

Verkehrsstrukturkonzept Henstedt-Ulzburg

Bürgerinformation

Henstedt-Ulzburg | 10.12.2014



Agenda

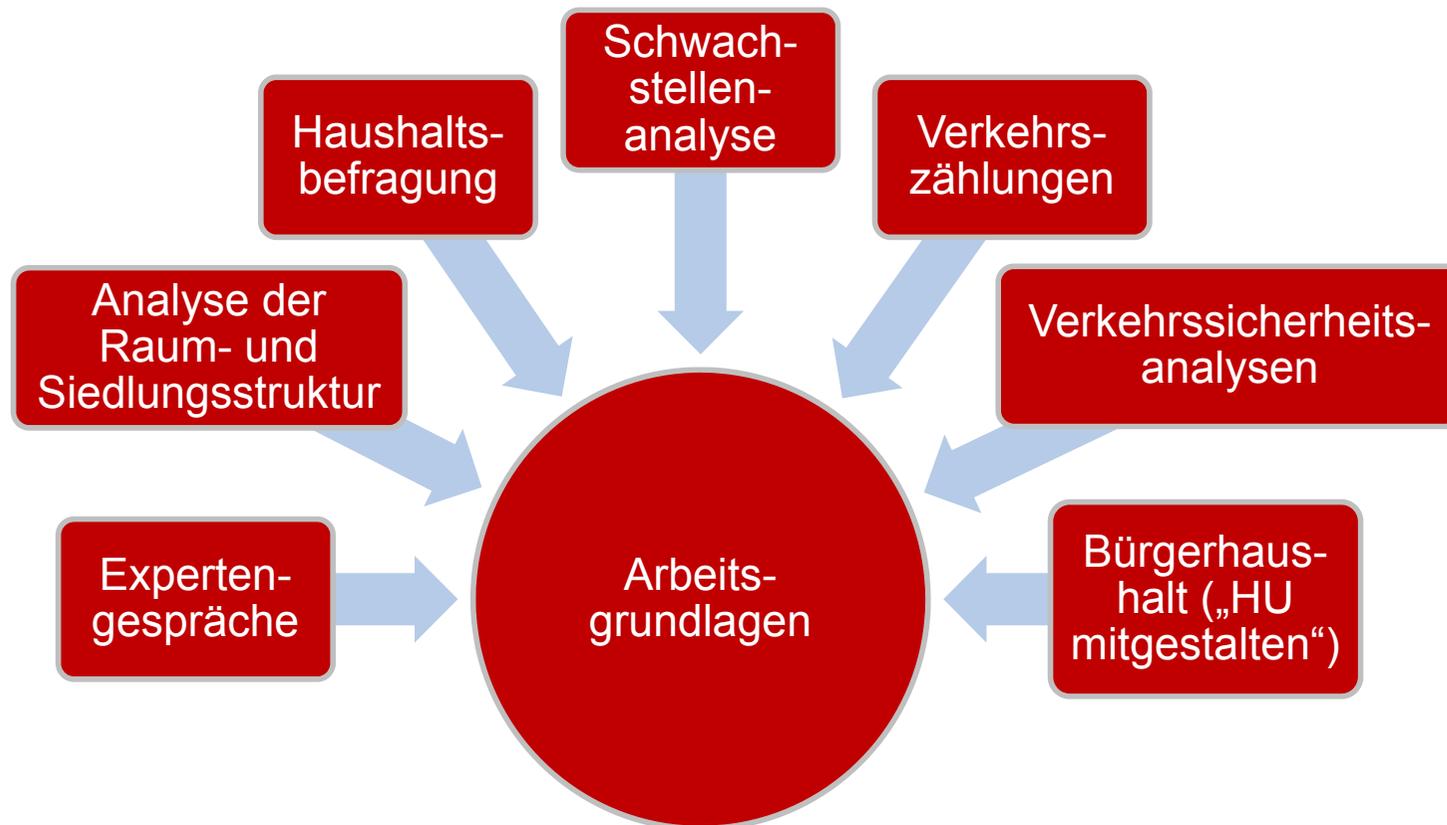
- 1 Einleitung**
- 2 Zielableitung und Bezugsgrößen**
- 3 Hintergründe zur Maßnahmenentwicklung**
- 4 Maßnahmenstufenkonzept**

1

Einleitung

Grundlagenübersicht

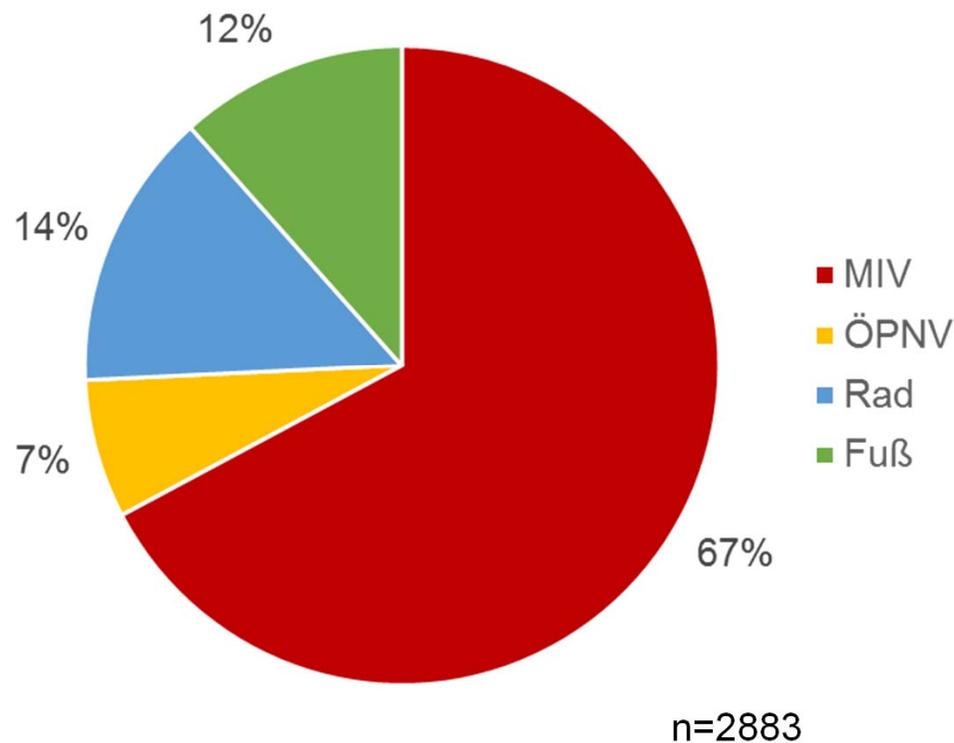
- Gemeindespezifische Grundlagen:



- Darüber hinaus Regelwerke/Richtlinien/übergeordnete Planungen etc.

Grundlage Haushaltsbefragung

Verkehrsmittelwahl pro Weg

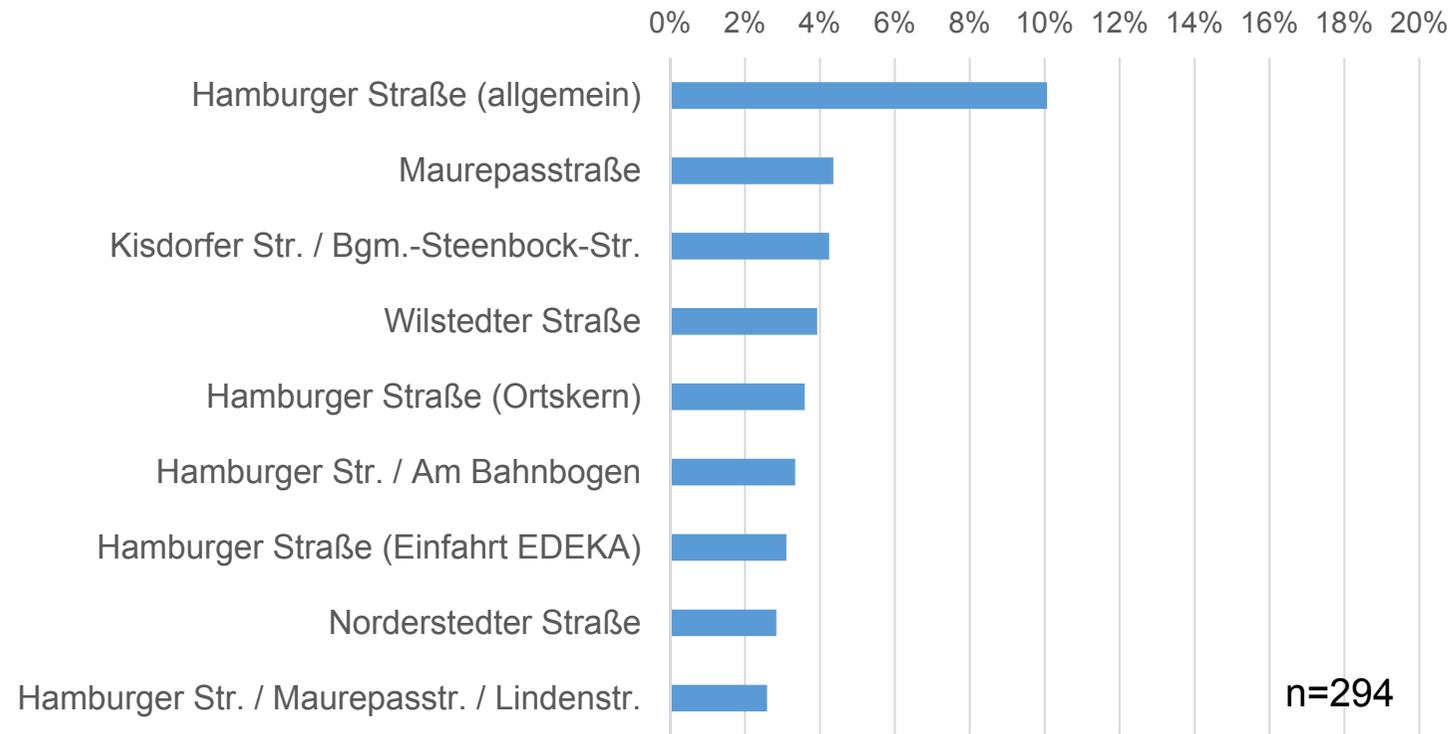


- Vergleich mit Norderstedt (2004)
 - MIV: 57 % (-10 %)
 - ÖPNV: 10 % (+3 %)
 - Rad: 17 % (+3 %)
 - Fuß: 16 % (+4 %)
- Vergleich mit Umland Hamburg (MiD 2008)
 - MIV: 63 % (-4 %)
 - ÖPNV: 8 % (+1 %)
 - Rad: 11 % (-3 %)
 - Fuß: 17 % (+5 %)
- Fazit für Henstedt-Ulzburg
 - MIV-Anteil vergleichsweise hoch
 - ÖPNV-Anteil vergleichsweise niedrig
 - Fußgängeranteil strukturbedingt niedrig

Grundlage Haushaltsbefragung

„Gibt es bestimmte Stellen, an denen Sie sich besonders unsicher fühlen?“

Anteil der Nennungen
(Top 10)

