

PROTOKOLL

der öffentlichen Ausschusssitzung Umweltschutz und Verkehr

DATUM	BEGINN	ENDE	SITZUNGSORT
28.06.2012	18.05 Uhr	20.25 Uhr	Ortsamt Horn-Lehe, Sitzungssaal

TEILNEHMER

ORTSAMT : OAL W. Ahrens, Vorsitzender
U. Lütjens, Protokollführer

BEIRAT/AUSSCHÜSSE : siehe anliegende Liste

GÄSTE : Herr Arndt, BSAG
Herr Flassig, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Frau Kuder, Amt für Straßen und Verkehr

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Beschluss der Tagesordnung, Genehmigung eines Protokolls
2. Verkehrsberuhigung in Kopernikusstraße und Franklinstraße
3. Neue BSAG-Buslinie 31
4. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder wurden mit Schreiben vom 14.06.2012 zur Sitzung eingeladen.

Zu TOP 1: Begrüßung, Beschluss der Tagesordnung, Genehmigung eines Protokolls

Die Tagesordnung wird in oben stehender Form einstimmig beschlossen. Das Protokoll der Sitzung vom 16.05.2012 wird nach Streichung des Wortes „gerüchteweise“ im zweiten Spiegelstrich des TOP 9 Verschiedenes genehmigt.

Zu TOP 2: Verkehrsberuhigung in Kopernikusstraße und Franklinstraße/TOP 3: Neue BSAG-Buslinie 31 (gemeinsame Behandlung aufgrund thematischer Überschneidungen):

Bei der letzten Behandlung des Themas im Ausschuss war angekündigt worden, mithilfe einer Verkehrserhebung gesicherte Zahlen über das Verkehrsaufkommen zu ermitteln, um eine Grundlage für mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu erhalten. Dies ist insofern erforderlich, als dass Maßnahmen im Straßenverkehr auf einer validen Basis fußen müssen. Nach einer Verzögerung unter anderem aufgrund von Baumaßnahmen ist die Erhebung mittlerweile durchgeführt und ausgewertet worden. Das Ergebnis wird von Herrn Flassig vorgestellt.

Demnach wurde die Erhebung am Dienstag, den 13.03.2012 durchgeführt. Dies geschah mittels einer Kordonzählung mit Kennzeichenerfassung in 5-Minuten-Intervallen an drei Querschnitten – jeweils am nördlichen und am südlichen Ende der Kopernikusstraße und an der Einmündung der Franklinstraße in die Straße Am Leherster Deich. An den genannten Punkte wurden jeweils von 06.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr alle Fahrzeuge mit Kennzeichen erfasst, um diese nach Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr unterscheiden zu können. Zudem wurde im Zeitraum vom 13.-19.03.2012 eine elektronische Zählplatte im mittigen Bereich der Kopernikusstraße installiert. In Kombination beider Messmethoden konnte dann eine Hochrechnung auf ein Jahr vorgenommen werden. Anhand der Zählplatte zeigt sich, dass die Belastung von Montag bis Freitag nahezu konstant ist und am Wochenende abfällt. Im arithmetischen Mittel ergibt sich für

die Kopernikusstraße eine Verkehrsfrequenz von 6.300 Fahrzeuge pro 24 Stunden. Bei ausschließlicher Betrachtung der Werktage ergibt sich ein Durchschnitt von 7.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Allerdings ist dieser Wert gemäß der einschlägigen Richtlinie nicht als Grundlage für Maßnahmen heranzuziehen.

Am südlichen Querschnitt wurden während der Vormittagsmessung 2.543 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 849 (33,4 %) auf den Durchgangsverkehr. Während der Nachmittagsmessung wurden 3.288 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 939 (28,6 %) auf den Durchgangsverkehr.

Am nördlichen Querschnitt wurden während der Vormittagsmessung 1.258 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 762 (60,6 %) auf den Durchgangsverkehr. Während der Nachmittagsmessung wurden 1.529 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 828 (54,2 %) auf den Durchgangsverkehr.

Am Querschnitt in der Franklinstraße wurden während der Vormittagsmessung 169 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 87 (51,5 %) auf den Durchgangsverkehr. Während der Nachmittagsmessung wurden 217 Fahrzeugbewegungen erfasst. Davon entfielen 111 (51,2 %) auf den Durchgangsverkehr.

