

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 15/0476
62 - Amt für Ordnung und Bauaufsicht			Datum: 08.09.2015
Bearb.:	Giese, Maren	Tel.:-299	öffentlich
Az.:			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	17.09.2015	Anhörung

Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2015/2016

Sachverhalt

Aus insgesamt 286 Vorschlägen haben die Norderstedter Bürgerinnen und Bürger während der Bewertungsphase die 51 besten gewählt.

Zu jedem Vorschlag liegt eine Stellungnahme des zuständigen Fachamtes der Verwaltung vor. In Einzelfällen wurde der Vorschlag vorab auf www.buergerhaushalt-norderstedt.de kommentiert.

Nachfolgend sind die diesem Ausschuss betreffenden Vorschläge der Ämter 60 + 62 zur Kenntnisnahme bzw. zur Beratung aufgeführt:

Bürgervorschläge Amt 60

Vorschlag Nr. 8

Wenn vorh. Knicks und Wälder nicht für Neubauvorhaben abgeholzt werden, spart man das Geld für Ausgleichsflächen

Antwort / Stellungnahme:

Bäume und Natur werden bei Bauvorhaben immer sensibel begutachtet. Ausgleich- und Ersatz erfolgt stets nach dem Minimierungsgebot.

Zudem ist anzumerken, dass sämtliche, gesetzlich vorgeschriebenen und unvermeidbare Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (für z. B. neue rechtlich zulässige Wohn- oder Gewerbebebauung mit dazugehöriger Verkehrsinfrastruktur) nicht von der Stadt Norderstedt finanziert werden. Die damit verbundenen Kosten sind stets von den jeweiligen Verursachern (z. B. private Bauherren, Investoren oder Grundstücksgesellschaften, etc.) in eigener Zuständigkeit zu tragen.

Die öffentliche Hand zahlt nur für evtl. Ausgleichsmaßnahmen, wenn diese selbst als Bauherr (z. B. Straßenbau oder infolge des Baues einer öffentlichen Einrichtung) fungiert. Insofern resultiert aus diesem Vorschlag kein direktes finanzielles Einsparpotenzial.

Vorschlag Nr. 18

Radwege optimieren – Bordsteinkanten an allen Radfurten unter einen Zentimeter absenken (es soll umgehend Abhilfe geschaffen werden, durch den Einsatz von Rüttlern oder Stampfern), um das Befahren mit Fahrrädern, Rollatoren und Rollstühlen zu erleichtern.

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

Antwort / Stellungnahme:

Der Einsatz von Rüttlern zur Absenkung vorhandener Tief- und Hochborde ist fachlich ausgeschlossen und würde sich nachhaltig schädigend auf die städtischen Verkehrsflächen auswirken. Unter diesen Bordkanten befindet sich ein frostsicherer Unterbau (u. a. mit Betonbett). Deshalb wären im Falle einer Höhenanpassung zunächst die Bordsteine auszubauen, danach müsste die Einebnung / der Neuaufbau des Unterbaus erfolgen, um anschließend die Borde wieder neu (= tiefer) einsetzen zu können. Diese fachlich zwingend erforderliche Vorgehensweise verursacht vergleichsweise hohe Umbaukosten und größere Zeitaufwendungen.

Deshalb scheidet es aus, alle Bordsteine mittels Planiergerätschaften gewaltsam tiefer zu legen. Diese Vorgehensweise würde die Zerstörung des o. g. Verkehrsflächenunterbaus und der oberflächenwasserführenden Einrichtungen bewirken. Gleichzeitig würden partiell verlaufende Grundversorgungsleitungen (z. B. Trinkwasser, Gas und Telekommunikation) und Abwasser-Kanalrohre beschädigt. Insofern kann mit dieser Methodik keine „Sofortabhilfe“ geschaffen werden.

Weiterhin ist zu beachten, dass (gemäß der Straßenverkehrsordnung) Rollatoren und Rollstühle benutzungspflichtig ausgewiesene Radwegfurten nicht befahren dürfen.

