

Anlage zur
Vorlage M14/0524

TISCHVORLAGE

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr 21.2.2013 /TOP 5
Besprechungspunkt Sachstandsbericht zur 2. Änderung des FNP 2020
„Ortsumgehung Garstedt und Autobahnanschluss BAB A 7“

- 1- Einleitung
- 2- ÖPNV
- 3- Fuß- und Radverkehr
- 4- MIV (VK Garstedt)
- 5- LAP 2018
- 6- Ausblick

Anl. zum Protokoll
v. 20.11. TOP

1 – Einleitung

Neben den formalen Ansprüchen an ein FNP-Änderungsverfahren sind zugleich auch die materiell-inhaltlichen Gründe von erheblicher Bedeutung für den Ausgang des Verfahrens. Für die Genehmigungsbehörden in Kiel, neben dem Referat für Städtebau und Ortsplanung im Innenministerium, die Landesplanung in der Staatskanzlei sowie die Abteilung Verkehr und Städtebau im Wirtschaftsministerium, sind dabei in der Begründung zur FNP-Änderung die maßgeblichen Ziele und Auswirkungen der Änderungen darzulegen. Somit gilt es nachzuweisen, wie die neben den im FNP 2020 geplanten Flächenentwicklungen auch zugleich die dazu gehörigen Verkehre im Stadtgebiet gesteuert und bewältigt werden sollen. Hier gilt es in überzeugender Weise die maßgeblichen positiven und negativen Effekte insbesondere für den Garstedter Raum darzulegen – hier also ohne die beiden relevanten Verkehrsnetzmodule des bisherigen FNP 2020, der Ortsumgehung Garstedt in Kombination mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss für Norderstedt.

Daher hat die Verwaltung in mehreren Arbeitsgruppen unter Einschaltung von externen Fachgutachtern die dabei zu betrachtenden einschlägigen Faktoren für die Verkehrsmittelwahl, den Modal Split identifiziert und die wesentlichen Trends, Prognosen und Planungen für die jeweiligen Verkehrsarten analysiert und die jeweiligen Zwischenergebnisse regelmäßig im zuständigen Fachausschuss vorgestellt. Um die diesbezüglichen Erkenntnisse halbwegs überschaubar zu halten, beschränkt sich diese Tischvorlage auf die wesentlichen Stichworte, zumal die diesbezüglichen Details und Vorlagen oftmals bereits Gegenstand entsprechender Einzelberatungen und Beschlüsse waren.

Ausgangspunkt sind zum einen die diesbezüglichen Analysen aus 2004 als auch die sich ergebenden oder anzustrebenden Prognosen aus dem VEP 2020, sowie dem Lärmaktionsplan der ersten Dekade, dem LAP 2013 (siehe Tabelle zum Modal Split unten). Demnach liegen die stärksten Veränderungspotentiale im Bereich Radverkehr (plus 5 %) zu Lasten des MIV-Anteils (minus 6 %). Zudem gilt es die möglichen Potentiale für den ÖPNV und Fußverkehr nicht außer Acht zu lassen.

Modal Split	Analyse - 2004	Prognose - VEP 2020	Prognose - LAP 2013
MIV	57 %	58 %	51 %
ÖPNV	10 %	11 %	11 %
Radverkehr	17 %	17 %	22 %
Fußverkehr	16 %	14 %	16 %

Für das FNP-Änderungsverfahren zur Herausnahme der OU Garstedt sowie des Autobahnanschlusses sind demnach wesentlich entscheidend, welche allgemeinen sowie ortsspezifischen Annahmen der jetzigen und zukünftigen Verkehrsentwicklung und damit dem zu ändernden FNP 2020 zu Grunde gelegt werden müssen und sollen. Die für eine solche Betrachtung heranzuziehenden Bausteine, Planungen und Maßnahmen werden daher im Folgenden einzeln betrachtet:

2- ÖPNV

Die hier aufgeführten Angebots- und Komfortverbesserungen dienen dem Ziel den bislang erreichten ÖPNV-Anteil von ca. 10 % in Norderstedt weiter zu steigern und entsprechend den MIV-Anteil zu verringern:

Bislang erreichte Steigerung Busse zw. 1997-2009:

Fahrgäste + 40% (von 3,05 auf 4,25 Mill im Jahr)

km-Leistung +50 % (von 1,36 auf 2,01 Mill. Km)

Kosten + 60 % (von 3,27 auf 5,22 Mill. €)

aktueller Fahrgastzuwachs Gesamt-HVV (2009-2012) => pro Jahr ca. 3 %

weitere Maßnahmen:

U-Bahn Taktverdichtung auf 5 Minuten in Spitzenzeiten

U-Bahn- Verlängerung zu Tagesrandzeiten an Wochenenden bis Norderstedt-Mitte

Inbetriebnahme Buslinie 295 (Garstedt – Pinneberg)

Aufwertung Infrastruktur Bushaltestellen

Gutachten „Optimierungspotenziale im Norderstedter Bus-ÖPNV“ (ASV 3:2.2011 ff.)

Auserarbeitung von insgesamt 27 Einzelmaßnahmen, jeweils gebündelt zu sinnvoll auf einander abgestimmten **Teilschritten**:

Stärkung der Stadtverkehrsfunktion des Bus-ÖPNV

(Neuordnung des Liniennetzes im südlichen Stadtgebiet, u.a. vollwertiger ZOB Glashütte)

Herstellung eines 20-Minuten-Takts zwischen 5:30 Uhr und 20:30 Uhr in räumlich differenzierten Teilschritten

Ausweitung der Bus- ÖPNV-Bedienung nach 23:45 Uhr

Bus-Erschließung Bereich Glashütter Damm (Schließen letzter räumlicher Lücken)

sowie weitere flankierende und tarifliche Maßnahmen.

Dadurch ermöglichter Nachfragezuwachs von bis zu 20 %, bei voller Nachfragewirkung nach 3-jähriger Etablierungsphase.

Die dabei ausgelösten Mehrkosten werden nur teilweise durch Einnahmezuwächse gedeckt, dies bedeutet einen möglichen Anstieg des Norderstedter Finanzierungsanteils von 8 % auf 21 % (Bsp. ein möglicher erster Einstieg gemäß Maßnahmenpaket in M 11/0517 vom 17.11.2011 wäre mit Mehrkosten für die Stadt von ca. € 300.000 verbunden, gegenüber dem heutigen Anteil von ca. € 600.000)

Schlussfolgerungen:

Allein die steigenden Mobilitätsbedürfnisse und die positive Einwohnerentwicklung erfordern eine ÖPNV-Weiterentwicklung, um den ÖPNV-Anteil am Modal Split bei 10 % zu halten.

Eine weitere Steigerung des Modal Split-Anteils von 10 % auf 11 % und mehr wird jedoch nur durch eine offensive ÖPNV-Angebotspolitik zu erreichen sein.
(vgl. ÖPNV-Anteil im HVV-Gebiet 13 %; BRD gesamt 8 %)

3 - Fuß- und Radverkehr

Folgende Maßnahmen wurden bereits ergriffen oder sind in Planung, um u.a. gemäß dem LAP 2013 den Modal Split für den Radverkehr von 17 % (2004) auf 22 % (2020) zu erhöhen - zusammen mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit

Radverkehrskonzept des VEP 2020:

erstmalig Quell- und Zielverkehre für den Radverkehr, Definition von Haupt- und Nebenrouten, ein straßen-unabhängiges Radwegenetz für den Schüler- und Freizeitverkehr in Parks und Grünzügen des Grünen Leitsystems

AG Radverkehr als zentrale Koordinierungsstelle

Lückenschluss Radwegenetz

Querung Tapenbekeniederung zw. Glashütte und NoMi, incl. Querungshilfe in Höhe Exercierplatz

weiterer Ausbau der Nord-Süd-Verbindung entlang der U-Bahn und AKN als zentralem Rückgrat, aktuelle Verlängerung nach Haslohfurt / Meeschensee

Querungshilfen (Alter Kirchenweg/Finkenried sowie Ulzburger Str./Schleswiger Hagen)

Optimierung von Unterhaltungs- und Ausbaustandards im Radwegebau

Abtrennung von Radfahrstreifen auf Fahrbahnen (Alter Kirchenweg)

Einführung und stetige Erweiterung Radverleih ‚Next Bike‘ als Teil intermodaler Verkehrsknoten

Optimierung Abstellanlagen (Bsp. Herold Center)

Fahrradparkhaus U Norderstedt-Mitte (geplant 2013 ff.)

