

# **Innerstädtisches Verkehrskonzept Stadt Bargteheide**

**Auftraggeber:  
Stadt Bargteheide  
Rathausstraße 26  
22941 Bargteheide**

**28. November 2001**



## Inhaltsverzeichnis

|     |                                                                                     |    |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Veranlassung                                                                        | 1  |
| 2   | Vorhandene Verkehrsbelastungen                                                      | 1  |
| 3   | Prognoseverkehrsbelastung                                                           | 3  |
| 3.1 | Allgemeiner Verkehrszuwachs                                                         | 3  |
| 3.2 | Verkehrserzeugung der Plangebiete                                                   | 6  |
| 4   | Anbindung der Plangebiete                                                           | 9  |
| 5   | Umlegung der Neuverkehre auf das bestehende Straßennetz                             | 11 |
| 6   | Durchstich Fischbeker Weg zur B 75                                                  | 14 |
| 7   | Verkehrsumlegung unter Berücksichtigung einer Westumgehung bis zur Jersbeker Straße | 14 |
| 8   | Verlängerung der Westumgehung zwischen Jersbeker Straße und B 75                    | 17 |
| 9   | Weiterführung der Ortsumgehung bis zum Tremsbütteler Weg                            | 19 |
| 10  | Resümee                                                                             | 19 |



## 1 Veranlassung

Im April 1998 wurde eine Verkehrsuntersuchung zur Struktur des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Bargteheide erarbeitet [1]. Hierin wurden die Auswirkungen einer Ortsumgehung auf das Straßennetz der Stadt Bargteheide untersucht. Seitdem wurden die Planungen für eine Westumgehung der Stadt, die in einem ersten Abschnitt die B 75, Hamburger Straße und die Jersbeker Straße verbinden soll, intensiv fortgeführt. Ein weiterer Abschnitt soll später von der Jersbeker Straße zur B 75 Nord führen.

In verschiedenen Bereichen der Stadt sind Flächen für Wohn- und Gewerbeansiedlungen vorgesehen. Zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt sowie zur Verbesserung der Situation für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sind verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich geplant.

Die vorliegende Untersuchung bewertet die Auswirkungen der Realisierung der verschiedenen Planvorhaben auf das Straßennetz der Stadt Bargteheide. Hierbei werden die Betrachtungen für das vorhandene Straßennetz sowie Netzfälle mit den Planstufen der Westumgehung zu Grunde durchgeführt.

## 2 Vorhandene Verkehrsbelastungen

Zur Aktualisierung der aus [1] vorliegenden Verkehrsdaten von 1997 wurden am 04. Juli 2000 (Donnerstag) in der Zeit von 6<sup>00</sup> bis 19<sup>00</sup> Uhr an folgenden Knotenpunkten Verkehrserhebungen durchgeführt:

- K1: Rathausstraße/ Bahnhofstraße/ Voßkuhlenweg,
- K2: B 75/ Rathausstraße,
- K3: Bahnhofstraße/ Lohe/ Südring,
- K4: Bahnhofstraße/ Theodor-Storm-Straße und
- K5: B 75/ Südumgehung.

Zusätzlich wird eine Verkehrszählung vom 21. Juni 2001 (Donnerstag) in der Zeit von 6<sup>00</sup> bis 19<sup>00</sup> Uhr am Knotenpunkt B 434, Alte Landstraße/ Eckhorst/ Am Bargfeld einbezogen.

Bei den Zählungen wurden alle Fahrzeuge unterteilt nach Fahrzeugarten entsprechend ihrer Fahrtrichtung erfasst. Parallel erfolgte eine Erhebung der Fußgänger- und Radfahrerquerungen in den Knotenarmen.

Die Umrechnung der Erfassungswerte [Kfz/ 13 Stunden] in Tagesverkehrsbelastungen erfolgt mit dem Faktor 1,238 (resultiert aus Tagesganglinien 1997 [1]). Außerdem war eine Anpassung der Erhebungswerte um 2 % aufgrund der Lage des



Erfassungstages in der Jahresganglinie erforderlich, da die Juliwerte erfahrungsgemäß geringfügig unter dem Jahresmittel liegen.

