



Niederschrift

über die Einwohnerversammlung 01/2009 am 02.03.2009 im Ratssaal

Beginn: 19.30 Uhr

Ende: 22.20 Uhr

Anwesend: Bürgervorsteher Schäfer
Herr Dähn, Ing.-Büro Waack & Dähn
Herr Bielke, BKP Ingenieurbüro
ca. 70 Einwohnerinnen und Einwohner

seitens der Verwaltung Bürgermeister Dornquast
Herr Scharf als Protokollführer
Herr Gädigk, FBL 3

Tagesordnung:

1. Straßenverkehr in Henstedt-Ulzburg

- a) allgemeine Verkehrssituation in und um Henstedt-Ulzburg
Ingenieur-Büro Waack & Dähn
- b) Ampelschaltungen entlang der Hamburger Straße im Ortsteil Ulzburg
BKB Ingenieurbüro, Verkehrstechnik und -planung

2. Anregungen / Vorschläge



Bürgervorsteher Schäfer eröffnet die Einwohnerversammlung und begrüßt die anwesenden Einwohnerinnen und Einwohner, Bürgermeister Dornquast, sowie die Referenten Herrn Dähn, Ing.-Büro Waack & Dähn, der kurzfristig für das Büro SHP Ingenieure eingesprungen ist und Herrn Bielke, BKP Ingenieurbüro. Anschließend erläutert er das Verfahren zum Ablauf der Versammlung und gibt die Tagesordnung bekannt.

Auf die Frage von Herrn Schäfer, ob Anträge zu Erweiterung der Tagesordnung gestellt werden, wurden folgende Themen vorgeschlagen:

- Geschwindigkeitsüberschreitungen vor Schulen (Herr Humke)
- Fluglärm (Herr Schulz)
- P & R – Anlage Ulzburg-Süd (Herr Schulz)
- Radarmessung Hamburger Straße (Herr Achtstätter)

Es besteht Einvernehmen, dass diese Themen unter TOP 2 behandelt werden.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

„Straßenverkehr in Henstedt-Ulzburg“

a) allgemeine Verkehrssituation in und um Henstedt-Ulzburg

Herr Schäfer erläutert die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Vergangenheit und gibt einen Ausblick auf die Planungen. Unter anderem wird in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses ein Antrag der CDU-Fraktion auf Prüfung für eine Anbindung des Gewerbegebietes über Am Bahnbogen an die Kadener Chaussee beraten.

An den Referenten Herrn Dähn stellt Herr Schäfer folgende Fragen:

- Steigt der PKW-Bestand weiter an?
- Wann ist der Bedarf an PKW gesättigt?
- Welche Auswirkungen wird ein sechsspuriger Ausbau der BAB 7 haben?
- Welchen Anteil hat der Durchgangsverkehr in Henstedt-Ulzburg?
- Warum wird so wenig Fahrrad gefahren?

Herr Dähn geht zunächst auf die Fragen ein:

- Der Bestand an PKW wird nach den heutigen Prognosen bis 2020 um 12 % ansteigen.
- Die in früheren Prognosen angenommene allmähliche Sättigung ist ausgeblieben. Eine Prognose, wann sie eintreten wird, wagt heute niemand mehr.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt in Henstedt-Ulzburg ca. 50 % aller Fahrzeugbewegungen.
- Der geringe Radverkehrsanteil ist auf die Infrastruktur (Haupteinkaufsbereich im Gewerbegebiet) und die relativ großen Entfernungen zurückzuführen.



Das vom Büro SHP erstellte Gutachten basiert auf einer Analyse aus dem Jahr 2005. Diese hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Hamburger Straße von 13.500 Fahrzeugen nördlich der Beckersbergstraße und 22.000 Fahrzeugen zwischen der Maurepasstraße und der Kadener Chaussee ergeben.

Das Gutachten hat 6 unterschiedliche Szenarien im Verkehrsnetz untersucht. Ohne zusätzliche Straßenbaumaßnahmen wird der Verkehr auf der Hamburger Straße auf 20.000 bis 33.000 Fahrzeuge ansteigen während eine funktionierende Ost- oder Westumgehung zu einer Entlastung von ca. 8.000 Fahrzeugen führt.

