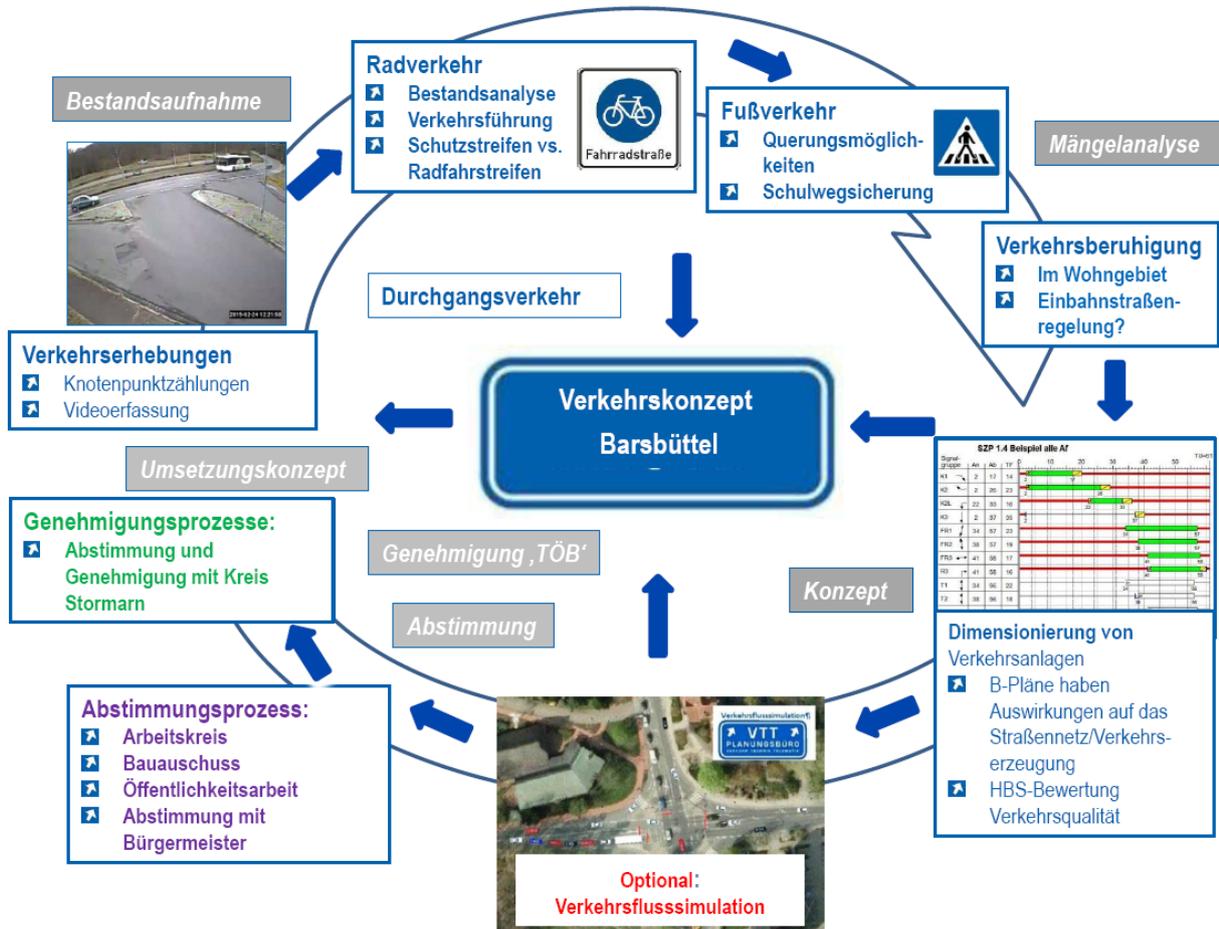


Verkehrskonzept Barsbüttel



Bericht an die Gemeinde Barsbüttel

Verkehrskonzept Barsbüttel Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Überblick	3
1.1	Zweck und Inhalt	3
1.2	Dokument Information	3
1.3	Dokument Historie	3
2.	Grundlagen und Analyse	4
2.1	Überblick	4
2.2	Bestandsanalyse	5
2.2.1	Aufnahme des Straßennetzes	5
2.2.2	Arbeitskreis	5
2.2.3	Analyse und Bewertung verkehrlicher Konfliktpunkte	5
2.3	Verkehrszählungen	5
2.3.1	Ausführung	5
2.3.2	Auswertung	6
3.	Maßnahmenkonzept	7
3.0	Überblick und Methodik	7
3.1	M 1 Überlieger EKG	8
3.2	M2 Eltern Hol- und Bringzone Parkplatz Stadion	9
3.3	M 3 Soltausredder Grundschule	10
3.4	M 4 Elternhaltezone Grundschule	11
3.5	M 5 Soltausredder Ausbau	12
3.6	M 6 Soltausredder Einbahnstraße mit verbreiterten Fußwegen (auch für Falkenstraße)	13
3.7	M 7 Elternhaltezone Grundschule Hauptstraße Edeka-Parkplatz	14
3.8	M 8 3 Eltern Hol- und Bringzonen	15
3.9	M 9 Erschließung B-Plan 1.53	16
3.10	M 10 Erschließung B-Plangebiet B2 (West)	17
3.11	M 11 Erschließung B-Plangebiet B3 (Ost)	18
3.12	M 12 Einbahnstraße Birkenweg aufheben	19
3.13	M 13 Ausbau Rähnwischredder	20
3.14	M 14 Anbindung „Nordost“	21
3.15	M 15 Veloroute 7	22
3.16	M 16 Fahrradstraße Falkenstraße Hinterm Garten – Birkenweg	23
3.17	M 17 Radwege in der Ortsdurchfahrt Hauptstraße – Willinghusener Landstraße	24
3.18	M 18 Verkehrssteuerung	27
3.19	M 19 Verkehrserschließung Wohngebiet Am AKKU	28
4.	Maßnahmenempfehlungen und Bewertungen	29
5.	Zusammenfassung	31
6.	Umsetzungskonzept	31

1. Einführung und Überblick

1.1 Zweck und Inhalt

Mit diesem Bericht werden die Ergebnisse von Verkehrsehebungen, deren Analyse, die verkehrlichen Auswirkungen von B-Plänen, die Problematik in nördlichen Wohngebieten vornehmlich des Soltausredder, die Haltestellengestaltung und Schulwegsicherung an der Erick-Kästner-Gesamtschule und der Grundschule sowie Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für fast alle Knotenpunkte von Barsbüttel beschrieben.

1.2 Dokument Information

Projekt	Verkehrsgutachten Barsbüttel	
Projektnummer	38230	
Auftraggeber	Gemeinde Barsbüttel Fachbereich Bauen und Umwelt Stiefenhoferplatz 1 22885 Barsbüttel	
Ansprechpartnerin AG	Frau Dipl.-Ing. Rita Dux Tel. 040/670 72 400 Frau M.Sc. Ricarda Ladage Tel. 040/670 72 424	
Bieter	VTT-Planungsbüro Verkehr Technik Telematik Surfelln 5a 21218 Seevetal	Fon 04105/8693800 Verkehr@VTT.Hamburg www.VTT.Hamburg
Bearbeiter	Dipl.-Ing. Ronald Mehling Dipl.-Ing. Dietrich Stempel B.Sc. Ronny Djumata	Mehling@VTT.Hamburg Stempel@VTT.Hamburg Djumata@VTT.Hamburg

1.3 Dokument Historie

Versions-Nr.	Status / Änderungen	Ausgabedatum	Art	Verschickt
V 1.0	Bericht	31.08.2018	eMail	04.09.2018
V 1.1	Bericht, redaktionelle Anpassungen	05.09.2018	eMail	05.09.2018

2. Grundlagen und Analyse

2.1 Überblick

Für die Gemeinde Barsbüttel werden mit einem umfassenden Verkehrskonzept zukunftsfähige Verkehrslösungen und Verkehrsoptimierungen entwickelt. Das Konzept soll in Einklang mit den städtebaulichen Entwicklungen und Zielen von Barsbüttel stehen. Folgende Arbeitspakete sind als das Grundgerüst des Verkehrskonzepts Barsbüttel vereinbart worden:

- AP 1 Grundlagen/Ortsbesichtigung/Anlaufberatung
- AP 2 Verkehrserhebungen und -auswertungen für 11 Zählstellen
- AP 3 Radverkehr
- AP 4 Dimensionierung von Verkehrsanlagen
- AP 5 Abgleich mit längerfristigen Entwicklungen der Nutzungen im gesamten Umfeld
- AP 6 Bisherige Konzeptvorschläge der Fraktionen, Forderungen der Bewohner sichten und prüfen
- AP 7 Weiterführende Maßnahmenkonzepte in 2-4 Varianten entwickeln und bewerten
- AP 8 Verkehrsentwicklung und Umlegung / Verkehrsgutachten
- AP 9 Bürgerbeteiligung mit Informationsabenden (1x nach Analyse, 1x nach Maßnahmenvergleich)
- AP 10 Begleitender Arbeitskreis aus Verwaltung und Verkehrsplanern und Präsentation in den politischen Gremien / Bauausschuss
- AP 11 Favorisierte Variante gewinnen mit Handlungsempfehlungen
- AP 12 Zusammenstellung der Unterlagen, Erstellung Gutachten