Weiterhin ist es aus entwässerungstechnischer Sicht nicht machbar, sämtliche Radwegquerungen niveaugleich herzustellen. Sehr häufig grenzt eine Straßenentwässerungsrinne an einen Fußgänger- und Radfahrerüberweg. Wenn in diesen Bereichen keine Wasserführung (mit einem minimalen Absatz) bestehen würde, könnte das Regenwasser nicht korrekt abgeleitet werden. Überflutungen und starke Pfützenbildungen auf Geh- und Radwegen wären die Folge. Im Winter entstünden dadurch Gefahrenstellen infolge der Glatteisbildung. Auch aus diesem Grund kann nicht pauschal jeder Überweg wunschgerecht eingeebnet werden.

Insofern widerspricht dieser Vorschlag u. a. den technischen Richtlinien und Vorschriften für den Bau von Verkehrsanlagen und kann deshalb nicht umgesetzt werden.

Vorschlag Nr. 20

Neue Radwege an Kreuzungen *zuende* führen; Beispiel Oadby-and-Wigston-Straße / Ecke Ulzburger Straße

Antwort / Stellungnahme:

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen und in diesem Zusammenhang bestätigt, dass diese Zielsetzung auch grundsätzlich bei allen Neubauplanungen verfolgt wird.

Im beispielhaft aufgeführten Abschnitt (Ulzburger Straße / Oadby-and-Wigston-Straße) wurde (u. a. aufgrund des Minimierungsgebotes zum Eingriff in Natur- und Landschaft) eine Kompromisslösung im Zuge des vorausgegangenen Planfeststellungsverfahrens gewählt. Es befindet sich dort entlang der neuen Umgehungsstraße auf beiden Seiten ein komfortabler kombinierter Geh- und Radweg. Lediglich auf einer Länge von ca. 80 Metern (ab der Kreuzung „Moorbekstraße“) verläuft der Radweg hinter einer jahrelang bestehenden Grünfläche mit erhaltenswertem Baumbestand. Radfahrer und Fußgänger müssen dort ca. 4 Meter nach rechts abbiegen um dann problemlos die heute verkehrsberuhigt zurückgebaute Fahrbahn des „alten“ Friedrichsgaber Weges in Richtung Ulzburger Straße zu nutzen. Hier wurde darauf verzichtet, drei gepflasterte Wege in geringer Entfernung parallel verlaufen zu lassen, um dem dort seit Jahren befindlichen erhaltenswerten Baumbestand nicht zu viel Lebensraum (durch Versiegelung) zu nehmen.

Vorschlag Nr. 30

Bus und Bahn – umsteigefreie HVV-Bus-Querverbindungen schaffen von U/A-Norderstedt-Mitte nach U-Poppenbüttel, S-Flughafen, U-Niendorf-Nord und Ahrensburg.

Antwort / Stellungnahme:

Zunächst muss zu Verbesserungsvorschlägen im ÖPNV folgendes verdeutlicht werden:

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg kann nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis erfolgen, da diese Aufgabe in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Über dieses ausschließlich vom Kreis Segeberg (u. a. auch für die Stadt Norderstedt) finanzierte Grundversorgungs-Angebot hinaus bestellt die Stadt Norderstedt seit 1997 zahlreiche zusätzliche Betriebsleistungen, um das öffentliche Bus- und Bahn-Angebot in Norderstedt noch sehr viel attraktiver zu gestalten.

Schwerpunktmäßig werden kontinuierlich zusätzliche Angebotsausweitungen, vornehmlich als Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen, vorgenommen.

Die Einführung der Busverbindung von Pinneberg über Bönningstedt nach Norderstedt (ZOB-Garstedt) gehört ebenfalls zu den Verbesserungsmaßnahmen im Bus-ÖPNV.

Daneben investiert die Stadt Norderstedt in Taktverbesserungen auf der AKN-Strecke und auf der U-Bahnlinie „U1“ (z. B. Aufrechterhaltung des 10-Minuten-Takts auch in den Schwachlastzeiten).

