

Stadt Norderstedt
 Amt für Stadtentwicklung, Umwelt u. Verkehr
 Fachbereich Verkehrsflächen,
 Entwässerung u. Liegenschaften

Anlage 2

Protokoll der öffentlichen Informations- u. Beteiligungsveranstaltung zum geplanten Ausbau der Straße „Langer Kamp, zwischen Marommer- und Ulzburger Straße“ Erstmaliger und endgültiger Ausbau

Termin: 04.03.2015
Ort: Plenarsaal des Rathauses Norderstedt
Uhrzeit: 19.00 Uhr
Besucher / Gäste: ca. 100 Personen

Mitglieder der Stadt Norderstedt:

Herr Kröska FB 604 - Fachbereichsleiter; Moderator
Herr Baran FB 604 - Bereichstiefbauingenieur
Herr Wagener FB 623 - Beitragsrecht
Frau Lahrse FB 604 - Protokoll / Organisation

Gäste:

Herr Mahler Ing.-Büro Waack + Dähn, Norderstedt

Herr Kröska begrüßt die Anwesenden, eröffnet die Veranstaltung und stellt sich und die Mitglieder der Verwaltung sowie Herrn Mahler vom Ingenieurbüro Waack + Dähn vor. Dann gibt Herr Kröska einen Überblick über den vorgesehenen Ablauf der Veranstaltung.

Herr Mahler erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation und aufgehängter Pläne den Stand der Ausbau-Planungen von der Marommer Straße bis Ulzburger Straße (ca. 600m.)

Danach ist im Einzelnen Folgendes dargestellt:

- Herstellung einer Asphaltfahrbahn (weiterhin als Tempo-30-Zone) mit gepflasterten Gehwegen, öffentlichen Parkplätzen, Fahrbahneinengungen und Grünflächen.

Im Anschluss erläutert Herr Wagener den Begriff „Erschließungsanlagen“, den rechtlichen Verteilungsschlüssel der beitragsfähigen Aufwendungen sowie die Kriterien, nach denen die Erschließungskosten auf die einzelnen Grundstücke umverteilt werden.

Herr Kröska leitet daraufhin in den Fragenblock über und weist in diesem Zusammenhang auf die datenschutzrechtlichen Bestimmungen hin, nach denen ohne Zustimmung keine personenbezogenen Daten veröffentlicht werden. Die Teilnehmer verzichten auf eine Anonymisierung ihrer personenbezogenen Daten.

Herr Sven Molzahn, Langer Kamp 68:

Herr Molzahn fragt, ob für die Beitragspflicht die tatsächlich vorhandene oder die gemäß Bebauungsplan mögliche Geschößzahl ausschlaggebend sei.

Herr Wagener erklärt, dass sich die Beitragshöhe immer nach der zulässigen Geschößzahl bemesse (es sei denn, die tatsächliche ist höher als die zulässige), d. h. nach der Möglichkeit und nicht nach dem heutigen Gebäudebestand. Man müsse jedoch unterscheiden zwischen Gebieten, für die es einen rechtsgültigen B-Plan gebe und Flächen nach § 34 BauGB.

Ein Herr (ein Mieter aus dem Langen Kamp) möchte wissen, wie sich die Kostenschätzung von 500.000,- € ergeben habe.

Herr Wagener erläutert, dass die Kostenschätzung auf einer Massenermittlung mit dazugehöriger Einheitsbepreisung beruhe und diese noch nicht verbindlich anzusehen sei.

Herr Roland Doerffer, Langer Kamp 66:

Herr Doerffer wirft ein, er habe seinerzeit im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr eine Kostenhöhe von 395.000 € gehört; jetzt liege sie um 20% höher und fragt nach, wie dieser Unterschied zu erklären sei.

Herr Wagener erläutert, dass die im Ausschuss genannte Summe der Betrag gewesen sei, der für diese Maßnahme im städtischen Haushalt bereitgestellt werden müsse. Die 500.000 € beinhalten jedoch auch bereits vor Jahren entstandene Kosten für die Herstellung von Kanalarbeiten. Weiterhin seien im Zusammenhang mit dem Ausbau der Wiesenstraße im Kreuzungsbereich zum Langen Kamp entstandene Ausbauarbeiten in diese Summe mit eingerechnet.