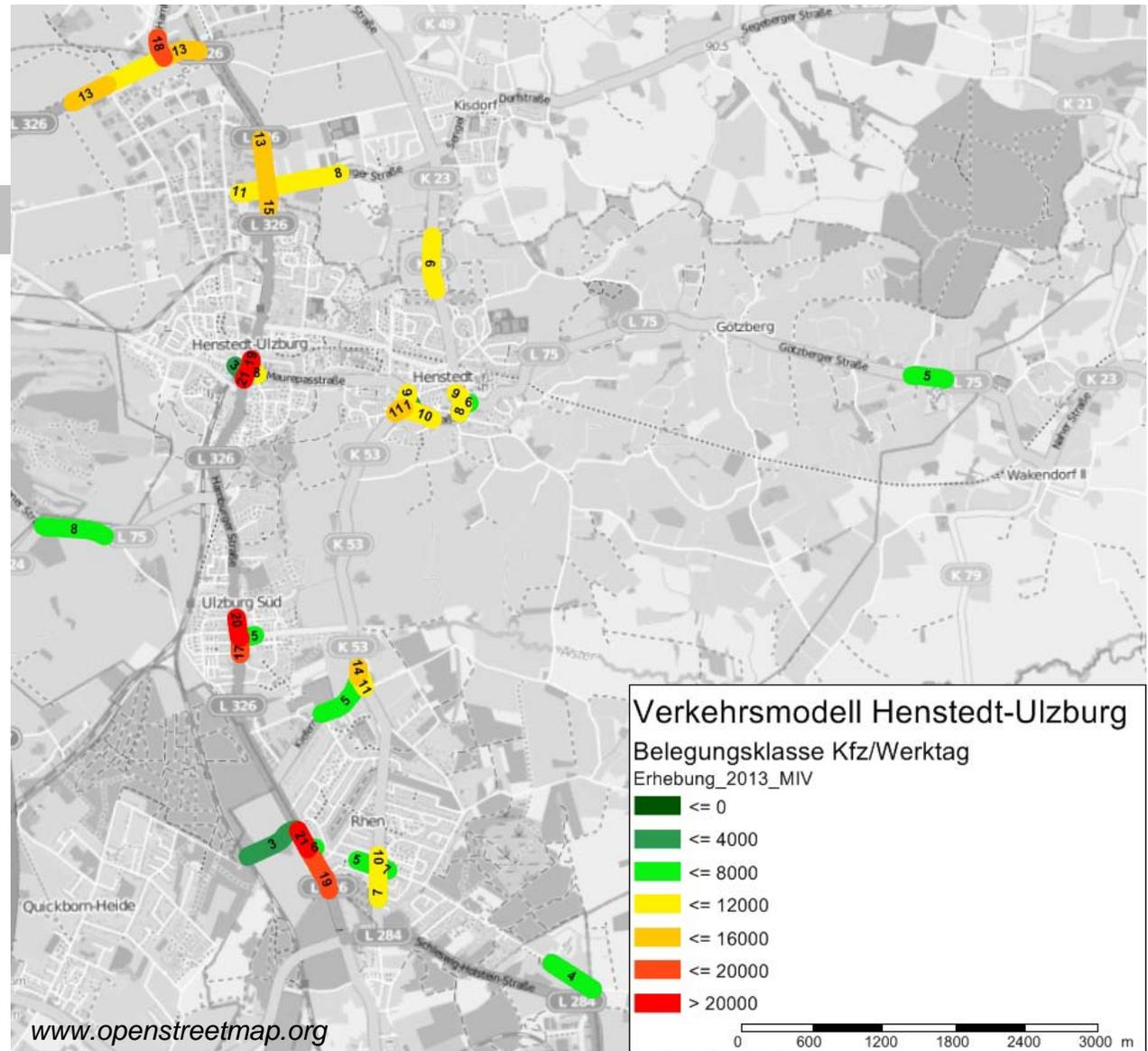


Grundlage Verkehrszählung

Integration der Zähldaten

- Die Daten aus den Knotenpunkt- und Querschnittszählungen wurden auf Tageswerte hochgerechnet (m. H. von Tagesanteilen aus HBS*)
- Übernahme der Zähldaten ins Verkehrsmodell zur:
 - Visualisierung der Verkehrsströme und
 - als Kalibrierungsgröße für die Modelleichung
- Wesentliche Grundlage für:
 - Maßnahmenerarbeitung
 - Maßnahmenbewertung

*HBS ... Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen



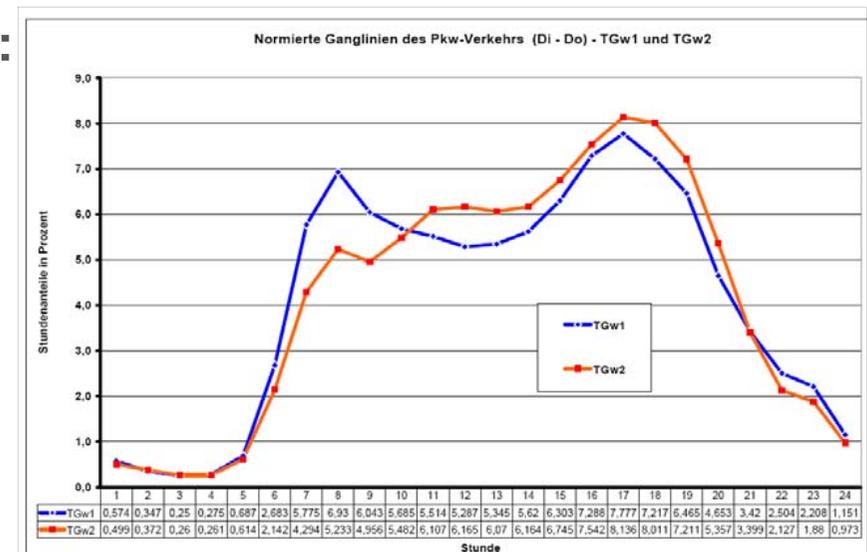
Vergleich der Zähldaten

Manuelle Straßenverkehrszählung 2013 Land SH:

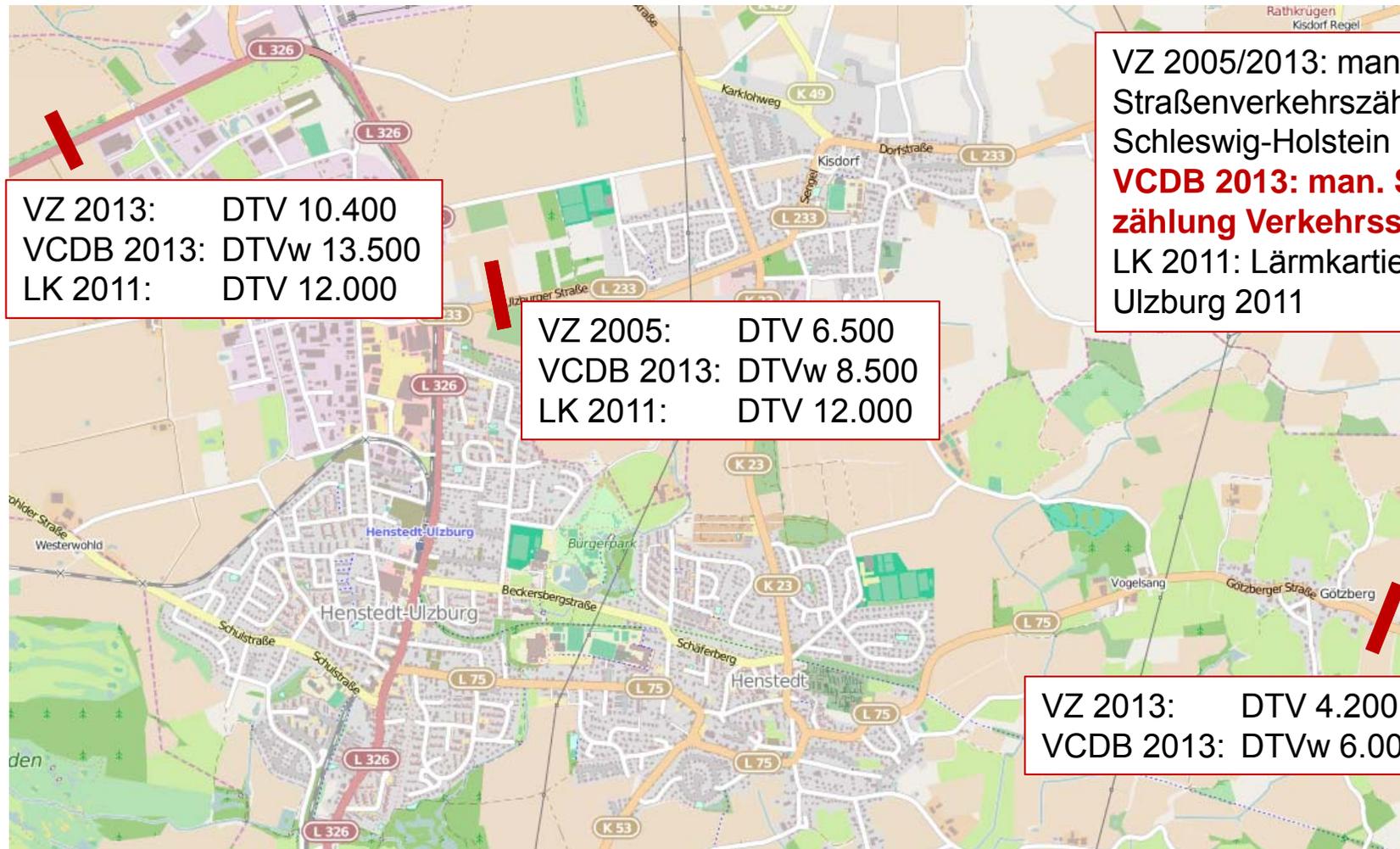
- Methodik der Erhebung nicht öffentlich zugänglich
- Lage der Netzknoten und Zählstellen tlw. unklar (Beispiel L 75 Kadener Chaussee)
- **Ausweisung des DTV (durchschn. tägl. Verkehr)**
- Befund: Zählwerte durchgehend vergleichsweise niedriger als im Verkehrsstrukturkonzept

Manuelle Straßenverkehrszählung 2013 VCDB:

- Keine Auffälligkeiten im Verkehrsgeschehen während der Erhebung bekannt
- Hochrechnung des Zeitraums der Zählung anhand HBS 2009 (Ganglinie Westdeutschland, TGw2: Straßen am Kernstadtrand und im weiteren Stadtbereich, teils Radialstraßen zur Kernstadt)
- **Ausweisung des DTVw (durchschn. tägl. Verkehr Mo.-Fr.)**



Vergleich der Zähldaten (nördliches Gemeindegebiet)



VZ 2013: DTV 10.400
VCDB 2013: DTVw 13.500
LK 2011: DTV 12.000

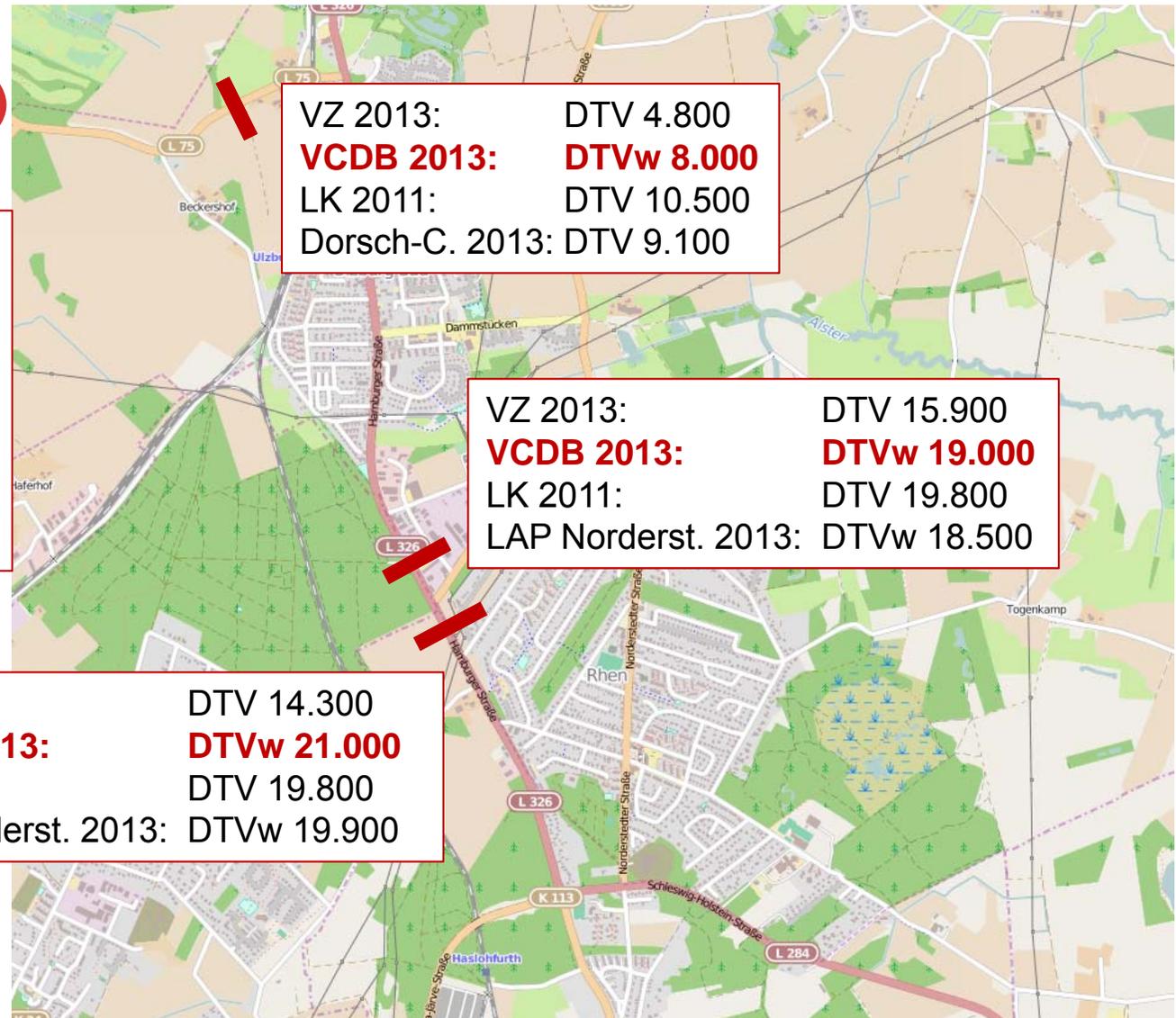
VZ 2005: DTV 6.500
VCDB 2013: DTVw 8.500
LK 2011: DTV 12.000

VZ 2005/2013: manuelle
Straßenverkehrszählung Land
Schleswig-Holstein
**VCDB 2013: man. Straßenverkehrs-
zählung Verkehrsstrukturgutachten**
LK 2011: Lärmkartierung Henstedt-
Ulzburg 2011

VZ 2013: DTV 4.200
VCDB 2013: DTVw 6.000

Vergleich der Zähldaten (südliches Gemeindegeb.)