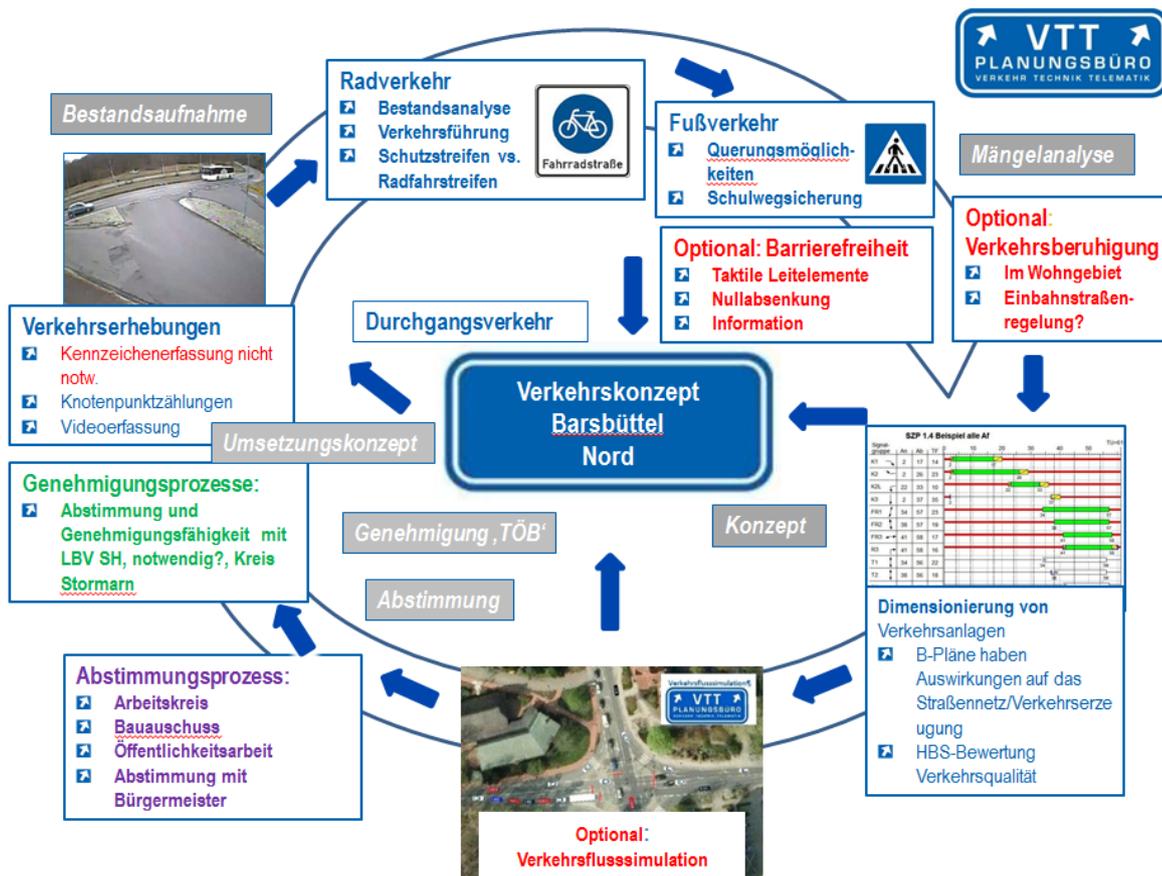


Abbildung 1: Projektüberblick / Planungsprozess

2.2 Bestandsanalyse

2.2.1 Aufnahme des Straßennetzes

In der Ermittlung des „Ist-Zustandes“ mit Analyse des bestehenden Straßennetzes wurden alle relevanten Straßen und Verkehrsbereiche untersucht, begangen, befahren und bewertet.

2.2.2 Arbeitskreis

Im festen „Arbeitskreis Verkehrskonzept Barsbüttel“ wurden von Januar bis Juni 2018 in 6 Sitzungen Maßnahmenkonzepte analysiert. In regelmäßigen Abständen wurde der gesamte Planungsprozess begleitet, mit wichtigen Impulsen aus den Erfahrungen vor Ort betrachtet und für Szenarien, Maßnahmen und deren Prioritäten weiterentwickelt.

2.2.3 Analyse und Bewertung verkehrlicher Konfliktpunkte

Hier werden die Ergebnisse der Anlaufberatung, der Ortsbegehungen, der bisherigen Unterlagen zu den bestehenden Verkehrskonflikten und des Workshops in Übersichtskarten dokumentiert. Zusätzlich werden alle verkehrlich relevanten Ergebnisse einer kritischen Bewertung unterzogen.

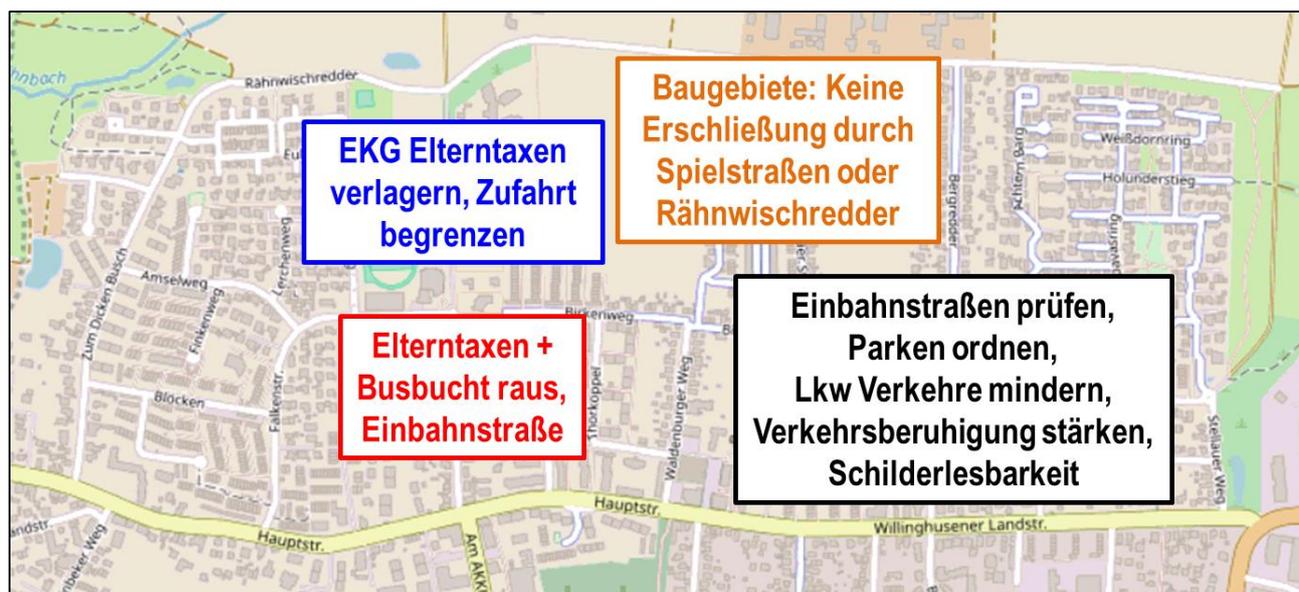


Abb. 2: Hauptergebnisse des öffentlichen Workshops

2.3 Verkehrszählungen

2.3.1 Ausführung

Das Ziel der Verkehrserhebungen besteht darin, das Verkehrsaufkommen im Streckenverlauf des Soltausredder und an definierten Knotenpunkten hinsichtlich einer räumlichen und zeitlichen Verteilung von Verkehrsströmen sowie der maximalen Verkehrsstärken zu den Spitzenstunden zu erhalten. Die gewonnenen Daten dienen als Grundlage für die Bewertung und Beurteilung der Konflikte und Gefährdung für Fußgänger, Schüler und Radfahrer. Die Knotenpunkterhebungen werden an einem Normalwerktag in einer Woche ohne Feiertage außerhalb der Schulferien mittels Videokamera durchgeführt. Die Registrierung der Verkehrsströme erfolgt getrennt nach Einzelströmen, Verkehrsart und Zeitintervall in Strichlisten.