Die Stadt habe für die Ermittlung der beitragsfähigen Kosten alle Aufwendungen zusammenzuzählen, die bis zum Zeitpunkt der erstmaligen und endgültigen Erschließung durchgeführt worden seien.

Herr Uwe Mette, Langer Kamp 57:

Herr Mette möchte wissen, ob die Einfahrt zur Tiefgarage seines Wohngebäudes mit eingerechnet werde. Er habe bereits einmal Erschließungsbeiträge entrichtet.

Herr Wagener erklärt, dass es sich hierbei um ein Eckgrundstück handele. Herr Mette müsse dementsprechend auch mit Beitragszahlungen für die jetzige Baumaßnahme rechnen. Genaueres könne gern in einem persönlichen Beratungsgespräch nach Vorliegen aller Kosten erläutert werden.

Herr Kamran Yusufi, Marommer Str.48:

Herr Yusufi erkundigt sich, ob eine Grundstücksfläche auch dann bei der Berechnung berücksichtigt werde, wenn man keinen Nutzen von ihr habe.

Herr Wagener betont noch einmal, dass einzig und allein die Bebaubarkeit, d. h. die Möglichkeit einer Nutzung ausschlaggebend sei.

Herr Yusufi erwidert, dass er auf seinen Antrag keine Baugenehmigung bekommen habe.

Herr Wagener führt hierzu aus, dass generell dort ein Gebäude errichtet werden könne; die Art der Bebauung richte sich jedoch nach dem Bau- u. Planungsrecht.

Frau Christine Warmbold, Langer Kamp 70:

Frau Warmbold fragt, ob auch die vom Langen Kamp abgehende Stichstraße in den Beitrags-Verteilungsschlüssel mit einbezogen werde.

Herr Wagener erläutert hierzu, dass diese Stichstraße im beitragsrechtlichen Sinne eine eigenständige Erschließungsanlage darstelle.

Wie bereits erwähnt, würden Eckgrundstücke in der Regel zu Doppelveranlagungen herangezogen.

Herr Kröska führt hierzu ergänzend aus, dass der subjektiv empfundene Vorteil einer Erschließungsanlage nicht immer genau den beitragsrechtlichen Vorgaben entspreche.

Auf eine Nachfrage erklärt Herr Kröska, dass mit Sicherheit in diesem Jahr, evtl. auch im kommenden Jahr noch kein Bescheid zu erwarten sei.

Herr Markus Krochmann, Langer Kamp 93 / Frau Nora Bender, Langer Kamp 87

Frau Bender teilt mit, dass sich ein Teil der Anwohner vorab getroffen habe, um möglichst die Gestaltung der Straße mitzubestimmen. Ein schriftlicher Antrag samt Unterschriftenliste wird zum Protokoll gegeben. **- Anlage 2 -**

Der Lange Kamp sei ihrer Meinung nach eine der letzten alten Straßen, die noch davon kündeten, dass auch der Ortsteil Garstedt einmal ein Dorf gewesen sei.

Frau Bender bittet für die von ihr vertretene Anwohnerschaft, den Langen Kamp nicht zur Parkfläche für das ARRIBA-Bad und auch nicht zur Rennstrecke etc. werden zu lassen und schlägt daher vor, hier evtl. „Shared Space“ einzuführen.

Herr Krochmann betont noch einmal ergänzend den Dorfcharakter des Langen Kamp. Dies habe zwar auch Nachteile, aber grundsätzlich fände er es schön, dass die Straße so schmal sei und durch den maroden Zustand nur langsam befahren werden könne.

Herr Krochmann fragt in diesem Zusammenhang, ob es möglich sei, diese Breite beizubehalten, aber evtl. mit weißen Flächen zu versehen, damit sehbehinderte Menschen sich orientieren könnten. Er empfiehlt Shared Space mit Asphalt-Belag, einer weißen Abgrenzung sowie Pflasterung und Einrichtung von Parkbuchten. Er wünsche sich, die Sachen abzustellen, die augenblicklich störten, den eigentlichen Charakter der Straße jedoch zu erhalten.

