkeit für die Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen mit Zebrastreifen und Radfahrerfurt.
3. Ergänzung der Beschilderung in Hinblick auf eine eindeutige und sichere Wegeführung für den Rad- und Fußgängerverkehr.
4. Klärung der Voraussetzungen mit den Baulastträgern zur fahrradfreundlichen Umgestaltung des Kreisels.

Ergebnis der Prüfung:

a) Allgemeines

Grundsätzlich ist klarzustellen, dass ein unmittelbares Linksabbiegen für Radfahrer/-innen an Kreisverkehrsanlagen aufgrund des Rechtsfahrgebotes ausgeschlossen ist. Diese Tatsache ergibt sich aus der Straßenverkehrsordnung und gilt daher für alle vorhandenen Kreisverkehrsplätze (nicht nur in der Stadt Norderstedt). Darüber hinaus existiert entlang der gesamten Schleswig-Holstein-Straße von Beginn an nur ein kombinierter Geh- und Radweg entlang der westlichen Fahrbahnseite. Schon aus diesem Grund bestehen für den Rad- und Fußverkehr – gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr – geringere Wege- und Abbiegebeziehungen.

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

b) Unfallsituation / Verkehrssicherheit:

Nach Verkehrsfreigabe des neuen Kreisverkehrsplatzes (Anfang November 2013) wurden im ersten Quartal des Jahres 2014 umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Als Ergebnis daraus ist festzustellen, dass täglich ca. 50.000 Kraftfahrzeuge (davon 11.000 im Tunnel und 39.000 im höhengleichen Straßenraum) die neue Kreuzung befahren. Der nördliche Zebrastreifen (Schleswig-Holstein-Straße) wird täglich von ca. 460 Nutzern (davon 190 Fußgänger und 270 Radfahrer) überquert. Den südlichen Überweg (Langenhorner Chaussee) queren täglich ca. 550 Nutzer/-innen (davon 305 Fußgänger und 245 Radfahrer).

Im bestehenden Sicherheitsaudit (das dem Ausschuss bereits vorgestellt und erläutert wurde) sind keine Aussagen enthalten, die eine Änderung der baulichen Anlagen für den Radverkehr begründen. Daneben fordert der Auditor keine zusätzlichen „kreiselnahen“ Querungsmöglichkeiten oder den Entfall der Bedarfslichtsignalanlage in der Segeberger Chaussee.

Parallel dazu besteht eine unbedenkliche Sicherheitslage. Nach Auskunft der Polizei haben sich seit Verkehrsfreigabe (ca. 10 Monate) keine Unfälle zwischen Fahrzeugführern/-innen und Radfahrern/-innen bzw. Fußgängern/-innen ereignet.

Demnach bestehen in Bezug auf die Verkehrssicherheit keine Voraussetzungen für eine Änderung oder Ergänzung der bestehenden Radverkehrsführung.

c) Rechtsetzung:

Der Knoten Ochsenzoll enthält eine Bundesstraße (B 433 = Segeberger Chaussee), eine Landesstraße (L284 = Schleswig-Holstein-Straße) und eine Gemeindestraße (Langenhorner Chaussee). Somit teilen sich drei Straßenbaulastträger die Planung, Finanzierung und Umsetzung der Maßnahme.

Seinerzeit wurde ein Planfeststellungsverfahren zur Rechtsetzung der Umbaumaßnahme gewählt und erfolgreich durchgeführt.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 432 (Knoten Ochsenzoll) wurde am 30.04.2008 von dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr in Kiel erteilt und ist am 11. Juli 2008 rechtskräftig und unanfechtbar geworden.

Bauliche Veränderungen an den mit o. g. Beschluss festgestellten Verkehrswegen bedürfen grundsätzlich einer Planänderung.

Nach Rücksprache mit der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde (LBV-SH, Betriebssitz in Kiel) wäre in diesem Fall der § 17 FStrG. maßgebend.

Demnach bestehen momentan für die Punkte 2.) und 4.) keine Voraussetzungen für eine sofortige Änderung oder Ergänzung der bestehenden Radverkehrsführung.