Morgenspitze, Prognose, Abschätzung aus Verkehrsgutachten (DTV)

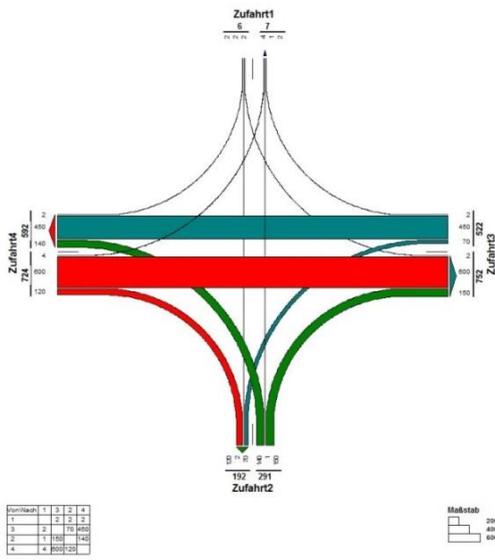


Abbildung 3: Beispiel für die Darstellung eines Strombelastungsplans

Für folgende 11 Knotenpunkte wurden in der Zeit vom 20.02.2018 bis zum 28.02.2018 Knotenpunktzählungen mit Zählung aller Verkehrsbeziehungen im Tagesverkehr von 07:00 bis 19:00 Uhr bzw. 00:00 bis 24:00 Uhr gemäß nachfolgender Liste durchgeführt. Am Knotenpunkt Soltausredder / Hinterm Garten wurden zusätzlich Fußgänger- und Radfahrer erhoben und ausgewertet.

Nr.	Knotenpunkt	Auswertung
1)	Hauptstraße / Zum Dicken Busch	07:00 bis 19:00 Uhr
2)	Hauptstraße / Falkenstraße	07:00 bis 19:00 Uhr
3)	Hauptstraße / Soltausredder / Am AKKU ganztägig	00:00 bis 24:00 Uhr
4)	Willinghusener Landstraße / Bergredder ganztägig	00:00 bis 24:00 Uhr
5)	Willinghusener Landstraße / Achtern Barg	07:00 bis 19:00 Uhr
6)	Willinghusener Landstraße / Stellauer Weg	07:00 bis 19:00 Uhr
7)	Zum Dicken Busch / Amselweg	07:00 bis 19:00 Uhr
8)	Falkenstraße / Amselweg	07:00 bis 19:00 Uhr
9)	Soltausredder / Hinterm Garten 12 Std. mit Fußg./ Radverkehr	07:00 bis 19:00 Uhr
10)	Birkenweg / Bergredder	07:00 bis 19:00 Uhr
11)	Rähnwischedder / Bergredder	07:00 bis 19:00 Uhr

2.3.2 Auswertung

Es wurden alle Verkehrsarten, unterschieden nach Pkw, Krad, Lkw, Lastzüge, Busse an einem Werktag erfasst. Erfasst wurden die Verkehrsströme mittels Videokameras (Beispiel siehe Anlage 1). Ausgewertet werden die Verkehrsströme für die Zeiten 7:00 bis 19:00 Uhr¹.

Alle Ergebnisse werden dokumentiert und digital (PDF) übergeben.

Hinweis: Ein Umrechnungsverfahren ist im HBS Ausgabe 2001 noch Bestandteil, im neuen HBS nicht

¹ Eine 24-Stundenauswertung kann nachträglich durchgeführt werden, da an allen Knotenpunkten die Videokamera 24 Stunden den Verkehr erfasst

3. Maßnahmenkonzept

3.0 Überblick und Methodik

Zur Identifizierung von Problembereichen wurde eine ausführliche Bestandsanalyse vor Ort kombiniert mit umfangreichen Verkehrszählungen und einzelnen Verkehrsbeobachtungen z.B. in den Hauptverkehrszeiten vor der Grundschule aufgestellt.

Zusätzlich sind Vorschläge zu Verkehrskonflikten aus der Politik geprüft worden, eine Schulleiternratssitzung der EKG wahrgenommen, ein Bewohnerworkshop mit über 130 Teilnehmern organisiert und ausgewertet worden sowie regelmäßige Arbeitskreissitzungen zu den Maßnahmenkonzepten durchgeführt worden.

Alle verkehrlichen Themen und Konflikte sind mit den Zielen der Barsbütteler Stadtentwicklung abgeglichen worden. In weiteren Konzeptionsschritten sind dazu Maßnahmenvorschläge samt umfangreichen Alternativen entwickelt und mehrfach überarbeitet worden.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und alle Maßnahmenvorschläge und deren Realisierungsempfehlungen sind im Juni 2018 dem Planungsausschuss der Gemeinde Barsbüttel öffentlich vorgestellt worden.

Abschließend sind alle Maßnahmen in Tabellenform in ihrer Bedeutung für die verkehrliche Entwicklung von Barsbüttel priorisiert und bewertet worden (siehe Kapitel 4. Maßnahmenempfehlungen).

Abbildungen zum Verständnis und Maßnahmenübersichten sind in diesem Bericht dargestellt. Weiterführende Informationen und Dokumentationen sind im Abbildungsband dargestellt

3.1 M 1 Überlieger EKG

Analyse:

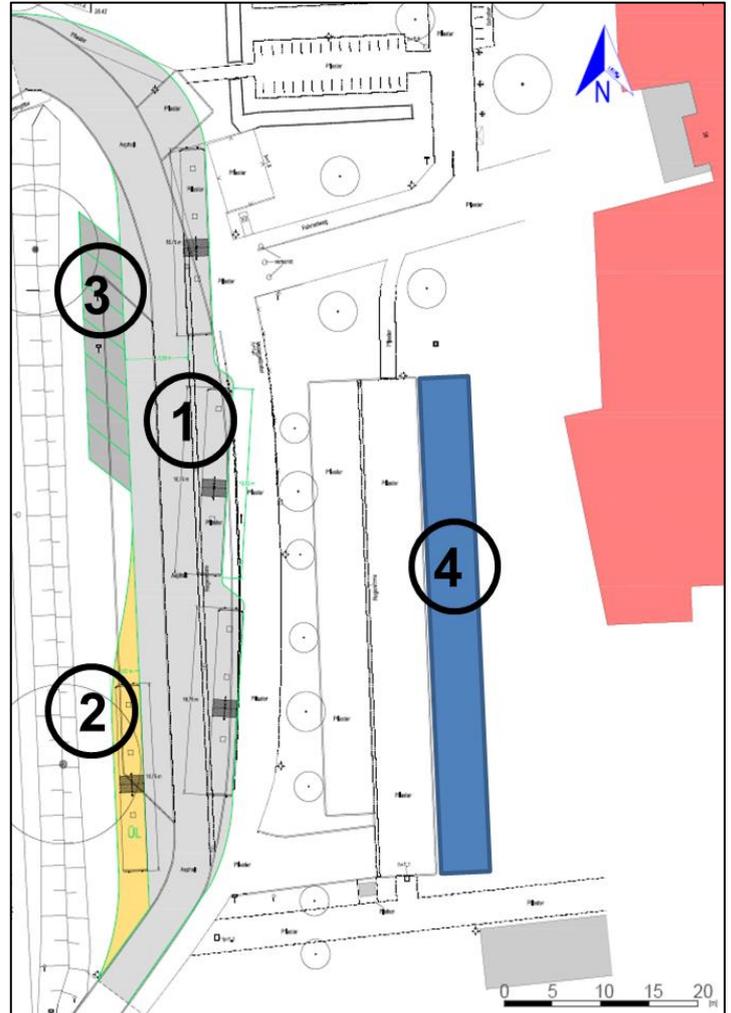
Derzeit wird die Erich-Kästner-Gemeinschaftsschule für den Schülerverkehr mit den Buslinien 337/737 bedient. Probleme sind fehlende Bussteige für unabhängige Busabfahrten, fehlende Plätze für Überlieger und fehlende Lehrerparkplätze

Maßnahmenkonzept:

1. **Neue Sägezahnauaufstellung** für 3 Langbusse rechtsseitig
2. **Bus-Überliegerplatz** linksseitig anstelle von 10 Besucher-Parkplätzen, dafür keine Bus-Überliegerplätze vor der Grundschule
3. **insgesamt 7 Reserveplätze** (nur für Lehrer und Sondernutzungen)
4. **insgesamt 21 neue Lehrerparkplätze** werden zusätzlich 2018 hergestellt

Abwägung:

- + unabhängige Zu- und Abfahrt aller Schülerbusse
- + Überliegerbusse integriert
- + keine wartenden Busse mehr vor Grundschule
- hohe Umbaukosten



3.2 M2 Eltern Hol- und Bringzone Parkplatz Stadion

Analyse:

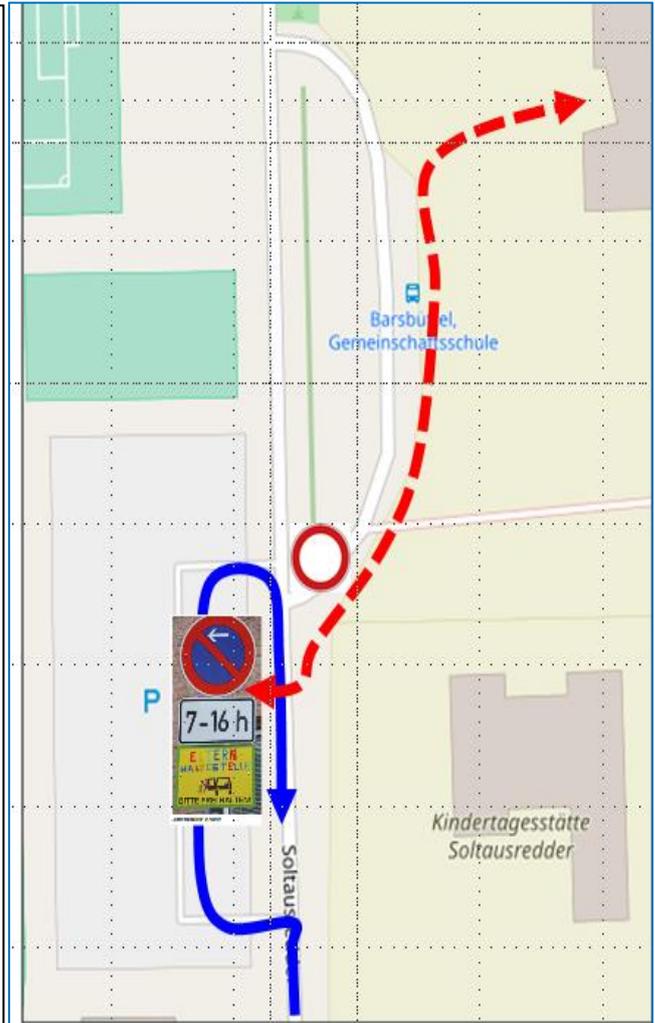
Derzeit fahren Elterntaxis direkt auf die Bushaltestelle vor die Erich-Kästner-Gemeinschaftsschule. Dies wird vom Schulelternbeirat aus Verkehrssicherheitsgründen kritisch gesehen.

Maßnahmenkonzept:

- Neue Elternhaltestone auf Stadionparkplatz 7-16 Uhr
- Extra Schüler-Fußweg zur Gemeinschaftsschule mit leicht aufgepflastertem Überweg über Soltausredder
- Einfahrt Bushaltestelle mit Zeichen 250 gesperrt – nur Busse und Lehrer frei !

Abwägung:

- + keine Elterntaxen vor der Schule auf Busparkplatz
- + sicherer Schulweg von und zur Eltern Hol- und Bringzone
- + geringe Umbaukosten



3.3 M 3 Soltausredder Grundschule

Analyse:

Aktuelle Verkehrserhebungen haben in 2018 ergeben, dass je nach Jahreszeit vor Schulbeginn 245-323 Kfz/Std. sich vor der Grundschule bewegen, erzeugt u.a. von 41-66 Elterntaxen an der Grundschule mit bis zu 80 Kindern (20-25 % der Grundschüler). Sie zusammen erzeugen zwischen 7:30-7:50 an der Engstelle vor dem Schuleingang Rückstaus von 2 bis 8 Kfz je Richtung im Soltausredder.

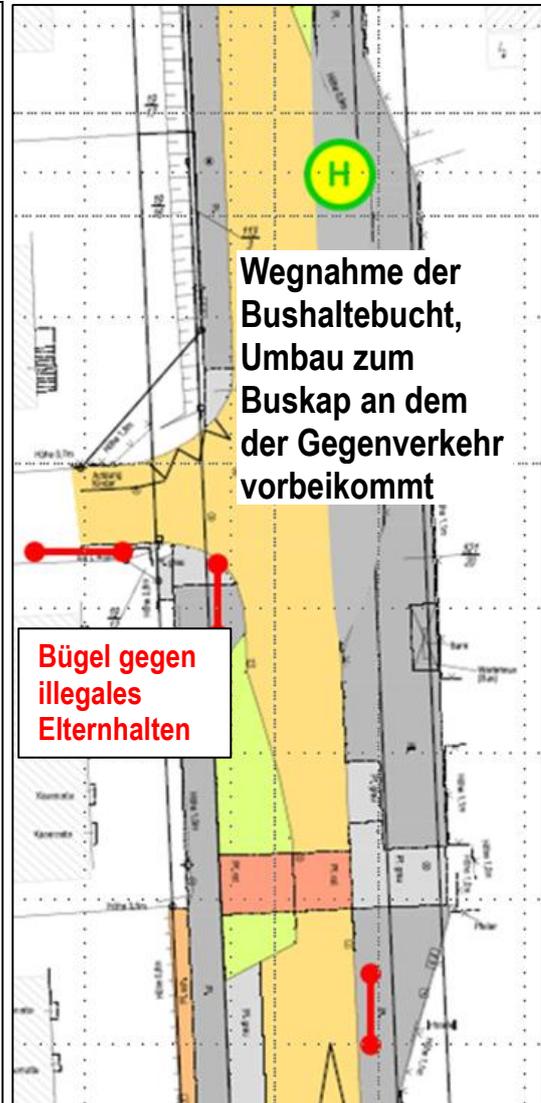
Maßnahmenkonzept:

- Alle Einbauten, Engstellen und Parkplätze zur Tempo 30 Verkehrsberuhigung bestehen lassen
- **vor Grundschule: Buskap an Fahrbahn** für Schulbus ohne Elternhaltezone
- **stattdessen Eltern Bring-und Holzone** in der Hauptstraße vor Edeka mit sicherem Schulweg
- **Elternhalten mit Bügeln** unterbinden

Abwägung:

+ **weniger Kfz-Verkehr und Behinderungen im Soltausredder**

- **Verkehrsverlagerung benötigt Überzeugungsarbeit von Seiten der Grundschule**



3.4 M 4 Elternhaltezone Grundschule

Analyse:

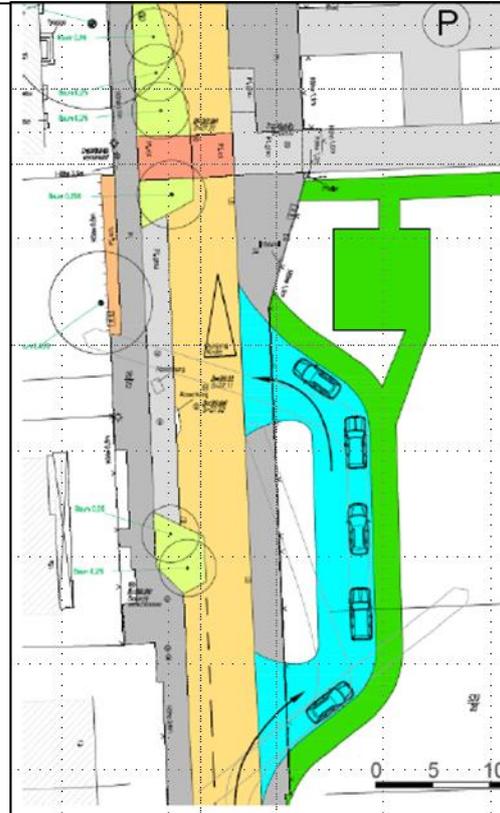
Illegales Halten von Elterntaxen morgens vor Schulbeginn mit Rückstaus im verkehrsberuhigten und engen Soltausredder.

Maßnahmenkonzept:

Neue Elterntaxen-Haltezone auf Grünfläche vor der Grundschule als mögliche Alternative zum ungeordneten und illegalen Halten der Elterntaxen.

Abwägung:

- + Ordnung und weniger Behinderungen im Straßenraum
- + Kfz und Fußgängerverkehr entzerrt
- Verkehrsverlagerung aus Soltausredder findet nicht statt
- erhebliche Umbaukosten
- Grünfläche vor Schule geht zu 50% verloren



3.6 M 6 Soltausredder Einbahnstraße mit verbreiterten Fußwegen (auch für Falkenstraße)

Analyse:

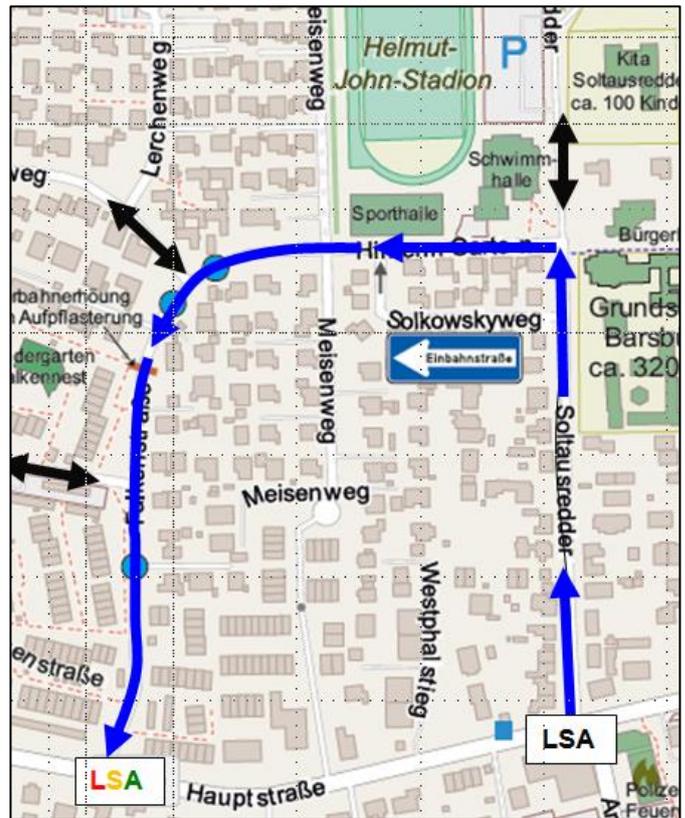
Illegales Halten von Elterntaxen morgens vor Schulbeginn mit Rückstaus im verkehrsberuhigten und engen Soltausredder.