VZ 2013: manuelle Straßenverkehrs-
zählung Land Schleswig-Holstein
**VCDB 2013: man. Straßenverkehrs-
zählung Verkehrsstrukturgutachten**
LK 2011: Lärmkartierung Henstedt-
Ulzburg 2011
LAP Norderst. 2013: Lärmaktions-
planung Norderstedt 2013

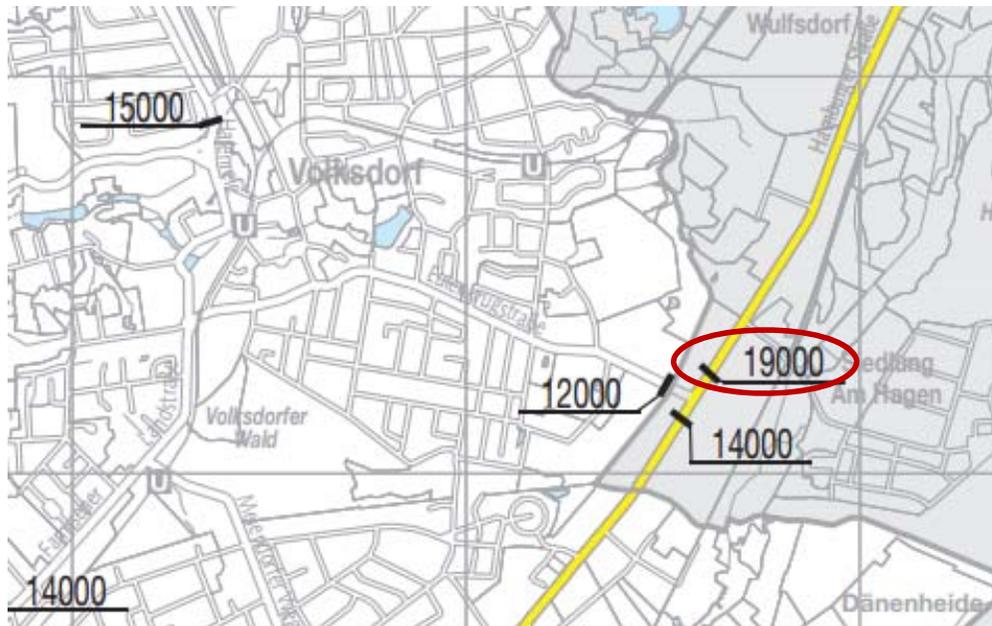


Vergleich der Zähldaten – Exkurs: Beispiel B 75

Hansestadt Hamburg B 75 (Ortsausgang):

B 75	NI	26254481	B 75, K 13	AS Dibbersen (A 1)	23.400	6,7
B 75	SH	23270309	B75, Landesgrenze SH/HH	B75/L225	12.800	2,3
B 75	SH	23270308	B75/L225	B75/L224/K106	16.900	3,3

BASt: Manuelle Straßenverkehrszählung 2010



Hansestadt Hamburg: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken DTV Hamburg 2012

Vergleich der Zähldaten – Exkurs: Beispiel Freiberg



Fazit:

Die Zähldaten der BAST und der VCDB lassen sich aufgrund unterschiedlicher Methodiken nur begrenzt vergleichen.

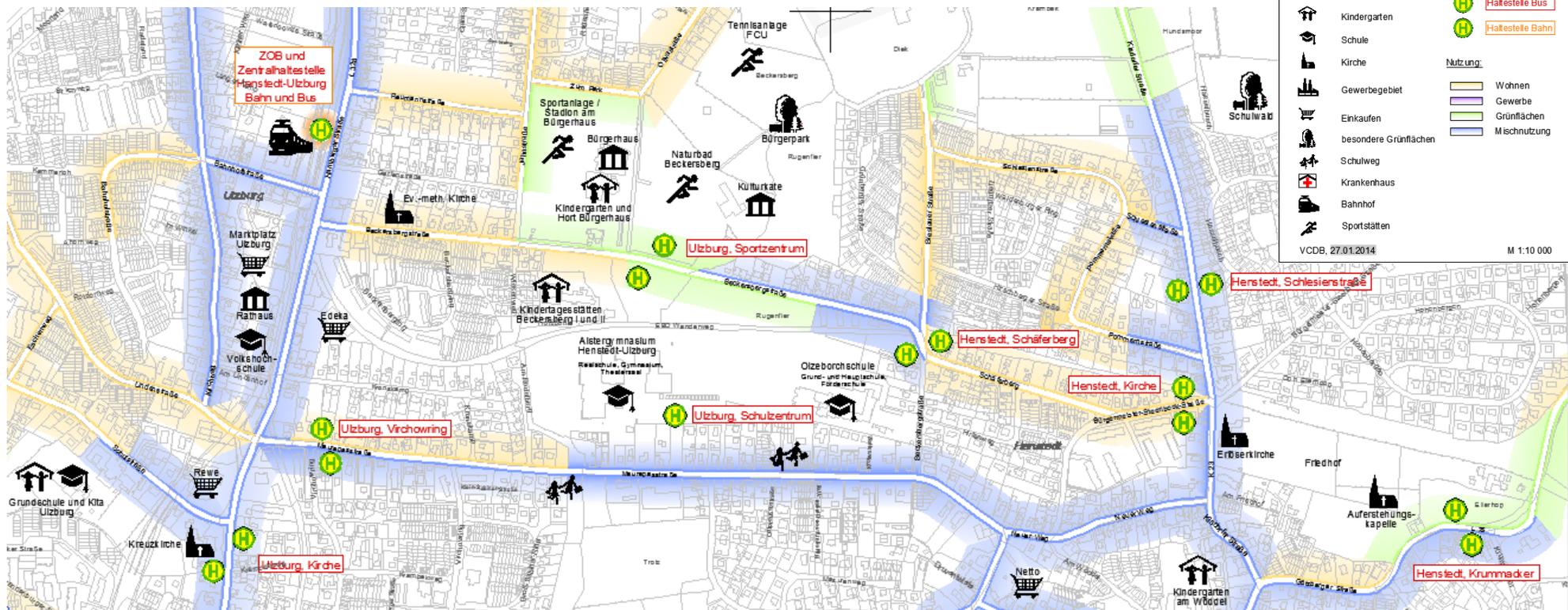
Die Hochrechnungsmethodik der VCDB bildet den Verkehr an einem durchschnittlichen Werktag gut ab.

Die Zähldaten liegen im Kontext anderer vergleichbarer Erhebungen.

Manuelle Straßenverkehrszählung BAST 2010:	DTV 15.200
Automatische Zählung SR4-Geräte 5/2014:	DTVw 20.200
Manuelle Straßenverkehrszählung VCDB 11/2009:	DTVw 21.200

Grundlage Verkehrsmodell und Gemeindestruktur

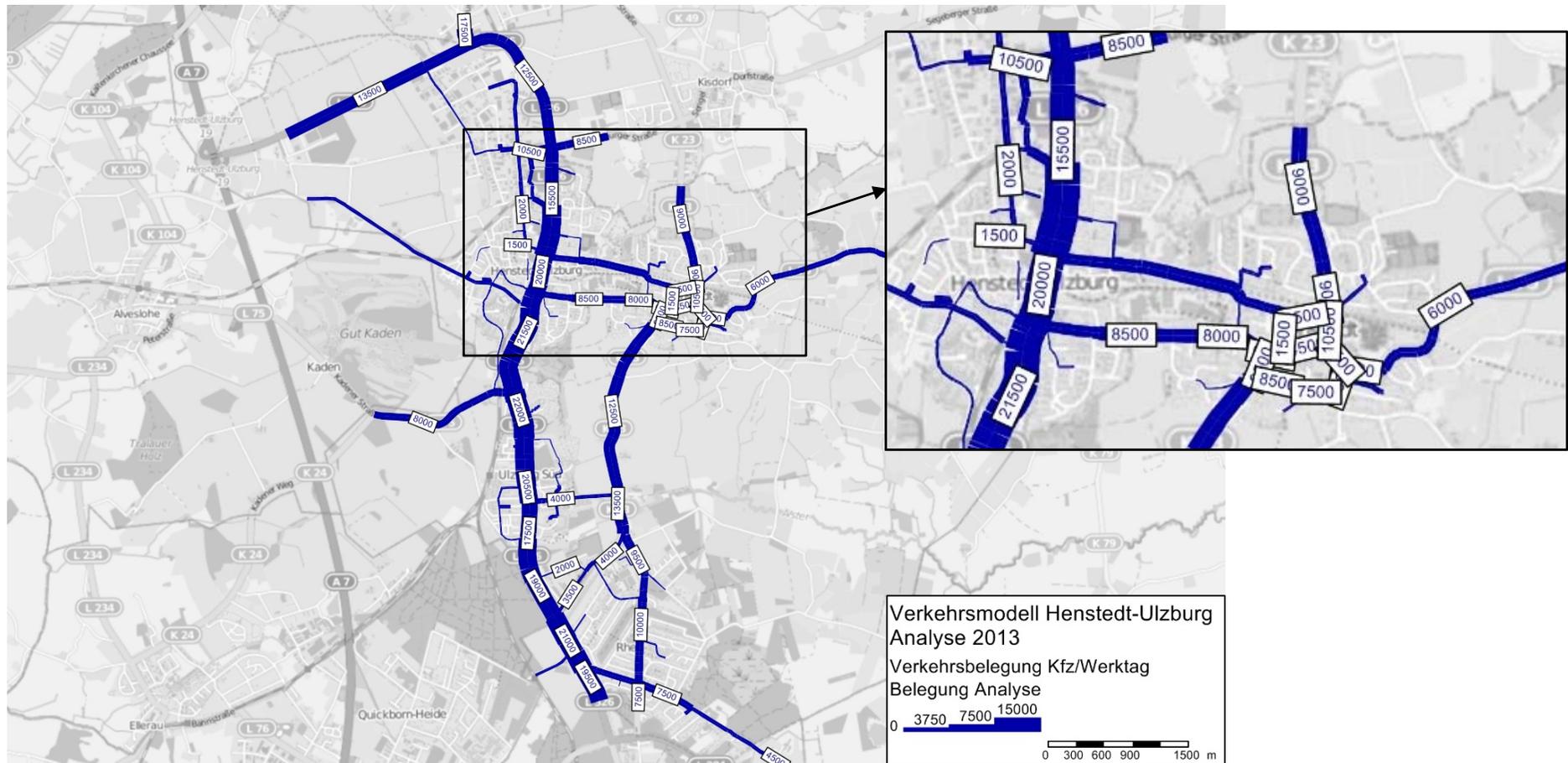
Erfassung Struktur



1
2
3
4

Grundlage Verkehrsmodell und Gemeindestruktur

Verkehrsströme im Analysefall



Verkehrsanalyse Kfz-Verkehr

Kennwerte Verkehrsnachfrage

Durchgangsverkehr

- Datenquellen:
 - Ergebnisse der Haushaltsbefragung und Strukturdaten des Untersuchungsraums
 - Verkehrszählungen an den Kordons (Querschnitte der Gemeindegrenzen)
- Ergebnis: ca. 30 Tsd. Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr (davon 9 Tsd. Kfz-Fahrten i. d. Relation BAB 7 ↔ Kaltenkirchen)
- Aufgrund der enthaltenen Annahmen in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr und externen Pendler stellen die dargestellten Werte eine Abschätzung dar.
- Eine weitere Qualifizierung der Aussagen (Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, Herkunft des Durchgangsverkehrs, Routenwahl und absolute Höhe) ist durch eine Kennzeichenerfassung an den Querschnitten der Gemeindegrenzen möglich.

Basis: Verkehrsmengen an Kordonquerschnitten: **106 Tsd. Kfz/WT**

abzgl. **Personenverkehr** der **Bewohner**
26 Tsd. Kfz/WT

abzgl. **Wirtschaftsverkehr** der
Bewohner/Beschäftigten **5 Tsd. Kfz/WT**

abzgl. Verkehr der **externen Pendler**
15 Tsd. Kfz/WT

verbleiben **ca. 30 Tsd. Kfz/WT**
Durchgangsverkehr
(tritt 2x in Zählungen auf)

1

2

3

4

Verkehrsanalyse Kfz-Verkehr

Kennwerte Verkehrsnachfrage

Durchgangsverkehr

- Abschätzungen:
 - Hamburger Straße nördlich der Kadener Chaussee (bis Kisdorf Feld) ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/24h
 - Hamburger Straße südlich der Kadener Chaussee ca. 7.000 Kfz/24h
 - Ulzburger Straße ca. 7.000 bis 9.000 Kfz/24h
 - aus Richtung Götzberg ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/24h
 - Kisdorfer Straße ca. 3.000 bis 4.000 Kfz/24h
 - Norderstedter Straße ca. 3.000 bis 5.000 Kfz/24h
 - Wilstedter Straße ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/24h
- Die Werte stellen Abschätzungen dar und können durch eine Kennzeichenerhebung untersetzt werden.