Allgemeiner Applaus

Herr Kröska berichtet, dass in der vergangenen Woche eine entsprechende Veranstaltung für den Ausbau einer anderen Wohnstraße stattgefunden habe, in der auch das Thema Shared Space mit allen Vor- und Nachteilen diskutiert worden sei.

Herr Kröska findet es erfreulich, auch einmal andere Ansichten zu hören; er werde die Anregung gerne mitnehmen und den politischen Gremien vortragen. Herr Kröska weist weiter darauf hin, dass die Kosten für beide Lösungen weitgehend gleich seien und es daher hierbei in erster Linie nicht um das Finanzielle sondern um die Straßengestaltung an sich gehe.

Herr Ramon Müller, Langer Kamp 61 A:

Herr Müller sieht in der Einführung von Shared Space die einzige Möglichkeit, die Verkehrsteilnehmer zum langsamen Fahren zu bringen. Wenn die Straße jetzt mit einem Asphalt-Belag versehen und dann auch noch verbreitert würde, befürchte er eine Beschleunigung des Verkehrs.

Herr Kröska stellt hierzu klar, dass es zwar noch keine manifestierten und einheitlichen Richtlinien für die Anlegung von Shared Space gebe; der Grundgedanke dieser Variante jedoch nicht die Anlage separierter Verkehrsflächen (Radweg, Fußweg, Parkplätze, Fahrbahn) sei sondern die Philosophie eine Mischung aller Verkehrsarten ohne Reglementierung darstelle. In Shared Space solle weitestgehend auf Markierungen und Beschilderungen verzichtet werden. Demnach müsse allen klar sein, dass sich die Verkehrsfläche in einer Breite wie heute dort befindlich auch zukünftig wiederfände.

Geschwindigkeitskontrollen seien seiner Meinung nach für beide Varianten unerlässlich. Allerdings gebe es straßenverkehrsrechtliche Sanktionen, wie z.B. „Parken in Halteverboten“ oder Missachtung von „Rechts vor Links-Regelungen“ nur in klassischen Tempo-30-Zonen.

Frau Müller, Langer Kamp 61 A,

Frau Müller empfiehlt, statt der Parkplätze Maßnahmen zu ergreifen, damit der Lange Kamp nicht zur Rennstrecke werde.

Herr Baran führt hierzu aus, dass in Folge der Parkplatzanordnung in Zusammenhang mit Baumnasen und Fahrbahneinengungen eine Senkung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten unterstützt werde.

Frau Warmbold erklärt, dass im Bereich ihres Endstückes und in der Stichstraße abends immer Parkplätze frei seien. Ihrer Meinung nach seien in diesem Bereich zu viele Parkplätze geplant.

Herr Kröska zeigt an der Planzeichnung, wo öffentliche Parkplätze geplant seien und bestätigt die Beobachtungen Frau Warmbolds.

Herr Kröska erläutert weiter, dass die Verwaltung aus Erfahrung zunächst versuche, immer die Maximalmöglichkeit an öffentlichen Parkplätzen einzuplanen. Eine Reduzierung derselben in diesem Kurvenbereich zugunsten des Grünbestandes hielte er für eine sinnvolle und machbare Idee. Es gebe z.B. die Möglichkeit, auf Parktaschen zu verzichten und stattdessen diese in Längsparkplätze umzuwandeln.

Ein Herr erklärt, er wohne in dem roten Backsteinhaus an der Ecke. Ihm gefalle dieser Änderungsvorschlag. Allerdings sei der Kurvenbereich seiner Meinung nach nicht übersichtlich genug und er schlage alternativ vor, diesen zur besseren Einsichtnahme in Richtung Süden etwas zu erweitern.

Herr Kröska bestätigt, dass dies selbstverständlich möglich sei und er diesen Vorschlag in die Planung aufnehme. Allerdings wären hierfür die im südlichen Bereich geplanten vier öffentlichen Parkplätze so nicht realisierbar, sondern könnten evtl. in zwei Längsparkplätze umgewandelt werden.

