Prof. Dr. Ralf Witt 2. 11. 2016

Bürgerfragen zur Beschlussvorlage 2016/114

1. **S. 1+3: Straße und Kreisel**: Es wird ein Beschluss über den Ausbau der Straße angestrebt, ohne den Knotenpunkt Hagener Allee einzubeziehen. Gerade auf die Anschlussstellen kommt es aber an! Bei den beiden Kreiseln Dänenweg und Vogelsang laufen die Straßen so auf die Kreisel zu, dass viele Autofahrer mit h ohem Tempo "krass durchbrettern". Als die Anwohner und die Politik Abhilfe forderten, erklärte die Verwaltung, dass dies nachträglich nicht mehr möglich und aus Kostengründen nicht zu vertreten sei. Jetzt soll der Fehler der stückweisen Planung trotz aller schlechten Erfahrungen wiederholt werden.
   ▸ ***Klärungsbedarf:*** *Wäre es nicht sinnvoller, den Ausbau Spechtweg erst zu beschließen, wenn eine beschlussreife Vorlage auch für den Kreisel und dessen Anbindungen vorliegt?*

2. **S. 1: Haupterschließungsstraße**: In der Zukunftswerkstatt 1998/99 wurde nach langer offener Diskussion mit deutlicher Mehrheit beschlossen, dass der Straßenzug Dänenweg- Am Hagen-Spechtweg wegen der anliegenden Sozialeinrichtungen durch Ausbau des Braunen Hirschen entlastet werden soll. Jetzt soll der Spechtweg zu einer Haupterschließungsstraße gemacht und so ausgebaut werden, dass er auch überörtlichen Durchgangsverkehr einschließlich Schwerlastverkehr mit 40 t aufnehmen kann.
   ▸ ***Klärungsbedarf:*** *Soll jetzt wirklich der Beschluss zur Entlastung dieses Straßenzuges de facto zurückgenommen werden?* ▸ *Nebenbei: In der Beitragssatzung ist der Spechtweg noch gar nicht klassifiziert, also auch nicht als Haupterschließungsstraße.* ▸ ***Außerdem:*** *Es bedarf der Klärung, ob unter „Erschließung“ nur die Erschließung für Kfz. zu verstehen ist, oder ob es Erschließungsansprüche auch für Fußgänger und Radfahrer gibt, insbesondere für Kinder, die zur Schule, zum Jugendtreff oder zum Sportplatz radeln und dabei ein Interesse und wohl auch einen Rechtsanspruch auf Verkehrssicherheit haben?*

3. **S. 1: Asphaltdecke:** In der Vorlage wird als „Sachverhalt“ behauptet, dass „die Fahrbahn aus Asphalt“ ca. 5 bis 6 m breit sei. Tatsache ist aber, dass es eher 4 – 5 m als 5 – 6 m sind. Dieser Unterschied ist wichtig, weil sich die Anlieger ja nicht gegen eine Sanierung des Spechtwegs als solche wenden, sondern gegen einen breiteren Querschnitt und gegen die neue Funktion als Haupterschließungsstraße – dies aber ganz entschieden.
   ▸ ***Klärungsbedarf:*** *An welchen Messpunkten wurde ermittelt, dass die Asphaltdecke 5 bis 6 m breit sein soll?*
   Diese Frage möchte ich durch die folgende ersetzen:
   Gibt es im Waldgut Haupterschließungsstraßen (außer der Hagener Allee, die, wenn ich richtig informiert in, zurückgestuft werden soll), bei denen die Fahrbahn 6 m breit ist, der Fußgängerweg aber nur 2 m? Eigene Messungen im Vogelsang, etwas nördlich des Haltepunktes „Meisenweg“ ergaben eine Fußwegbreite von ca. 2,90 m und eine Fahrbahnbreite von ca. 5,10 m, obwohl auch im Vogelsang Busverkehr in beiden Richtungen läuft.

