

# BESCHLUSSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: B 23/0134</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 09.03.2023</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Haß, Christine</b>	<b>Tel.: -366</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>			

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

<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>30.03.2023</b>	<b>Entscheidung</b>
---	-------------------	---------------------

**Entschärfung Unfallschwerpunkt Kreuzung Hofweg / Hummelsbütteler Steindamm / Segeberger Chaussee, hier: Änderung Verkehrsführung Hofweg**

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Variante(n) umzusetzen:

A1: Der Hofweg wird im Einmündungsbereich an der Segeberger Chaussee mit einer physischen Barriere versehen, so dass eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist. Nach einjährigem Monitoring legt die Verwaltung dem Ausschuss die Unfallstatistik vor, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

A2: Der Hofweg wird östlich der Hausnummer 2 mit versenkbaren Pollern versehen, so dass eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist. Während der Erntezeit wird die Durchfahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen. Nach einjährigem Monitoring legt die Verwaltung dem Ausschuss die Unfallstatistik vor, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden. Eine Vollsignalisierung ist nicht möglich.

A3: Der Hofweg wird baulich so umgestaltet, dass eine Einbahnstraße ausgewiesen werden kann. Nach einjährigem Monitoring legt die Verwaltung dem Ausschuss die Unfallstatistik vor, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

A4: Der Hofweg wird derart verbreitert, dass im Einmündungsbereich zur Segeberger Chaussee zwei Fahrtstreifen hergestellt werden können. Dafür werden vier Bäume gefällt.

und

B1: Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung nach Umsetzung der Variante A1, Gespräche mit dem Straßenbaulastträger LBV-SH unter der Zielsetzung aufzunehmen, den Knotenpunkt Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm / Hofweg vollzusignalisieren.

B2: Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung nach Umsetzung der Variante A2, Gespräche mit dem Straßenbaulastträger LBV-SH unter der Zielsetzung aufzunehmen, den Knotenpunkt Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm / Hofweg teilzusignalisieren.

B3: Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung nach Umsetzung der Variante A3, Gespräche mit dem Straßenbaulastträger LBV-SH unter der Zielsetzung aufzunehmen, den Knotenpunkt Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm / Hofweg vollzusignalisieren.

Sachbearbeitung	Fachbereichsleitung	Amtsleitung	mitzeichnendes Amt (bei Beschlüssen mit finanziellen Auswirkungen: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-----------------	---------------------	-------------	--	---------------------	---------------------

B4: Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung, Gespräche mit dem Straßenbaulastträger LBV unter der Zielsetzung aufzunehmen, dass der Knotenpunkt Segeberger Chaussee Hummelsbütteler Steindamm / Hofweg vollsignalisiert wird und einen Antrag bei der Unteren Naturschutzbehörde auf Einvernehmen und Benehmen für die Baumfällung zu stellen. Im Zuge der Vollsignalisierung wird der Hofweg baulich so verbreitert, dass im Einmündungsbereich zwei Fahrstreifen und südlich ein Geh- und Radweg hergestellt werden können.

## **Sachverhalt:**

### Anlass

Die Kreuzung Hofweg / Hummelsbütteler Steindamm / Segeberger Chaussee ist seit Jahren gemäß Verkehrssicherheitsbericht der Polizei eine Unfallhäufungsstelle. Schwerepunktmäßig kommt es bei Fahrzeugen, die vom Hummelsbütteler Steindamm in den Hofweg einfahren und mit anderen Fahrzeugen auf der Segeberger Chaussee kollidieren, zu Unfällen. Zudem ergeben sich Konflikte mit Fahrzeugen, die vom Hummelsbütteler Steindamm links in die Segeberger Chaussee einbiegen und mit Fahrzeugen, die aus dem Hofweg in den Hummelsbütteler Steindamm einfahren möchten.

Des Weiteren besteht eine Beschwerdelage bezüglich der Radverkehrsführung im Knotenpunkt – insbesondere vom Hummelsbütteler Steindamm in Richtung Hofweg. Beim Hofweg handelt es sich um eine Hauptroute für den Radverkehr.

Vom Verkehrsbetrieb Hamburg-Holstein (VHH) wurde ebenfalls bemängelt, dass der gesamte Knotenpunkt Zeitverluste für den ÖPNV verursacht.