Insbesondere für das – zusätzlich von der Stadt Norderstedt bestellte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt abgeschlossen. Der Defizitenausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus-und Bahn-ÖPNV beträgt zurzeit **ca. 950T€ im Jahr**.

Der Kreis Segeberg finanziert jährlich für das Bus-ÖPNV-Grundversorgungsangebot ein bestehendes Defizit. Diese Kreisausgaben sind indirekt von der Stadt Norderstedt über die Kreisumlage anteilig zu erstatten. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Damit zahlt die Stadt Norderstedt **im Jahr** zurzeit **über 3 Millionen €** für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot für die Norderstedter Bürger/ innen.

Die Kosten für den gesamten ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/ innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von **ca. 50 %**, die sich alle Partner (dazu gehört auch die Stadt Hamburg) teilen müssen.

Jede neue Bus-Direktverbindung, die zusätzlich eingeführt wird, muss mit erheblichen weiteren Zusatzkosten refinanziert werden. Diese Finanzmittel sind bisher nicht im Haushaltsplan der Stadt Norderstedt vorgesehen und müssten zusätzlich eingestellt werden.

Ungeachtet dessen wurde eine Bus-Direktverbindung zwischen Norderstedt (U1/AKN) und dem Flughafen Hamburg (S1) bereits geprüft und als nicht realisierbare unwirtschaftliche Maßnahme vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) abgelehnt.

Zur Begründung kann hierzu ausgeführt werden, dass sich heute an allen Haltestellen in Norderstedt täglich ca. 17.000 Fahrgäste befinden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Im gesamten HVV-Bedienungsgebiet werden kontinuierlich Befragungen und Fahrgasterhebungen durchgeführt, die u. a. genauen Aufschluss über Herkunfts- und Zielorte bringen. Aus diesen Analysedaten ist z. B. hervorgegangen, dass 35 Fahrgäste aus Norderstedt täglich ihr Ziel am Flughafen-Hamburg haben.

Der Flughafen Hamburg kann heute aus Norderstedt kommend bereits mit relativ direkten Bus- und Bahnlinienführungen erreicht werden.

Die Einführung einer Bus-Direktverbindung zwischen Norderstedt und dem Flughafen Hamburg müsste als grenzüberschreitende Maßnahme von beiden Kommunen finanziert werden. Es wäre (von dem Hintergrund der o. g. Bedarfe) mit einem Defizitenausgleich von **ca. 200T€** im Jahr für die Stadt Norderstedt zu rechnen. Eine entsprechende Summe müsste auch von der Stadt Hamburg aufgebracht werden.

Diese Maßnahme ist aufgrund des zu geringen Kosten- Nutzeneffektes nicht empfehlenswert und wurde deshalb bereits von den politischen Entscheidungsträgern der Städte Hamburg und Norderstedt nicht zur Umsetzung beschlossen.

Die weiteren vorgeschlagenen „Querverbindungen existieren teilweise bereits:

Zur „S-Poppenbüttel“ besteht mit der Buslinie 178 schon sehr lange eine Direktverbindung ab „U-Garstedt“. Seit Juni 2015 gibt es dieses Angebot nunmehr auch ganztägig; die frühe Hauptverkehrszeit wird seither ebenfalls angefahren. Zwar pendelt diese Linie nur im 40-Min.-Takt, ab Glashütte (erreichbar auch mit der „278“ und „493“) gelangt der Fahrgast jedoch im 20-Min.-Takt nach Poppenbüttel. Insgesamt stellt dieses ein attraktives und der Nachfrage angemessenes Angebot dar.

Neu ist seit Juni 2015 auch die Direktverbindung der Buslinie 191 zwischen „U-Garstedt“ und „U-Niendorf Markt“ (somit sogar noch deutlich attraktiver als „U-Niendorf Nord“). Damit wurde der Vorschlag des Bürgers bereits umgesetzt.