Beschilderung aller Radrouten im gesamten Stadtgebiet, incl. der Übergänge in die Nachbargemeinden auf ca. 160 km,

2012: Realisierung von 3 der angestrebten 7 Themenrundwege

Einführung des Winterreinigungsdienstes auf ausgewählten Radwegen

Fußverkehrskonzept in 2012 begonnen

4 - MIV (Verkehrskonzept Garstedt; ASV 19.5.2011 und 18.8.2011)

VK Garstedt als strategische Antwort möglicher Wirkungsketten von OU Garstedt und AS BAB A 7

Vorgehen: Wirkungsanalyse, Maßnahmenkatalog, Feinplanung

Ziel: Langfristige Sicherstellung einer leistungsfähigen und stadtverträglichen Verkehrsabwicklung

Erkenntnisse für Garstedt:

Ziel-u. Quellverkehr 61 %, Durchgangsverkehr 39 % (u.a. Kennzeichenerhebung)

tatsächlich stagnierende Verkehrszahlen seit Analyse VEP 2004 (SHELL BRD: + 0,4 % p.a.)

bestätigt durch ähnliche bundesweite Entwicklungen (Demographie, Benzinpreise, etc.)

VK Garstedt wird daher ein eigenes Verkehrsszenario zu Grunde gelegt mit **deutlich abgesenkten Verkehrsbelastungen** als bei der VEP-Prognose 2007 für 2020.

Wirkungsanalyse für folgende Maßnahmen erstellt:

Nein: Einbahnregelung Friedrich-Ebert-Str./ Ochsenzoller Str.

Ja: Verlängerung der Berliner Allee nach Norden

Ja: Optimierung Streckenzug Ochsenzoller Str. / Tannenhofstraße (Verzicht Südverlängerung)

Nein: Westumgehung Garstedt – kurze / lange Trasse

Ja: Verkehrstechnische Optimierung Streckenzug Friedrichsgaber Weg / Niendorfer Straße

Ja: Umsetzung weiterer flankierender Maßnahmen im Vorbehaltsnetz (Verkehrsführung Herold-Center, Lärminderung, Neubau Radverkehrsanlagen, infrastrukturell begleitende Maßnahmen)

Laufende oder geplante Maßnahmen der wichtigsten Bausteine des VK Garstedt:

Verkehrstechnische Optimierung Streckenzug Friedrichsgaber Weg / Niendorfer Straße:

Knoten Friedrich-Ebert-Str. / Friedrichsgaber Weg
=> Vorplanung 2012 / Grunderwerbgespräche / Entwurfsplanung 2014

Knoten Stettiner Straße realisiert => T-Kreuzung / LSA / Busbeschleunigung

Knoten Ochsenzoller Str. / Halloh
=> LSA-Optimierung, im Rahmen der gesamte Strecke, mittelfristig Prüfung Umbau

Knoten Einmündung OBI-LSA => harmonisiert mit LSA Knoten Ohechaussee / Niendorfer Str.

Verkehrstechnische Optimierung Streckenzug Ochsenzoller Str. /Tannenhofstraße

Knoten Berliner Allee / Ochsenzoller Str. => Kreisverkehr (Entwurf in Bearbeitung)

Knoten Ochsenzoller Str. / Tannenhofstr./ Achternfelde => fünfarmiger Kreisverkehr
(Beginn Entwurfsplanung 2013)

Knoten Tannenhofstr. / Ohechaussee / Rugenbarg
=> Umbau (mittelfristig geplant)

5- LAP 2018

Seit Sommer 2012 befindet sich der LAP 2008-2013 in seiner ersten Fortschreibung für die Laufzeit 2013-2018. Teilelement der Lärminderungsplanung war und ist u.a. die sukzessive Steigerung des Radverkehrsanteils von bislang 17 auf 22 % und entsprechende Reduzierung des MIV-Anteils um eben diese 5 % (Prognose LAP 2013).