Die Darstellung der erhobenen Verkehrsbelastungen [Kfz/ Tag] im Vergleich mit den Tagesbelastungswerten 1997 erfolgt in **Tabelle 1**.

| Straßenabschnitt/ [Kfz/24h] <i>gerundet!</i> | TV<br>1997 | TV<br>2000/01<br>* | Vergleich<br>97-00/01 [%] |
|----------------------------------------------|------------|--------------------|---------------------------|
| B 75, südlich Südumgehung                    | 13.245     | 14.629             | 10%                       |
| B 75, nördlich Südumgehung                   | -          | 18.331             | -                         |
| B 75, zwischen Jersbeker Str. und Am Markt   | 16.200     | 14.015             | -13%                      |
| B 75, zwischen Am Markt und B 434            | 10.900     | 10.101             | -7%                       |
| B 75, nördlicher Ortsausgang                 | 12.733     | 13.400             | -                         |
| B 434, südlich Ortsausgang                   | 11.410     | 10.296             | -10%                      |
| Wurth                                        | 5.600      | 5.951              | 6%                        |
| An den Stücken                               | k.A.       | 244                | -                         |
| Rathausstraße, östlich B 75                  | 12.900     | 12.581             | -2%                       |
| Rathausstraße, westlich Bahnhofstr.          | 9.500      | 9.151              | -4%                       |
| Bahnhofstr., südlich Rathausstr.             | 3.600      | 5.531              | 54%                       |
| Voßkuhlenweg                                 | 2.500      | 2.745              | 10%                       |
| Tremsbüttler Weg, östlich Rathausstr.        | 7.700      | 7.037              | -9%                       |
| Verlängerung Bahnhofstr.                     | -          | 6.873              | -                         |
| Lohe, östlich Bahnhofstr.                    | -          | 16.181             | -                         |
| Südumgehung, südlich Lohe                    | -          | 11.939             | -                         |
| Südumgehung, östlich B 75                    | -          | 12.572             | -                         |
| Eckhorst südlich B 434 (DV nicht möglich)    | -          | 568                | -                         |
| Eckhorst nördlich B 75 (DV nicht möglich)    | -          | 801                | -                         |

**Tabelle 1:** Verkehrsbelastungen 7/2000, Vergleich mit 6/1997 [Kfz/ Tag]

Auf der Südumgehung wurden Verkehrsbelastungen zwischen 12.000 und 12.600 Kfz/ Tag erfasst. Die Verlängerung der Bahnhofstraße ist mit etwa 6.900 Kfz/ Tag belastet.

In der Rathausstraße wurde im Vergleich zu 1997 keine Veränderung der Verkehrsbelastung festgestellt. Diese liegen zwischen 9.200 Kfz/ Tag im östlichen Abschnitt und 12.600 Kfz/ Tag im Bereich der Einmündung in die B 75.

Auf der B 75 wurde im Bereich Jersbeker Straße/ Am Markt eine Reduzierung der Verkehrsbelastung um ca. 10% festgestellt. Gleichzeitig nahm die Verkehrsbelastung auf der B 75 am südlichen Ortsende um rd. 10% zu.





Die B 434, Alte Landstraße wurde südwestlich der Eckhorst im Juni 2001 von ca. 10% weniger Fahrzeugen befahren als im Juni 1997.

Der Voßkuhlenweg erfuhr zwischen 1997 und 2000 eine Mehrbelastung um rd. 13%; der Tremsbütteler Weg eine Entlastung um rd. 9%.

Die festgestellten Abweichungen zwischen den Tagesverkehrsbelastungen aus den Erhebungen von 1997 [1] und den aktuellen Zählungen 2000/ 2001 liegen im Bereich von plausiblen Tagesschwankungen, so dass insgesamt für den Zeitraum von 1997 bis 2000/ 2001 von einer gleichbleibenden Verkehrsbelastung auf dem Straßennetz der Stadt Bargteheide ausgegangen werden kann.

### 3 Prognoseverkehrsbelastung

Die Prognoseverkehrsbelastungen werden für den allgemeinen Verkehrszuwachs und für die aus den geplanten Entwicklungen zu erwartende Verkehrserzeugung für den Prognosehorizont 2010 und 2020 ermittelt.