Die Fahrzeugführer fahren zu 42 % aus beruflichen Gründen, zu 23 % für den Einkauf und zu 35 % aus sonstigen Gründen mit dem PKW. Der Anteil des Schwerlastverkehrs beträgt 1% bis 7% (je nach Umfeld), im Mittel etwa 3 %.

Im Anschluss an diesen Vortrag entwickelt sich ein reger Gedankenaustausch:

- Herr Borchert fordert mehr Maßnahmen, die die Benutzung der Radwege fördern und eine deutliche Steigerung der Attraktivität der P&R-Anlagen. Insbesondere denkt er hier an ausreichende Fahrradabstellanlagen an allen Bahnhöfen und mehr PKW-Parkplätzen in Ulzburg (Parkhaus?) und Meeschensee.
- BV Das Thema Bahnhof Meeschensee wird in der nächsten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses beraten.
- BGM Norderstedt und Quickborn werden kein Geld für zusätzliche Maßnahmen am Bahnhof Meeschensee bereitstellen. Die Diskussion in Henstedt-Ulzburg wird sich auf die Frage beschränken, ob die Gemeinde alleine weitere Mittel investiert.
- Herr Löhr Die P&R-Anlage in Ulzburg-Süd würde besser angenommen werden, wenn die Haltestelle sich noch im Großbereich Hamburg befinden würde. Die Einzelfahrt von Ulzburg-Süd in das Zentrum Hamburgs ist über 50% teurer als von Meeschensee aus. Dadurch fahren die P&R-Nutzer lieber eine Station weiter mit dem Auto.
- Herr Balschuhn fragt nach, ob die Herstellung eines zusätzlichen Autobahnan schlusses tatsächlich keine Auswirkungen auf den Verkehr in Henstedt-Ulzburg haben wird.
- Herr Dähn bestätigt dies. Die Zu- und Abgänge werden sich gegenseitig aufheben.
- Herr Schmidt Kann „Shared Space“ bei der Verkehrsbelastung in Henstedt-Ulzburg funktionieren?
- BV Auch dieses Thema wurde in der letzten Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses beraten.
- Herr Dähn Bei der Belastung mit 22.000 Fahrzeugen am Tag ist Shared Space nicht realisierbar. Die tägliche Belastung sollte 13.000 Fahrzeuge nicht übersteigen. Dies ließe sich nur mit einer leistungsfähigen Umgehung erreichen.
- Auch wenn die zulässige Geschwindigkeit im Shared Space 50 km/h beträgt, soll die erreichbare Geschwindigkeit mit 20 km/h,



	maximal 30 km/h kalkuliert werden. Darüber funktioniert das System nicht mehr.
	Das Grundkonzept sieht zudem den Wegfall aller öffentlichen Parkplätze im Straßeraum vor.
Herr Blossfeld	hält Shared Space in Henstedt-Ulzburg für nicht umsetzbar.
Herr Schöpf	merkt an, dass der hohe Anteil des Durchgangsverkehrs auch auf den morgendlichen Stau auf der BAB 7 zurückzuführen ist.
Herr Löhr	regt die Freigabe der Wege auf beiden Seiten der Hamburger Straße für Radfahrer in beide Richtungen an.
BGM	Die Aufhebung des Radweges auf der Ostseite der Hamburger Straße war in erster Linie auf Beschwerden der Fußgänger in diesem Bereich zurückzuführen, die häufig von den Radfahrern bedrängt wurden.
Herr Süme	regt an, in der Tagesordnung fortzufahren und die Diskussion auf den TOP 2 zu verschieben.
Frau Grützbach	lobt den Radweg westlich der Hamburger Straße, bemängelt aber die häufige Verunreinigung mit Glasscherben.

b) Ampelschaltungen entlang der Hamburger Straße im Ortsteil Ulzburg

Zur Einführung in das Thema stellt Herr Schäfer an den Referenten Herrn Bielke folgende Fragen:

- Lassen sich an der Hamburger Straße Kreisverkehre realisieren (Gutenbergstraße, Kadener Chaussee, Trögenölk)?
- Warum sind die Rotphasen an einigen Kreuzungen insbesondere aus den Nebenstraßen so lang?