Die IST-Analyse Verkehr (2012) erfolgte auf Basis von Verkehrszählungen zwischen 2008-2012 und Aktualisierungen des bisherigen VEP-Verkehrsmodells zum FNP 2020.

Diese bildet die Grundlage für die **Lärmkartierung 2012** für den Straßenverkehr (ASV 16.8.2012, vgl. M 12/0257), ergänzend hierzu wurden kürzlich entsprechende Differenzenpläne 2004 zu 2012 vorgelegt und bewertet (ASV 7.2.2013, vgl. M 13/0581)

Auffälliges Zwischenergebnis:

Die **Verkehrsbelastung** im Stadtgebiet **stagniert** (plus 0, 5 % in der Gesamtbetrachtung), bei zugleich kleineren örtlichen Zu- und Abnahmen unter 20 % an den Knotenpunkten. Somit bestätigen sich die ersten Erkenntnisse aus dem VK Garstedt (vgl. Ziffer 4 oben).

2. Quartal 2013: Berechnung Null-Prognose 2018 (d.h. ohne zusätzliche LAP-Maßnahmen)

Parallel angelaufen sind bereits der Prozess der Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der Fachdienststellen.

Nach Prüfung aller Maßnahmenvorschläge wird der Gutachter ein **abgestimmtes Maßnahmenpaket** zur Minderung des Straßen- und Schienenverkehrslärms erarbeiten, dieses wird im Sommer 2013 den beiden Fachausschüssen UAS und ASV zur Beratung vorgelegt;

Danach erfolgt dann die **Berechnung der LAP-Prognose 2018**, um die möglichen Wirkungen und Effekte des zuvor erstellten LAP-Entwurfes zu überprüfen. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Herbst 2013 vorliegen.

Auf Grundlage sowohl der **LAP-Null-Prognose 2018**, insbesondere aber erst auf Basis **der LAP-Prognose 2018** mit den vorgesehenen lärmindernden Maßnahmen wird somit die zukünftig zu erwartende Verkehrsentwicklung der Stadt Norderstedt auf eine gesicherte Grundlage gestellt.

Diese ist dann auch zugleich Voraussetzung und argumentative Grundlage für das dann danach ermöglichte FNP-Änderungsverfahren zur Herausnahme der Ortsumgebung Garstedt sowie des Autobahnanschlusses.

6- Ausblick

Zitat Abschlussbericht VK Garstedt, Kapitel 6.2.2.:

„ Die im Rahmen des Verkehrskonzeptes Norderstedt-Garstedt erfolgte Neubewertung der Verkehrsprognose 2020 verdeutlicht, dass die verkehrsplanerische Datengrundlage bezogen auf das gesamte Stadtgebiet von Norderstedt einer umfassenden Aktualisierung bedarf.“

Unter Ausnutzung der unter den obigen Ziffern 1-5 gewonnenen Erkenntnisse wird daher pragmatischer Weise vorgeschlagen, das anstehende FNP-Änderungsverfahren zur Herausnahme der OU Garstedt und der Anschlussstelle A 7 auf Basis der zuletzt unter Ziffer 5 abgeleiteten LAP-Prognose 2018 und LAP-Nullprognose durchzuführen.

Pragmatisch ist der Vorschlag insoweit, als ansonsten abzuwarten wäre bis die projektierte Fortschreibung oder gar Neuaufstellung des bisherigen VEP-Verkehrsmodells vorliegt - mit einer üblicherweise vorgeschalteten umfassenden Haushaltsbefragung zur Bestimmung des aktuellen Modal Splits zwischen den oben genannten Verkehrsmitteln von ÖPNV, MIV sowie Rad- und Fußverkehr.

Deshalb existiert heute dieses System nicht nur im Bereich der Ochsenzollkreuzung, sondern es wurde analog z. B. im „Schmuggelstieg“, am „Harksheider Markt“, in der „südlichen Ulzburger Straße“ und in der „Stormarnstraße / Stadtpark“ errichtet.