Basis: Verkehrsmengen an Kordonquerschnitten: **106 Tsd. Kfz/WT**

abzgl. **Personenverkehr** der **Bewohner**
26 Tsd. Kfz/WT

abzgl. **Wirtschaftsverkehr** der
Bewohner/Beschäftigten **5 Tsd. Kfz/WT**

abzgl. Verkehr der **externen Pendler**
15 Tsd. Kfz/WT

verbleiben **ca. 30 Tsd. Kfz/WT**
Durchgangsverkehr
(tritt 2x in Zählungen auf)

Grundlage Verkehrssicherheitsbetrachtungen

Ergebnisse Unfallanalysen



- Gespräche mit der Polizei
- Auswertungen von Unfallsteckkarten

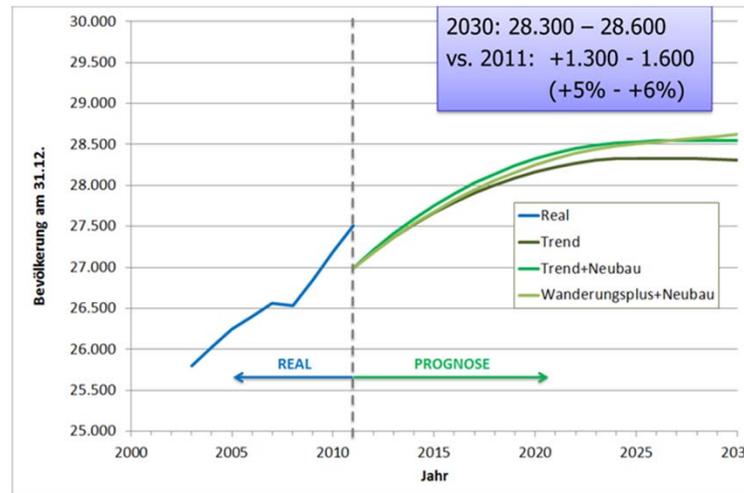
Rang	Unfallort	Σ Unfälle mit Personenschäden (2011–2013)	Beschreibung
1	KP L 326 (Hamburger Str.) / L 75 (Maurepasstr.) / Lindenstr.	9	Schwere UHS mit 5 Abbiege- und 4 Einbiegen/Kreuzen-Unfällen, konstante Auffälligkeit
2	KP L 326 (Hamburger Str.) / Am Bahnbogen	7	Schwere UHS mit 7 Einbiegen-Kreuzen-Unfällen, keine Auffälligkeit in 2013
3	KP L 326 (Kisdorf-Feld / Hamburger Str.) / L 233 (Ulzburger Str.) / Gutenbergstr.	6	Gemischte UHS mit 10 Abbiege-Unfällen, leichte Auffälligkeit in 2013
4	KP Schulstr. / Usedomer Str. / Eschenweg	5	Schwere UHS mit 11 Einbiegen-Kreuzen-Unfällen, konstante Auffälligkeit

2 Zielableitung und Bezugsgrößen

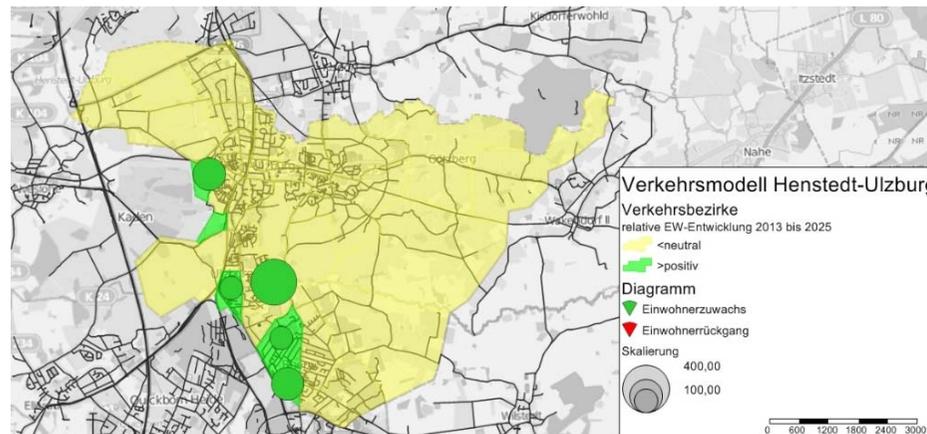
Wesentliche Bezugsgröße: Entwicklung der Gemeinde bis zum Jahr 2025

Prognose-Nullfall 2025

- Grundlage: Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose von GGR*



- Grundlage: Feinverteilung in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung



*Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Segeberg. Präsentation zur Sitzung des Hauptausschusses. Henstedt-Ulzburg, 11.02.2014.

Wesentliche Bezugsgröße: Entwicklung der Gemeinde bis zum Jahr 2025

Prognose-Nullfall 2025

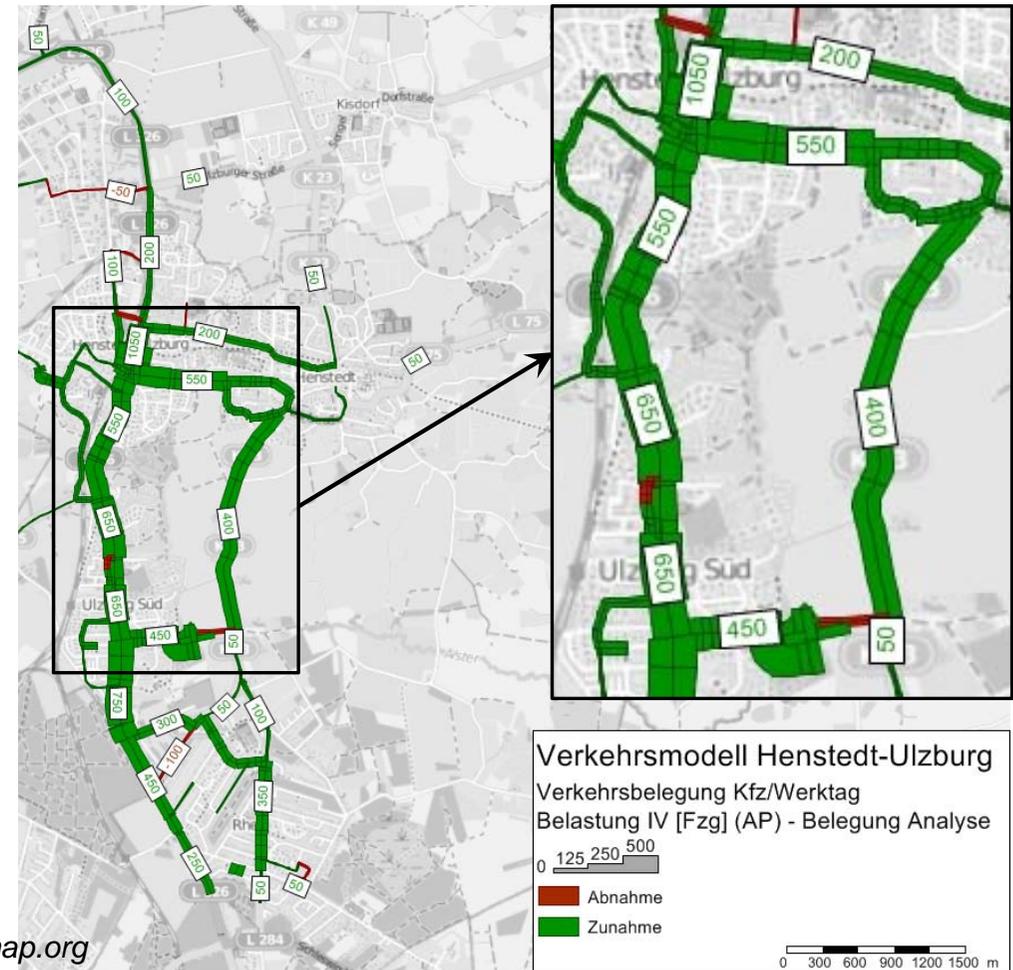
- Was passiert mit dem Durchgangsverkehr?
- Einflussgrößen:
 - Leicht bis mäßig steigende Bevölkerungsentwicklung im direkten Umland und entlang der Aufbauachse Nord 
 - Leichter Rückgang bzw. Stagnation der Einwohnerzahlen in den weiteren Gebieten des Landkreises Segeberg 
 - Verstärktes Umweltbewusstsein und damit einhergehend angepasste Verkehrsmittelwahl 
 - Angebotsverbesserungen im ÖPNV (z. B. S21 und neue Fahrzeuge der AKN) 
 - 6-streifiger Ausbau der BAB7 
 - Trend zur Reurbanisierung (Verdichtung vorhandener Bebauung, Stadt der kurzen Wege) 
- These: Der Durchgangsverkehr wird in etwa konstant bleiben.

Die Betrachtungen unter Annahme der Konstanz sind „auf der sicheren Seite“.

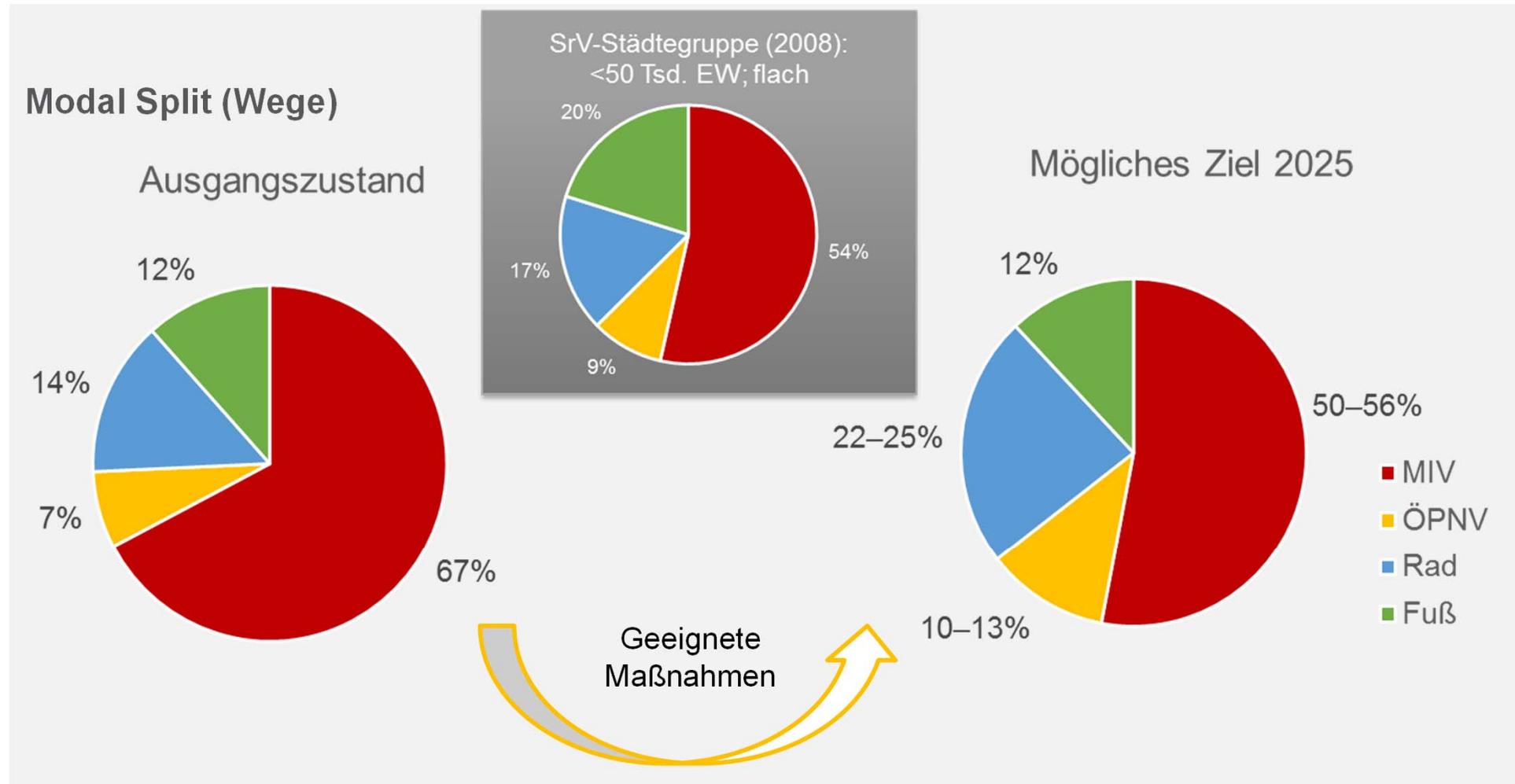
Wesentliche Bezugsgröße: Entwicklung der Gemeinde bis zum Jahr 2025