Die Relation „Norderstedt – Ahrensburg“ spielt aufgrund der vorliegenden Fahrgastnachfragen bisher nur eine sehr untergeordnete Rolle. Dennoch wäre natürlich auch eine solche Direktverbindung denkbar. Dagegen spricht aber, dass die heutige Fahrzeit mit dem ÖPNV nicht (wie im Bürgervorschlag angegeben) 1,5 Stunden beträgt. Übrigens nicht einmal dann, wenn der Fahrgast ohne Umstieg in der U1 bleibt (Garstedt – Ahrensburg Ost = 72 Minuten). Nimmt der Fahrgast Umstiege in Kauf, sinkt die Fahrzeit auf 57 bis 62 Minuten (z.B. U1+S1+M24+S1 oder U1+M24+U1 oder 178+M24+U1). Eine Anfrage per Routenplaner ergibt für die gleiche Strecke eine Pkw-Fahrzeit von 41 bis 45 Minuten (nicht 30 Min., wie in der Bürger-Anfrage dargestellt). Schneller könnte ein Linienbus keinesfalls verkehren. Auf dieser langen Strecke sind die bestehenden Umsteigeverbindungen durchaus konkurrenzfähig. Eine Bus-Direktverbindung böte keine entscheidenden Zeitvorteile und würde ein zusätzliches Finanzdefizit in Höhe von geschätzt **450T€ im Jahr** verursachen (welche die Städte Norderstedt und Ahrensburg finanzieren müssten).

Nach allem werden die vorgeschlagenen zusätzlichen Querverbindungseinrichtungen (gegenüber dem Status-Quo-Netz) aus den o. g. Gründen von der Verwaltung nicht zur Umsetzung empfohlen.

Vorschlag Nr. 38

Fußgänger- und Radfahrertunnel am Ochsenzollkreisel mit einer Rampe versehen

Antwort / Stellungnahme:

Das – im Zusammenhang mit der Gesamtbaumaßnahme „Ausbau der B 432 / Knoten Ochsenzoll“ errichtete – Unterführungsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer ist noch nicht abschließend fertiggestellt. Seit Verkehrsfreigabe dieses Bauwerkes befinden sich dort zwei Treppenanlagen und eine Rampe. Zusätzlich wurden neben den beiden Tunnelleingängen zwei Fahrstuhl Anlagen zum Transport mobilitätsbeeinträchtigter Menschen und zur Beförderung von schweren oder sperrigen Gütern errichtet. Beide Aufzugskabinen sind derartig groß bemessen, dass in ihnen komfortabel Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen oder auch Fahrräder Platz finden.

Die Langenhorner Chaussee und die Schleswig-Holstein-Straße können seit Fertigstellung des Kreisverkehrsplatzes oberirdisch von Fußgängern und Radfahrern sicher und komfortabel überquert werden. Dort wurden Zebrastreifen markiert.

Zusätzlich wurde in der Segeberger Chaussee eine Bedarfslichtsignalanlage hergestellt. Insofern wurde diese Verkehrsanlage sehr angemessen und benutzerfreundlich ausgestaltet. Im Vergleich dazu befinden sich z. B. an der Fußgängerunterführung in der Poppenbütteler Straße weder Rampen noch Fahrstühle.

Dennoch ist es richtig, dass ursprünglich eine zweite Rampe im Bereich der nördlichen Treppenanlage vorgesehen war. Dieses Bauwerk konnte leider bisher nicht endgültig hergestellt werden, weil der nördlich angrenzende, private Grundstückseigentümer nicht zum Verkauf einer dafür zwingend erforderlichen Teilfläche bereit war, bzw bis heute nicht ist.

Inzwischen steht das gesamte nördlich angrenzende Grundstück zum Verkauf und in diesem Zusammenhang wird die Stadt Norderstedt versuchen (im Zuge eines möglichen Eigentümerwechsels), die Restfläche zu erwerben.

Bis dahin kann die zweite Rampe nicht realisiert werden, zumal eine private Enteignung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ausgeschlossen wurde.

