

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 18/0053</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 06.02.2018</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Vollmer, Matthias</b>	<b>Tel.: -218</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>604</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>15.02.2018</b>	<b>Anhörung</b>

## Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxid-Belastung im Bereich Ohechaussee

DieLinke-Fraktion stellte in der Sitzung am 15.06.2017 folgenden Antrag:

*„Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept zur Reduzierung der Stickoxid-Belastung im Bereich Ohechaussee und bedient sich dabei an Maßnahmen des Lärmaktionsplans.“*

Die Vorlage wurde mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

### Die Verwaltung antwortet hierzu:

Es wurde die Machbarkeit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2013 – 2018 und deren Einfluss auf eine Reduzierung der Stickoxidbelastung geprüft. Die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

Die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2013 – 2018, die Ohechaussee betreffend, sind wie folgt:

- Verringerung des Fahrbahnquerschnitts durch die Anlage von versetzten Längsparkplätzen,
- Überprüfung der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Rugenbarg mit dem Ziel einer Verstetigung des Verkehrsflusses,
- Verkürzung von Querungswegen,
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- detaillierte Einzelfallprüfung mit dem Ziel einer Tempo-30-Regelung in Abschnitten.

Diese Maßnahmen eignen sich jedoch nur bedingt für eine Reduzierung der Stickoxid-Belastung auf der Ohechaussee (B 432) und sind größtenteils derzeit nicht umsetzbar:

### Verringerung des Fahrbahnquerschnitts durch die Anlage von versetzten Längsparkplätzen

Die Fahrbahnbreiten sollen bei dieser Maßnahme soweit wie möglich reduziert und stattdessen Längsparkplätze für den Kfz-Verkehr angelegt werden können. Es ist keine Verengung

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

der Fahrbahn gemeint, d.h. Hindernisse, vor welchen die Kfz-Fahrer ggf. warten müssten um Gegenverkehr passieren zu lassen.

Der gesamte Straßenraum der Ohechaussee (B 432) ist – mit leichten Schwankungen – etwa 16,00 m breit. Der derzeitige Straßenquerschnitt ist in Anlage 1 dargestellt. Die Fahrbahn ist mit ca. 8,00 m Breite relativ großzügig ausgelegt. Mindestmaß wäre hier 6,50 m, um ein problemloses Begegnen von zwei Fahrzeugen des Schwerverkehrs zu gewährleisten. Die Fahrbahnbreite muss dennoch zwingend 7,00 m betragen, da dies eine festgeschriebene Vorgabe des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Eigentümer der Bundesstraße, darstellt.

An den Straßenraum direkt angrenzende Flächen sind nur in sehr wenigen Ausnahmefällen im Besitz der Stadt Norderstedt, d.h. es handelt sich in der Regel um Vorgartenflächen anliegender Grundstücke. Es wird nicht erwartet, dass die meisten Grundstückseigentümer Bereitschaft zu einem Teilverkauf ihrer Grundstücke haben. Dies wäre zur durchgängigen Aufweitung des Straßenraums jedoch Voraussetzung.

Da nur an wenigen Stellen eine Ausweitung des Querschnitts erfolgen kann, ist ein Ausbau der Ohechaussee (B 432) allenfalls innerhalb der vorhandenen Planungsgrenzen möglich. Würde man auch einen gewünschten Parkstreifen mit einbeziehen, würde ein richtlinienkonformer Ausbau der Ohechaussee (B 432) mit Normalmaßen etwas mehr als 19,00 m durchgängigen Straßenraum erfordern (siehe Anlage 1). Beim Ansatz von Mindestmaßen für die weiteren notwendigen Nebenanlagen (Gehweg, Radweg, Sicherheitstrennstreifen) sind noch immer fast 16,00 m erforderlich (siehe Anlage 1), d.h. eine Änderung der Flächenaufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger erscheint im Vergleich zum Status Quo nicht lohnenswert.

Eine Zusammenlegung von Geh- und Radweg zu einer gemeinsam genutzten Fläche wird abgelehnt, da dies den Richtlinien widerspricht: Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) ist die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion gering ist, d.h. für Hauptverbindungen des Radverkehrs wie die Ohechaussee (B 432) stellt diese keine Option dar.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass eine Umgestaltung der Ohechaussee (B 432) allenfalls zu einer leichten Verschmälerung der Fahrbahn führen kann, welche jedoch nicht zur Anlage von versetzten Längsparkflächen ausreicht.