#### 3.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs

Der in den nächsten Jahren zu erwartende Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens wird aufgrund der derzeit prognostizierbaren Entwicklung des Motorisierungsgrades, der Mobilität sowie der Jahresfahrleistung abgeschätzt. Grundlage hierfür bildet die Studie „Mehr Autos - weniger Verkehr, Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020“ der Deutschen Shell AG vom August 2001 [2].

In [2] werden für die zu erwartenden Entwicklungen zwei Szenarien beschrieben. Im Szenario „One World“ wird ein spürbares Wirtschaftswachstum vorausgesetzt, das eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sicherstellt. Die Steigerung der Mobilität wird akzeptiert. Im Szenario „Kaleidoskop“ dagegen dominiert ein eher instabiles Wirtschaftsklima mit Konjunkturschwankungen. Die Verkehrssysteme entwickeln sich unkoordiniert. Verkehrsprobleme, speziell in Ballungsgebieten, nehmen zu. Der Mobilitätsbedarf verlagert sich teilweise auf die virtuelle Ebene. Das Autofahren beschränkt sich immer mehr auf den Freizeitbereich.

Für die Pkw-Dichte (Pkw-Anzahl pro 1.000 Erwachsene) wird in [2] eine Zunahme bis zum Jahr 2010 abhängig vom zugrunde gelegten Entwicklungsszenario zwischen 8,2 und 11,2 % (2020: 11,0 bis 17,4 %) angenommen. Der Pkw-Bestand, der vom steigenden Anteil der Erwachsenen an der Gesamtbevölkerung stärker beeinflusst wird, steigt bis 2010 um 10,7 bis 14,5 % (2020: 11,7 bis 22,2%).

Die Jahresfahrleistung hat in den letzten Jahren beständig abgenommen und liegt heute bei ca. 12.600 km pro Jahr und Fahrzeug. Aufgrund der Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur sowie durch den zunehmenden Anteil von Zweit- und Drittwagen sinkt die jährliche Fahrleistung bis zum Jahr 2010 weiter um ca. 3,3 bis 8,1 % (2020: -8,1 bis -16,3%).

| 2010                          | "One World" | "Kaleidoskop" |
|-------------------------------|-------------|---------------|
| Pkw-Bestand                   | 114,5%      | 110,7%        |
| Fahrleistung pro Pkw und Jahr | 96,7%       | 91,9%         |
| Prognosefaktor 2000-2010      | 10,8%       | 1,7%          |
|                               | 6,3%        |               |

| 2020                          | "One World" | "Kaleidoskop" |
|-------------------------------|-------------|---------------|
| Pkw-Bestand                   | 122,2%      | 111,7%        |
| Fahrleistung pro Pkw und Jahr | 91,9%       | 83,7%         |
| Prognosefaktor 2000-2020      | 12,3%       | -6,5%         |
|                               | 2,9%        |               |

Tabelle 2: Prognosefaktoren 2010-2020 [2]

Durch die multiplikative Verknüpfung des Anstiegs des Pkw-Bestandes mit der Veränderung der Jahresfahrleistung kann auf der Datenbasis 2000/01 für das Jahr 2010 eine Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens zwischen rd. 1,7 bis 10,8 % ermittelt werden, Für das Jahr 2020 ergibt sich je nach Szenario eine Abnahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens um 6,5 % bzw. eine Zunahme um 12,3 %.

Verwendet wird der Mittelwert aus den Szenarien "One World" und "Kaleidoskop" (s.a. **Tabelle 2**), da die maßgebenden Entwicklungsgebiete der Stadt Bargteheide separat berücksichtigt werden:

- 6,3 % Verkehrszuwachs von 2000 bis 2010.
- 2,9 % Verkehrszuwachs von 2000 bis 2020.