Vorschlag Nr. 46

Norderstedt-Mitte; Rad- und Fußwegverbindung im nördlichen Moorbeketal mit einem neu anzulegenden Fuß- und Radweg von der Straße Storchengang bis zur Waldstraße verlängern, parallel zur AKN-Trasse (Westseite)

Antwort / Stellungnahme:

Dieser Vorschlag kann nicht umgesetzt werden, da die Stadt Norderstedt nicht im Besitz aller dafür notwendigen Flächen ist. Die privaten Eigentümer der zur Realisierung dieser Rad- und Fußwegverbindung zwingend erforderlichen Flächen sind bisher unter keinen Umständen bereit, ihre Grundstücke zu verkaufen. Da jedoch auch ohne diese Wegeverbindung die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht belegbar gefährdet ist, fehlen die Grundvoraussetzungen für ein Grundstücksenteignungsverfahren.

Vorschlag Nr. 47

Änderung der Absperrungsgitter an der AKN-Bahnhaltestelle Haslohfurth – Absperrung ist für Fahrräder mit Anhängern zu eng ausgestaltet, bitte breiter machen.

Antwort / Stellungnahme:

Die Anfrage wurde an die Verkehrsgesellschaft Norderstedt / AKN – Eisenbahngesellschaft weitergeleitet, da die Absperrgitter sich auf dem Betriebsgelände dieser Gesellschaften befinden. Die Stadt Norderstedt ist nicht Baulastträger für diese Anlage und kann dort keine Änderungen veranlassen. Gemäß § 11 EBO (= Eisenbahnbetriebsordnung) müssen die zuständigen Eigentümer (VGN/AKN) prüfen, ob eine Änderung dieser Einrichtung zulässig wäre und ggf. Umbaumaßnahmen in eigener Zuständigkeit veranlassen.

Der Vorschlag kann insofern von der Stadt Norderstedt nicht umgesetzt werden

Vorschlag Nr. 48

Busse von U-Norderstedt-Mitte nach Harksheide ab 22.00 Uhr im 20-Minuten-Takt fahren lassen

Antwort / Stellungnahme:

Eingangs muss richtiggestellt werden, dass sich eine mögliche Umsetzung dieses Vorschlages nicht kostenneutral, sondern kostensteigernd auswirken würde.

Über das vom Kreis Segeberg finanzierte (Grundversorgungs-) Angebot hinaus erstattet die Stadt Norderstedt seit 1997 zahlreiche zusätzliche Betriebsleistungen, um das öffentliche Bus- und Bahn-Angebot in Norderstedt noch sehr viel attraktiver zu gestalten.

Schwerpunktmäßig werden kontinuierlich zusätzliche Angebotsausweitungen, vornehmlich als Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen, vorgenommen

Daneben investiert die Stadt Norderstedt in Taktverbesserungen auf der AKN-Strecke und auf der U-Bahnlinie „U1“ (z. B. Aufrechterhaltung des 10-Minuten-Takts auch in den Schwachlastzeiten).

Insbesondere für das – zusätzlich von der Stadt Norderstedt bestellte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt abgeschlossen. Der Defizitausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus- und Bahn-ÖPNV beträgt zurzeit **ca. 950T€ im Jahr**.

Der Kreis Segeberg finanziert im Jahr für das Bus-ÖPNV-Grundversorgungsangebot ein bestehendes Defizit. Davon sind indirekt von der Stadt Norderstedt anteilige Kosten über die Kreisumlage jährlich zu erstatten. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Damit zahlt die Stadt Norderstedt **im Jahr** zurzeit insgesamt **über 3 Millionen €** für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot für die Norderstedter Bürger/ innen.

Die Kosten für den gesamten ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen **nur zur Hälfte** refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/ innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von **ca. 50 %**, die sich alle Partner im HVV-Tarifbereich teilen müssen.