Zusammenfassend ergeben sich daraus folgende gemittelte Werte:

- im südlichen Bereich der Kopernikusstraße liegt ein durchschnittlicher Tageswert von 9.300 Kfz vor
- im mittleren Bereich der Kopernikusstraße liegt ein durchschnittlicher Tageswert von 6.300 Kfz vor
- im nördlichen Bereich der Kopernikusstraße liegt ein durchschnittlicher Tageswert von 4.400 Kfz vor
- im Bereich der Franklinstraße liegt ein durchschnittlicher Tageswert von 700 Kfz vor

Anhand der Zählplatten wurde ein Anteil von 1,7 Prozent Schwerlastverkehr ermittelt. Allerdings beinhaltet dieser Wert auch die Linienbusse, da die Erfassung mittels Messung der Fahrzeuglänge erfolgte.

Auf Nachfrage bewertet Herr Flassig die Verkehrsbelastung der Kopernikusstraße für eine Sammelstraße mit Verbindungsfunktion als nicht ungewöhnlich. Die Belastung der Franklinstraße mit einem angenommenen Spitzenwert von siebzig Fahrzeugen pro Stunde ist aus Sicht des Referenten kein besonders hoher Wert.

Herr Ilgner wirft die Frage auf, inwieweit sich das Fahrverhalten von Verkehrsteilnehmern des Durchgangsverkehrs von dem der Anwohner unterscheidet. Dazu berichtet Herr Flassig, dass aus seiner Erfahrung kein erkennbarer Unterschied besteht, da zum Beispiel auch bei Sackgassen Beschwerden über das Fahrverhalten der Autofahrer geäußert werden und dies somit keine Spezifikum des Durchgangsverkehrs sei.

Zunächst soll auf Basis der vorgestellten Zahl erörtert werden, welche Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung für die Franklinstraße bestehen. Dazu erläutert Frau Kuder, dass im Rahmen eines Ortstermins von Anwohnern eine bauliche Schließung an der Einmündung zum Lehester Deich favorisiert wurde. Herr Kaiser ergänzt, dass sich bei seiner Umfrage 70 Prozent der Teilnehmer für die Sperrung ausgesprochen haben. Auf Grundlage der nun vorliegenden Auswertung bevorzugt Frau Kuder aus fachlicher Sicht die Einführung einer sogenannten unechten Einbahnstraße. Dabei würde an der Einmündung vom Lehester Deich in die Franklinstraße die Einfahrt mit dem Schild „Verbot der Einfahrt“ untersagt, wohingegen innerhalb der Franklinstraße in beide Richtungen gefahren werden könnte. Mit dieser Maßnahme würde der Durchgangsverkehr voraussichtlich halbiert. Zudem kann durch Begleitmaßnahmen in der Parkordnung eine weitere Beruhigung erzielt werden. Auf Nachfrage erklärt Frau Kuder, dass sich im Sinne der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen der aktuell festgestellte Durchgangsverkehr im zumutbaren Rahmen bewegt.

Zum Themenkomplex der Franklinstraße beschließen die Ausschussmitglieder einstimmig, versuchsweise eine unechte Einbahnstraße in der oben geschilderten Weise einzuführen und gleichzeitig von Frau Kuder unter Beteiligung der Anwohner als flankierende Maßnahme eine verkehrsberuhigende Parkordnung entwickeln zu lassen.

Für den Bereich der Kopernikusstraße besteht ein einstimmiger Beiratsbeschluss, dort nach Möglichkeit eine durchgängige Tempo-30-Zone einzuführen bzw. die bestehende Tempo-30-Zone zwischen dem Högerweg und Am Lehester Deich auf die gesamte Kopernikusstraße zu erweitern. Im Zuge dessen waren bereits erste Überlegungen für eine mögliche Verkehrsberuhigung angestellt worden, als die Pläne der BSAG einer neu einzurichtenden Buslinie 31 durch die gesamte Kopernikusstraße und darüber hinaus bis nach Borgfeld bekannt wurden. Da seitens der BSAG Tempo-30-Zonen aufgrund der generellen Rechts-vor-Links-Regelung kritisch gesehen werden, stellt sich die Frage, inwieweit diese divergenten Standpunkte auf einen Nenner zu bringen sind.