Frau Warmbold bittet, vor den öffentlichen Parkflächen entsprechende Hinweisschilder aufzustellen, da ihrer Meinung nach kaum jemand wahrnehme, dass es sich bei diesen Flächen um öffentliche Parkflächen handele und diese daher fast immer leer seien.

Herr Ramon Müller, Langer Kamp 61A:

Herr Müller erklärt, dass in seiner Wohnanlage 36 Parteien wohnten, die auf die Parkplätze angewiesen seien. Durch den Lillilundpark würden zusätzlich viele Parkplätze blockiert. An der einen Stelle der Straße seien Halteverbotszeichen aufgestellt und die anderen seien blockiert. Herr Müller weist entschieden darauf hin, dass er es nicht gut fände, einfach Parkplätze und insbesondere die südlich der Kurve geplanten, zu reduzieren.

Herr Helmut Unseld, Langer Kamp 120:

Herr Unseld vermisst die Radwege.

Herr Kröska weist darauf hin, dass in Tempo-30-Zonen nur Geh-, aber keine Radwege zulässig seien. Dort hätten Radfahrer die Benutzungspflicht auf der Fahrbahn. Gleiches würde auch für Shared Space-Flächen gelten.

Herr Unseld fragt zum einen weiter, wie verhindert werden könne, dass immer mehr Flächen durch LKW zugeparkt würden. Zum anderen fragt Herr Unseld nach der Möglichkeit des „Anliegerparkens“.

Herr Kröska führt hierzu aus, dass es LKW –Fahrern aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz heraus nicht vollständig verwehrt werden könne, auch in Wohnstraßen zu parken, da dort auch Be- und Entladevorgänge erledigt werden müssten. Erschwerend käme hinzu, dass heutzutage auch die privaten Fahrzeuge immer größer u. breiter würden. Dies Problem sei nie ganz zu vermeiden. Bei der Einführung von Shared Space müssten sich alle Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn teilen, aber auch dann könne niemandem verwehrt werden, an geeigneter Stelle zu parken.

Herr Baran erläutert ergänzend dazu, dass in der geplanten Tempo-30-Zonen-Variante die Parkplätze lediglich eine Nutzungsbreite von 2,25 m erhielten und es somit für Fahrer größerer LKWs weitaus schwieriger werde, ihr Fahrzeug abzustellen.

Herr Kröska erklärt weiterhin, dass ein „Bewohnerparken“ bisher nur um das Herold-Center eingeführt worden sei. Dort gebe es keine bestimmten Parkplätze für die Anwohner sondern nur für sie reservierte Bereiche. Einen Bewohnerparkausweis erhielte nur derjenige, der nicht über einen privaten Stellplatz nach Landesbauordnung verfüge. Dieser Tatbestand sei in das Wohngebiet Langer Kamp nicht vergleichbar zu übertragen. Insofern entfalle für derartige Maßnahmen die Rechtsgrundlage.

In Shared Space-Anlagen seien derartige Regelungen überhaupt nicht vorgesehen. Sobald ein Schilderwald gewünscht werde, handele es sich nicht um Shared Space, sondern um eine Tempo-30-Zone.

Darüber hinaus befänden sich in der einzigen Bewohnerparkzone der Stadt Norderstedt überall Parkschein- und Parkscheibenregelungen.

Herr Franz Stresska,

Herr Stresska schlägt vor, die Fahrbahnbreite auf vier Meter zu reduzieren oder alternativ durch Beschilderung ein Verbot für die Durchfahrt von LKW zu erteilen.

Herr Kröska erklärt, dass in diesem Fall sowohl die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen als auch Müll- und Lieferfahrzeugen ebenfalls ausgeschlossen sei und rät entsprechend von dieser Regelung ab; zumal dann alle Anwohner mit Sonder- oder Ausnahmeregelungen leben müssten.

Hierzu wird allgemeine Zustimmung bekundet.

Herr André Schrey, Langer Kamp 55 F:

Herr Schrey befürchtet, dass im Falle von Shared Space mit nur auf der Fahrbahn eingezeichneten Markierungen eine Einladung zum Rasen geschaffen werde.

