

# BESCHLUSSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: B 20/0291/2</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 22.10.2020</b>
<b>Bearb.:</b>	Haß, Christine	<b>Tel.:-366</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>			

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeit</b>
-----------------------	-----------------------	----------------------

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	05.11.2020	Entscheidung
--	------------	--------------

**Radverkehrsförderung in Norderstedt  
hier: Herstellung einer Radverkehrsanlage in der Marommer Straße**

**Beschlussvorschlag:**

Der Planung, gem. Anlage 1 der Vorlage, für die neue Radverkehrsanlage im nördlichen Abschnitt der Marommer Straße wird zugestimmt und diese wird zur Umsetzung freigegeben. Zusätzlich werden die aufgeführten Begleitmaßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds realisiert.

**Sachverhalt:**

Nach einer Ergänzung der Beschlussvorlage am 10.09.2020 erfolgt nun die zweite Anpassung mit den Antworten zu den gestellten Fragen in der Ausschusssitzung vom 17.09.2020 (TOP 6).

Anlass

Die Marommer Straße ist Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes und als Hauptroute deklariert. Gleichzeitig handelt es um eine Hauptverkehrsstraße aus dem Vorbehaltsnetz. Daneben ist sie eine wichtige Ost-West-Verbindung – insbesondere für den Schülerverkehr – und fungiert als Nahtstelle zwischen den Velorouten 1 und 2. Durch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurden Qualitätsstandard für das Radroutennetz festgelegt. Für das Radverkehrsnetz wurden von einem Gutachterbüro Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Problemstellung

Auf der Nordseite der Marommer Straße existiert derzeit keine Radverkehrsanlage. Der Gehweg kann nicht für den Radverkehr freigegeben werden, da gemäß ERA selbst bei geringer Nutzungsintensität im Rad- und Fußverkehr die Breite mindestens 2,50 Meter betragen muss. Eine verpflichtende Benutzung der Seitenbereiche ist aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastung nicht geboten.

Dies entspricht nicht dem formulierten Standard für eine Hauptradroute. Da der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben ist, müssen die Radfahrenden die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nutzen. Demzufolge ist die Beschwerdelage aufgrund folgender Sachverhalte hoch:

1. Radfahrende fahren auf dem nördlichen Gehweg (Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden)
2. Radfahrende benutzen den südlichen Radweg in der falschen Richtung (Unfallgefahr, bereits eine Unfallereignisse 2020)

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

3. Radfahrende müssen in westlicher Richtung im Mischverkehr fahren (Subjektives Sicherheitsempfinden).

### Maßnahme

Für den Radverkehr kann auf der Nordseite eine neue Radverkehrsanlage nur hergestellt werden, wenn folgende Eingriffe in den Straßenraum vorgenommen werden:

1. Im ersten Abschnitt vom Kreisverkehr Ulzburger Straße bis Bogenstraße ist die Breite der Nebenflächen für einen getrennten Geh- und Radweg nicht ausreichend. Der Erwerb von Privatflächen ist in diesem Bereich nicht zielführend, weil die Privatgärten unmittelbar bis an die Verkehrsfläche heranreichen. Daher besteht dort keine andere Möglichkeit, als einen Schutzstreifen mit 1,25 Meter auf der Fahrbahn zu markieren. Die verbleibende Restfahrbahnbreite würde mindestens 5,70 Meter betragen. Damit wären auch die Busbetriebe (VHH und HVV) einverstanden.
2. Von der Bogenstraße bis zum Kohfurth kann ein 1,60 Meter breiter Radweg zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zum Gehweg baulich angelegt werden. Dafür müssten in diesem Abschnitt etwa 40 Parkplätze entfallen, damit die Parkbucht in einen Radweg umgewandelt werden kann. Dort, wo heute schon keine Parkplätze mehr bestehen, können zusätzlich städtische Flächen in Anspruch genommen werden, die gegenwärtig verpachtet sind (Aurikelstieg 45, Marommer Stieg 1 und Marommer Straße 21 und 23).
3. Um im Bereich des bahnbegleitenden Radweges (auf Höhe Copernicusstraße) regelkonforme Rad- und Gehwege herstellen zu können, könnten mit den Eigentümern der angrenzenden privaten Flächen Grunderwerbsverhandlungen aufgenommen werden. Dabei würde es um geringfügige Flächenankäufe gehen. Sollten diese Verhandlungen scheitern, könnten alternativ die Grünfläche und die drei Bäume entfernt werden, um einen getrennten Geh- und Radweg zu realisieren. In der Straße Kohfurth könnte der neue Radweg dann an den bestehenden angeschlossen werden.

Diese Maßnahme wurde in der AG Radverkehr erörtert und dort einstimmig befürwortet, da die Sicherheit der Radfahrenden in diesem Bereich eindeutig vorrangig ist.

Derzeit erfolgen umfangreiche Zählungen zu der Auslastung des Parkseitenstreifens in der Marommer Straße. Die Ergebnisse werden in der Ausschusssitzung vorgestellt. Gemäß B-Plan sollten für den Geschosswohnungsbau im nördlichen Bereich von Aurikelstieg bis Copernicusstraße 185 Stellplätze hergestellt werden. Nach ersten Erkenntnissen, sowie anhand einer Luftbildaufnahme vom 06.04.2020 (Corona-Lockdown) waren die privaten oberirdischen Stellplätze durchgehend überwiegend ungenutzt.