Es ist richtig, dass in Norderstedt außerhalb der Hauptverkehrszeiten in der Regel die Haltestellenbedienung von einem 20-Minuten-Takt in die 40-Minuten-Bedienung übergeht. Damit verkehrt in der Stadt Norderstedt der Bus in den Abendstunden immer noch häufiger, als in vergleichbaren Städten zwischen 8.00 und 18.00 Uhr. Beispielsweise verkehrt in der Stadt Neumünster durchschnittlich jede Buslinie nur stundenweise.

Insofern besteht in Norderstedt bereits ein überdurchschnittlich komfortables ÖPNV-Angebot, welches natürlich auch finanzierbar bleiben muss.

Für die vorgeschlagenen Bus-Takterhöhungen in den Abendstunden (nach 22.00 Uhr) müssten weitere Zusatzkosten aufgebracht werden, die bisher im Haushaltsplan der Stadt Norderstedt nicht eingeplant sind.

Die Buslinien 293 und 493 bedienen heute den Stadtteil Harksheide auf unterschiedlichen Wegen: Die „293“ fährt südlich über Alter Kirchenweg – Stonsdorfer Weg – Falkenhorst, um dann nach Norden in Richtung Henstedt-Ulzburg abzubiegen. Die „493“ verkehrt dagegen auf dem Langenharmer Weg über die Poppenbütteler Straße zum Ortsteil Glashütte. Eine zeitliche Überlagerung brächte demzufolge nur für diejenigen Nutzer einen Vorteil, die im „Dreieck“ zwischen der Ulzburger Straße, dem Langenharmer Weg und dem Alten Kirchenweg / Stonsdorfer Weg wohnen. Diesen geringen Vorteilen stünden jedoch schwerwiegende Nachteile für die Fahrgäste nach Glashütte gegenüber: Eine Verschiebung der „493-Spätfahrten“ um 10 Minuten hätte nämlich zur Folge, dass der Anschluss zur „178“ in Glashütte in Richtung Poppenbüttel vollständig ausfallen würde.

Nach allem wird dieser Vorschlag aus den vorgenannten Gründen von der Verwaltung nicht zur Umsetzung empfohlen.

Vorschlag Nr. 50

Die Radweglücke zwischen der neuen Oadby-and-Wigston-Straße in Richtung Norderstedt Mitte schließen (zwischen Tennisplatz und Kreuzung Waldstraße)

Antwort / Stellungnahme:

Die fehlende Rad- und Fußverbindung ist in der Stadtverwaltung bekannt.

In diesem Bereich besteht seit Jahren die Problematik, dass nur ein geringer Abstand zum angrenzenden Forst (Knickwall mit anschließender Waldfläche) zur Verfügung steht. Aus diesem Grund würde die Anlegung eines normgerechten, baulich gepflasterten Geh- und Radweges einen Eingriff in den Knickbestand verursachen. Dieses gestaltet sich seit Jahren als unmöglich, da die zuständige Forstbehörde weitere Eingriffe in den Staatsforst aus nachvollziehbaren Gründen ablehnt. Hinzu kommt, dass die Regenwasserableitung von der Straßenfahrbahn weiterhin in die beidseitig angrenzenden Grünflächenmulden erfolgen muss.

Vor diesem Hintergrund wird in der zuständigen Arbeitsgruppe Radverkehr eine Alternativlösung (z. B. mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) des Problems erarbeitet.

Der Vorschlag wird von der Verwaltung unterstützt und es wird versucht, diesen, vorbehaltlich der o. g. Problemlösung umzusetzen.

Bürgervorschläge Amt 62

Vorschlag Nr. 4

Schilderwald abbauen. Ausgaben für Verkehrsschilder senken.

Unnötige Schilder (zum Beispiel drei Stoppschilder Syltkuhlen, Friedrichsgaber Weg) abbauen, einlagern oder erneut verwenden, wo wirklich nötig. Alle Schilder kritisch auf ihre absolute Notwendigkeit abklopfen.

Bürger zur Mithilfe auffordern.