Die im Prognosehorizont 2010/ 2020 aus dem allgemeinen Verkehrsanstieg resultierenden Verkehrsbelastungen des Straßennetzes der Stadt Bargteheide sind in **Tabelle 3** zusammengestellt.

| Straßenabschnitt/ [Kfz/24h] <i>gerundet!</i> | TV 1997 | TV<br>2000/01 | Nullprognose * |          |
|----------------------------------------------|---------|---------------|----------------|----------|
|                                              |         |               | DTV 2010       | DTV 2020 |
|                                              |         |               | + 6,3%         | + 2,9%   |
| B 75, südlich Südumgehung                    | 13.250  | 14.630        | 15.600         | 15.100   |
| B 75, nördlich Südumgehung                   | -       | 18.330        | 19.500         | 18.900   |
| B 75, südlich Jersbeker Str.                 | 18.900  | 19.900        | 21.200         | 20.500   |
| B 75, zwischen Jersbeker Str. und Am Markt   | 16.200  | 14.020        | 14.900         | 14.500   |
| B 75, zwischen Am Markt und B 434            | 10.900  | 10.100        | 10.800         | 10.400   |
| B 75, nördlicher Ortsausgang                 | 12.730  | 13.400        | 14.300         | 13.800   |
| B 434, südlich Ortsausgang                   | 11.410  | 10.300        | 11.000         | 10.600   |
| B 434, südlich Jersbeker Str.                | 9.600   | 10.100        | 10.800         | 10.400   |
| B 434, zwischen Jersbeker Str. und Wurth     | 9.600   | 10.100        | 10.800         | 10.400   |
| B 434, zwischen Wurth und B 75               | 5.100   | 5.400         | 5.800          | 5.600    |
| Jersbeker Str., zwischen B 75 und B 434      | 8.600   | 9.100         | 9.700          | 9.400    |
| Jersbeker Str., westlich B 434               | 8.600   | 9.100         | 9.700          | 9.400    |
| Jersbeker Straße, Ortsausgang West           | 6840    | 7.200         | 7.700          | 7.500    |
| Kruthorst/ Kaffeegang                        | -       | 300           | 400            | 400      |
| Fischbeker Weg                               | 1.130   | 1.200         | 1.300          | 1.300    |
| Wurth                                        | 5.600   | 5.950         | 6.400          | 6.200    |
| Rathausstraße, östlich B 75                  | 12.900  | 12.580        | 13.400         | 13.000   |
| Rathausstraße, westlich Bahnhofstr.          | 9.500   | 9.150         | 9.800          | 9.500    |
| Bahnhofstr., südlich Rathausstr.             | 3.600   | 5.530         | 5.900          | 5.700    |
| Voßkuhlenweg                                 | 2.500   | 2.750         | 3.000          | 2.900    |
| Tremsbüttler Weg, östlich Rathausstr.        | 7.700   | 7.040         | 7.500          | 7.300    |
| Tremsbüttler Weg, östlicher Ortsausgang      | 3.190   | 3.400         | 3.700          | 3.500    |
| Verlängerung Bahnhofstr.                     | -       | 6.870         | 7.400          | 7.100    |
| Lohe, östlich Bahnhofstr.                    | -       | 16.180        | 17.300         | 16.700   |
| Südumgehung, südlich Lohe                    | -       | 11.940        | 12.700         | 12.300   |
| Südumgehung, östlich B 75                    | -       | 12.570        | 13.400         | 13.000   |
| L 89, Hammoorer Chaussee, östlich Am Redder  | 13.170  | 14.000        | 14.900         | 14.500   |
| L 89, westlich Am Redder                     |         | 14.400        | 15.400         | 14.900   |

Umrechnung der 13 Stunden-Werte auf TV mit dem Faktor 1,238 (Basis: Ganglinienauswertungen).

\* Basis: "Shell-Prognose 8/2001: Mehr Autos - weniger Verkehr"

13.400 berechnet aus TV 1997 mit mittlerem Zuwachs 1997-2000 (s.a. \*)

300 Schätzung nach Ortsbesichtigung

Tabelle 3: Nullprognose 2010/ 2020 [Kfz/ Tag]

### 3.2 Verkehrserzeugung der Plangebiete

Basis der Bearbeitung bilden alle im Flächennutzungsplan der Stadt Bargteheide aus dem Jahr 1993 (F-Plan) dargestellten Entwicklungsflächen. Potentielle Angaben zu den geplanten Wohneinheiten werden aus der Entwicklungsstudie Stormarn Mitte [3], dem Kreisentwicklungsplan [4] bzw. - wenn vorhanden - aus aktuellen, laufenden Planungen übernommen.