Die grundsätzliche Planung zur Linie 31 war bereits im Rahmen der letzten Ausschusssitzung durch Herrn Nussbaum von der BSAG vorgestellt worden. Zur Frage einer Einführung der geforderten Tempo-30-Zone in der Kopernikusstraße erläutert Herr Arndt, dass man seitens der BSAG auf einen Bestandsschutz setzt. Dementsprechend bliebe das vorhandene Teilstück ab dem Högerweg bestehen, wohingegen für den anderen Teil gleichfalls der Status quo bestehen bleiben sollte. Die Ablehnung der BSAG gegenüber Tempo-30-Zonen ist grundsätzlicher Natur. So führt eine einzelne Tempo-30-Zone in der Regel zunächst nur zu einer geringfügigen Verlängerung der Reisezeiten. In der Summe mehrerer Zonen kann sich jedoch eine signifikante Veränderung ergeben, die in der Folge eine Erhöhung des Fahrzeug- und Personalaufwandes herbeiführen würden. Dies würde die Gesamtkalkulation für den ÖPNV dahingehend verändern, dass er zu den gegebenen Voraussetzungen im bisherigen Umfang nicht darzustellen sei. Zudem stellt die Rechts-vor-links-Regelung in Tempo-30-Zonen eine potenzielle Gefahr für die Insassen dar, da diese zu abrupten Bremsmanövern der Busse führen könne. Daher würde sich Herr Arndt eine grundsätzliche Klärung durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Problematik der Tempo-30-Zonen im Zusammenhang mit dem ÖPNV wünschen. Gleichwohl findet immer eine Einzelfallbetrachtung statt, die die örtlichen Gegebenheiten einer Strecke in die Abwägung mit einbezieht. In Bezug auf die geplante Linie 31 gilt, dass diese eine stadtteilbezogenen Linie zur Nahverkehrsversorgung darstellen soll.

Herr Quaß wirft die Frage auf, welchen verkehrlichen Nutzen die geplante Linie 31 bringen würde. Seiner Meinung nach erfüllt diese eher eine Zubringerfunktion für Bewohner aus Borgfeld zur Linie 4 und lässt weniger eine stadtteilübergreifende Nutzung erwarten. Zudem weist er darauf hin, dass die ehemalige Linie 32 mit ähnlicher Linienführung seinerzeit abgeschafft wurde. Des Weiteren möchte er wissen, ob mit der geplanten Linienführung tatsächlich eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch Einsparung eines Fahrzeuges erzielt werden kann.

Herr Arndt bestätigt, dass dies tatsächlich der Fall ist, wenn der Bus die Haltestellen in Borgfeld mitbedient, anstatt an der bisherigen Endhaltestelle am Högerweg zu verweilen. Der Wegfall der ehemaligen Linie 32 ist seinerzeit kritisiert worden, da seitdem keine direkte Anbindung von Borgfeld zur Universität besteht. In Bezug auf die Nutzerzahlen im Bereich der Kopernikusstraße und im Borgfelder Bereich erklärt Herr Arndt, dass diese nicht sonderlich hoch sind. Allerdings handelt es sich um eine Zusatzerschließung für diejenigen, denen der Weg zur Linie 4 zu weit ist. Daher rechtfertigen auch die relativ geringen Nutzerzahlen einen Betrieb in diesem Bereich.

Herr Ilgner berichtet von der Behandlung des Themas im Beirat Borgfeld, dass dort mehrheitlich die Beibehaltung des bestehenden Quartiersbusses gefordert wurde.

Im Zusammenhang mit der für die Kopernikusstraße geforderten Tempo-30-Zone erläutert Frau Kuder, welche Voraussetzungen für eine solche Klassifizierung erfüllt sein müssen. Demnach ist dies in der Regel für reine Wohnstraßen vorgesehen. Des Weiteren soll laut Straßenverkehrsord-

nung in Verbindung mit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften eine Tempo-30-Zone nicht in Straßen mit Buslinienverkehr installiert werden. Sollte dies im Rahmen einer Ausnahme doch getan werden, soll höchstens eine vorfahrtsberechtigte Einmündung vorliegen. Ein Hauptkriterium ist zudem der Querschnitt einer Straße. Bezogen auf die Kopernikusstraße ist nach Einschätzung von Frau Kuder eine durchgängige Tempo-30-Zone rechtlich nicht möglich. Vorstellbar sei hingegen ein Streckengebot mit Tempo 30 ohne Rechts-vor-links-Regelung, allerdings erst ab Höhe Ohmstraße. Diese Einschätzung fußt dabei ausschließlich auf den in der Straße vorzufindenden Parametern sowie den rechtlichen Voraussetzungen und ist nicht von der Einschätzung der BSAG abhängig.

Seitens einiger Ausschussmitglieder werden Beispiele angeführt, wo BSAG-Linien durch Gebiete fahren, in denen Tempo 30 vorgeschrieben ist. Dazu sagt Herr Arndt, dass dies jeweils Einzelfallentscheidungen sind, die nicht zu einem Vergleich herangezogen werden können und keinen generalisierenden Charakter haben. Allerdings müsse die BSAG auch akzeptieren, wenn aus übergeordneten Interessen - wie z.B. in Teilen der Bismarckstraße - Tempo 30 von der Verkehrsbehörde angeordnet wird.

Frau Kettler vom Beirat Borgfeld spricht sich für eine Temporeduzierung in der Kopernikusstraße aus. Gleichzeitig ist ihr aus Sicht ihres Stadtteils wichtig, dass es zu einer Linienführung der zukünftigen Linie 31 über die Kopernikusstraße hinaus bis nach Borgfeld kommt.