Herr Kröska erläutert hierzu noch einmal, dass es bei Shared Space keine Fahrbahn-Markierungen gebe. Vereinzelt ließen sich Rasen nirgendwo im Stadtgebiet vollständig verhindern. In einer Spielstraße bzw. in verkehrsberuhigten Bereichen sei es in der Tat möglich, amtliche Geschwindigkeitskontrollen in Bezug auf die ausgeschilderte Höchstgeschwindigkeit durchzuführen.

Herr Karsten Bergmann, Langer Kamp 91:

Herr Bergmann ist der Meinung, dass der Lange Kamp einer Shared Space – Lösung eigentlich entgegenkomme. Er habe von einem Ort in Niedersachsen gehört, in dem die anfänglichen negativen Befürchtungen bezüglich Shared Space nicht eingetroffen seien.

Allgemeiner Applaus

Herr Kröska informiert, dass es sich hierbei um den Ort Bohmte in Niedersachsen handele. Ansonsten gebe es diese Alternative in einigen niederländischen Städten.

Frau Molzahn möchte wissen, ob es in einer Tempo-30-Zone auch die Möglichkeit gebe, keine Kantsteine zu setzen.

Herr Kröska verneint dies und erläutert, dass es baulich mit Hochbord abgesetzte Gehwege geben müsse, die den Vorschriften für die Anlegung von Verkehrsanlagen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen zu entsprechen hätten.

Frau Molzahn fragt weiter, ob es dann möglich sei, den Verkehr im unteren Teil der Straße durch eine Tempo-30-Regelung auszubremsen und dann im oberen Teil noch einmal einen verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

Herr Kröska erwidert, dass dies rechtlich nicht möglich sei. Innerhalb eines Straßenzuges seien verschiedene Ausbaustandards und Geschwindigkeitsanordnungen nur unter sehr eingeschränkten rechtlichen Vorgaben möglich, die in dieser Straße nicht vorlägen.

Herr Dörfer erinnert noch einmal an die veranschlagten Kosten von ca. 500.000 € und fragt diesbezüglich, in welchem Rahmen sich so ein Straßenausbau denn normalerweise bewege. Er habe noch nie gesehen, dass ein Ausbau am Ende nicht doch noch teurer wurde.

Herr Kröska erwidert, dass in seinem Fachbereich eine Kostenschätzung vorab fast immer im Rahmen geblieben sei. Die Schätzungen würden immer etwas großzügig gehalten, damit sie hinterher nicht übermäßig stiegen. Sämtliche Ausbaumaßnahmen vergleichbarer Wohnstraßen seien in den letzten 15 Jahren im veranschlagten Kostenrahmen realisiert worden.

Ein Herr hält den Bereich zwischen der Ulzburger Straße und dem 45-Grad-Kurvenbereich für zu riskant und bittet, ihn zu entschleunigen.

Er fragt weiterhin, ob eine Bauzeit von ca. vier Monaten bedeute, dass er mindestens zwei Monate nicht zu seinem Grundstück gelangen könne.

Herr Baran verneint dies; in der Regel kämen die Anwohner auch mit ihrem Fahrzeug zum Grundstück. Die Baumaßnahmen fänden weitestgehend unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs statt. Temporäre Sperrungen würden individuell mit den Betroffenen abgestimmt. Für die Reduzierung der Durchfahrtschwindigkeit seien im angesprochenen Abschnitt alternierende Parkflächen eingeplant.

Ein Herr aus dem Langen Kamp möchte wissen, ob es eine Statistik od. Unfallauswertung gebe.

Herr Kröska führt hierzu aus, dass die polizeiliche Unfallstatistik für den gesamten Langen Kamp bisher seit Jahren absolut unauffällig sei.

Auf die allgemeine Frage nach den Grundzügen von Shared Space-Bereichen erläutert **Herr Mahler**, dass es hierin keine Parkplätze im klassischen Sinne, keine Markierungstreifen etc. und keine Regeln wie Geschwindigkeitsbegrenzung gebe. Alle Verkehrsteilnehmer müssten sich den Raum teilen und aufeinander Rücksicht nehmen. Rein theoretisch könne dort 50 Km/h gefahren werden. Herr Mahler sieht einen gewissen Konflikt zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Gruppen.