4. **S. 2: Fahrbahnbreite**: Lt. Vorlage wird „empfohlen“, die Fahrbahn 6 m breit zu bauen. Dabei wird auf die *Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen* verwiesen. Diese RStO werden von der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* erarbeitet, d.h. von einem gemeinnützigen e. V., der Empfehlungen geben, aber keine Rechtsvorschriften erlassen kann. Die FGSV gibt im Übrigen auch Merkblätter für die bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen heraus, denen beim Spechtweg in den vergangenen 10 – 15 Jahren keinerlei Beachtung geschenkt wurde. Offenbar kann man sich über diese Empfehlungen also hinwegsetzen.
   ▸ ***Klärungsbedarf:*** *Wie zwingend ist das Wort "empfohlen" gemeint?Empfehlen heißt ja: Es geht auch anders!* ▸ *Wäre es nicht sinnvoll, Spielräume unterhalb der RStO zu nutzen, um sich für besseren Schutz des Knicks, mehr Sicherheit der Kinder und effizientere Dämpfung des Verkehrs einzusetzen?*

5. **S. 2: Schadstoffe im Erdreich:** Das Pionierweg Fiasko mahnt.
   ▸ ***Klärungsbedarf:*** *Sind außer im Fußweg und im Seitenstreifen auch in der asphaltierten*

Fahrbahn Bohrungen erfolgt? ▸Sind zusätzliche Bohrungen vorgesehen? Nach welchem Stichprobenplan sollen sie angeordnet werden?

6. **S. 2: Radweg, Busverkehr und Knick:** Das Modell von 2,00 m Fußweg + 6 m feste Fahrbahn hat 3 zentrale Nachteile:
(1) Für Kinder, die auf dem Fußweg mit dem Rad zur Schule, zum Jugendtreff oder zum Sportplatz fahren, sind 2,00 zu wenig, und zwar erst recht deswegen, weil der Fußverkehr und der Radverkehr von Kindern auf diesen beiden Metern in beiden Richtungen geht.
(2) Eine hart an die Sträucher und Bäume reichende Fahrbahn gefährdet den Knick, weil weniger Wasser ins Erdreich gerät und weil die Ausschachtungen das Wurzelwerk schädigen. Der Knick steht unter Naturschutz und würde bei späterer Bebauung des Ackers zu einem wichtigen Sicht- und Schallschutz für die Anlieger.
(3) Je breiter die Straße, desto mehr Verkehr wird nicht nur für den Spechtweg, sondern auch für den gesamten Straßenzug bis Dänenweg angezogen. Es würde dann genau das Gegenteil dessen bewirkt, was lt. B-Plan 40 und Zukunftswerkstatt 1998/99 erreicht werden sollte.
*▸**Klärungsbedarf**: Sollte man nicht gerade auch aus politischer Sicht dem Schutz des Knicks, dem Schutz der Schulkinder und dem Schutz gegen Lärm den Vorrang geben vor anwachsendem Durchgangsverkehr - einschließlich LKWs mit 40t? ▸Unter dem Aspekt, dass der Straßenbau nicht nur für Kfz. da ist, sondern auch für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere auch für Kinder, habe ich bei einer Rückkehr aus der Innenstadt, und zwar zu Fuß, die Anteile der Fußwege an der Gesamtbreite von mehreren „Haupterschließungsstraßen“ angesehen. Das nach erstem Eindruck häufigste Muster ist 2,50m Fußweg zu 5,00m Fahrbahn, also 1:2 (wobei unberücksichtigt blieb, dass es wegen beidseitiger Bebauung Fußwege auch auf beiden Seiten gibt), und zwar auch bei Straßen, durch die der Bus in beiden Richtungen fährt. Beim Spechtweg ist das vorgesehene Verhältnis 2,00m Fußweg zu 6,00m Fahrbahn, also 3:1 – und das, obwohl der Braune Hirsch seinerzeit ja gerade deshalb ausgebaut wurde, um den Straßenzug Spechtweg-Am Hagen-Dänenweg zu entlasten!. ▸ Eingriffe in den Knick als Biotop bedürfen der Einwilligung durch die Untere Naturschutzbehörde. Liegt diese in Schriftform vor?*