Herr Bielke geht auf diese Fragen im Rahmen seiner Präsentation (Anlage) ein.

Die Leistungsfähigkeit einer Lichtsignalanlage (LSA) ist abhängig von der Umlaufzeit. Je länger die Umlaufzeit ist, desto leistungsfähiger ist die Anlage, desto länger sind aber auch die Wartezeiten für die Fußgänger und die Nebenrichtungen.

Bei der Erstellung der Planung für Henstedt-Ulzburg hat sich herausgestellt, dass eine Umlaufzeit von 72 s für den versetzten Knoten Hamburger Straße / Beckersbergstraße / Bahnhofstraße optimal ist. Für die Koordinierung der Anlagen untereinander, der sog. „grünen Welle“ musste diese Umlaufzeit auf alle Anlagen angewendet werden. Dies führt für Fußgänger zu einer maximalen Wartezeit von 60 s.

Herr Bielke zeigt eine Simulation, die die Verkehrsabwicklung am versetzten Knoten mit kurzer und mit langer Rechtsabbiegespur zeigt.

Für gezielte Antworten bittet er um die Schilderung konkreter Probleme. Dazu verliert Herr Schäfer eine schriftliche Anfrage von

Herrn Lendt Macht die Schaffung von Rechtsabbiegespuren vor der Lindenstraße und vor der Bahnhofstraße Sinn?

Herr Bielke Grundsätzlich ist die Trennung der Fahrrichtungen vor einer Kreuzung insbesondere bei hohen Fußgängerquerungen sinnvoll.



- Die konkreten Auswirkungen sind von den ermittelten Verkehrszahlen abhängig.
- BV
Herr Bielke
Wie läuft das Verfahren zu Veränderungen an den LSA ab?
Das von dem Ingenieurbüro erstellte Signalprogramm muss von dem zuständigen Träger der Straßenbaulast, an der Hamburger Straße dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Itzehoe (LBV-IZ) geprüft und genehmigt werden. Die Verkehrsaufsicht muss dann dieses Programm verkehrsrechtlich anordnen und die Signalbaufirma muss die Programme nach den Vorgaben erstellen.
- Bereits bei der Planung sind bestimmte sicherheitsrelevante Vorgaben zu beachten. Bei Anlagen, die nur auf Anforderung reagieren (Induktionsschleifen, Taster), kann dabei im ungünstigsten Fall eine Wartezeit von bis zu 89 s entstehen.
- Herr Schacht
hat in der Simulation festgestellt, dass fast keine Fahrzeuge in die Bahnhofstraße einbiegen und fragt nach den Gründen. Zudem möchte er den Grund für die Länge der Abbiegespur in die Beckersbergstraße wissen und spricht er sich gegen eine Einbahnstraßenregelung im Kirchweg aus.
- BGM
Die Entscheidung über den Kirchweg ist von den Zählungen auf der Hamburger Straße abhängig.
- Herr Balschuhn
hat festgestellt, dass die Veränderungen der Schaltung an der Maurepasstraße zu Rotlichtverstößen bei den Fußgängern geführt hat, weil die Freigabe im Vertrauen auf das „Grün“ für die Fahrzeuge nicht angefordert wurde.
- Herr Bielke
In der Planungsphase sind in einer Stunde zwischen 20 und 40 Fahrzeuge nach rechts in Bahnhofstraße abgebogen. Dies bedeutet, dass max. 1 Fahrzeug je Umlauf rechts abbiegt.
- Die Länge der Rechtsabbiegespur wirkt sich unmittelbar auf die Leistungsfähigkeit der Hauptrichtung aus. Zu kurze Abbiegespuren führen dazu, dass Rechtsabbieger zu spät ihre Spur erreichen und in der Hauptrichtung eine große Lücke entsteht.
- Frau Grützbach
hat festgestellt, dass an der Kreuzung Birkenhof / Trögenölk maximal drei Fahrzeuge nach links in die Wohngebiete abbiegen können.
- Seit der Fertigstellung der Grundschule Ulzburg-Süd stehen die Grundschüler häufig ungeduldig an der roten Ampel und sie befürchtet, dass die Kinder vor ein Auto laufen.
- Herr Bielke
Die Planung für diese Kreuzung wurde erstellt, als die Baugebiete noch nicht fertig waren. Grundlage für die Schaltung war daher ein Mix aus tatsächlichen Zahlen und Schätzungen. Die Anlage gibt die Nebenrichtung und damit auch die Fußgänger über die Hamburger Straße erst auf Anforderung frei. Dies bedeutet, dass die Fußgänger im ungünstigsten Fall 89 s warten müssen. Alternativ könnten zu bestimmten Zeiten die Fußgänger fest in den Umlauf eingeplant werden. Dadurch würde sich die Wartezeit auf maximal 63 s verkürzen.