### **Überprüfung der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Rugenbarg mit dem Ziel einer Verstetigung des Verkehrsflusses**

Die Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Rugenbarg ist als problematisch bekannt und ist in einigen vergangenen Jahren als Unfallschwerpunkt aufgefallen. Derzeit steht in jedem Knotenpunktarm für alle Fahrrichtungen nur eine gemeinsame Spur zur Verfügung. Der Ausbau des Knotenpunktes wäre somit wünschenswert.

Vom Planungsbüro Logos wurde bereits im Rahmen des Verkehrskonzeptes Garstedt ein entsprechender Gestaltungsvorschlag gemacht (siehe Anlage 2). Dieser beinhaltet die Markierung von Linksabbiegerspuren, d.h. die Ausweitung des Straßenraumes jeweils am rechten Fahrbahnrand der Ohechaussee. Jedoch gilt auch hier die Problematik des fehlenden Platzes, d.h. eine Umsetzung ist derzeit noch nicht möglich. Entsprechende Gespräche mit den Grundstückseigentümern werden jedoch derzeit noch geführt.

Der freie Platz südwestlich der Straße Rugenbarg kann nicht anderweitig, beispielsweise für einen Kreisverkehr, verwendet werden. Bei Nutzung der Fläche als solche könnten die Knotenpunktarme nicht gerade an den Kreisverkehr heran geführt werden, was einen wichtigen Sicherheitsaspekt darstellt. Zudem besteht die Problematik einer fehlenden Leistungsfähigkeit: Gegenüber den ab- und einbiegenden Verkehrsströmen sind jene im Verlauf der Ohechaussee (B 432) deutlich übergeordnet, d.h. die Verkehrsströme könnten nicht effizient abgewickelt werden. Dies hätte wiederum Auswirkungen auf die Stickoxidbelastung entlang der Ohechaussee (B 432).

## **Verkürzung und Verbesserung von Querungswegen**

Gemäß des Lärmaktionsplanes sowie des Fußwegekonzeptes wurde im Verlauf der Ohechaussee (B 432) an folgenden Punkten Querungsbedarf für Radfahrer sowie Fußgänger identifiziert:

- Schwarzer Weg – Aspelohe
- Schäferkamp
- Rugenbarg – Tannenhofstraße
- Rugenbarg – Hempberg
- Am Tarpenufer – Mozartweg

Die vier zuerst genannten Örtlichkeiten verfügen über Querungsmöglichkeiten in Form von Lichtsignalanlagen. Im Bereich Schwarzer Weg / Aspelohe sowie Schäferkamp werden diese nur auf Anforderung eingeschaltet. Es fehlt hingegen eine Querungsmöglichkeit am Mozartweg. Diese wurde bereits geplant (siehe Anlage 3). Aufgrund benötigter und nicht verfügbarer Flächen wird die Planung jedoch nicht weiterverfolgt. Eine Lichtsignalanlage, welche einen kleineren Platzbedarf hat, wäre nur im Falle einer erhöhten Unfalllage oder bei einem sehr hohen Querungsbedarf beim LBV-SH antragsfähig.

Zusammenfassend ist somit zu sagen, dass die Querungsmöglichkeiten über die Ohechaussee (B 432) bereits optimiert sind bzw. in einem Fall derzeit nicht verbessert werden können.

## **Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten**

Die Ohechaussee (B 432) stellt eine Hauptverbindung des Radverkehrs dar, d.h. entlang dieser muss eine möglichst hochwertige Radverkehrsführung angeboten werden. Das Radverkehrskonzept weist zudem an zwei Stellen entlang der Ohechaussee (B 432) Schnittpunkte mit weiteren Radrouten auf:

- Schwarzer Weg – Aspelohe
- Rugenbarg – Tannenhofstraße

Am Knotenpunkt Schwarzer Weg – Aspelohe ist eine Bedarfslichtsignalanlage vorhanden, d.h. die Querungsfreigabe für den Radverkehr geschieht nur auf Anforderung. Diese Lichtsignalanlage muss auch für die Querung der Ohechaussee (B 432) vom Schwarzen Weg in Richtung Aspelohe genutzt werden, was eine Nutzung entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung bedeutet. Es ist zu überlegen, eine weitere Querungshilfe zu errichten, um ein verkehrsrechtlich korrektes Queren der Ohechaussee (B 432) zu ermöglichen.