Seit einiger Zeit besteht eine verkehrsbehördliche Anordnung zur Vollsignalisierung der Einmündung Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm, die aber aufgrund der vorhandenen Knotenpunktsymmetrie ohne Änderungen nicht umsetzbar ist.

### Problemstellung

Die bestehende Anordnung zur Vollsignalisierung der Einmündung Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm wurde noch nicht umgesetzt, da im Hofweg die Verkehrsführung geändert oder ein Vollausbau erfolgen muss. Anders ist keine normgerechte Markierung eines vollsignalisierten Knotenpunktes möglich.

Des Weiteren besteht eine konfliktträchtige Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung vom Hummelsbütteler Steindamm kommend geradeaus in den Hofweg. Denn im Hummelsbütteler Steindamm wird der Radverkehr auf dem straßenbegleitenden, kombinierten Geh- und Radweg geführt. Im Kreuzungsbereich ist der geradeausfahrende Radverkehr aufgrund der baulichen Gestaltung gegenüber dem rechtsabbiegenden Verkehr in die Segeberger Chaussee vorfahrtsberechtigt (vgl. StVO §9, Absatz 3). Dies führt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr.

### Maßnahmen

Es ist geplant, den Unfallschwerpunkt kurzfristig zu entschärfen. Nach Umsetzung der Varianten A1, A2 oder A3 wird innerhalb eines Jahres Bilanz gezogen. Sollte die getroffene Maßnahme bereits Wirkung erzielen und den Unfallschwerpunkt entschärfen, wird noch mal mit der Verkehrsaufsicht und der Polizei erörtert, ob die Anordnung für die Signalisierung obsolet ist. Daher ist der zweite Schritt unter Vorbehalt zu sehen. Folgende Schritte sind demzufolge vorgesehen:

- Schritt 1: Änderung der Verkehrsführung im Hofweg

Alle Varianten wurden nach der Präsentation im Ausschuss noch einmal dezidiert geprüft und die verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit mit der Verkehrsaufsicht abgestimmt.

A1: Durch die physischen Barrieren direkt am Einmündungsbereich des Hofweges in die Segeberger Chaussee ist eine Durchfahrt für den KFZ-Verkehr nicht mehr möglich. Diese Maßnahme führt bei geringem Kosteneinsatz bereits ohne Vollsignalisierung zu einer nahezu vollständigen Entschärfung des Unfallschwerpunktes und könnte kurzfristig umgesetzt werden. Für diese Variante müssten weder Bäume entfernt werden noch besteht eine Abhängigkeit vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV). Zudem erhöht sich für den Radverkehr aufgrund der geringen Verkehrsstärke der Fahrkomfort erheblich. Nachteilig werden sich die Verkehrsverlagerungen von etwa 300 KFZ/Tag in den Wilstedter Weg und den Grünen Weg auswirken, die durch die Unterbindung von Fahrbeziehungen induziert werden.

A2: Bei dieser Variante werden die automatisch versenkbaren Poller östlich der Hausnummer zwei aufgestellt. Die ein- und ausfahrenden Verkehre werden derart reduziert, dass diese Maßnahme bereits ohne Signalisierung eine Entschärfung des Unfallpunktes herbeiführt. Zudem wäre die kurzfristige Umsetzbarkeit gewährleistet. Für diese Variante müssten weder Bäume entfernt werden noch besteht eine Abhängigkeit vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV). Zudem erhöht sich für den Radverkehr aufgrund der geringen Verkehrsstärke der Fahrkomfort. Bei dieser Lösung wäre weiterhin eine dauerhafte Zufahrtsmöglichkeit für die Hotelgäste gegeben. Ausschließlich während der Erntezeit könnte auch der landwirtschaftliche Verkehr durch den Hofweg fahren. Weitere Ausnahmen für die Durchfahrt sind nicht durchführbar. Nachteilig werden sich die Verkehrsverlagerungen von 300 KFZ/Tag in den Wilstedter Weg und den Grünen Weg auswirken, die durch die Unterbindung von Fahrbeziehungen induziert werden.