- Herr Schulz Warum wird die Lindenstraße zwischen Gutenbergstraße und Bahnübergang für die Dauer der Baustelle nicht für wenigstens eine Richtung freigegeben?
- An der Einmündung Norderstedter Straße / Kiefernweg kommt es während der morgendlichen Betriebszeit vor, dass aus dem Kiefernweg kein Fahrzeug kommt und die Anlage trotzdem für diese Richtung „Grün“ zeigt.
- Herr Genz ist Bewohner im Krons-kamp und hat häufig Schwierigkeiten, nach links auf die Hamburger Straße abzubiegen. Er hat beobachtet, dass trotz des komfortablen Rechtsabbiegers der Maurepasstraße viele Fahrzeugführer den Krons-kamp als Abkürzung benutzen. Er regt an, die Ablehnung einer „unechten“ Einbahnstraße, die es den Bewohnern ermöglichen würde, auch in Richtung Maurepasstraße den Krons-kamp zu verlassen, zu überdenken.
- Herr Dr. Kahle Insbesondere an der Einmündung Trögenölk sollten die Fußgänger mit der Nebenrichtung gemeinsam „grün“ erhalten.
- An der Einmündung Kadener Chaussee hat er beobachtet, dass die Linksabbieger in die Kadener Chaussee trotz eigener Freigabe in Konflikt mit der Hauptrichtung kommen.
- Herr Bielke An der Kreuzung Trögenölk ist die Anlage bereits so geschaltet, dass die Fußgänger mit der Nebenrichtung grün bekommen.
- Die Beobachtungen an der Kadener Chaussee können nur durch Rotlichtverstöße einzelner Kraftfahrer entstanden sein.
- BGM Die Schaffung einer Rechtsabbiegespur wirkt auf den ersten Blick positiv für die Leistungsfähigkeit einer LSA. Sie führt aber auch zu einer breiteren Fahrbahn, die wiederum eine längere Freigabezeit für die Fußgänger erfordert und damit die Vorteile aufwiegt.
- Herr Balschuhn Könnte die Reduzierung der rechnerischen Geschwindigkeit im Rahmen der Koordinierung eine Verbesserung bringen?
- Herr Bielke Die erreichbare (Durchschnitts-) Geschwindigkeit ist nicht ermittelbar. Es ist auch zu beachten, dass eine Überschreitung der rechnerischen Geschwindigkeit ebenfalls zu Staus führt.
- Zum Krons-kamp ist zu sagen, dass nicht alle Nebenstraßen in den Verkehrsfluss eingebunden werden können und dass die Bewohner ggf. Umwege in Kauf nehmen müssen. In Hamburg ist es beispielsweise an vielen Hauptstraßen gar nicht möglich, Grundstücke oder kleine Nebenstraßen nach links zu verlassen.
- Herr Iversen fragt nach, ob er es richtig verstanden hat, dass die Ampelschaltung an der Einmündung Norderstedter Straße / Kiefernweg auch den Durchgangsverkehr über den Rhen einschränken soll. Dies wird ihm bestätigt.
- Ein Bürger fragt, ob nicht zusätzliche Freigabezeiten für die Hamburger Straße erzielt werden können, wenn man den Nebenstraßen weniger „grün“ gibt