Der Knotenpunkt Rugenbarg / Tannenhofstraße ist vollsignalisiert und berücksichtigt an allen Knotenpunktarmen den Radverkehr. So sind bei der Querung der untergeordneten Straßen Radfurten vorhanden. Im Zuge einer möglichen Umgestaltung des Knotenpunktes (siehe oben) sind diese Maßnahmen mit zu berücksichtigen bzw. zu übernehmen.

Des Weiteren wurde im Zuge der Betrachtung des Straßenzuges eine Machbarkeitsprüfung für einen **Kreisverkehr am Knotenpunkt In de Tarpen** durchgeführt. Diese fiel nicht zufriedenstellend aus. Insgesamt ist der Fahrstrom im Zuge der Ohechaussee (B 432) zu stark ausgeprägt, je nach Tageszeit in eine der beiden Fahrtrichtungen. Fahrströme von bzw. aus dem Knotenpunktarm In de Tarpen sind deutlich untergeordnet. Es könnte allenfalls eine Verbesserung durch einen Bypass in Fahrtrichtung Nord-Süd erreicht werden. Insgesamt ist jedoch nicht von einer Verstärkung des Verkehrsflusses auszugehen und auch ansonsten kein entscheidender Vorteil gegenüber der derzeitigen Lösung zu erkennen. Daher stellt die Beibehaltung der vorhandenen Lichtsignalanlage die planerisch bessere Option dar.

## **Detaillierte Einzelfallprüfung mit dem Ziel einer Tempo-30-Regelung in Abschnitten.**

Eine für eine Tempo-30-Regelung vorgeschriebene RLS-90-Berechnung existiert für die Ohechaussee (B 432) zwischen Ochsenzoller Straße und Niendorfer Straße noch nicht. Da die Straßenbaulast beim LBV-SH angesiedelt ist, könnte die Erarbeitung eines solchen Konzepts nur in Abstimmung erfolgen. Sollten die entsprechenden Lärmbelastungen vorliegen und Tempo 30 auch ein geeignetes Mittel zur Reduzierung des Lärms sein, so kann dies nicht auf die Reduzierung der Stickoxidbelastung übertragen werden: Eine Temporeduzierung hätte wahrscheinlich nach Aussage des Landesamtes zur Folge, dass die Stickoxidbelastung zunehmen würde.

Im Bereich, in dem die Stickoxidbelastung nachweislich außergewöhnlich hoch ist (Ohechaussee zwischen Ochsenzoller Straße und Schleswig-Holstein-Straße) greift der LAP nicht, jedoch wurde hier bereits eine Temporeduzierung auf 30 km/h geprüft. Diese würde dennoch kein geeignetes Mittel sein, um den Lärm zu reduzieren. Die Werte würden auch nach Umsetzung der Maßnahme nachts weiterhin weit über den Grenzwert nach RStV liegen, eine Senkung von 3 dB(A) auch nicht erfolgen. Auch hier wird die Einführung von Tempo 30 nicht als Mittel zur Reduzierung der Stickoxidbelastung gesehen.

Es ist zusammenfassend zu sagen, dass die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes, die Ohechaussee (B 432) betreffend, weniger gut für eine Senkung der Stickoxidbelastung geeignet sind. Es sollte auf andere Maßnahmen diesbezüglich zurückgegriffen werden.

Die Verwaltung beabsichtigt deshalb in Abstimmung mit dem für Luftreinhaltepläne zuständigen Landesministerium externe Beratung in Anspruch zu nehmen.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1: Aufmaßung Ohechaussee
- Anlage 2: Umgestaltung Knotenpunkt Ohechaussee (B432)/ Tannenhofstrasse
- Anlage 3: Querungshilfe Ohechaussee (B432)/ Mozartweg/ Am Tarpenufer