Antwort/Stellungnahme:

Grundsätzlich gilt nach der Straßenverkehrsordnung, dass Verkehrsschilder nur aufgestellt werden dürfen, wenn sie zwingend erforderlich sind. Die Notwendigkeit von Verkehrsschildern wird im Rahmen der täglichen Arbeit und bei Verkehrsschauen immer durch die Verkehrsaufsicht geprüft.

Im Friedrichsgaber Weg ist die Beschilderung noch erforderlich. Es handelt sich um eine Vorfahrtstraße, bei der diese Beschilderung nach der StVO erfolgen muss. Aufgrund der Tatsache, dass auf der Straße Busverkehr verläuft, ist eine Änderung der Vorfahrt nicht umsetzbar.

Vorschlag Nr. 14

Mehr Grüne Wellen einführen

Was nützt der beste Kreisverkehr, wenn sich an den Ampeln davor die Autos stauen und unnötig die Luft verschmutzen? Das geht doch besser. Oder?

Antwort/Stellungnahme:

Generell werden an Lichtsignalanlagen in Norderstedt Verkehrsspitzen steuerungs-technisch berücksichtigt. Signalprogramme sind in der Regel für maximale Belastungen ausgelegt. Dennoch ergeben sich bei Ampelsteuerungen Grenzen. Bei maximalen Fahrzeugbelastungen von ca. 1800 bis 2000 Fahrzeugen je Stunde ist ein Auslastungsgrad erreicht, der bei steigenden Belastungen zu Staubildung führt. Abhilfe können hier nur bauliche Maßnahmen, wie z.B. zusätzliche Fahrstreifen, schaffen.

Für eine Koordination zwischen mehreren Ampeln (Grüne Welle) gilt, dass diese immer nur in eine Richtung geschaltet werden können. Zu dem funktioniert eine Koordination nur bei geringen Abständen zwischen den einzelnen Lichtsignalanlagen, da bei größeren Abständen zu viele Störfaktoren wie ab- bzw. einbiegende Fahrzeuge entstehen.

Die Stadt ist weiterhin bemüht, insbesondere im Bereich des Vorbehaltsnetzes die sogenannten Grünen Wellen zu optimieren.

Vorschlag Nr. 15

Ampeln ab 22 Uhr abschalten – statt bisher 23 Uhr

Derzeit werden die Verkehrsampeln um 23 Uhr abgeschaltet. Eine Betriebszeit bis 22 Uhr ist meiner Meinung nach ausreichend. Der Verkehr ist ab dann übersichtlich. Die Autos verursachen weniger CO2 durch weniger Standzeit und die Stadt spart Stromkosten.

Antwort/Stellungnahme:

Alle Lichtsignalanlagen auf eine Abschaltung um 22 Uhr zu programmieren, wäre verkehrssicherheitstechnisch nicht sinnvoll. Je länger eine Lichtsignalanlage nachts abgeschaltet wird, desto höher steigt das Risiko der Unfallhäufung.

Da fast flächendeckend energiesparende LED-Signalgeber in Betrieb sind, würden sich die Stromkosten minimal reduzieren. In verkehrsschwachen Zeiten wird ein Sonderprogramm geschaltet, in dem die Hauptrichtung auf Dauergrün steht und die Nebenrichtung über Schleifendetektoren anfordern muss. Dadurch wird für die Nebenrichtung nur eine minimale Wartezeit erzeugt.

Bei Abschaltungen von Lichtsignalanlagen ist zwischen der Verkehrssicherheit und den Einsparungen die dies mit sich bringt ab zu wägen. In diesem Fall ist das Risiko einer erhöhten Unfallzahl mit einhergehenden volkswirtschaftlichen Schäden höher als die Einsparungen.

Vorschlag Nr. 21

Ampelschaltung Moorbekstraße Ecke neue Umgehung Oadby-and-Wigston-Straße Mangel beseitigen

Die Ampel schaltet sporadisch auch ohne Verkehr an der Moorbekstraße für die Umgehung auf rot, manchmal alle 75 sek, dann wieder 5 min nicht. Das stoppt unnötig den Verkehrsfluss auf der Oadby-and-Wigston-Straße.