Die in die Betrachtung einzubeziehenden Gebiete sind in Bild 1 dargestellt.

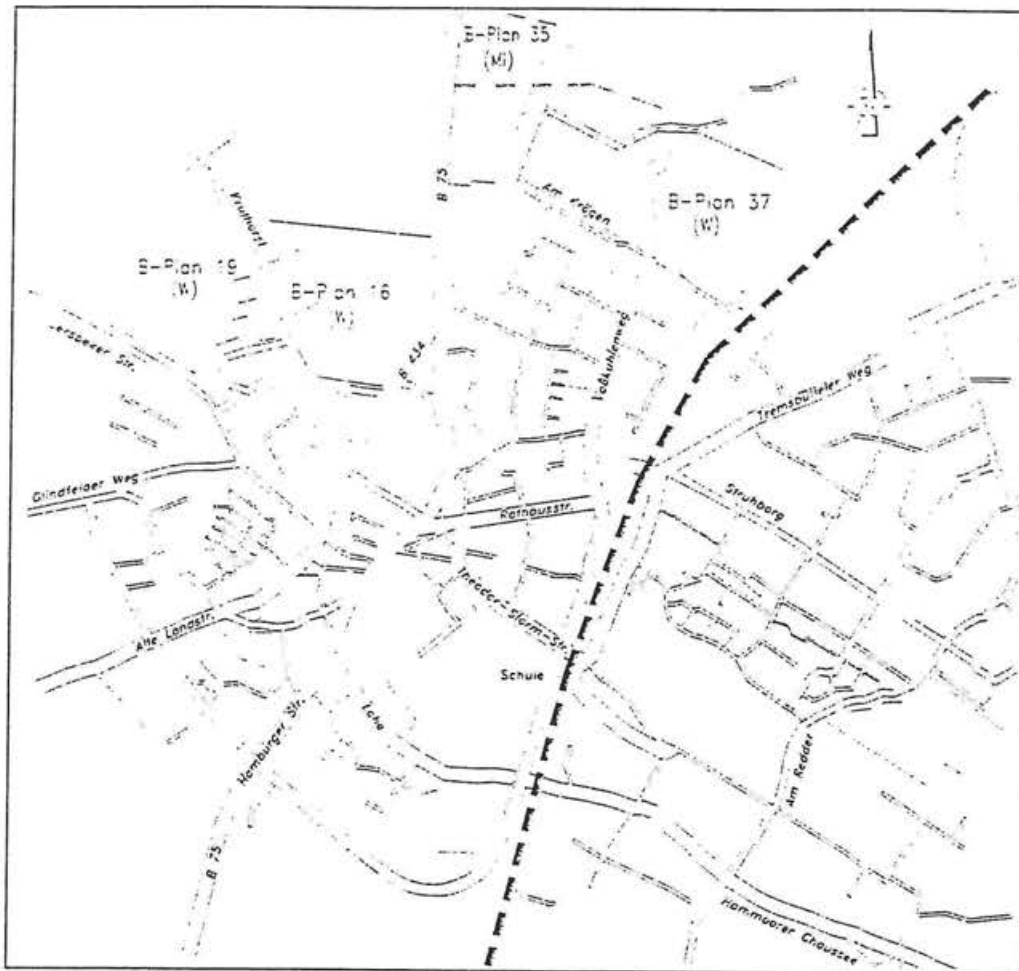


Bild 1: Übersicht Plangebiete Bargteheide

Die Verkehrserzeugung der geplanten Wohnbereiche wird auf der Basis einer Abschätzung der zu erwartenden Anzahl Wohneinheiten (WE) vorgenommen.

Pro Wohneinheit werden auf der Basis statistischer Bestandsauswertungen der Stadt Bargteheide rd. 2,4 Einwohner (EW) angesetzt. Die Einwohner unternehmen pro Tag im Mittel 3 Wege, von denen sie ca. 60 % mit dem Pkw zurücklegen. Der Besetzungsgrad beträgt hierbei ca. 1,2 Personen pro Fahrzeug.