A3: Die Einrichtung einer Einbahnstraße Richtung Osten würde zunächst auch ohne Vollsignalisierung zu einer gewissen Entschärfung des Unfallschwerpunktes führen. Im Einmündungsbereich zur Segeberger Chaussee müssten noch geringe bauliche Anpassungen vorgenommen werden, um dem Radverkehr die Einfahrt entgegen der Fahrtrichtung zu ermöglichen sowie das unzulässige Einfahren für den KFZ-Verkehr zu erschweren. Für diese Variante müssten weder Bäume entfernt werden noch besteht eine Abhängigkeit vom Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV). Zudem erhöht sich für den Radverkehr aufgrund der geringen Verkehrsstärke der Fahrkomfort. Für Hotelgäste und den landwirtschaftlichen Verkehr wäre nur noch eine Ausfahrt in Richtung Segeberger Chaussee möglich. Es wird zu Verkehrsverlagerungen kommen – auch wenn diese geringer ausfallen als bei Variante A1 und Variante A2.

A4: Als einzige Variante funktioniert diese nur mit einer Vollsignalisierung. Hierbei werden keine Fahrbeziehungen unterbunden sowie keine Verkehrsverlagerungen erzeugt. Im unmittelbaren Knotenpunktbereich würde es eine Komfortverbesserung für den Radverkehr geben. Unvorteilhaft wirkt sich die Beseitigung des gesetzlich geschützten Knicks auf 40 Metern aus. Zusätzlich erfüllen die vier etwa 80 Jahre alten Bäume zusammen mit dem Knick und dessen typischen Gehölzstrukturen eine hohe gestalterische sowie ökologische Funktion. Der Knick ist für das Orts- und Landschaftsbild bedeutsam und bietet ein Habitat für einheimische Tierarten und ist Teil der Knick- und Heckenlandschaft der Glashütter Feldmark. Zudem existieren in Norderstedt nur noch selten diese alten Baumstrukturen. Für die Entfernung bedarf es ein Vernehmen und Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde, da der ökologische Eingriff erheblich ist. Dieser Prozess ist bei der Zeitschiene ebenfalls zu berücksichtigen.

Zudem besteht eine Abhängigkeit vom LBV, da diese Maßnahme nur im Zusammenhang mit der Vollsignalisierung umgesetzt werden kann. Für eine kurzfristige Entschärfung des Unfallschwerpunktes ist diese Maßnahme nicht geeignet.

Als begleitende Maßnahme müssen bei nahezu allen Varianten Ummarkierungen auf der Segeberger Chaussee vorgenommen werden. Um den Konflikt mit dem Radverkehr aus dem Hummelsbütteler Steindamm zu beheben, kann der Bordstein des benutzungspflichtigen Geh- und Radweges außerhalb der Einmündung (größer als 5 m) abgesenkt werden. Damit wird der Konflikt des abbiegenden Kfz-Verkehrs mit dem Radfahrer entschärft. Künftig hätte der Kfz-Verkehr Vorfahrt gegenüber dem gradeausfahrenden Radverkehr in Richtung

Hofweg.

- Schritt 2: Signalisierung der Einmündung Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm

Zwingende Voraussetzung für die Vollsignalisierung des Knotenpunktes ist die Umsetzung der Varianten A1, A3 und A4 im Hofweg. Zur weiteren Entschärfung des Unfallschwerpunktes sollte als mittelfristige Maßnahme eine Lichtsignalgesteuerte Einmündung Segeberger Chaussee / Hummelsbütteler Steindamm gemäß verkehrsbehördlicher Anordnung unter den oben skizzierten Voraussetzungen eingerichtet werden. Anpassungen der vorhandenen Querschnitte auf der Segeberger Chaussee sind nicht erforderlich. Die Einrichtung der Lichtsignalgeber mit den verbundenen Tiefbauarbeiten, die Absenkung der Borde im Bereich der neuen Fußgängerfurten und Markierungsarbeiten müssten hergestellt werden. Der zweite Schritt kann nur vom zuständigen Baulastträger eingeleitet werden. Daher hat die Stadtverwaltung nur die Möglichkeit, mit dem LBV in einen Abstimmungsprozess einzutreten.