Maßnahmenkonzept:

Einbahnstraßenring Soltausredder – Hinterm Garten – Falkenstraße mit einseitig verbreitertem Fuß- und Radweg (auch für Falkenstraße), Anpassungen der Engstellen für Busverkehr und neue Lichtsignalanlage Einmündung Falkenstr./ Hauptstraße

Abwägung:

- + leichtere Verkehrsführung
- + weniger Behinderungen
- Verkehrsverlagerung in angrenzende Wohngebiete
- Schlechte/nicht mögliche Führung für den Busverkehr
- sehr hohe Umbaukosten für Gemeinde/Anwohner



3.7 M 7 Elternhaltezone Grundschule Hauptstraße Edeka-Parkplatz

Analyse:

Illegales Halten von Elterntaxen morgens vor Schulbeginn mit Rückstau im verkehrsberuhigten und engen Soltausredder.

Maßnahmenkonzept:

Soltausredder alle Einbauten, Engstellen und Parkplätze zur Tempo 30 Verkehrsberuhigung bestehen lassen. Elternhaltezone wird in der Hauptstraße vor Edeka Parkplatz eingerichtet als alternativer Schüler-Fußweg über Soltausredder zur Grundschule (wenn im Graumannsstieg wegen Elterntaxen nicht realisierbar).

Abwägung:

- + gute Erreichbarkeit für Elterntaxen
- + weniger Verkehrsbehinderungen im Soltausredder
- + sichere Schulwegführung für die Grundschüler erhöht Elternakzeptanz
- + empfohlene Schulweglänge für Hol- und Bringzone
- + geringe Realisierungskosten
- + unterschiedliche Wegeführung möglich
- Verkehrsverlagerung benötigt Überzeugungsarbeit von Seiten der Grundschule



3.8 M 8 3 Eltern Hol- und Bringzonen

**Analyse:**

Illegales Halten von Elterntaxen morgens vor Schulbeginn mit Rückstau im verkehrsberuhigten und engen Soltausredder.

Maßnahmenkonzept:

Soltausredder alle Einbauten, Engstellen und Parkplätze zur Tempo 30 Verkehrsberuhigung bestehen lassen.

Drei Elternhaltezone werden in der Hauptstraße, Falkenstraße und Birkenweg eingerichtet als alternativer Schüler-Fußweg zur Grundschule.

Abwägung:

- + gute Erreichbarkeit für Elterntaxen
- + weniger Verkehrsbehinderungen im Soltausredder
- + sichere Schulwegführung für die Grundschüler erhöht Elternakzeptanz
- + empfohlene Schulweglänge für Hol- und Bringzone
- + geringe Realisierungskosten
- + unterschiedliche Wegführung möglich
- Verkehrsverlagerung benötigt Überzeugungsarbeit von Seiten der Grundschule

3.10 M 10 Erschließung B-Plangebiet B2 (West)

Analyse:

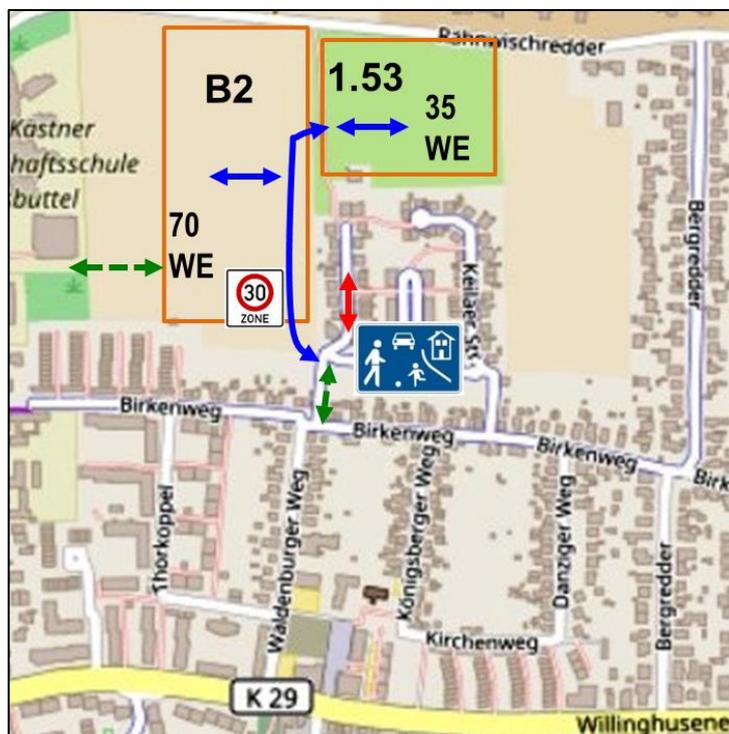
Erschließung des B-Plan Gebietes 1.53 über den Waldenburger Weg und die Keilaer Straße als enge Spielstraßen problematisch.

Maßnahmenkonzept:

Bebauung B-Plan Gebiet 1.53 erst, wenn Erschließung über Waldenburger Weg und B2 Neubaugebiet gesichert ist. Alle nachfolgenden Straßen und Knoten können Mehrverkehr von 105 WE mit 600 Kfz/Tag oder 60 je Spitzenstunde aufnehmen.

Abwägung:

- + Mögliche Anbindung über B2
- + Keine Erschließung über enge Spielstraßen
- + Rähnwischredder wird nicht von Neubaugebieten belastet
- + Baustellenverkehre zeitlich gebündelt und räumlich verteilt
- + neue Fußwege
- Grundstück B2 gehört bisher nicht der Gemeinde, damit Bauverzögerung B-Plan 1.53 um einige Jahre



3.11 M 11 Erschließung B-Plangebiet B3 (Ost)

Analyse:

Erschließung des B-Plan Gebietes 1.53 über den Waldenburger Weg und die Keilaer Straße als enge Spielstraßen problematisch.

Maßnahmenkonzept:

Erschließung aller 3 Neubaugebiete über neue Zufahrten zu und von B2, B3. Alle nachfolgenden Straßen und Knotenpunkte könnten nach Verkehrsprognosen von VTT den Mehrverkehr von 155 WE mit 850 Kfz je Tag oder 90 je Spitzenstunde aufnehmen.

Abwägung:

- + Anbindung in den beiden neuen Gebieten mit Tempo 30 Zonen
- + Keine Problematik der max. zulässigen 300 m Spielstraße (siehe Erlass des Ministeriums)
- + Rähnwischredder wird nicht von Neubaugebieten belastet
- + Kernbereich bleibt VZ 325-Gebiet
- + Direkte Schulweganbindung und neue Fußwege
- + Baustellenverkehre zeitlich gebündelt und räumlich verteilt
- Zeitliche Verzögerungen, da B2 und B3 bisher nicht in Gemeindeeigentum



3.12 M 12 Einbahnstraße Birkenweg aufheben



Analyse:

Der Birkenweg ist gegen Ausweichverkehre aus der Hauptstraße aus vor den Zeiten der südlichen Umgehungsstraße zur Verkehrsberuhigung in drei Teilbereichen als Einbahnstraße ausgeschildert worden.

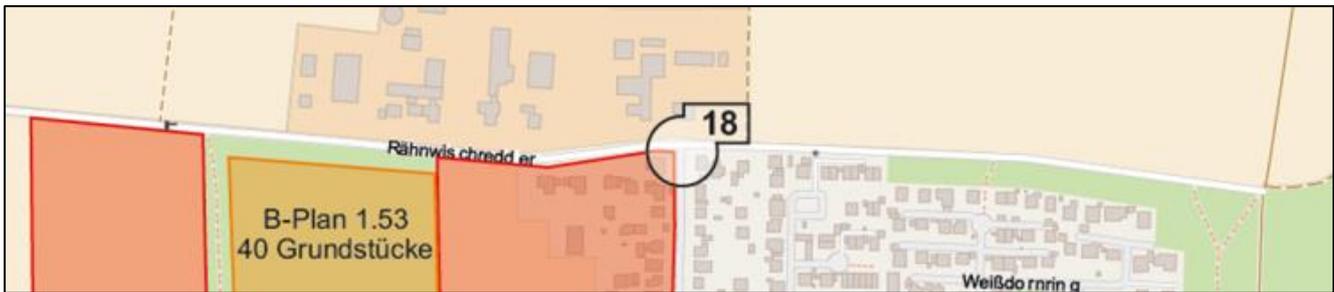
Maßnahmenkonzept:

Birkenweg Einbahnstraßenbereiche aufheben.