Hierfür wäre ein aufwendiges Planänderungsverfahren zu beantragen und durchzuführen. Der Zeitaufwand hierfür (Planung, Planfeststellung, Anhörung/Beteiligung und Beschlussfassung) würde im optimalen Fall schätzungsweise 18 Monate betragen.

Eine entsprechende Mitteilung des Landesbetriebes ist in der Anlage 1 beigefügt.

d) Zustimmung der Baulastträger:

Die Stadt Norderstedt ist nicht Träger der Straßenbaulast der Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt.

Aus diesem Grund können bauliche Änderungen an dem neu umgebauten Knotenpunkt nur mit Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein umgesetzt werden. Der Bund ist Baulastträgerin und Eigentümerin der B 432 (Ohechaussee und Segeberger Chaussee) und das Land ist Baulastträger und Eigentümer der L 286 (Schleswig-Holstein-Straße).

Die Stadt Norderstedt hat die Maßnahme als vertraglich bestellte Endvertreterin im Auftrage der Hauptbaulastträger geplant und inzwischen (planfeststellungskonform) umgesetzt.

Demnach bestehen momentan für die Punkte 2.) und 4.) **keine Voraussetzungen** für eine sofortige Änderung oder Ergänzung der bestehenden Radverkehrsführung.

Eine entsprechende Mitteilung des Landesbetriebes ist in der Anlage 2 beigefügt.

e) Finanzmittel:

Der Ausbau des Knotens Ochsenzoll erfolgte planfeststellungskonform und innerhalb des gesetzten finanziellen Rahmens. Allerdings wurden sämtliche Haushaltsmittel nahezu vollständig verbraucht. Im Falle eines politischen Beschlusses zur Änderung der Radverkehrsführung (und vorbehaltlich der Zustimmung des Bundes)) müssten zusätzliche Kosten (ca. 900 T € für Planung, Rechtsetzung und Umbau) überplanmäßig in den laufenden Haushalt der Stadt Norderstedt eingeworben werden. Einnahmen können dafür nicht generiert werden.

f) Stellungnahme zu den vier Punkten:

1) Radwegefurten an den vorhandenen Zebrastreifen:

Die Ergänzung der vorhandenen Fußgängerüberwege mit einer Radwegefurt wird weiterhin von den Baulastträgern und der Verkehrsaufsicht der Stadt Norderstedt abgelehnt.

Begründung:

An der südlichen Querungsstelle (Langenhorner Chaussee) wären nach der Straßenverkehrsordnung nur an drei der vorhandenen vier Fahrbahnquerungen Furten für Fahrräder zulässig. Der Übergang des Bypasses an der Segeberger Chaussee stellt straßenverkehrsrechtlich eine Querung auf einer freien Strecke dar. An dieser Stelle darf in Ermangelung der Bevorrechtigung keine Radfahrfurt angelegt werden. Radfahrfurten sind nach der StVO nur an vorfahrtsberechtigten Kreuzungen und Einmündungen sowie in lichtsignalgeregelten Bereichen erlaubt.

Im Bereich der nördlichen Überquerung (Schleswig-Holstein-Straße) wäre ohne eine umfangreiche bauliche Änderung überhaupt keine Radfahrfurt möglich. Die erforderlichen Flächen stehen dort nicht zur Verfügung. Die Unterschreitungen der Nebenflächen resultieren aus dem Mangel notwendigen Grunderwerbs. Im Zuge der Planfeststellung wurde diese Tatsache als Kompromiss gewürdigt.

Aus sicherheitstechnischen Gründen muss ein Fußgängerüberweg mindestens 3,00 Meter Breite aufweisen. Eine Radfahrfurt würde zusätzliche 1,50 Meter Breite beanspruchen, welche vor Ort nicht verfügbar sind.

Unabhängig davon wäre eine Einheitlichkeit beider Übergänge nicht gegeben.

Aus Sicherheitsgründen und in Würdigung der Eindeutigkeit der Verkehrsregelung in einem Kreuzungsbereich sind die dort vorhandenen Querungsanlagen gleichartig zu gestalten.