Prognose-Nullfall 2025

- Zunahme des Kfz-Verkehrs im gesamten Gemeindegebiet um ca. 2.000 Kfz-Fahrten pro Werktag
- höchste Verkehrszuwächse auf L 326 südlich Ulzburg, Maurepasstr., Dammstücken und K 53



Wesentlicher Handlungsansatz bei der Maßnahmenentwicklung

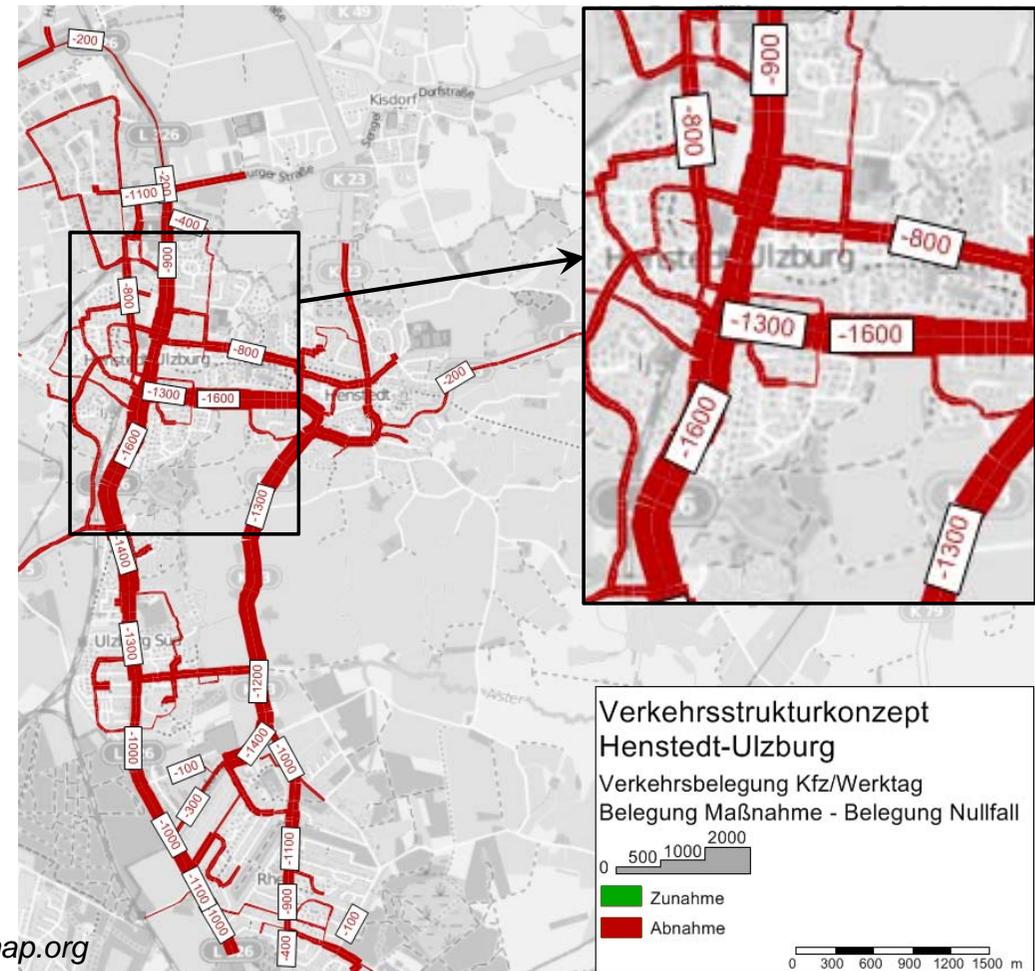


Wesentlicher Handlungsansatz bei der Maßnahmenentwicklung

Szenario Reduzierung Kfz-Binnenverkehr um 25 %, Kfz-Quell- und Zielverkehr um 10 %

Reduzierung der Verkehrsmengen im gesamten Gemeindegebiet im Vgl. zum Prognosenullfall:

- auf der Hamburger Straße (L 326) → im Bereich 10%
 - Beispiel:
zwischen Beckersbergstraße und Kadener Chaussee:
von 21.500 Kfz/24h auf 19.900 Kfz/24h
- auf der Maurepasstraße von 8.500 Kfz/24h auf 6.900 Kfz/24h → 20%



www.openstreetmap.org

Handlungsstrukturgramm

Ziele sind:

- Verkehrssicherheit
- den Umweltverbund zu stärken
- Verkehr zu vermeiden
- Verkehr verträglich zu verlagern und sinnvoll zu beruhigen
- Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicherstellen

Verworfenne Maßnahmen, die dieser Strategie nicht dienlich sind

MIV-Belastungen auf der Hamburger Straße können um ca. 10% bis ggf. 15% reduziert werden

Wenn angestrebt wird, perspektivisch die **Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Hamburger Straße / Ulzburger Straße mehr als 20 % zu senken**, kann dies nur mit einer **Umgehungsstraße** erreicht werden.

Maßnahmen, die wesentlich zum **Erfolg dieser Strategie** beitragen und unter Berücksichtigung derzeit prognostizierter MIV-Mengen **umgesetzt werden können**

Maßnahmen, die nur umgesetzt werden können, wenn erste Erfolge der Strategie greifen (Reduzierung der MIV-Verkehrsströme) und die deren Wirkung verstärkt

West

Ost (verworfen)

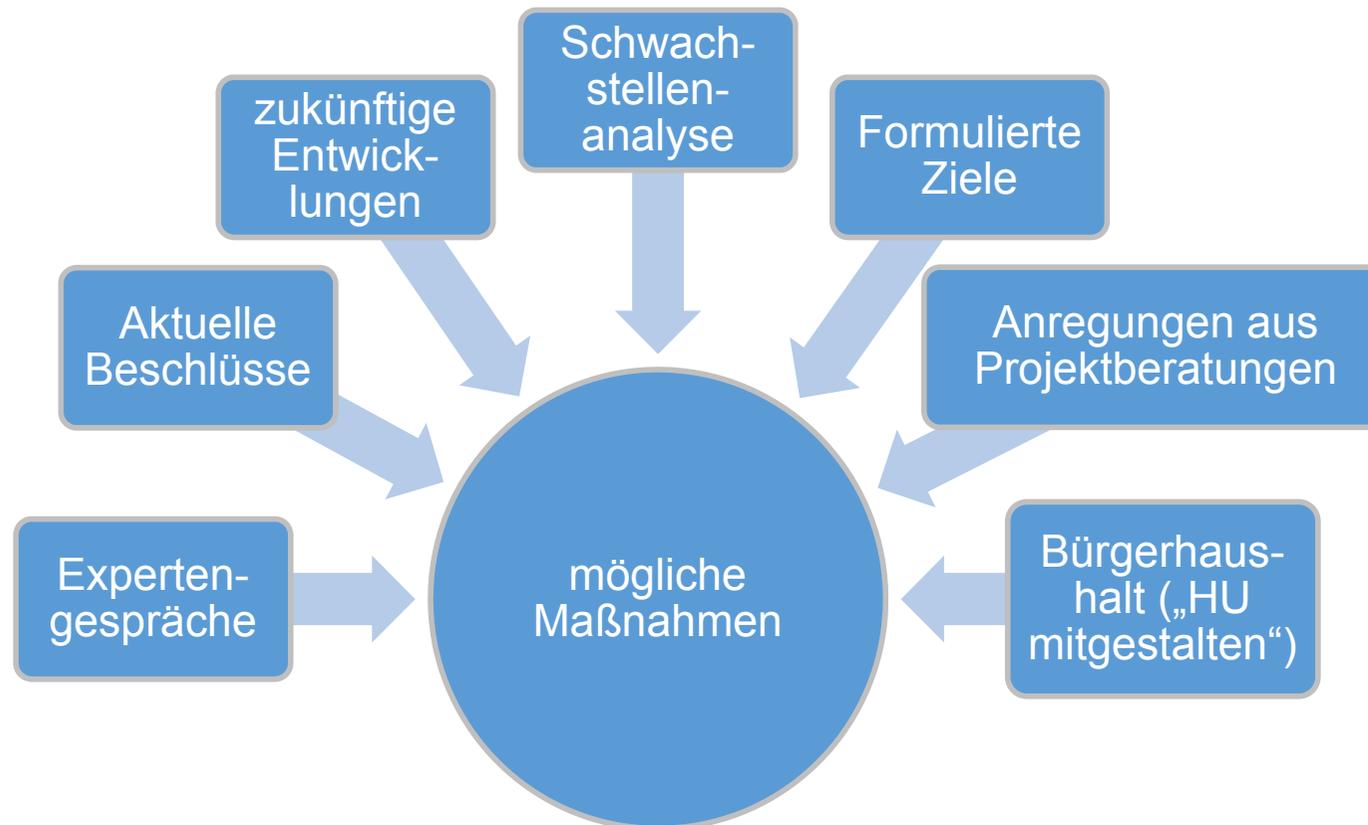
Präzisierung der Vorzugsvariante, die Entwicklung der Gemeinde sollte unter Beachtung der Infrastrukturergänzung erfolgen

Maßnahmen, die dieser Strategie dienen würden, aber nicht umsetzbar sind

3 Hintergründe zur Maßnahmenentwicklung

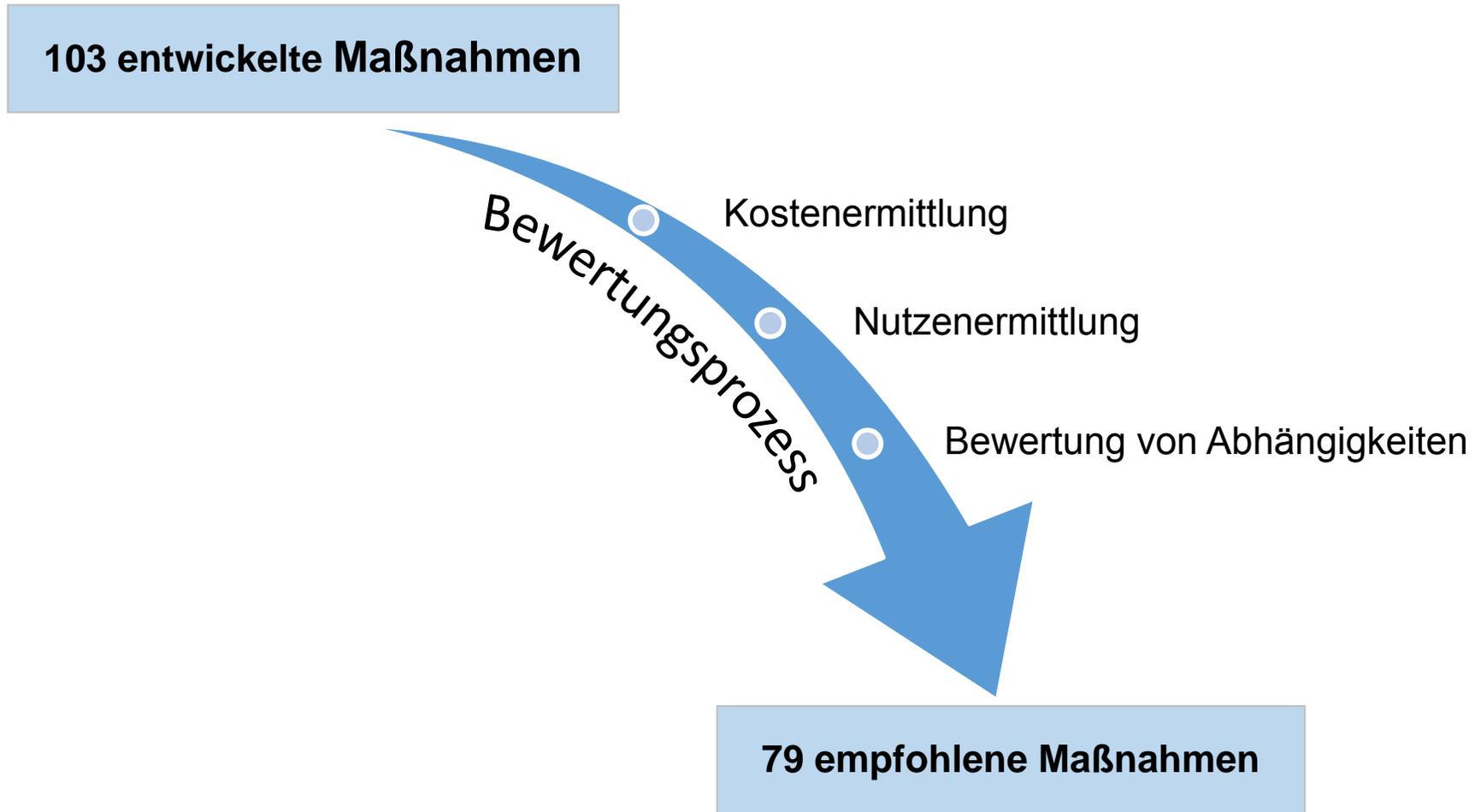
Prozess der Maßnahmenentwicklung

- Gemeindespezifische Grundlagen



- Regionale Entwicklungen

Prozess der Maßnahmenentwicklung



1

2

3

4

Bewertung der Maßnahmen – Kostenklassen

Kostenabschätzung:

- Kostenabschätzung durch Ermittlung von:
 - Investitionskosten (Infrastrukturkosten)
 - Betriebs- und Unterhaltungskosten (ÖPNV-/ LSA-Betriebskosten, Straßenunterhaltungskosten)
- für einen Zeitraum von 40 Jahren

Kostenart	Kostenbereich [T€]	
	von	bis
Investitionskosten	20	30
Betriebs-/Unterhaltungskosten (für 40 Jahre)	12	18
Gesamtkosten	32	48

Beispieldarstellung

- Zuordnung zu 5 Kostenklassen
- nicht enthalten sind in der Kostenabschätzung:
 - Kosten für Grunderwerb
 - Planungs-/ Abrisskosten
 - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bewertung der Maßnahmen – Verkehrliche Wirkungsklassen

Vorgehensweise:

- 4 Oberkriterien
 - Einheitliche Kriterien für die Verkehrsarten des Individualverkehrs
 - Abweichende Kriterien für den ÖPNV, jedoch gleiche Systematik
- Vergabe von jeweils 0 bis 2 Punkten pro Kriterium
- Summation der Wertungspunkte zur Wirkungsbestimmung

Wirkungsklasse	Punkte
I	0 – 1
II	2 – 3
III	4
IV	5 – 6
V	7 – 8

Bewertungskriterien	↘ 0 Pkt.	→ 1 Pkt.	↗ 2 Pkt.
Verkehrssicherheit			X
Verkehrsqualität		X	
Verträglichkeit		X	
Nachhaltigkeit		X	

Definition der Bewertungskriterien – verkehrliche Wirkung

Verkehrssicherheit:

- Beitrag zur Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen bzw. zur Reduzierung von Gefährdungspotenzial
- Beitrag zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
- Herstellen von Regel- bzw. Richtlinienkonformität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für **alle** Verkehrsteilnehmer

1

2

3

4

Definition der Bewertungskriterien – verkehrliche Wirkung

Verkehrsqualität:

- Verkürzung der Reisezeit für **jeden** Verkehrsteilnehmer
→ Verbesserung der Erreichbarkeit der Ziele im und außerhalb des Gemeindegebiets
- Einflussgrößen motorisierter Individualverkehr (MIV):
 - Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
 - Verlustzeit an Knotenpunkten
- Einflussgrößen Rad- und Fußverkehr:
 - siehe MIV
 - der zur Verfügung stehende Raum (Breite der Gehwege)
 - Art der Radverkehrsführung
- Bsp.: Erhöhung der Verkehrsqualität für eine Verkehrsart auf Kosten einer anderen Verkehrsart
→ Verkehrsqualität bleibt gleich (1 Punkt)

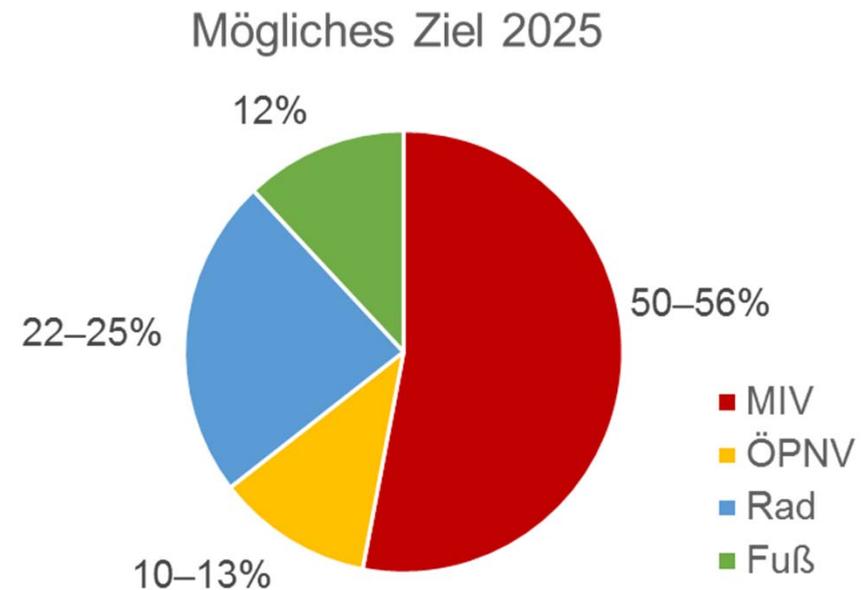
Definition der Bewertungskriterien – verkehrliche Wirkung

Verträglichkeit:

- Auswirkungen auf Emissionen, Lärm und die Nutzungsansprüche an den Straßenraum (bspw. Aufenthaltsfunktion eines Straßenraums in bebauten Bereichen)
- Flächenverbrauch
- Herkunft der in Anspruch genommenen Flächen

Nachhaltigkeit:

- Beitrag einer Maßnahme zur Erreichung der übergeordneten Ziele des Konzepts



Definition der Bewertungskriterien – verkehrliche Wirkung ÖPNV

Erschließungsqualität

- Anteil des Gemeindegebietes, der mit einer Bus- oder AKN-Station in fußläufiger Entfernung gut durch den ÖPNV erschlossen ist

Verbindungsqualität

- Qualität der Fahrten zwischen Ausgangs- und Zielhaltestelle in Hinblick auf Reisezeit, Umsteigehäufigkeit und Anschlussqualität

Kundenfreundlichkeit

- Grad der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes für Fahrgäste
- z. B. durch komfortable Infrastruktur, gute Informationsmöglichkeiten und einen leicht merkbaren Fahrplan

Auslastung

- Grad der Auslastung des ÖPNV-Angebotes (Personenkilometer/Platzkilometer)

1

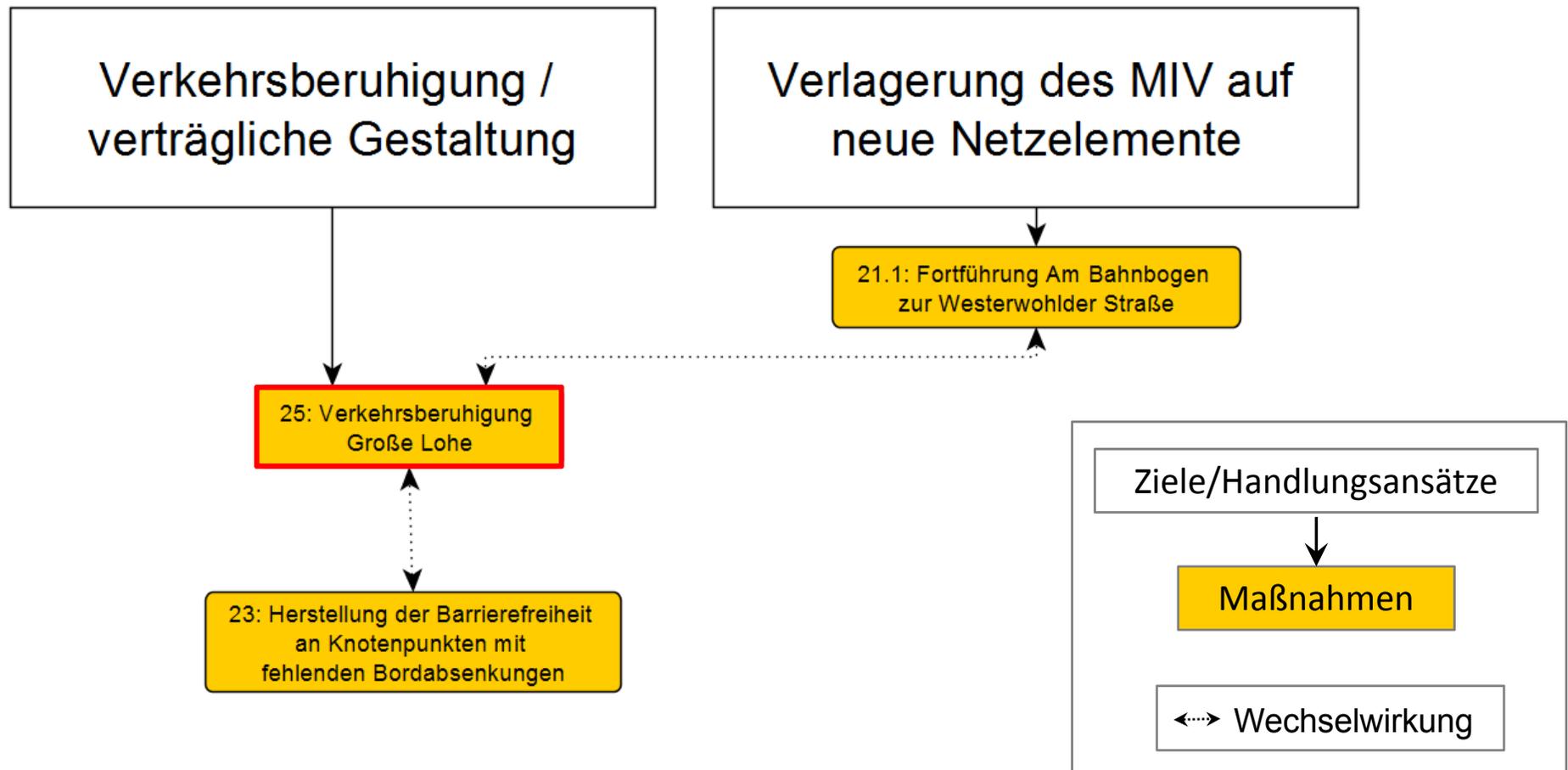
2

3

4

Bewertung von Abhängigkeiten

Beispiel Maßnahme 25 – Verkehrsberuhigung Große Lohe



Bewertung der Maßnahmen – Ergebnisse

Kosten-Wirkungs-Matrix

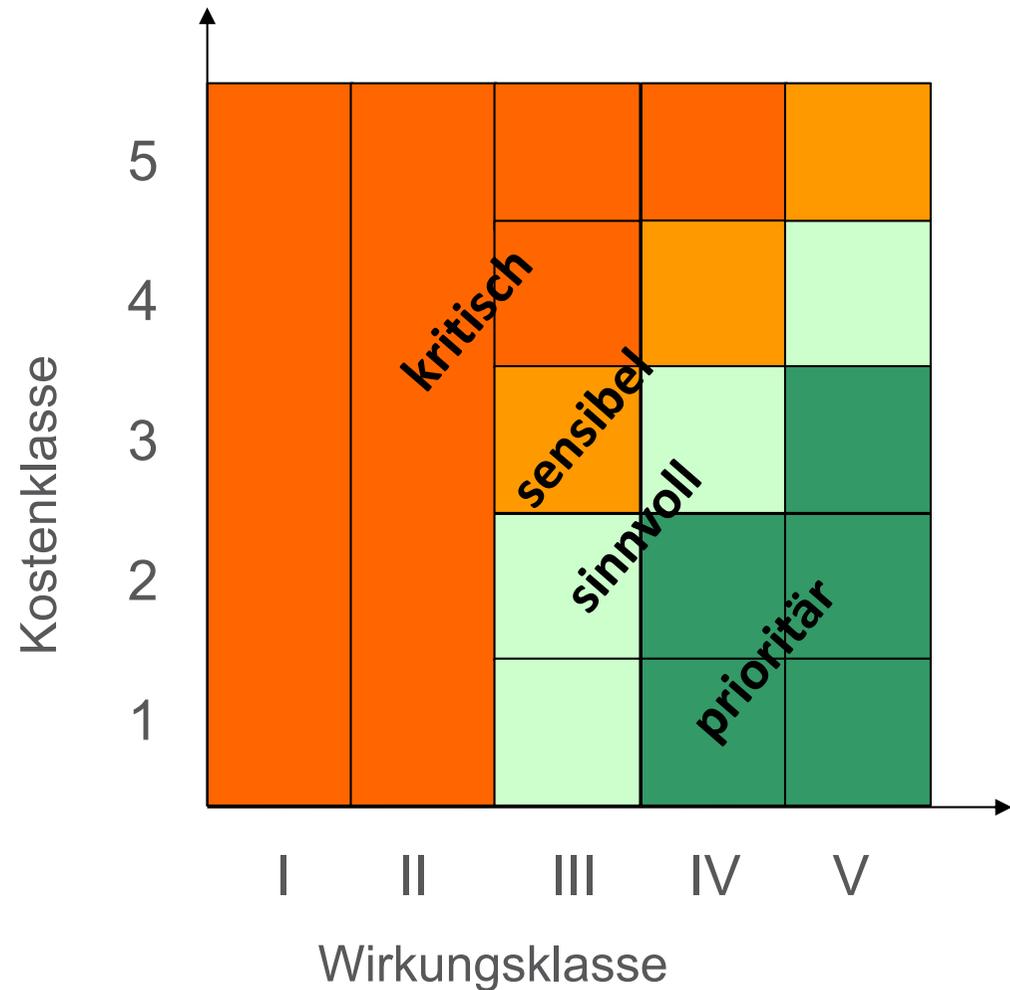
- Zusammenbringen von
 - Abgeschätzten Kosten
 - Erwarteten Wirkungen
 - Abhängigkeiten