Die heute im B-Plan Nr. 34 erreichten 3 Einwohner pro Wohneinheit können für



größere Gebiete nicht flächendeckend angenommen werden, da hieraus insbesondere unter Berücksichtigung des Zeithorizontes eine Überdimensionierung der erforderlichen Erschließungsanlagen resultieren würde.

Pro Wohneinheit werden täglich 0,5 Besucher berücksichtigt. Diese kommen zu rd. 80 % mit dem eigenen Pkw (Besetzungsgrad 1,3 Personen/ Pkw).

Mit 5 % der Verkehrserzeugung der Wohneinheiten werden Anlieferungs- und Entsorgungsfahrten sowie mit ca. 10 % des Gesamtverkehrsaufkommens sonstige Fahrten berücksichtigt.

Die auf dieser Basis berechnete Verkehrserzeugung wird in **Tabelle 4** veranschaulicht.

| B-Plan | WE  | EW<br>(2,4 EW/WE) | Fahrten<br>EW | Fahrten<br>Besuch | Anlief./<br>Entsorg. | sonst. | Kfz/<br>Tag+Rtg. |
|--------|-----|-------------------|---------------|-------------------|----------------------|--------|------------------|
| 16     | 210 | 504               | 378           | 65                | 19                   | 46     | 508              |
| 19     | 160 | 384               | 288           | 49                | 14                   | 35     | 387              |
| 37     | 240 | 576               | 432           | 74                | 22                   | 53     | 580              |
| gesamt |     | 1.464             |               |                   |                      |        | 1.475            |

Tabelle 4: Verkehrserzeugung Wohneinheiten (Basis: F-Plan/ Planungen LEG)

Bei Umsetzung aller Plangebiete in der berücksichtigten Größe wird die Einwohnerzahl der Stadt Bargteheide um rd. 1.500 Einwohner von heute rd. 14.000 auf künftig etwa 15.500 ansteigen. Dies entspricht einem Zuwachs von ca. 11%.

Aus den etwa 610 Wohneinheiten werden Neuverkehre von ca. 1.500 Kfz/ Tag und Richtung resultieren. Eine separate Umlegung der zu erwartenden Neuverkehre erfolgt für die Bebauungspläne 16 (210 WE), 19 (160 WE) und 37 (240 WE). Die anderen Entwicklungs- bzw. Verdichtungsflächen (Innenstadt insgesamt etwa 100 Außenbereich etwa 50 zusätzliche WE) werden aufgrund ihrer geringen Größe nicht gesondert betrachtet, sondern sind mit dem allgemeinen Verkehrszuwachs in der Nullprognose berücksichtigt.

Das aus dem B-Plan Nr. 35 zu erwartende Verkehrsaufkommen kann nur näherungsweise ermittelt werden, da genauere Planungs- bzw. Nutzungskonzepte noch nicht vorliegen. Auf der Grundlage einer überschlägigen Flächenschätzung kann von insgesamt rd. 16 ha überplanter Fläche ausgegangen werden. Bei Annahme von rd. 80 m<sup>2</sup> Gesamtflächenbedarf pro Arbeitsplatz wären rd. 200 Arbeitsplätze zu berücksichtigen. Diese wurden für die Berechnungen zu 75 % als Büroarbeitsplätze, zu 5 % als Lagerarbeitsplätze und zu 20 % als Produktionsarbeitsplätze angesetzt. Der hohe Anteil an Büroflächen bewirkt ein höheres Verkehrsaufkommen als Produktionsflächen. Ein hoher Anteil Lagerflächen (z. Bsp. Logistikunternehmen) ist

nicht zu erwarten. Die Berechnung der Verkehrserzeugung aus den Gewerbeflächen ist in **Tabelle 5** abgebildet.

Unter Berücksichtigung von Beschäftigten-, Kunden-, Liefer- und Entsorgungsfahrten sind aus dem B-Plan Nr. 35 insgesamt rd. 240 Kfz/ Tag und Richtung zu berücksichtigen.