Herr Kaiser appelliert an den Beirat und den Ausschuss, die Forderung nach einer Tempo-30-Zone beizubehalten. Er verweist erneut auf die von der Anwohnerinitiative durchgeführte Befragung, nach der dies mehrheitlich gewünscht wird. Dem entsprechend soll aus Sicht der Ausschussmitglieder am ursprünglichen Beiratsbeschluss ohne Aufweichung festgehalten werden. Allerdings wird Frau Kuder im Falle rechtlicher Hürden bei der Einführung einer Tempo-30-Zone gebeten, hilfsweise ebenfalls ein Streckengebot mit Tempo 30 zu prüfen.

Ein weiterer Bürger ergänzt, dass zu einer potenziell einzurichtenden Temporegelung flankierende Maßnahmen wie etwa die Gestaltung einer bestimmten Parkordnung vonnöten ist, damit die Fahrzeuge tatsächlich langsamer fahren. Vor diesem Hintergrund weist Herr Quaß darauf hin, dass Bestandteil des bestehenden Beiratsbeschlusses auch ist, die Einführung einer veränderten Parkordnung in der Kopernikusstraße mit der Zielsetzung zu prüfen, die Straße für Schleichverkehre unattraktiver zu machen. Dieses Ansinnen sei vorrangig anzugehen, weshalb eine Linieneinführung über die heutige Endhaltestelle am Högerweg hinaus zum jetzigen Zeitpunkt abzulehnen ist.

Abschließend fassen die Ausschussmitglieder zur neuen BSAG-Buslinie 31 einstimmig folgenden Beschluss“

„Der Ausschuss Umweltschutz und Verkehr des Beirats Horn-Lehe fordert, die geplante Buslinie 31 der BSAG spätestens an der Endhaltestelle Höger Weg enden zu lassen und sie nicht weiter darüber hinaus in Richtung Borgfeld zu führen.“

Zur Frage der Ausgestaltung flankierender Maßnahmen verständigen sich die Ausschussmitglieder darauf, zunächst abzuwarten, ob bzw. in welcher Form die Linie 31 eingeführt werden wird und in Abhängigkeit davon die weiteren Schritte anzugehen.

Herr Arndt bietet vonseiten der BSAG an, sich an den Überlegungen für eine weitere Ausgestaltung der bestehenden Tempo-30-Zone im nördliche Bereich der Kopernikusstraße zu beteiligen, wenn die Linie 31 durch diesen Bereich geführt werden sollte. So wäre es z.B. denkbar, eine Haltestelle dergestalt anzusetzen, dass eine Rechts-vor-links-Situation dadurch entschärft würde.

Zu TOP 4: Verschiedenes

- Frau Garde erinnert daran, dass die Ablagestelle für Grünabfälle vom jetzigen Standort am Vorplatz des Jugendhauses zum Parkplatz verlegt werden sollte und bittet darum, Herrn Möller daran zu erinnern.

- Herr Haake hatte beim ASV angeregt, dass im Zuge der Baumaßnahmen am Bahnübergang an der Achterstraße und den daraus resultierenden Verkehrsbehinderungen Abhilfe geschaffen werden könnte, indem die Schaltungen der Ampeln Am Herzogenkamp und Vorstraße geändert und mit grünen Pfeilen ausgestattet werden. Er präsentiert Fotografien, die Staus in den genannten Straßen darlegen und bemängelt, dass seinen Vorschlägen nicht gefolgt wurde. Dazu erläutert Frau Kuder, dass dazu Telefonate zwischen Herrn Haake und Herrn Campen stattgefunden haben. Man hat sich seitens des ASV jedoch entschlossen, keine Änderungen an den Ampeln vorzunehmen. Einerseits aus der Überlegung heraus, dass die Bautätigkeiten in überschaubaren Zeitintervallen vonstatten gehen. Andererseits, weil eine Änderung lediglich eine Verlagerung der Problematik auf die Leher Heerstraße bedeutet hätte. Ein grüner Pfeil kann aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht eingerichtet werden und würde aus Sicht des Amtes auch keinen signifikanten Vorteil bringen.
- Herr Oehmke weist darauf hin, dass während der Sperrungsphasen des Bahnübergangs Achterstraße kein Hinweisschild für Radfahrer, die von der H.-H.-Meier-Allee kommend stadtauswärts fahren, errichtet wurde und regt für die zukünftigen Bauphasen eine entsprechende Beschilderung an.

gez. Ahrens
Vorsitzender

gez. Quaß
Ausschusssprecher

gez. Lütjens
Protokollführer