Umsetzbarkeit der Maßnahmen

- kurzfristig: bis 2016
- mittelfristig: bis 2020
- langfristig: nach 2020

Empfehlung:

- Erarbeitung von Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde



Exkurs Leitlinien der Verkehrsentwicklung

Leitlinien der Stadt Ludwigshafen

- Schaffung angemessener Mobilitätsvoraussetzungen für alle
- Verkehrsvermeidung
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen
- Instandhaltung und Optimierung des vorhandenen Straßennetzes
- effizienter Mitteleinsatz
- bedarfsorientierte Anpassung des ÖPNV-Angebots
- Verbesserung für den nicht motorisierten Verkehr
- Minimierung von Umweltauswirkungen
- Lenkung des Wirtschaftsverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen
- Öffentlichkeitsbeteiligung bei verkehrsplanerischen Vorhaben

1

2

3

4

4 Maßnahmenstufenkonzept

Maßnahmenstatistik

Verworfenne Maßnahmen

- 24 Maßnahmen

Maßnahmen mit empfohlenen kurzfristigen Umsetzungshorizont

- 26 Maßnahmen

Maßnahmen mit empfohlenen mittelfristigen Umsetzungshorizont

- 40 Maßnahmen

Maßnahmen mit empfohlenen langfristigen Umsetzungshorizont

- 13 Maßnahmen

→ insgesamt 103 entwickelte Maßnahmen

1

2

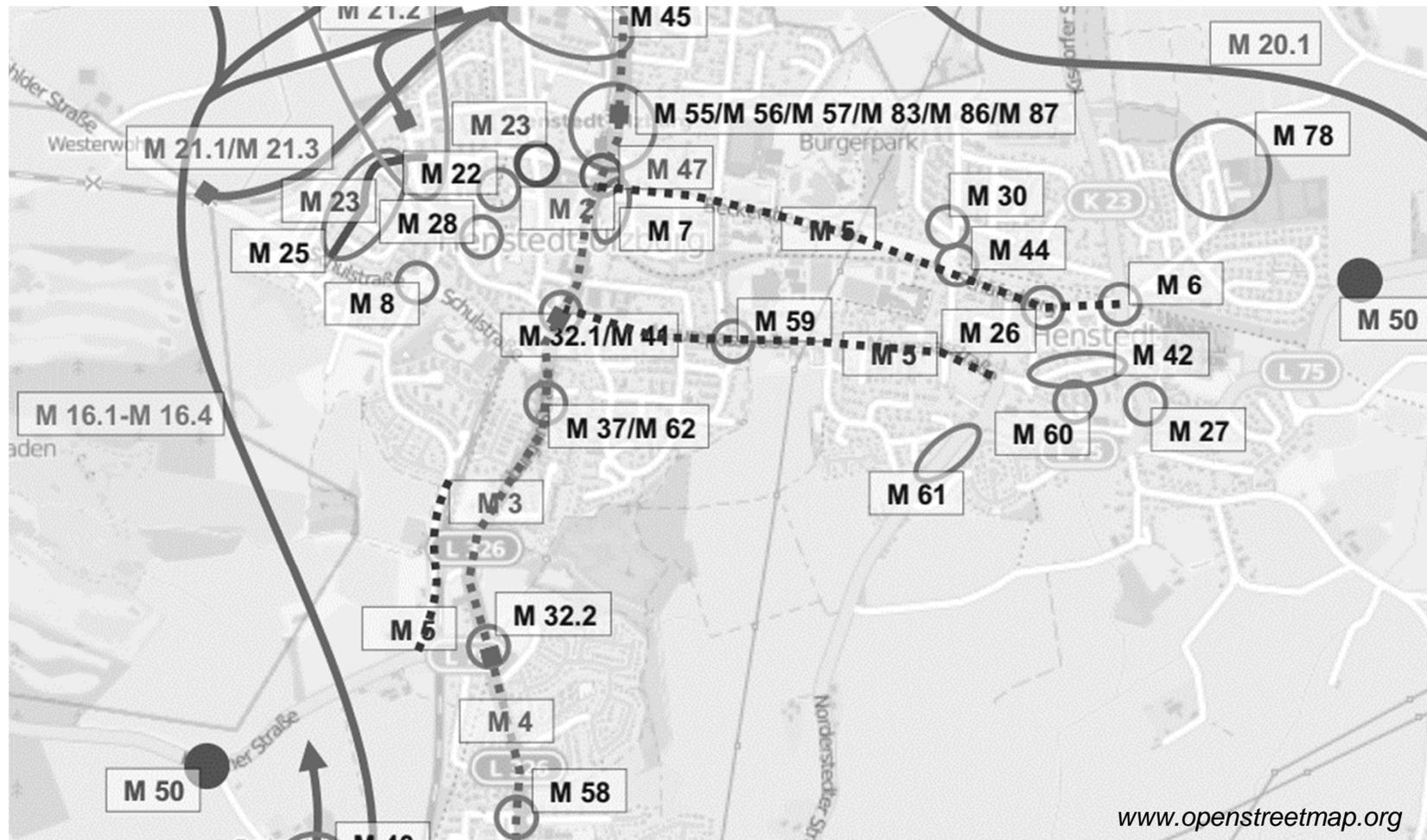
3

4

Übersichtskarte Maßnahmen in Ulzburg Nord



Übersichtskarte Maßnahmen in Henstedt/ Ulzburg-Zentrum



Übersichtskarte Maßnahmen in Ulzburg-Süd



1
2
3
4

Beispiel Maßnahmenblatt

- **Maßnahme 10:** Herstellung einer Verbindung zwischen straßenbegleitendem Fuß- und Radweg westl. der L 326 und den Gehwegen an der Wilstedter Straße

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Nr. 10 Herstellung einer Verbindung zwischen straßenbegleitendem Fuß- und Radweg westl. der L 326 und den Gehwegen an der Wilstedter Straße



Handlungsbedarf

- fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zum westlich verlaufenden Geh- und Radweg

Handlungsempfehlungen

- Schaffung einer Anbindung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf westlicher Seite der L 326 an die Wilstedter Straße
- Schaffung einer Querungsmöglichkeit für den süd. Gehweg auf der Wilstedter Straße (Verbindung über Wilstedter Straße)
- weitere Einbeziehung in die Koordination mit Lichtsignalanlagen an der L 326
- perspektivisch sollte der Knotenpunkt enger gefasst werden, um Verlustzeiten zu minimieren und Fußgänger- und Radfahrerführungen direkter zu gestalten
- Nutzung des östlichen Gehweges an der L 326 als Geh-/Radweg zwischen Wilstedter Straße und Ellenhagen
→ Nutzung der Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Ellenhagen/ L 326

Voraussetzungen

- Grunderwerb im südöstl. Knotenpunktbereich erforderlich
- Versetzen des östlichen LSA-QS Richtung Osten und Schaffung eines LSA-QS in südlicher Zufahrt erforderlich
- Anpassung der Grüne Walle auf der L 326
- Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) erforderlich

Wirkungen

Vorteile:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch LSA-geregelte Querungsmöglichkeiten
- Stärkung des Netzgedankens beim Radverkehr

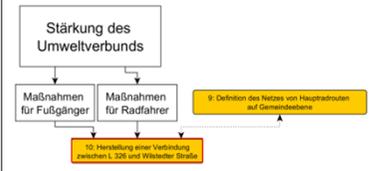
Nachteile:

- Verlegung der Haltelinie in östl. Zufahrt
→ geringfügig längere Kfz-Räumwege
→ ggf. längere LSA-Zwischenzeiten
- Anpassung der LSA-Steuerung erforderlich

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Fortsetzung Maßnahme 10

Wirkungsgefüge



Bewertung

Verkehrliche Wirkung		Kosten		Kosten-Wirkungs-Matrix
Bewertungskriterien	W	Kostenart	Kostenbereich (T)	
Verkehrssicherheit	X	WSP	100	
Flächenverteilung	X	Investitionskosten	120	
Verfügbarkeit	X	Betriebs-Unterhaltungskosten (für 20 Jahre)	200	
Nachhaltigkeit	X	Gesamtkosten	300	
Wirkungsklasse: IV		Kostenklasse: 4		

Umsetzbarkeit

kurzfristig **mittelfristig** langfristig

Handlungsschwerpunkte

Maßnahmen für Fußgänger (Beispiele)

- Maßnahme 24: Vervollständigung des nördlichen Gehwegs in Götzberg (mittelfristig)
- Maßnahme 61: Vervollständigung des östlichen Gehwegs an der Norderstedter Straße zwischen Schniederkoppel und Dorfstraße (mittelfristig)

Maßnahmen für den Radverkehr (Beispiele)

- Maßnahmen 1.1-4.2: Anpassung des Straßenraums der Hamburger Straße
- Maßnahme 9: Erstellung eines Hauptradroutennetzes für die Gemeinde unter Berücksichtigung des Freizeit- und Alltagsradverkehrs (kurzfristig)
- Maßnahmen 65-67: Raderschließungskonzept Gewerbegebiet Ulzburg-Nord (mittelfristig)

Handlungsschwerpunkte – kurzfristige Maßnahmen

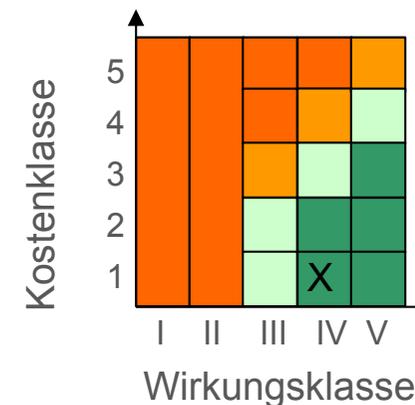
Maßnahme 28: Ordnung des Verkehrsraumes am Knotenpunkt Rotdornweg / Bahnhofstr.

Handlungsempfehlungen

- Verengung des nordwestlichen Knotenpunktbereichs
- Anlegen eines vorgezogenen Gehwegs auf östlicher Straßenseite → Verkürzung der Parkbucht

Wirkungen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kfz und Fußgänger
- eindeutiger und gegliederter Verkehrsablauf
- bessere Sichtbeziehungen
- Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten



Handlungsschwerpunkte – mittelfristige Maßnahmen

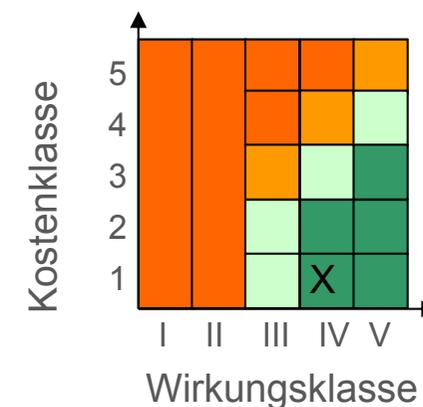
Maßnahme 61: Vervollständigung des östlichen Gehwegs an der Norderstedter Straße zwischen Schniederkoppel und Dorfstraße

Handlungsempfehlungen

- Lückenschluss bzw. Vervollständigung des östlichen Gehwegangebots ($\geq 1,50$ m) an der Norderstedter Straße
- Option 1: Zurücksetzen der Grundstückzäune (Grunderwerb erforderlich)
- Option 2: Einrichten einer Engstelle

Wirkungen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Gehwegerschließung der Grundstücke östlich der Norderstedter Straße
- Minimierung des Querungsbedarfs durch beidseitiges Gehwegangebot



Handlungsschwerpunkte – mittelfristige Maßnahmen

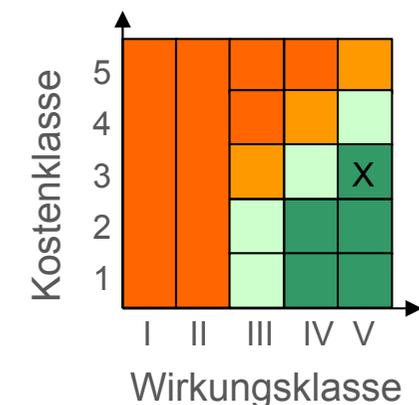
Maßnahme 66: Raderschließungskonzept im Gewerbegebiet Ulzburg-Nord – Ost-West-Achse (Heideweg)

Handlungsempfehlungen

- Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf dem Heideweg zwischen Kirchweg und Heidekoppel mit Herstellung einer asphaltierten Fahrbahndecke (Mindestbreite 2,5 m) und Beleuchtung
- Verlängerung des Heidewegs mit Anschluss an die Gutenbergstraße

Wirkungen

- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Vervollständigung der Erschließung des Gewerbegebiets Ulzburg-Nord für den Radverkehr
- Schaffung eines parallel zur Gutenbergstraße verlaufenden Radverkehrsangebots



Handlungsschwerpunkte

Maßnahmen für den ÖPNV (Beispiel)