Es kann auch aufgrund der o. g. unbedenklichen Sicherheitslage keine Änderung der vorhandenen Situation begründet werden.

2) Ersatz der Bedarfslichtsignalanlage durch einen Zebrastreifen in Kreiselnähe

Die Möglichkeit von Überquerungsstellen im westlichen und östlichen Ein- und Ausfahrtbereich des „Kreisels“ wurde bereits in der Entwurfsplanung zum Ausbau des Knotenpunktes intensiv überprüft. Gerade weil dies nicht möglich war, wurden kostensteigernde Alternativen in Form eines Unterführungsbauwerkes auf der Westseite und einer Bedarfslichtsignalanlage auf der Ostseite notwendig.

Fußgängerüberwege (Furten oder Zebrastreifen) dürfen nur angeordnet werden, wenn jeweils ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung gequert wird. Vor den Einmündungsbereichen in den Kreisverkehrsplatz bestehen jedoch fünf Fahrspuren mit einer Querschnittsbelastung von ca. 25.000 Kfz/Tag. Aus diesem Grund sind dort Furten oder Zebrastreifen nach der StVO nicht zulässig.

Als Alternative käme nur die Errichtung von 2,50 Meter breiten Mittelinseln zwischen den einzelnen Fahrspuren in Frage. Die dafür erforderlichen Flächen (für Mittelinseln und Änderung der Fahrbahnen) stehen nicht zur Verfügung.

Nach allem wäre dieser Änderungswunsch technisch nicht realisierbar und straßenverkehrsrechtlich unzulässig. Demzufolge wäre auch ein entsprechendes Planänderungsverfahren (zum Planfeststellungsbeschluss) nicht zu begründen.

3) Ergänzung der Beschilderung (für Radverkehr) zur besseren Orientierung:

Eine Verbesserung der „nichtamtlichen“ Beschilderung unterliegt keiner Planfeststellung und auch keiner verkehrsbehördlichen Anordnung. Es wurde bereits in verschiedenen Ausschusssitzungen zugesagt, dass dieses gerne erfolgt. In Zusammenarbeit mit der AG-Radverkehr kann z. B. die wegweisende Beschilderung (Haupttrouten- und Freizeitradwegroute) optimiert werden.

Allerdings wird die Umsetzung erst nach Abschluss dieses Prüfantragsverfahrens erfolgen. Sollten noch Beschlüsse mit anschließender Umplanung für weitere bauliche Änderungen gefasst werden, wäre die Änderung der Beschilderung für die Radverkehrsführung dabei zu berücksichtigen.

4) Klärung mit den Baulastträgern (fahrradfreundliche Umgestaltung):

Bereits in Punkt c) - d) erläutert.

Ansonsten werden keine weiteren baulichen Änderungen vorgeschlagen bzw. als erforderlich angesehen.

Die rot gepflasterten, abgesetzten Radwege wurden bis an den Kreisverkehrsplatz herangeführt. Die Querung der Bypässe und der Kreisverkehrsein- bzw. -ausfahrten wurden in Form kombinierter Rad- und Gehwege sichergestellt und durch Zebrastreifen auf den Fahrbahnen verkehrsrechtlich geregelt. Diese Maßnahme ist sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer eine sichere, richtlinienkonforme und rechtlich zulässige Überquerungsmöglichkeit. Diese Lösung hat sich sehr gut eingepreßt, uneingeschränkt als sichere Lösung bewährt und wird von den Verkehrsteilnehmern/-innen positiv und in hoher Frequenz angenommen.

Insofern sehen weder die hauptamtliche Verwaltung noch die übrigen Baulastträger das fachtechnische oder sicherheitstechnische Erfordernis eines „fahrradfreundlichen“ Umbaus der kürzlich fertiggestellten Baumaßnahme.

Anlagen:

1. Schreiben vom 08.07.2014 (Planfeststellungsbehörde/Anhörungsbehörde)
2. Schreiben vom 08.07.2014 (LBV-SH / NL Itzehoe)