Herr Krochmann ist der Meinung, dass die Idee nicht als reine Philosophie umgesetzt werden müsse sondern bittet lediglich, sich Gedanken zu machen. Bisher habe man eigentlich auch ohne offizielles „Shared Space“ in den letzten 60 Jahren danach gelebt.

Herr Kröska versichert, die Anregung wirklich gern mitzunehmen, es sei ihm lediglich ein Anliegen, den hier Anwesenden die Vor- und Nachteile aufzuzeigen. Am Ende würden die politischen Gremien entscheiden, welche Variante umgesetzt werden solle.

In der Verwaltung müssten zunächst die bisherigen Vorschläge in die Planung eingearbeitet und zusätzlich ein völlig neuer Entwurfsplan erstellt werden.

Herr Muckelberg wirft ein, dass es in den Nachbarländern dutzende von Städten gebe, die einverkehrliches Miteinander praktizierten, ohne dies Shared Space zu nennen.

Herr Ralf Zimmermann, Langer Kamp 49 b:

Herr Zimmermann möchte auf keinen Fall Shared Space. Schon jetzt habe er immer wieder in den frühen Morgen- oder den Abendstunden beobachtet, dass der Lange Kamp als Ausweichstraße benutzt werde, wenn sich der Verkehr in der Ulzburger Straße oder dem Kreisel Marommer Str. stauet. Er befürchtet, dass sich diese Situation mit Shared Space noch verschlimmern werde.

Frau K. Drohne, Langer Kamp 78:

Frau Drohne führt an, dass alle immer älter würden. Sie ist der Meinung, dass der Lange Kamp im Grunde genommen bereits Shared Space habe, nur eben etwas „krumpelig“ sei. Die Stadt Norderstedt könne doch selbst festlegen, was gebaut und wie es genannt werden solle.

Herr Kröska verdeutlicht noch einmal, dass eine Tempo-30-Zone nur ganz klassisch mit allen Ausbaumerkmalen eingerichtet werden könne. Beides gleichzeitig, Tempo 30 und Shared Space, sei nicht möglich und seiner Meinung nach auch nicht zielführend.

Frau Drohne fragt noch einmal nach, ob bei Shared Space wirklich eine Tempo-50-Regelung gelten müsse; in Dänemark und den Niederlanden gebe es das auch mit einer Tempo-30-Begrenzung. Sie habe immer gedacht, wir seien ein Europa.

Herr Kröska weist dazu noch einmal darauf hin, dass in der Bundesrepublik Deutschland dennoch heutzutage noch die Straßenverkehrsordnung des Bundes in Verbindung mit dem Schleswig-Holsteinischen Straßen- und Wegegesetz gelte.

Frau Warmbold bittet noch einmal, den bisherigen Charakter zu erhalten. Sie fragt, ob die Straße wirklich unbedingt verbreitert werden müsse.

Herr Kröska verweist darauf, dass es sich bei der Tempo-30-Zonen-Variante um eine Verschmälerung der heutigen Fahrbahnfläche handele. Zukünftig sei für diese Planung in der Regel nur noch ein Querschnitt für Begegnungsverkehr von ca. 5,50 Meter vorgesehen.

Auf den Einwand Frau Warmbolds, dass dieser jetzt doch auch möglich sei, antwortet Herr Kröska, dass auch bei zusätzlichem Einbau eines Gehweges mit Bordstein trotzdem der Begegnungsverkehr ermöglicht werden müsse.

Frau Warmbold ist der Meinung, dass beidseitige Gehwege jetzt doch auch nicht erforderlich seien.