Die vom Auditor monierten Sonderborde (sog. Rollborde) wurden an allen o. g. Verkehrseinrichtungen als Kompromisslösung verlegt. Aufgrund der Überwindungsprobleme von Radfahrern/-innen, Geh- und Kinderwagennutzern/-innen wurde auf eine Bordkante (einen Absatz) von mindestens 3 cm verzichtet und stattdessen taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbare Sonderborde an allen Querungsstellen eingebaut.

Insofern würde der Einbau eines Bordes mit Absatz dazu führen, dass im gesamten Stadtgebiet erhebliche Nachteile für Radfahrer/-innen und Gehwagennutzer/-innen bestünden.

Die vom Auditor monierten Rillenplatten mit Stegbreiten zwischen 5 mm und 15 mm (zur Trennung zwischen den Geh- und Radwegen) wurden bisher nahezu im gesamten Stadtgebiet verlegt. Es wurden in der Vergangenheit zwar auch Rippenplatten mit breiteren Rippenabständen verbaut. Dies hat jedoch zu Beschwerden von Radfahrern/-innen geführt, da sich die Fahrradreifen in den breiten Rillen verkanteten und diese somit eine Sturzgefahr begünstigen.

Schon aus diesen Gründen sind die Schlussfolgerungen aus dem o. g. Audit nicht übereinstimmend auf nachfolgende Bauprojekte in der Stadt Norderstedt übertragbar.

Deshalb wurde auch der (von der Fraktion „Die Linke“ angesprochene) in Bau befindliche Kreuzungsbereich Oadby-and-Wigston-Straße / Ulzburger Straße nicht unter Zugrundelegung des o. g. Sicherheitsaudits hergestellt. Die dortige Auswahl der Rillensteine ergibt sich aus den o. g. Problemen mit verkanteten Fahrradreifen auf Rillenplatten.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Aussage der Fraktion „Die Linke“, die dortigen Blindenleitstreifen würden nicht mit den nötigen Abständen an den Hindernissen vorbeigeführt, fachlich nicht zutreffend ist. Auf den (der Anfrage beigefügten) Fotos zu erkennenden angeblichen „Hindernissen“ handelt es sich um die Ampelmasten, an denen die Anforderungstaster für die Signalakustik angebracht sind.

Gemäß zurzeit gültiger DIN 18040-3 sind Blindenleitstreifen (im Bereich von Lichtsignalanlagen!) direkt auf den Signalgebermast zu führen, damit der sehbehinderte Mensch auf direktem Wege den Anforderungstastgeber auch zielgerichtet erreicht.

3. *Wie soll gewährleistet werden, dass zukünftig die Anforderungen aus dem Sicherheitsaudit für das Projekt „Ausbau der B 432 – Knoten Ochsenzoll“ für eine behindertengerechte Gestaltung der Gehwege in Norderstedt Grundlage ist, für Neu- und Umbauten, Instandsetzungen und Sanierungen von Straßenräumen festgeschrieben werden kann.*

Antwort:

Nicht die Aussagen und Empfehlungen eines Sicherheitsauditors, sondern die technische Bestimmung in der Landesbauordnung für barrierefreies Bauen (zurzeit die DIN 18040-3) regelt die Anforderungen für eine sehbehindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes. Insofern können die Aussagen eines Auditors (bei denen es sich auch um Meinungsäußerungen und Einschätzungen handelt) nicht festgeschrieben werden, da sich die Landesbauordnungen erfahrungsgemäß kontinuierlich ändern. Ein Audit basiert stets auf den Gesetzes- und Regelungsstandbeständen die zum Zeitpunkt seiner Erarbeitung / Aufstellung gelten.

Wie bereits in der umfangreichen Vorlage (M14/0169) am 15.05.2014 ausgeführt, erfolgt in Kürze eine Überarbeitung der Bestimmungen für barrierefreies Bauen. Die Veröffentlichung der neuen DIN 18040-3 wird voraussichtlich Mitte des Jahres 2015 erfolgen.

Aus diesen Gründen ist es weder möglich noch rechtlich haltbar zu gewährleisten, das vorhandene Sicherheitsaudit für das (Einzel-)Projekt „Ausbau der B 432 – Knoten Ochsenzoll“ als festgeschriebene Grundlage für eine behindertengerechte stadtweite Straßenraumgestaltung in Norderstedt zu verwenden.