7. **S. 2: Busverkehr**: Bisher fuhr der Bus durch den Meisenweg und zurück durch den Spechtweg. In den letzten 4 Monaten fuhr er wegen der Rohrleitungsarbeiten über die verlängerte Hagener Allee und den Braunen Hirschen zurück. Dies war möglich, ohne die Haltepunkte zu verändern.
*▸**Klärungsbedarf:** Wäre es zwecks Verkehrsentlastung nicht doch sinnvoller, den Bus ab Haltepunkt „Meisenweg“ (Ecke Vogelsang) über Brauner Hirsch und Hagener Allee zum Haltepunkt „Spechtweg“ (gegenüber dem Tobias-Haus) und weiter zum Dänenweg zu führen, und zurück über den Spechtweg zum Meisenweg?*

8. **S. 3: Ampelanlage:** Wegen "geringer Verkehrsbelastung" sei eine Ampelanlage nicht notwendig, Zebra-Streifen werden nicht einmal in Erwägung gezogen. **(**Weglassen**,** da rechtlich hier offenbar unzulässig ist)
*▸**Klärungsbedarf:** Wäre es nicht besser, statt der abstrakt-statistischen Begründung auf die tatsächlichen Sicherheitsbelange von Kindern und Senioren einzugehen? ▸Sind dazu Stellungnahmen der Schulaufsichtsbehörde und des Tobias-Hauses eingeholt worden?*

9. **S. 3: Anliegerbeiträge**: Es ist offenbar schwierig, den richtigen Weg für die Festlegung der Anliegerbeiträge zu finden. Die Haushaltssatzung setzt 40% an, also nach KAG. Laut Vorlage soll nach BauGB abgerechnet werden. Schließlich wurde im Interesse der Anlieger auch eine hälftige Heranziehung in Aussicht gestellt, die aber nicht verbindlich zugesagt werden konnte.
*▸**Klärungsbedarf:** Ist es nicht sinnvoller, einen Beschluss über den Ausbau des Spechtwegs erst dann zu treffen, wenn die Finanzierungsfragen besser geklärt sind? ▸ Nach der Ausbausatzung sollen die Beiträge von den Grundeigentümern erhoben werden, „<u>denen der Ausbau … Vorteile bringt</u>“? Ist untersucht worden**,** welche Vorteilsträger dabei in Betracht kommen (jetzt oder später) und wie sie zu Beiträgen herangezogen werden können?*

Verfahrensvorschlag*:*

*In dem vor wenigen Tagen publizierten **Bericht zur Lebensqualität in Deutschland** erklärt die Bundesregierung, dass die Politik mehr auf die Bedürfnisse der Bürger eingehen wolle. Dabei sei in einem „ergebnisoffenen Bürgerdialog“ ermittelt worden, dass „politische Partizipation“ und „transparente Politik“ besonders wichtig seien. Demgegenüber beklagen viele Spechtweganlieger den hohen Zeitdruck des bisherigen Anhörungensverfahren. Die Ergebnisse dieses Verfahrens sind offenbar auch nicht an den BPA weitergereicht worden. Haben diese Ergebnisse keinerlei politische Relevanz? Die Anlieger sind mehrheitlich sehr wohl für eine Grundsanierung des Spechtwegs. Aber es gibt triftige Gründe für einen breiteren Fußweg (auch als Radweg für Kinder!), für eine schmälere Fahrbahn, für eine Schonung des Knicks und für eine ganzheitliche Planung von Straße **und** Knotenpunkt. Und sie möchten über die Finanzierung nicht erst irgendwann später Klarheit haben, sondern schon **vor** einem Beschluss des BPA. Aber über all diese Punkte könnten alle Beteiligten in einem Anliegergespräch, das seinen Namen verdient, konsensorientiert diskutieren: die Anlieger, Vertreter der Verwaltung und des BPA, Vertreter der beiden Bürgervereine, der Schule, des Jugendtreffs, des Sports und des Tobias-Hauses – eine „Mini-Zukunftswerkstatt“ sozusagen. Ahrensburg hat gute Erfahrungen damit – warum nicht auch beim Spechtweg?!*