### Begleitmaßnahmen

Im Zuge der Umgestaltung, können weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds ergänzend realisiert werden.

Das Buskap auf der Nordseite und die Bushaltestelle auf der Südseite zwischen Aurikelstieg und Kohfurth können barrierefrei ausgebaut werden. Dabei können 70 Prozent der Kosten durch Fördermittel gedeckt werden.

Zusätzlich kann die Marommer Straße als Flexzone für nextbike ausgewiesen werden. Damit würde die Anbindung an die U-Bahn-Station Garstedt in diesem Straßenzug verbessert werden, da eine weitere nextbike-Station am ZOB Garstedt vorhanden ist. Diese Maßnahme könnte ohne weiteren Kostenaufwand umgesetzt werden.

## **Beantwortung der Anfragen aus dem Ausschuss vom 17.09.2020:**

1. Wo sind die Besucherparkplätze der anliegenden Wohnbebauung gemäß Baugenehmigung nachgewiesen worden?

Zum Zeitpunkt der Baugenehmigung in den 1970er Jahren existierte kein Stellplatzerlass. Das bedeutet, die Stellplatzanzahl wurde aufgrund der damals gültigen Landesbauordnung von der unteren Bauaufsicht in Absprache mit dem Investor festgelegt. In der Baugenehmigung wurden keine Besucherstellplätze gefordert. Demgemäß wurden auch keine Besucherstellplätze hergestellt. Der erforderlichen Stellplätze wurden gemäß Bauakte mit einem Steigerungsfaktor von 1,2 bis 1,3 pro Wohneinheit genehmigt. Im Umkehrschluss heißt das, es existieren mehr Stellplätze als Wohnungen.

2. Wo sind die Besucherparkplätze heute vorhanden?

In der Baugenehmigung waren die Besucherstellplätze kein Bestandteil, von daher wurden auch keine Besucherstellplätze hergestellt.

3. Wo parken bisher die Liefer- und Pflegedienste und wie kann dies zukünftig geregelt werden?

Die Liefer- und Pflegedienste parken bislang am Fahrbahnrand oder auf den öffentlichen Parkplätzen. Auf den privaten Grundstücken sind derartige Stellplätze nicht vorgesehen. Es stünde den Eigentümerinnen und Eigentümern bzw. Mieterinnen und Mietern frei, einen privaten Stellplatz dafür einzurichten. Nach Rücksprache mit den Wohnungsverwaltungen gibt es diesbezüglich keine Bestrebungen, zumal die überwiegende Anzahl an Stellplätzen beschränkt ist.

Die künftige Regelung kann nur auf Privatgrund erfolgen, da die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich präferenz- und privilegienfeindlich ist. Zu Erfüllung bestimmter verkehrspolitischer Zwecke sieht die StVO in § 45 und § 46 Ausnahmeregelungen vor, die es erlauben, für spezielle Bevölkerungsgruppen Sonderparkrechte zu vergeben. Bestimmte Berufsgruppen wie Lieferdienste, Hebammen, Pflegedienste etc. fallen nicht darunter.

4. Welche Auswirkung hätte die Teilung der Maßnahme in Unterabschnitte auf die Fördermittel?

Aufgrund der fehlenden Durchgängigkeit der Radverkehrsanlage wäre die Variante von Ulzburger Straße bis zum Aurikelstieg nicht förderfähig. Diese Aussage liegt vom Kreis Segeberg schriftlich vor und kann bei Bedarf zu Protokoll gegeben werden.

5. Ist der Investor bereit, in Parkplätze auf der bisherigen Grünfläche zu investieren?

Die Errichtung von Parkplätzen auf der angesprochenen Grünfläche wird von der Hausverwaltung kritisch gesehen. Unter der Grünfläche befindet sich die Tiefgarage. Es ist fraglich, ob die Statik für weitere Stellplätze ausgelegt ist. Das müsste in einem umfangreicheren Verfahren geprüft werden.

Im Übrigen handelt es sich bei Hausnummer 11 bis 15 um eine Wohnungseigentümergeinschaft. Derartige Änderungen müssten in der Eigentümerversammlung beschlossen werden. Die nächste Eigentümerversammlung findet aufgrund der Corona-Verordnung erst im Sommer 2021 statt. Nach Aussage der Wohnungsverwalter ist es fraglich, ob für ein derartiges Vorhaben finanzielle Mittel bereitgestellt würden.

### **Finanzierung:**

Für diese Maßnahme belaufen sich die Kosten auf etwa 300.000,00 €, die aus dem Budget der AG Radverkehr (541000/785206) bezahlt werden können. Nach einem positiven Be-

schluss würde beim Kreis Segeberg ein Fördermittelantrag gestellt, bei dem eine Förderung von bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten möglich ist. Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle werden ebenfalls Fördermittel beantragt. Aufgrund der Abschaffung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) fallen für die Anliegerinnen und Anlieger keine Beitragszahlungen für diese Maßnahme an.

#### Ausblick

Die Maßnahme könnte im Jahr 2022 umgesetzt werden.

**Anlagen:**     1 Lageplan  
                  2 Luftbild