- Maßnahme 79: Einführung durchgängiger leicht merkbarer Taktzeiten (kurzfristig)
- Maßnahme 86 & 88: Deutlicher Ausbau Bike+Ride am Bahnhof Henstedt Ulzburg (mittelfristig) und am Bahnhof UlzburgSüd (kurzfristig)

Maßnahmen für den MIV (Beispiel)

- Maßnahme 8: Kreisverkehr am Knotenpunkt Schulstraße / Eschenweg / Usedomer Straße (mittelfristig)
- Maßnahme 21.1: Lückenschluss zwischen den Straßen „Am Bahnbogen“ und Westerwohlder Straße (langfristig)

Innovative Ansätze (Beispiel)

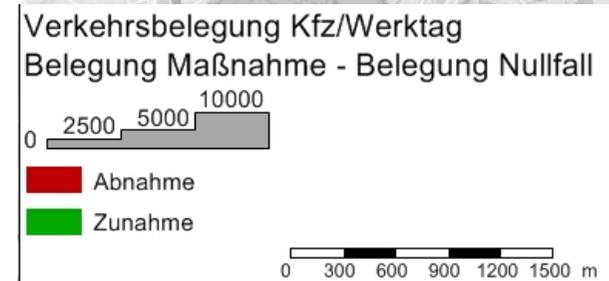
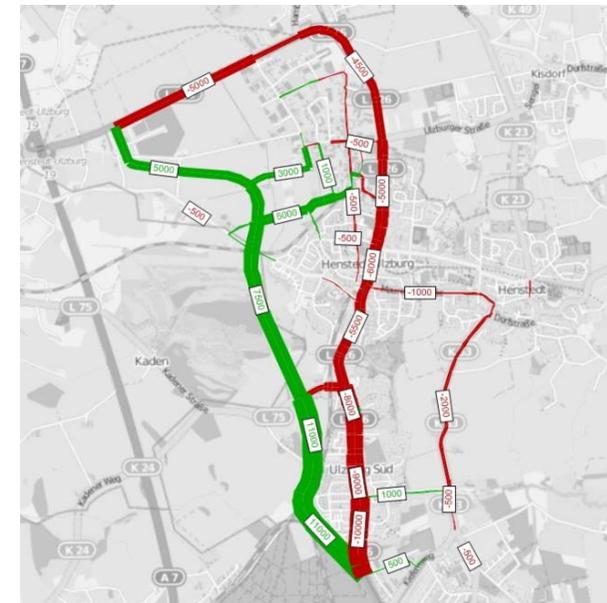
- Maßnahme 46: ÖPNV-Priorisierung an LSA (mittelfristig)
- Maßnahme 56: Fahrradverleihsystem (mittelfristig)

Umgehungsstraße West mit Anschluss in Ulzburg Nord

Herausarbeiten einer Vorzugsvariante für die Führung einer möglichen Umgehungsstraße

Maßnahme 16.1 (Anschluss Rudolf-Diesel-Straße)

- Verkehrliche Entlastung von 6 Tsd. Kfz/24h auf Hamburger Straße in Ulzburg (30–35 %) – ca. 1,5 Tsd. Kfz/24h höhere Entlastung als bei Umsetzung der Maßnahme 16.3 (Anschluss Gutenbergstraße/ Heidekoppel)
- Leichte verkehrliche Entlastung von 500 Kfz/24h auf Kirchweg (ca. 25%)
- Größere verkehrliche Entlastung von 10 Tsd. Kfz/24h auf Hamburger Straße in Ulzburg-Süd (50 %) – ca. 2 Tsd. Kfz/24h höhere Entlastung als bei Umsetzung der Maßnahme 16.3
- Neuversiegelung landwirtschaftlicher Flächen



Die Maßnahme 16.1 stellt die Vorzugslösung und die Maßnahme 16.3 (Anschluss an KP Heidekoppel/Gutenbergstraße) die Handlungsalternative dar, sollte eine Umgehungsstraße vertieften Betrachtungen (Abstimmungen, Nutzen-Kosten-Betrachtung etc.) unterzogen werden.

Handlungsschwerpunkte – kurzfristige Maßnahmen

Maßnahme 23:

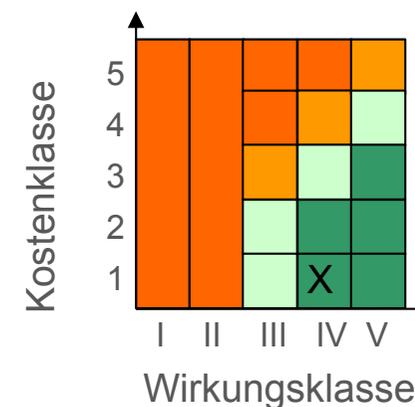
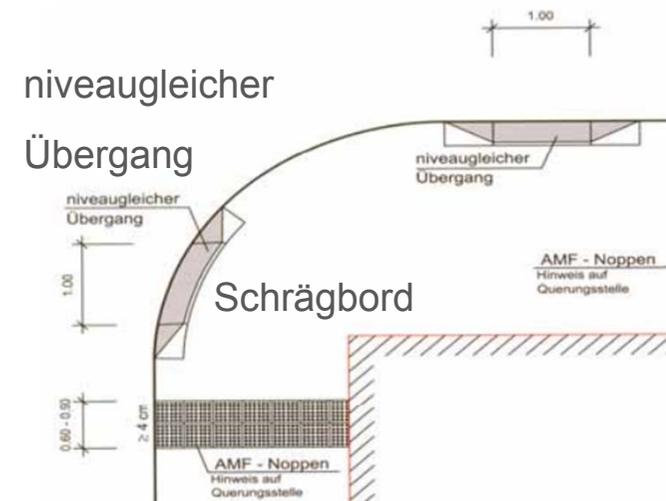
Verbesserung der Barrierefreiheit
an Knotenpunkten mit fehlenden Bordabsenkungen

Handlungsempfehlungen

- Herstellung der Barrierefreiheit an Kreuzungen/Einmündungen für Fußgänger
- Option bei Kreuzungen/ Einmündungen mit Rechts-vor-links-Regelung: Anhebung der Fahrbahn mittels Teilaufpflasterung
- kontinuierliche Erfassung von Schwachstellen dieser Art ist empfehlenswert bspw. über Bürgerportal

Wirkungen

- Erleichterung des Querens für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte



Handlungsschwerpunkte – kurzfristige Maßnahmen

Maßnahme 88:

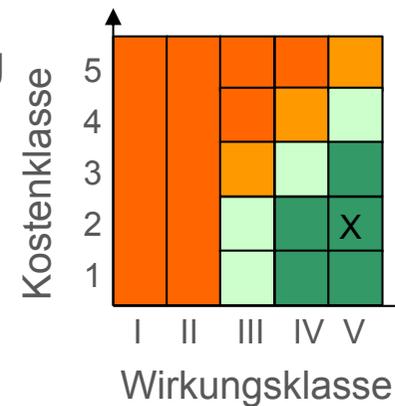
Deutlicher Ausbau Bike+Ride am Bahnhof Ulzburg Süd

Handlungsempfehlungen

- Ausbau der überdachten und nicht überdachten Stellplätze auf mindestens 130 Stück
- davon mindestens 20 abschließbare Fahrradboxen, die von regelmäßigen Nutzern gemietet werden können, um Schäden durch Vandalismus vorzubeugen

Wirkungen

- ÖPNV wird deutlich attraktiver für Pendler
→ Verlagerungswirkung vom eigenen Pkw zum ÖV



- Bestand überdacht
- Bestand nicht überdacht
- Möglicher Standort weitere Stellplätze / B+R Miet-Boxen



Handlungsschwerpunkte – mittelfristige Maßnahmen

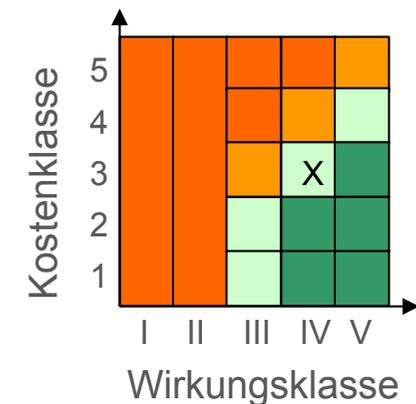
Maßnahme 8: Kreisverkehr am Knotenpunkt Schulstraße / Eschenweg / Usedomer Straße

Handlungsempfehlungen

- kurzfristig: Rückschnitt der Anpflanzungen im südwestlichen Quadranten zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Einfügen eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser der Kreisfahrbahn: 15 m) unter Beibehaltung der Grundstücksgrenzen
- Aufpflasterung des Innenrings und der Fahrbahnteiler zur Gliederung des Verkehrsraumes bei gleichzeitiger Sicherung der Befahrbarkeit durch größere (landwirtschaftliche) Fahrzeuge

Wirkungen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (weniger Konfliktpunkte)
- Erhöhung der Übersichtlichkeit
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus



Handlungsschwerpunkte – langfristige Maßnahmen

Maßnahme 21.1: Lückenschluss zwischen den Straßen „Am Bahnbogen“ und der Westerwohlder Straße

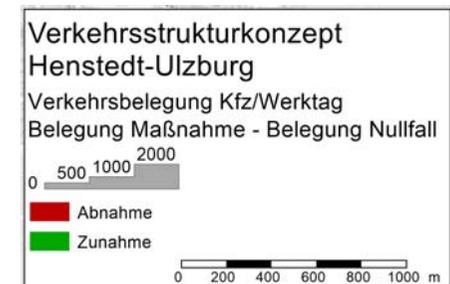
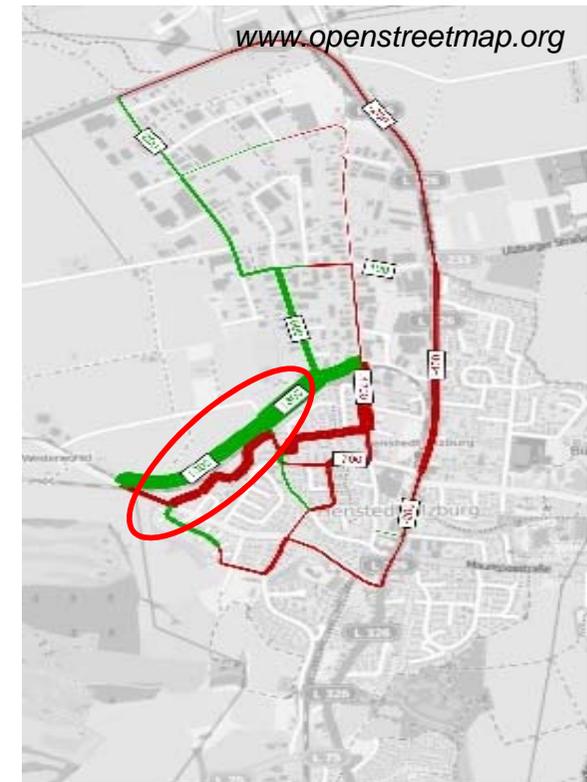
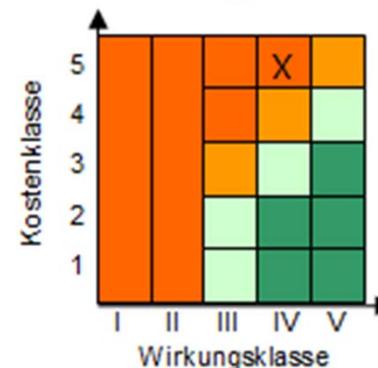
Handlungsempfehlung

- Ausbau der Verbindung zwischen der Straße „Am Bahnbogen“ und der Westerwohlder Straße für Kraftfahrzeuge
- Herstellung eines straßenbegleitenden Gehwegs am nördlichen Straßenrand

Wirkungen

- verkehrliche Entlastungen auf dem Kirchweg von 1.200 Kfz/24h → -33 %
- Verlagerung der Verbindungsfunktion von der Schulstraße auf das neue Netzelement

Kosten-Wirkungs-Matrix



Weitere Maßnahmen

Verworfenne Maßnahmen:

- Bau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die BAB 7 am Kadener Weg (M38)
- Verbindung Rudolf-Diesel-Straße und Westerwohlder Straße (Teil von M21.3)
- Einsatz von Kleinbussen zu Nebenverkehrszeiten (M91)

Empfehlenswerte Maßnahmen, die noch nicht umsetzbar sind:

- Kreisverkehre auf der Hamburger Straße (M32.1/32.2/32.3)
- Querungshilfe Kisdorfer Straße (M64)

EAR

M13

Bsp.

Zusammenfassung

Entwicklung eines Leitbildes zur Ableitung strategischer Maßnahmen und Ziele

Handlungsschwerpunkte

Einordnung in strategische Rahmendokumente
(Sicherstellung der Finanzierbarkeit)

Detailplanungen gemäß der
Leistungsphasen der HOAI

Abstimmung mit Gebietskörperschaften
und/oder mit Baulasträgern

ggf. Strategieanpassungen

Evaluierung der Aktualität der Rahmenbedingungen
und der zu erwartenden Wirkungen

Umsetzung der Maßnahmen

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit!