Herr Kröska teilt hierzu mit, dass sich zum einen bereits heute die Fußgänger auf beiden Fahrbahnseiten bewegten und dies auch zukünftig möglich sein solle. Zudem habe die Politik der Stadt Norderstedt kürzlich ein von der Verwaltung erarbeitetes Fußverkehrskonzept beschlossen, welches u.a. die Anlegung von beidseitigen Gehwegen in einer Breite von zwei Metern als ein Oberziel vorsehe. Von dieser Richtlinie sei man bereits im

Planungsprozess (als Kompromisslösung) abgewichen, indem ca. 1,50 Meter breite Gehwegflächen eingeplant worden seien.

Frau Warmbold wirft ein, dass auf der anderen Seite Bäume mit altem Charakter stünden und fragt, ob diese dafür entfernt werden sollten. Ihrer Meinung nach könne man auf dem bisherigen Gehweg auch mit einer Kinderkarre passieren. Sie fragt noch einmal nach, warum dann auch noch auf der anderen Seite ein zusätzlicher Gehweg angelegt werden müsse. Sie sei dann doch lieber für die Ausweisung weiterer Parkplätze.

Herr Kröska bezieht sich noch einmal auf das vorher Gesagte und bestätigt den Erhalt der vorhandenen Bäume.

Herr Mahler erläutert ergänzend dazu die technischen Rahmenbedingungen anhand des Planes.

Ein Herr regt an, anstelle die Straße für den Gegenverkehr zu verbreitern; eine Einbahnstraßen-Regelung einzuführen.

Herr Kröska erwidert, dass Einbahnstraßen (aufgrund des entfallenden Begegnungsverkehrs) erfahrungsgemäß zu Geschwindigkeitserhöhungen beitragen.

Außerdem werde dann zwar ein Abschnitt verkehrlich entlastet, dafür aber ein anderer Wohnbereich stärker durch Umwegfahrten belastet.

Zudem sei in Tempo-30-Zonen keine Einbahnstraßenregelung nach der Straßenverkehrsordnung gestattet und für Shared Space eine kontraproduktive Lösung.

Frau Bender fragt, ob es besondere gesetzliche Regelungen zu dem Begriff Shared Space gebe oder warum so viel darüber philosophiert werde. Frau Bender ist der Meinung, dass man als Stadt nach eigenem Willen planen oder die Sache anders benennen könne.

Herr Mahler legt dar, dass der Begriff Shared Space in der Straßenverkehrsordnung nicht vorhanden sei; bisher gebe es für derartige Maßnahmen weder verbindliche Rechtsvorschriften noch allgemein anerkannte Regeln der Technik.

Herr Kröska fasst seine Eindrücke dahingehend zusammen, dass heute Abend mehrheitlich eine alternative Straßenplanung gewünscht sei. Er werde, wie bereits versprochen, dies in eine neue Plangrundlage übertragen und der Politik zur Entscheidung vorlegen.

Frau Molzahn möchte wissen, wie der weitere Ablauf sei; ob es noch einmal eine Beteiligung gebe und übergibt hierfür eine schriftliche Anregung - **Anlage 3** -

Herr Kröska erklärt, dass zunächst der zuständige Ausschuss über das Ergebnis der Veranstaltung informiert werde. Die Ausschusssitzungen seien öffentlich und die Termine und Tagesordnungen würden öffentlich aushängen. Im Falle einer weiteren erforderlichen Veranstaltung würden wieder alle betroffenen Anlieger angeschrieben und hierzu eingeladen.

Frau Molzahn fragt nach der Möglichkeit öffentlicher oder EU-Fördermittel für den Ausbau nach Shared Space.

Herr Kröska teilt mit, dass es hierfür keine öffentlichen Fördermittel gebe.

Ein Herr weist auf den angedachten Baubeginn Mai 2015 hin und möchte wissen, ob dieser Termin immer noch gültig sei.

Herr Kröska bestätigt, dass der Baubeginn im Mai nicht mehr eingehalten werden könne, da eine Alternativplanung aufgrund der vorgebrachten Änderungsvorschläge u. –Wünsche noch einmal dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vorgestellt werden müsse. Dieses werde voraussichtlich im Mai 2015 erfolgen.

Frau Streich, Langer Kamp 51A:

Frau Streich erkundigt sich, ob ihr Carport sowie der Doppelcarport ihres Nachbarn bestehen blieben.