Abwägung:

- + Ausweichverkehre aus der Hauptstraße gibt es mit der Umgehungsstraße Barsbüttel nicht mehr
- + Knotenpunkt Stellauer Weg / Hauptstraße wird entlastet
- + weniger Umwegverkehre in den Wohnstraßen
- + kein Wechsel innerhalb einer Straße
- + Birkenweg als Fahrradstraße
- Parkplätze im Straßenraum gehen teilweise verloren
- Gewöhnungseffekte

3.13 M 13 Ausbau Rähnwischredder



Analyse:

Kontroverse Diskussion beim Verkehrsworkshop zur Bedeutung des Rähnwischredder für die Naherholung von Barsbüttel - mehrheitlich für Beibehaltung des Status Quo.

Maßnahmenkonzept:

Beibehaltung des Ausbauzustandes von 2018 mit bestehender Schrankenlösung..

Abwägung:

- + **Alternative Erschließungsstraße für Barsbüttel Nord zur Entlastung anderer Wohnstraßen oder alternative Erschließung der Neubaugebiete**
- **Erhebliche Ausbaurkosten für 2 Fahrsteifen,**
- **Verkehrsverlagerung (Mehrverkehr) in ab- und zufließende Wohnstraßen: Zum Dicken Busch – Soltausredder - Bergredder,**
- **Bewohner mehrheitlich für Erhalt des Naherholungscharakter für Radfahren und Spaziergänge,**

3.14 M 14 Anbindung „Nordost“



Analyse:

Zwischen Barsbüttel Nord und der AS A1 Barsbüttel fehlt eine zweite direkte Verbindungsstraße durch das Gewerbegebiet.

Maßnahmenkonzept:

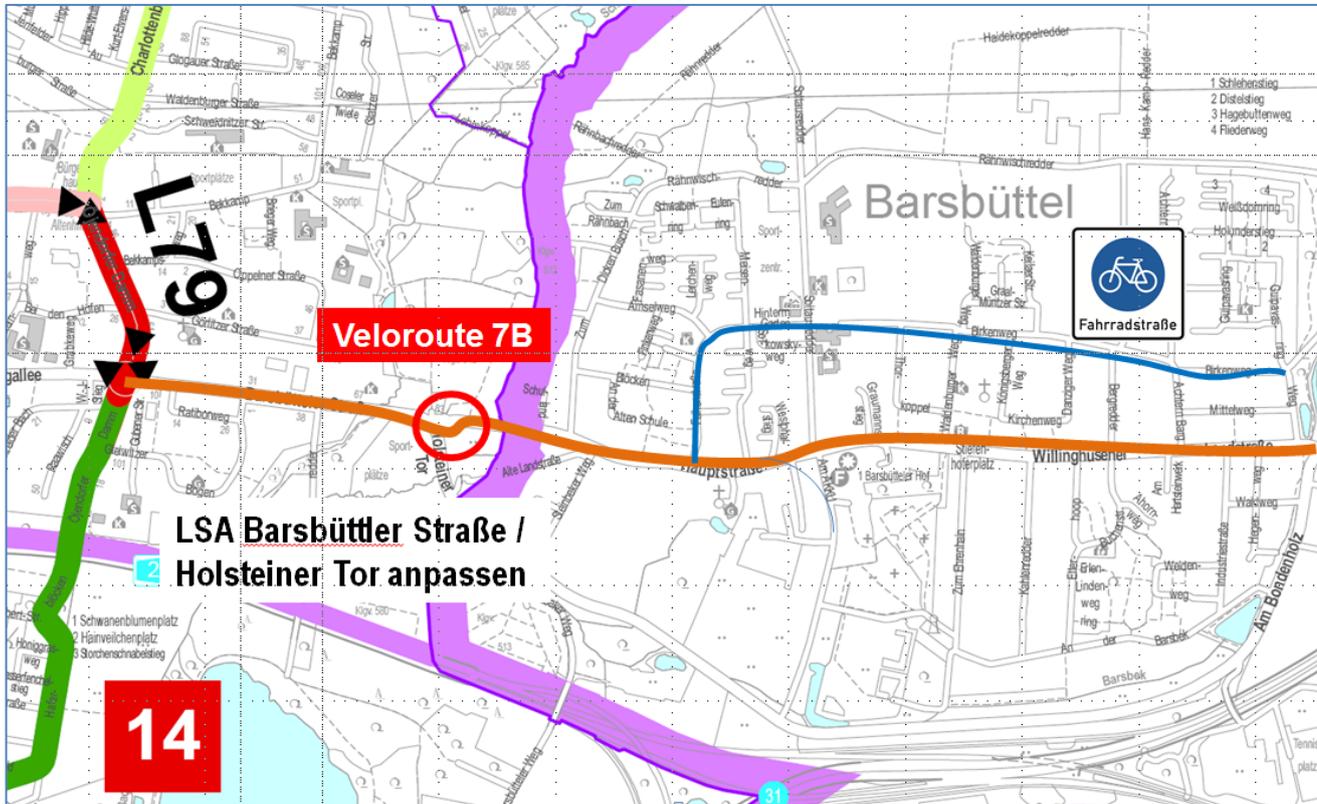
Ausbau des bestehenden Fußweges zum Kibitzhörn

Abwägung:

+ Verkehrsverteilung – kürzere Anbindung an A1 Abfahrt Barsbüttel für Barsbüttel Nord

- Verkehrliche Konsequenz: Ausbau Rähnwischredder zweistreifig zur nördlichen Ortsumgehung mit erheblichen Kosten
- Mehrverkehr ca. 1/3 aller Kfz, welche von der A1 Abfahrt Barsbüttel von oder nach Barsbüttel fahren mit Durchgangsverkehren in Rähnwischredder und damit in Stellauer Weg, Bergredder, Soltausredder , Zum Dicken Busch
- Naherholungscharakter Rähnwischredder geht verloren

3.15 M 15 Veloroute 7



Analyse:

Keine attraktive Radverkehrsverbindung in Hamburgs Osten

Maßnahmenkonzept:

Ziel dieser Maßnahme ist die Anbindung an die Veloroute 7 der FHH

Abwägung:

- + Anbindung in die Veloroute 7 HH
- + Förderung des Fahrradverkehr
- + Anbindung an vorhandene Radfahrstreifen auf Hamburger Gebiet
- Radwege in der Hauptstraße ausbauen
- Anpassung LSA notwendig

3.16 M 16 Fahrradstraße Falkenstraße - Hinterm Garten - Birkenweg



Analyse:

Innerorts von Barsbüttel schlechte Radverkehrsverbindungen bzw. keine vorhanden

Maßnahmenkonzept:

- Einrichtung Fahrradstraße mit Verkehrszeichen
- Radfahrstraße nach StVO und Piktogramme auf der Straße
- Verkehrszeichen 244.1 Fahrradstraße
- Öffentlichkeitsarbeit
- Piktogramme auf der Straße
- Schutzgitter am Birkenweg für Radverkehr öffnen
- Tempo 30 durchgehend

Abwägung:

- + Radverkehr hat Vorrang vor dem Autoverkehr
- + Führung von Falkenstraße – Hinterm Garten –
- + Birkenweg in beiden Richtungen



3.17 M 17 Radwege in der Ortsdurchfahrt Hauptstraße – Willinghusener Landstraße



Art	Name	Radweg Anordnung nördlich	Radweg Anordnung südlich	Situation	notwenige Maßnahme
Knotenpunkt 1	Stellauer Weg/ Willinghusener Landstr.	keine Verschwenkung am Knoten, nur 1,1 m breit	-	Gerade noch in Ordnung	keine
Abschnitt 1	von Knoten 1 bis 2	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,8 m) sonst 1,4 m	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,8 m) sonst 1,4 m	Haltestelle nicht in Ordnung	Radwege an Haltestellen verbreitern
Knotenpunkt 2	Einmündung Industriestraße	-	keine Verschwenkung am Knoten	in Ordnung	keine
Abschnitt 2	von Knoten 2 bis 3	Radwegbreite 1,2 m	Radwegbreite 1,2 m	gerade noch in Ordnung	keine
Knotenpunkt 3	Einmündung Achtern Barg	keine Verschwenkung am Knoten, 1,2 m breit	-	gerade noch in Ordnung	keine
Abschnitt 4	von Knoten 3 zu 4	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,9 m) sonst 1,3 m	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,9 m) sonst 1,3 m	Haltestelle nicht in Ordnung	Radwege an Haltestellen verbreitern
Knotenpunkt 4	Einmündung Bergredder	Radweg verschwenkt	Radweg verschwenkt	Nördlich nein südlich ja	nördlich Radweg an Fahrbahn legen, südlich wegen Haltestelle nicht
Knotenpunkt 5	Einmündung Ellerhoop	-	keine Verschwenkung am Knoten, 1,1 m breit	gerade noch in Ordnung	keine
Abschnitt 5	von Knoten 5 zu 6	Radwegbreite ca. 1,2 m	Radwegbreite ca. 1,2 m	gerade noch in Ordnung	keine
Knotenpunkt 6	Einmündung Kahlenredder	-	leichte Verschwenkung weg. Längsparkplätze	gerade noch in Ordnung	keine
Abschnitt 6	von Knoten 6 zu 7	Radwegbreite ca. 1,2 m	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,9 m) sonst 1,2 m neben Längsparken	Haltestelle nicht in Ordnung	Radwege an Haltestellen verbreitern