- Herr Bielke Kürzere Zeiten sind wegen der notwendigen Zeiten für die Fußgänger nicht möglich. Wenn Rechtsabbieger die Fußgängerfurt, die über die Hauptstraße führt, queren müssen, ist es auch nicht zulässig, Grünphasen für die Fußgänger auszulassen.
- Frau Grützbach Warum sind an der Hamburger Straße keine Kreisverkehre gebaut worden?
- Herr Bielke Zum Zeitpunkt der Planung für die Hamburger Straße nach der Verlegung der AKN im Jahr 2000 waren Kreisverkehre in Deutschland noch kein Thema. Heute wäre ein Umbau sehr teuer. Allein für die Tiefbauarbeiten muss mit Kosten in Höhe von 250.000 – 300.000 € gerechnet werden. Dazu kommen die bereits gezahlten Kosten für die LSA, die dann nicht mehr benötigt werden.
- Auch Kreisverkehre haben nur eine bestimmte Leistungsfähigkeit. Sie ist abhängig von der Verkehrsbelastung und den Verkehrsbeziehungen. Um wirklich eine Verbesserung im Verkehrsfluss zu erzielen, muss die Leistungsfähigkeit die Qualitätsstufe C erreichen. In Henstedt-Ulzburg ist aber nur D erreichbar. Dies kann sich nur durch eine funktionierende Umgehung ändern.
- Schließlich ist zu bedenken, dass ein Kreisverkehr, der von Linienbussen und Lastzügen befahren wird, einen Außendurchmesser von wenigstens 32 m aufweisen muss.
- Frau v. Bressensdorf fragt nach der Qualitätsstufe des Kreisverkehrs in Norderstedt an der Ulzburger Straße / Marommer Straße.
- Herr Bielke erwidert, dass dort die Qualitätsstufe C erreicht ist.
- Herr Lagerfeld verweist auf bestehende Kreisverkehre in anderen Städten mit sehr hoher Verkehrsbelastung.
- Herr Bielke Diese sind nicht mit Henstedt-Ulzburg vergleichbar, weil dort andere geografische oder technische Gegebenheiten vorliegen.
- Frau Schwarz Ein Kreisverkehr funktioniert nur gut bei relativ geringem Fußgängerverkehr.
- Herr Iversen Ist es richtig, dass der Verkehrsfluss auf der Hamburger Straße nicht weiter verbessert werden kann?
- Herr Bielke Die einzige Entlastung, die noch möglich ist, ist der Kirchweg. Der Bau einer Rechtsabbiegespur in die Bahnhofstraße sollte unter den vom Bürgermeister bereits genannten Aspekten sehr sensibel geprüft werden.
- Herr Topp regt an, an der Hamburger Straße zwischen Trögenölk und Falkenstraße eine ständig aktive Geschwindigkeitskontrolle zu errichten.
- BV Im Bereich der Einmündung Kranichstraße wird noch eine Linksabbiegespur und eine Querungshilfe gebaut.
- Herr Föh Es muss mehr für die Sicherheit der Fußgänger getan werden. Man sollte auch über Fußgängerbrücken nachdenken.