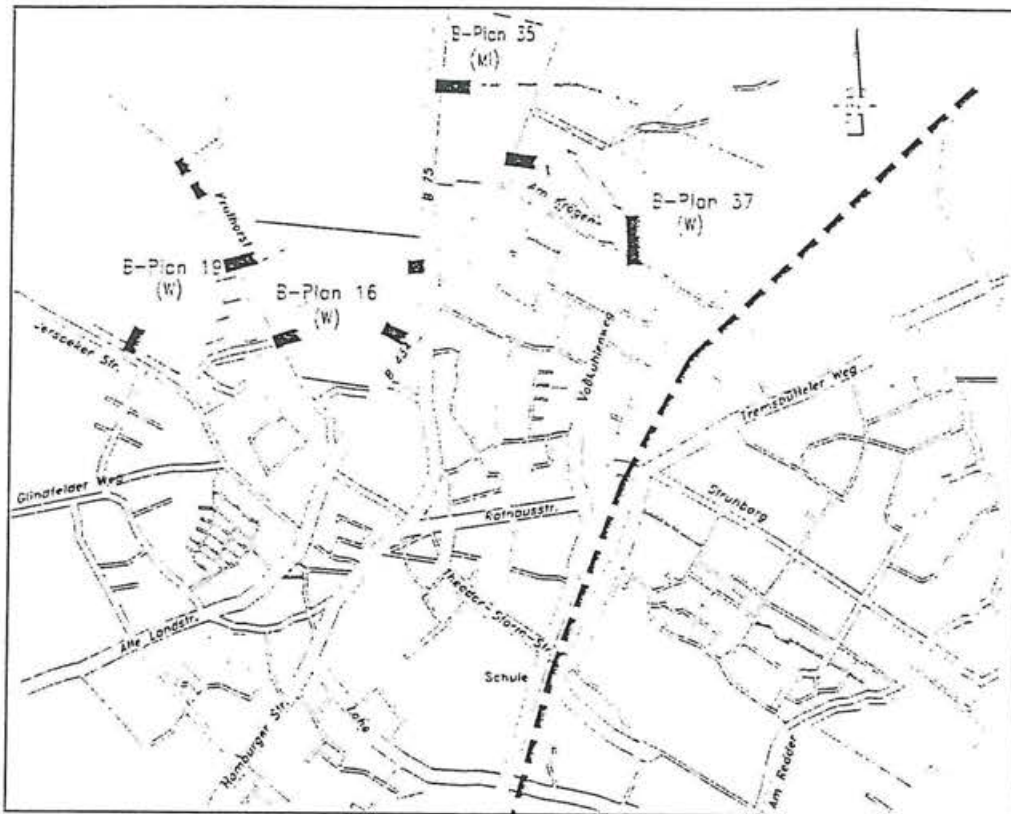
|                                                          |                                               |                                                      |        |             |                |                   |              |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------|-------------|----------------|-------------------|--------------|
| Verkehrserzeugung (16.000 m² Gesamtfläche) Arbeitsplätze |                                               |                                                      |        |             |                |                   |              |
| Planung:                                                 | 200 (80 m² GF/ Arbeitsplatz [16.000 m² / 80]) |                                                      |        |             |                |                   |              |
|                                                          | 75% Büroarbeitsplätze                         |                                                      |        |             |                |                   |              |
|                                                          | 5% Lagerarbeitsplätze                         |                                                      |        |             |                |                   |              |
|                                                          | 20% Produktionsarbeitsplätze                  |                                                      |        |             |                |                   |              |
| Büro                                                     | Anwesenheit                                   | Wege/ Ap+Tag                                         | MIV    | ÖV          | Fuß/Rad        | Besetzungsgrad    | Fahrten/ Tag |
| 150                                                      | 0,85                                          | 1,75                                                 | 0,8    | 0,05        | 0,15           | 1,1               | 162          |
| Lager                                                    | Anwesenheit                                   | Wege/ Ap+Tag                                         | MIV    | ÖV          | Fuß/Rad        | Besetzungsgrad    | Fahrten/ Tag |
| 10                                                       | 0,85                                          | 1,5                                                  | 0,7    | 0,1         | 0,2            | 1,1               | 8            |
| Produktion                                               | Anwesenheit                                   | Wege/ Ap+Tag                                         | MIV    | ÖV          | Fuß/Rad        | Besetzungsgrad    | Fahrten/ Tag |
| 40                                                       | 0,85                                          | 1,5                                                  | 0,7    | 0,1         | 0,2            | 1,1               | 32           |
| Verkehrserzeugung GE Kunden                              |                                               |                                                      |        |             |                |                   |              |
| Büro                                                     | 0,1                                           | Kunden/Ap+Tag, Verkehrsmittelwahl wie A <sub>K</sub> |        |             |                |                   |              |
| Lager                                                    | 0,25                                          | Kunden/Ap+Tag, Verkehrsmittelwahl wie A <sub>K</sub> |        |             |                |                   |              |
| Produktion                                               | 0                                             | Kunden/Ap+Tag, Verkehrsmittelwahl wie A <sub>K</sub> |        |             |                |                   |              |
| Büro                                                     | Kunden                                        | MIV                                                  | ÖV     | Fuß/Rad     | Besetzungsgrad | Fahrten/ Tag      |              |
| 150                                                      | 15                                            | 0,9                                                  | 0,05   | 0,05        | 1,1            | 12                |              |
| Lager                                                    | Kunden                                        | MIV                                                  | ÖV     | Fuß/Rad     | Besetzungsgrad | Fahrten/ Tag      |              |