Offenbar ist die Programmierung mangelhaft oder die Induktionsschleifen sind nicht exakt kalibriert.

Dieser Mangel ist instanzzusetzen (Gewährleistung Lieferfirma)

Antwort/Stellungnahme:

Die Störung wurde von der Hersteller Firma behoben. Es lag eine überempfindlich eingestellte Schleife vor.

Vorschlag Nr. 28

Schulweg Buckhörner Moor: Die Furt möchte gerne ein Zebrastreifen werden

Über die Straße Buckhörner Moor gibt es auf Höhe der Heidbergschule eine Fußgängerfurt, die täglich von hunderten von Schulkindern der Grundschule genutzt wird, aber keinen Zebrastreifen hat. Die Situation ist unübersichtlich, und morgens kommen viele Fahrzeuge hier durch, zum Teil erheblich zu schnell. Für die Kinder müssen sie nicht halten, einige tun es natürlich doch. Daneben fahren auch noch die Liefer-Lastwagen der Firma Aldi (mit Anhänger) täglich etwa zu Beginn des Unterrichts rückwärts (und natürlich ohne Einweisung) in diese Furt hinein; die Fahrer können die Schulkinder noch nicht mal sehen.

Ein Zebrastreifen würde die Situation klären, die Querung ist noch nicht einmal 3 Meter breit. Man sieht das auf dem Foto gut. Die Kosten wären also extrem niedrig. Autos dürften hier eigentlich ohnehin nicht schneller als Schritt fahren, und eine Durchgangsstraße ist es ja auch nicht - aber sie haben Vorfahrt und nutzen die dann eben auch.

Es wäre schön, wenn der Zebrastreifen käme, bevor das erste Kind hier stirbt.

Antwort/Stellungnahme

Die betroffene Örtlichkeit wurde im Rahmen der Schulwegsicherung bereits 1997 baulich umgestaltet. Es wurde zur Schaffung besserer Sichtverhältnisse eine „Nase“ mittels Hochborden gebaut und eine Fahrbahnverengung auf 3,50 vorgenommen. Die Örtlichkeit stellt sich in der Unfallstatistik als unauffällig dar.

Die Verkehrsaufsicht Norderstedt sowie die örtliche Polizei als auch der Straßenbaulastträger haben sich bereits vor vielen Jahren entschieden auf gerader Strecke, auf Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) aufgrund ihrer Scheinsicherheit zu verzichten. Die Entscheidung hat im Ergebnis keine negativen Folgen auf die Unfalllage gehabt.

Vorschlag Nr. 36

Stau auf Friedrichsgaber Weg durch bessere Ampelschaltung Ecke Friedrich-Ebert-Straße und Ohlenhoff vermindern

Den Stau auf dem Friedrichsgaber Weg vermeiden. An den Ampeln Ecke Friedrich-Ebert-Straße und Ochsenzoller bildet sich werktäglich morgens und abends ein Stau.

Dieser könnte durch intelligentere Ampelschaltung beseitigt werden. (Die Grünphase für den Friedrichsgaber Weg von 7 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr verlängern).

Antwort/Stellungnahme:

Die Lichtsignalanlage Friedrichsgaber Weg / Friedrich-Ebert-Straße musste vor einigen Jahren von einer Zwei-Phasensteuerung auf eine Drei-Phasensteuerung umgestellt werden. Der Grund hierfür lag in der Unfallhäufigkeit an dieser Kreuzung, die sich immer dramatischer entwickelte.

Zurzeit wird der Knotenpunkt überplant, um wieder zu einer leistungsfähigen und sicheren Zwei-Phasenschaltung zu gelangen.

Der Knoten Ohlenhoff / Ochsenzoller Straße / Niendorfer Straße ist seit langer Zeit im Hinblick auf die Verkehrsabwicklung als problematisch bekannt. Verkehrstechnisch ist die Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung ausgereizt. Hier hilft nur eine bauliche Veränderung des Knotenpunktes für die notwendige Flächen leider nicht zur Verfügung stehen.