- Herr Lagerfeld In Ulzburg-Süd besteht kurz vor der Habichtstraße eine Querungshilfe, die auf der Ostseite der Hamburger Straße keinen Anschluss hat.
- BGM Die Verhandlungen für den notwendigen Grunderwerb laufen.
- Herr Borchert Die Umlaufsperrren an vielen Wanderwegen sind so eng gebaut, dass sie mit Fahrrädern oder Kinderwagen nicht passiert werden können. Dort sollte eine Überprüfung der Notwendigkeit oder eine entsprechender Umbau erfolgen.
- In den Wohngebieten sollten die Bordsteine an den Einmündungen und Kreuzungen abgesenkt werden.
- BGM Bei der Einführung der 30-km/h-Zonen wurde beschlossen, die Bordsteine insbesondere wegen der Wasserführung nicht abzusenken, da die Radfahrer die Fahrbahn benutzen müssen.
- Kinder bis 8 Jahren müssen und bis 10 Jahren dürfen den Gehweg benutzen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie absteigen.
- Frau Grützbach lehnt die Errichtung von „Starenkästen“ ab und bevorzugt Geschwindigkeitsanzeigen.
- Herr Schulz Die Jahnstraße und die Norderstraße werden häufig so zugeparkt, dass Begegnungsverkehr fast nicht möglich ist.
- BV Dies sind Themen, die auf Individualverstößen beruhen.

Herr Schäfer bedankt sich bei den Referenten

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Anregungen / Vorschläge“

Vorschläge und Anregungen im Sinne des § 16 b Abs. 2 GO, über die in der Versammlung abzustimmen ist, werden nicht eingereicht.

- Herr Kosinski fragt nach Leinenzwang für Hunde im Bürgerpark
- Herr Gädigk Nach dem Gefahrhundegesetz des Landes Schleswig-Holstein gibt es keinen generellen Leinenzwang im Bürgerpark.
- BGM Auf Spielplätze dürfen Hunde allerdings nicht mitgenommen werden und erst recht nicht dort laufen gelassen werden.
- Herr Kosinski regt Reinigungspatenschaften an.
- Herr Löhr fragt nach zusätzlichen Parkplätzen am Bürgerhaus, weil dort die Zufahrt ständig zugeparkt wird.



- BGM Es gibt in alle Richtungen Beschwerden dieser Art und führen fast immer in eine unerfreuliche Diskussion, weil der Vorteil für den Einen sich als Nachteil für den Anderen entpuppt.
- Herr Löhr bemängelt die seit Monaten bei Regen entstehende Pfütze an der Ostseite der Hamburger Straße in Höhe des Übergangs zur Bahnhofstraße.
- Herr Lagerfeld Der Radweg entlang der Hamburger Straße ist insbesondere im Bereich Ulzburg-Süd und Rhen sehr uneben.
- BGM Die Zuständigkeit für diesen Gehweg liegt beim LBV-IZ. Die Gemeinde kann die Ausbesserung nur anregen. Solange eine akute Gefahr nicht besteht, wird diese Anregung eine eher untergeordnete Priorität erhalten.
- Herr Schulz Auf dem P&R-Parkplatz an der Kranichstraße fehlen die Stellplatzmarkierungen.
- BGM Der Auftrag für die Markierung ist bereits erteilt.

Abschließend geht Herr Dornquast noch einmal auf das Thema Fluglärm ein. Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist nicht Mitglied in der Fluglärmkommission und wird dort mit dem Hinweis, dass die stärker belasteten Regionen die Interessen der anderen mit vertreten, nicht aufgenommen. Auch der Gesprächskreis außerhalb der Kommission ist nicht zustande gekommen.

Die Mindestflughöhen wurden in der Vergangenheit nicht verändert. Einzelne Unterschreitungen werden von der Flugaufsicht regelmäßig verfolgt und können bei beharrlicher Missachtung zum Verlust der Fluglizenz führen. Dieses Risiko wird ein Berufspilot nicht bewusst eingehen.

Als zusätzliche Belastung haben sich die gestiegenen Flugzahlen erwiesen. Die Verteilung der Flüge auf die einzelnen Start- und Landebahnen erfolgt zum einen nach den Wetterbedingungen und ansonsten nach der Zahl der Flugbewegungen im Zusammenhang mit der Zahl der belasteten Anwohner.

Herr Schäfer bedankt sich bei den anwesenden Einwohnern für die sachliche Diskussion und verweist für weitergehende Fragen auf die Einwohnerfragestunden in den Ausschüssen.

gez. Carsten Schäfer
(Bürgervorsteher)

gez. Norbert Scharf
(Protokollführer)

Gesehen:

gez. Volker Dornquast
(Bürgermeister)