Variante B1: Da die Durchfahrt im Hofweg nicht mehr gegeben ist, können die drei übrigen Knotenpunktzufahrten signalisiert werden. Bauliche Anpassungen des Hummelsbütteler Steindamms und der Segeberger Chaussee sind nicht notwendig. Im Zuge der Signalisierung würde die Verkehrsanlagen barrierefrei ausgebaut. Vor der endgültigen Realisierung sind noch signaltechnische Berechnungen notwendig, um die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zu ermitteln.

B2: Aus dem Hofweg fahren bei dieser Variante noch Fahrzeuge in den Knotenpunkt ein und aus diesem heraus. Es handelt sich im Regelfall um 50 KFZ/Tag. Daher wäre nur eine Teilsignalisierung der Hauptrichtung möglich. Da dieses Instrument der Verkehrssteuerung in Norderstedt noch nicht zum Einsatz gekommen ist, ist eine minutiöse Prüfung unerlässlich.

B3: Aufgrund der Einbahnstraßenregelung im Hofweg können alle Knotenpunktzufahrten signalisiert werden. Im Zuge der Signalisierung würde die Verkehrsanlagen barrierefrei ausgebaut. Vor der endgültigen Realisierung sind noch signaltechnische Berechnungen notwendig, um die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zu ermitteln.

B4: Mit dem Vollausbau des Hofweges können alle Knotenpunktzufahrten signalisiert werden. Bauliche Anpassungen des Hummelsbütteler Steindamms und der Segeberger Chaussee sind nicht notwendig. Im Zuge der Signalisierung würde die Verkehrsanlagen barrierefrei ausgebaut. Vor der Realisierung sind noch signaltechnische Berechnungen notwendig, um die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes zu ermitteln.

### Ausblick

Die Varianten A1 bis A3 könnten kurzfristig 2023 umgesetzt werden. Für die Variante A4 ist ein Zeithorizont von etwa zwei Jahren zu veranschlagen.

Für die Signalisierung des Knotenpunktes kann derzeit kein Umsetzungszeitpunkt benannt werden aufgrund des oben umrissenen Sachverhalts.

### Kosten

Bei den Kosten muss eine Differenzierung vorgenommen werden. Zum einen in die Kosten, die für die Anpassung des Hofweges definitiv von der Stadt Norderstedt zu tragen sind (Variante A1 bis A4). Zum anderen in die Varianten B1 bis B4, bei denen die zu tragende Kostenlast noch mit dem Land und dem Kreis abgestimmt werden müsste.

Folgende Kostenschätzungen liegen derzeit vor:

- Variante A1: 10.000 € (Produktkonto 541000/522100)

- Variante A2: 2.000 € mit festen Pollern / 60.000 Euro mit automatischen Pollern (Produktkonto 541000/785299 oder 541000/522100)
- Variante A3: 75.000 € reine Umbaukosten (Produktkonto 541000/785299 und 541000/522100)
- Variante A4: 375.000 € reine Umbaukosten (Produktkonto 541000/785299 und 541000/522100)

B1 bis B4: Für die Vollsignalisierung sind etwa 200.000 Euro zu veranschlagen (Masten, Signalgeber, taktile Elemente, Anpassung Bordsteine). Bei einer Teilsignalisierung würden etwa 50.000 Euro entfallen. Die erforderlichen Kosten wären auf dem Produktkonto 541000.785274 im haushaltsrelevanten Jahr bereitzustellen – auch wenn diese später vom Land erstattet würden.

Je nach Variante sind auch noch zusätzlich Ingenieurleistungen zu kalkulieren. Diese lägen je nach Variante bei maximal 80.000 Euro.

Sollte das Land die Dringlichkeit der Maßnahme anders einschätzen, aber der Planung grundsätzlich zustimmen, könnte die Stadt die Umsetzung in Eigenregie durchführen. Die Finanzmittel wären dann zusätzlich über einen Nachtragshaushalt einzuwerben. Dafür würde noch einmal ein gesonderter Beschluss herbeigeführt.

#### Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante A1 mit einem einjährigen Monitoring der Unfalllage, bevor weitere Maßnahmen eingeleitet werden.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1\_Variante A1
- Anlage 2\_Variante A2
- Anlage 3\_Variante A3
- Anlage 4\_Variante A4