Herr Kröska bestätigt, dass diese privaten Einrichtungen nicht verändert werden müssten.

Herr Lars Reinke, Hochallee 116, Hamburg (für Langer Kamp 51):

Herr Reinke fragt an, ob die Anlieger über Baubeginn und die einzelnen Sperrungen vorab Bescheid bekämen.

Herr Baran teilt mit, dass die Betroffenen grundsätzlich ca. 10 – 14 Tage vor Baubeginn durch Zettel informiert würden.

Herr Reinke führt weiter aus, dass er aus Hamburg gebrandmarkt sei und möchte wissen, ob die Hausverwalter oder die Eigentümer informiert würden.

Herr Kröska erklärt, dass beides möglich sei und bittet, der Verwaltung mitzuteilen, falls eine Benachrichtigung auch des Verwalters gewünscht werde.

Herr Reinke bedankt sich für diese Ausführung.

Herr Kröska zieht als Fazit dieser Veranstaltung, dass die Planung jetzt zunächst noch einmal überarbeitet und dann der Politik unterbreitet werde und fragt, ob dies im Sinne der Anwesenden sei.

Es wird allgemeiner zustimmender Beifall bekundet.

Ein Herr fragt, ob es lärmtechnisch einen Unterschied gebe zwischen normalem und Flüsterasphalt.

Herr Baran erklärt, dass bei Geschwindigkeiten bis 50 Km/h kein Unterschied zu hören sei. Allerdings sei Flüsterasphalt anfälliger und in der Herstellung erheblich teurer.

Eine Dame möchte wissen, ob die Gefahr bestünde, dass nach diesem Ausbau in einigen Jahren erneut wieder kostenpflichtige Änderungen vorgenommen würden.

Herr Kröska verneint dieses, danach könnten nur noch evtl. Unterhaltungsarbeiten anfallen, die für die Anwohner aber kostenfrei seien.

Herr Wagener führt weiter aus, dass für die nächsten 25 Jahre auf jeden Fall nichts zu erwarten sei. In der Regel hielten Anwohnerstraßen wesentlich länger als 25 Jahre.

Ein Herr beklagt, dass sich viele Verkehrsteilnehmer oftmals nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen hielten und fragt, was sei, wenn sich aufgrund der nachträglich gemachten Erfahrungen mit Shared Space umentschieden und die Straße anders ausgebaut würde; wer dann die Kosten trage.

Herr Kröska erklärt, dass die in diesem Ausbauverfahren einmal getroffenen Entscheidungen für die kommenden 25 Jahre gültig seien.

Herr Gunnar Bleiss, Wiesenstr. 18:

Herr Bleiss fragt an, ob es legitim sei, dass für Drainageanlagen aus den 70er Jahren jetzt noch Kostenbeiträge umgelegt würden.

Herr Wagener betont, dass diese Kosten rechtmäßigerweise in die Berechnung einfließen. Es sei für die Anlieger sogar von Vorteil, wenn die Kosten bereits vor so langer Zeit angefallen seien, denn dadurch fielen sie inflationsbedingt heute günstiger aus.

Herr Wagener erklärt noch einmal, dass die Beitragspflicht erst entstehe, wenn die Verkehrsanlage erstmalig und endgültig hergestellt sei und alle Schlussrechnungen vorlägen.

Da keine weiteren Fragen gestellt werden, bietet Herr Kröska noch einmal an, sich hinterher persönlich zu informieren.

Herr Kröska bedankt sich abschließend herzlich für die angenehme und kreative Diskussion, wünscht einen guten Heimweg und bietet noch einmal an, hinterher für persönliche Fragen zur Verfügung zu stehen.

Die allgemeine Veranstaltung wird um 20.45 h geschlossen.

Von dem Angebot wird reger Gebrauch gemacht; bis 21.15 Uhr werden Einzelfragen gestellt.

Im Auftrage

Oliver Lahrsen
(Lahrsen)

2. Herrn Kröska z. Ktn. *SC 11/3/15*

3. Herrn Baran *11.3.15*

4. Herrn Wagener

5. ∅ Herrn Mahler zum Verbleib