Art	Name	Radweg Anordnung nördlich	Radweg Anordnung südlich	Situation	notwenige Maßnahme
Knotenpunkt 7	Einmündung Zum Ehrenhein	-	Radweg verschwenkt weg. Bushaltestelle	in Ordnung	keine
Knotenpunkt 8	Einmündung Waldenburger Str.	Radweg verschwenkt weg. Bushaltestelle	-	in Ordnung	keine
Abschnitt 8	von Knoten 8 zu 9	Radweg neben Längsparkern 1,3 m breit	Radweg neben Schrägparkern 1,2 m breit	in Ordnung	keine
Knotenpunkt 9	Einmündung Graumannsstieg	keine Verschwenkung am Knoten, 1,2 m breit	-	in Ordnung	keine
Abschnitt 9	von Knoten 9 zu 10	Radweg vor Schrägparkern 1,1 -1,3 m breit	Radweg 1,2 -1,3 m breit	in Ordnung	keine
Knotenpunkt 10	Einmündung Soltausredder	Radweg verschwenkt,	Radweg verschwenkt wg. Haltestelle , rote Markierung fehlt	nicht in Ordnung	nordseitig Radweg in gerader Anordnung im Knotenbereich anpassen., südseitig Markierung
Abschnitt 10	von Knoten 10 zu 11	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,8 m) sonst 1,2 m	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,8 m) sonst 1,2 m	nicht in Ordnung	Radwege an Haltestellen verbreitern
Knotenpunkt 11	Einmündung Falkenstraße	Radweg stark um 11 m vom Knoten abgesetzt	-	nicht in Ordnung	nordseitig Radweg in gerader Anordnung im Knotenbereich anpassen.,
Abschnitt 11	von Knoten 11 zu 12	Radweg neben Längsparkern 1,3 m breit	Radweg 1,35 m breit	in Ordnung	keine
Knoten 12	Einmündung Steinbeker Weg	-	Radweg verschwenkt weg. Bushaltestelle	in Ordnung	keine
Abschnitt 12	von Knoten 12 zu 13	Radweg neben Längsparkern 1,3 m breit	Bushaltestelle Breite nicht ausreichend (ca. 0,8 m) sonst 1,2 m	nicht in Ordnung	Radwege an Haltestellen verbreitern
Knoten 13	Einmündung Zum Dicken Busch	Radweg verschwenkt weg. Bushaltestelle	-	in Ordnung	keine
Abschnitt 13	Von Knoten 13 bis Barsbütteler Straße	Radwegbreite ca. 1,4 m	Radwegbreite ca. 1,4 m	in Ordnung	keine

Analyse:

Der Radverkehr in der Ortsdurchfahrt wird auf Radwegen geführt, die nach Verkehrszeichen oder Markierung nicht im gegenläufigen Verkehr geführt werden. Eine Radwegbenutzungspflicht mit Verkehrszeichen



VZ 237 StVO (Radweg)



VZ 240 StVO (Gemeinsamer Geh- und Radweg) oder



VZ 241 StVO (Getrennter Rad- und Gehweg)

nach Straßenverkehrsordnung (StVO) besteht **nicht**.

An vielen Einmündungen und Knotenpunkten sind Radwegfurten geradlinig angelegt und rot markiert (siehe Tabelle oben)

Maßnahmenkonzept:

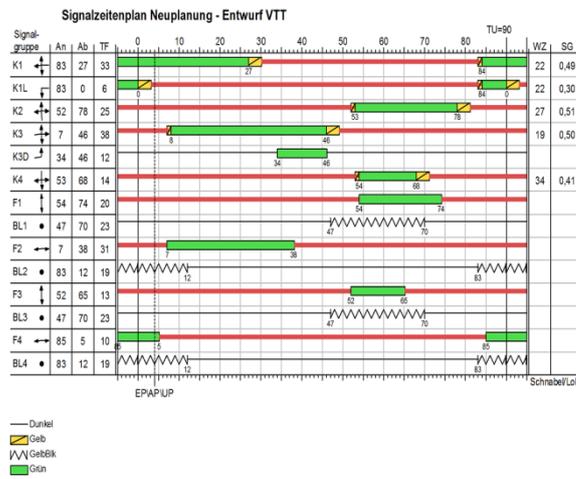
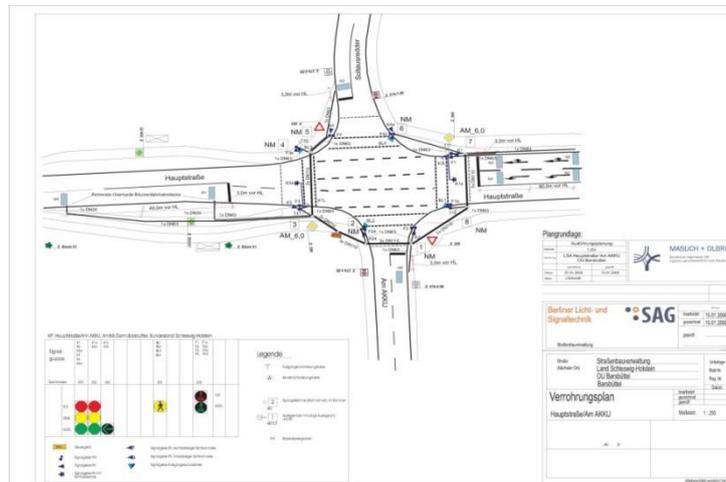
An einigen Knotenpunkten ist die Radwegführung leicht verschwenkt, weil hier Bushaltestellen oder Parkbuchten es erfordern, weiter zurückliegend zu führen.

An den Knotenpunkten Bergredder, Soltausredder und Falkenstraße müssen nordseitig die Radwege in gerader Anordnung im Knotenbereich geführt werden. Zusätzlich fehlt an der Einmündung Soltausredder südseitig die rote Radwegmarkierung über den Knoten.

In fast allen Bereichen der Ortsdurchfahrt sind an den Bushaltestellen die verbleibenden Radwegbreiten eindeutig zu schmal.

Abwägung:

3.18 M 18 Verkehrssteuerung



Analyse:

In Barsbüttel befinden sich nur im Zuge der Ortsdurchfahrt Lichtsignalanlagen:

- FLSA Hauptstraße / Zum Dicken Busch
- FLSA Hauptstraße / Falkenstraße
- LSA Hauptstraße / Soltausredder / Am AKKU
- FLSA Hauptstraße / Graumannsstieg
- FLSA Hauptstraße / Zum Ehrenhain
- LSA Willinghusener Landstraße / Bergredder
- LSA Am Bondenholz / Willinghusener Landstraße → Zuständigkeit LBV SH, NL Lübeck
- LSA Willinghusener Landstraße / Von- Bronsart-Straße → Zuständigkeit LBV SH, NL Lübeck

Die LSA Hauptstraße / Soltausredder / Am AKKU wird nicht der aktuellen verkehrstechnischen Unterlage entsprechend gesteuert, es sind wegen Abdeckung der Diagonalgrünsignale erheblich zu lange Zwischenzeiten geschaltet, dadurch unnötig lange Wartezeiten bei rot

Maßnahmenkonzept:

- An der LSA Hauptstraße / Soltausredder sind signaltechnische Maßnahmen notwendig:
- Die Diagonalgrünsignale sind abgedeckt, dadurch unnötig hohe Zwischenzeiten, dadurch warten rechnerisch bis zu 3600 Fahrzeuge unnötig bei ROT. → **Anpassung der Signalsteuerung notwendig**
- **Überprüfung der Zwischenzeiten, besonders wichtig für Radfahrer**
- Zu lange Wartezeiten (gerade auch für Fußgänger)
- Verkehrsabhängige Steuerung mit Optimierung der Wartezeiten
- Überprüfung der Hardware (Alter des Steuergeräts?)
- Verbesserung der Signalsteuerung, Verbesserung für Fußgänger an der LSA Willinghusener Landstraße / Bergredder prüfen
- Radfahrer werden auf Radweg geführt
- Keine Radwegbenutzungspflicht
- Koordinierung mit Nachbaranlage

Abwägung:

- + rechtlich notwendige Maßnahme, Verbesserung der Steuerung
- + Bessere Erkennbarkeit für abbiegende Fahrzeuge
- Baukosten

Weiterführende Informationen im Abbildungsband ab Anlage 18,33 und 50

3.19 M 19 Verkehrserschließung Wohngebiet Am AKKU

Analyse:

Die westlich und östlich vom südlichen Bereich der Straße „Am AKKU“ befindliche Fläche ist für die Bebauung geeignet, Erweiterungswohnbau ist gefordert

Maßnahmenkonzept

Geplant ist im Rahmen eines neuen B-Plan-Verfahrens das neue Wohngebiet „Am AKKU Süd“

Abwägung:

- + Schaffung neuer Wohnflächen
- + Attraktive Lage mit guter Versorgung, Einkaufen, Ärzte, Apotheke
- Gleichzeitig schlechte Lage wg. Immissionen durch BAB
- Lärmschutz notwendig



4. Maßnahmenempfehlungen und Bewertungen

4.1 Maßnahmen

Im nachfolgenden Vergleich sind alle verkehrlichen Maßnahmenkonzepte für den **Soltausredder** in den wesentlichen Entscheidungskriterien (Verkehrsfluss HVZ, Verkehrssicherheit, Umweg Verkehre und zusätzlich Betroffene, Aufwand/Kosten und Genehmigungswiderstände) zusammengestellt und bewertet worden. Im Ergebnis sind drei der fünf unterschiedlichen Konzepte sinnvoll realisierbar.

Favorisiert und empfohlen wird hier die gemeinsame Umsetzung von M3 „Buskap vor der Grundschule“ mit M7/8 „Errichtung von einer oder mehreren Eltern Hol- und Bringzonen“ für die Elterntaxen.

Wirkungsbereiche auf Soltausredder plus Umfeld	Konzept M3 Umbau mit Buskap vor Schule	Konzept M4 Elterntaxenzone Grundschule	Konzept M5 Ausbau Zweirichtungsverkehr	Konzept M6 Einbahnstraßenführungen	Konzepte M7/M8 Eltern Bring- + Holzonen
Verkehrsfluss in HVZ	+	+	+	+	+
Verkehrssicherheit Fuss / Rad	o	o	--	+	++
Umwegverkehre und zusätzliche Betroffene	+	+	+	--	++/o
Aufwand / Kosten	o	-	-	--	+
Genehmigungswiderstand Landkreis	+	o	--	--	o
Fazit:	favorisiert	machbar	nicht realisierbar	nicht realisierbar	favorisiert

4.2 Prioritäten

Um alle 19 Maßnahmenempfehlungen in einen Prioritätenplan für ihre zeitliche Umsetzung zu bringen, werden die vier Kriterien der Wirkung für

- Verkehrsberuhigung (**V**),
- Wirkung zur Verkehrssicherheit (**S**),
- Bedeutung für Stadtgestaltung (**G**) und
- Auswirkungen auf die Betriebsfunktion (**B**)

mit jeweils

- 0 (keine Bedeutung),**
- 1 (geringe Bedeutung),**
- 2 (mittlere Bedeutung) bis**
- 3 Punkten (hohe Bedeutung)**

bewertet und in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Alle Maßnahmen mit 8 und mehr Wertungspunkten werden der 1. Priorität zugeordnet und sollten kurzfristig in den nächsten drei Jahren bis 2021 beschlossen, geplant und umgesetzt werden. Maßnahmen mit 5-7 Wertungspunkten liegen in der 2. Priorität und sollten mittelfristig ab 2022 realisiert werden. Maßnahmen mit weniger als 5 Wertungspunkten werden als nachrangig betrachtet oder sind nach eingehender Betrachtung verworfen worden.

Die folgenden Kriterien sind Grundlage für die Priorität der Realisierung mit 0-3 Punkten
Verkehrsberuhigung (V), Verkehrssicherheit (S), Stadtgestaltung (G), Betriebsfunktion (B)

Projekte Barsbüttel – Priorität, Realisierung wichtig 2019-2021 	V	S	G	B	Gesamtpunkte	Begründung
Umbau Bushaltestelle EKG - M1	2	3	2	3	10	Verkehrssicherheit und wichtige Betriebsfunktion
Eltern Hol- und Bringzone EKG – M2	2	2	1	3	8	Verkehrssicherheit und wichtige Betriebsfunktion
Buskap Grundschule - M3	3	2	1	3	9	Verkehrsberuhigung und gegen illegales Elternhalten
Hol- und Bringzone für Elterntaxen in der Hauptstraße – M7/M8	3	3	1	2	9	Verkehrsberuhigung Soltausredder und Verkehrssicherheit Grundschule
Erschließung Neubaugebiete Barsbüttel Nord – M9-M11	2	2*	2	3	9	Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung, Betrieb für angrenzende Wohnbereiche

Projekte Barsbüttel – Priorität Realisierung mittelfristig ab 2022 	V	S	G	B	Gesamtpunkte	Begründung
Einbahnstraßen Birkenweg – M12	1	2	1	2	6	Verkehrssicherheit und wichtige Betriebsfunktion
Veloroute Barsbüttel -Hamburg – M15	1	2	1	2	6	Verkehrssicherheit und Betriebsfunktion
Fahrradstraße Barsbüttel Nord – M16	1	3	1	2	7	Verkehrsberuhigung und sicherer Radfahrbetrieb
Radwege Ortsdurchfahrt – M17	0	3	2	1	6	Verkehrssicherheit und Betriebsfunktion
Verkehrssteuerung LSA Knoten entlang der Hauptstraße – M18	2	2*	0	2	6	Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung, Betriebsfunktion
Verkehrerschließung Am AKKU – M19	0	1	2	2	5	Stadtgestalt und Betriebsfunktion

Die nicht aufgeführten Maßnahmen Vorschläge in der Prioritätenwertung M4, M5, M6, M13, M14 sind als Maßnahmenalternativen entwickelt und diskutiert worden. Sie werden nicht für eine Realisierung empfohlen.

5. Zusammenfassung

Die Ergebnisse der umfangreichen Verkehrszählungen zeigen, dass an keinem der 19 untersuchten Knotenpunkten tatsächlich mangelhafte Verkehrsqualitäten z.B. mit Rückstaus in bestimmten Verkehrszeiten bestehen. Auch für zukünftige Neubaugebiete im Norden und Süden von Barsbüttel bestehen für die äußere Erschließung ausreichend Kapazitätsreserven im Straßennetz. Im Einzelfall helfen auch Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen, um ausreichende Verkehrsqualitäten zu ermöglichen.

Als problematisch erweisen sich allerdings in der Akzeptanz der Bewohner aus den verkehrsberuhigten Wohngebieten die Verkehre zu den Schulen, Kita und Freizeiteinrichtungen im Soltausredder. Insbesondere das Verkehrsaufkommen vor Schulbeginn an Elterntaxen und Bussen vor der Grundschule führt dort zeitlich und punktuell zu Verkehrsbehinderungen mit Rückstaus. Die Erschließung von geplanten Wohngebieten durch enge Spielstraßen oder über nördlich angrenzende Naherholungsbereiche werden von den Anwohnern ebenfalls sehr kritisch empfunden.

Soltausredder:

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenvorschläge ist eine weitere Verkehrsberuhigung des Soltausredder, ohne damit andere Wohnstraßen zusätzlich zu belasten. Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxen für die Grundschule und EKG sind ein vielversprechender Ansatz, um unnötige Verkehre aus dem Soltausredder herauszuhalten. Diese Maßnahmen bedürfen des Einsatzes der Schulen und Kinder sowie einer umfangreichen und dauerhaften Öffentlichkeitsarbeit für die Eltern.

Erschließung Neubaugebiete:

Die Verkehrserzeugung von möglicherweise bis zu drei Neubaugebieten stellt für die Kapazitäten des nachfolgenden Straßennetzes keine verkehrlichen Probleme dar. Trotzdem sind für die äußere Erschließung der Neubaugebiete Lösungen entwickelt worden, ohne den Naherholungsraum und die anliegenden Wohn- und Spielstraßen mit zusätzlichen Anliegerverkehren zu belasten.

Ortsdurchfahrt:

Auch für den Fahrradbereich und die Verkehrssteuerung in der Hauptstraße sind zahlreiche weiterführende Maßnahmenvorschläge entwickelt worden.

Für alle Verkehrskonfliktbereiche von Barsbüttel sind konkrete Maßnahmenvorschläge (teilweise mit Varianten) bewertet und in zeitliche Handlungsempfehlungen gebracht worden. Diese leiten sich aus den Erfahrungen des Auftragnehmers und Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer her.

6. Umsetzungskonzept

Im nächsten Schritt sind bis zur Umsetzung einzelner Maßnahmen weitere Beratungen auf politischer und administrativer Ebene notwendig, um Beschlussvorlagen für die weitere Umsetzung zu schaffen. Dazu zählen:

- abschließende Beratungen in Verwaltung und Politik
- politische Entscheidungen
- Kostenermittlungen und Haushaltsberatungen
- Planungen der Maßnahmen einschließlich Vorbereitung der Vergabe
- Einholen verkehrsrechtlicher Anordnungen beim Kreis Stormarn
- weitere Beteiligungen der TÖBs sowie Umsetzung und Bauen der Maßnahmen

Aufgestellt:

Dipl.-Ing. Dietrich Stempel

Dipl.-Ing. Ronald Mehling

B. Sc. Ronny Djumata

05.09.2018

Abbildungsband: Eigenes Dokument