| 10                                                       | 2,5                                           | 0,9                                                  | 0,05   | 0,05        | 1,1            | 2                 |              |
| Verkehrserzeugung GE Güterverkehr/ Anlieferung           |                                               |                                                      |        |             |                |                   |              |
| Büro                                                     | 0,1                                           | Wege/Ap+Tag                                          |        |             |                |                   |              |
| Lager                                                    | 0,25                                          | Wege/Ap+Tag                                          |        |             |                |                   |              |
| Produktion                                               | 0,1                                           | Wege/Ap+Tag                                          |        |             |                |                   |              |
| Büro                                                     | Wege/Ap+Tag                                   | Fahrten/ Tag                                         |        | kein SV!    |                |                   |              |
| 150                                                      | 0,1                                           | 15                                                   |        |             |                |                   |              |
| Lager                                                    | Wege/Ap+Tag                                   | Fahrten/ Tag                                         |        | zu 80% SV   |                |                   |              |
| 10                                                       | 0,25                                          | 3                                                    |        |             |                |                   |              |
| Produktion                                               | Wege/Ap+Tag                                   | Fahrten/ Tag                                         |        | zu 50 % SV  |                |                   |              |
| 40                                                       | 0,1                                           | 4                                                    |        |             |                |                   |              |
| Verkehrserzeugung GE gesamt                              |                                               |                                                      |        |             |                |                   |              |
| Arbeitsplätze                                            | Kfz/ Tag+Richtung                             |                                                      | SV     | SV %        |                |                   |              |
| 200                                                      | 239                                           |                                                      | 4      | 2%          |                |                   |              |
| Verkehrserzeugung gesamt                                 |                                               | Morgenspitze                                         |        | Tagesspitze |                | Nachmittagsspitze |              |
|                                                          |                                               | Zufluß                                               | Abfluß | Zufluß      | Abfluß         | Zufluß            | Abfluß       |
| Arbeitsplätze                                            | Kfz/ Tag+Rtg.                                 | 22 %                                                 | 5%     | 10%         | 10%            | 5%                | 20 %         |
| 200                                                      | 239                                           | 53                                                   | 12     | 24          | 24             | 12                | 48           |

**Tabelle 5:** Verkehrserzeugung B-Plan Nr. 35

#### 4 Anbindung der Plangebiete

Die Anbindung der Bebauungspläne an das vorhandene Straßennetz Bargtheides erfolgt über folgende Strecken:

- B-Plan 16: Anschluss an die B 75 und die Straße Kruthorst,
- B-Plan 19: Anschluss an die Jersbeker Straße und die Straße Kruthorst,
- B-Plan 35: Anschluss an die B 75 und den Fischbeker Weg sowie
- B-Plan 37: Anschluss an den Voßkuhlenweg und den Fischbeker Weg.



**Bild 2:** Anbindungen der Plangebiete für den Kfz-Verkehr (ohne Westumgehung)

Zwischen den B-Plan-Gebieten Nr. 16 und Nr. 19 sind keine direkten Kfz-Verbindungen vorgesehen.

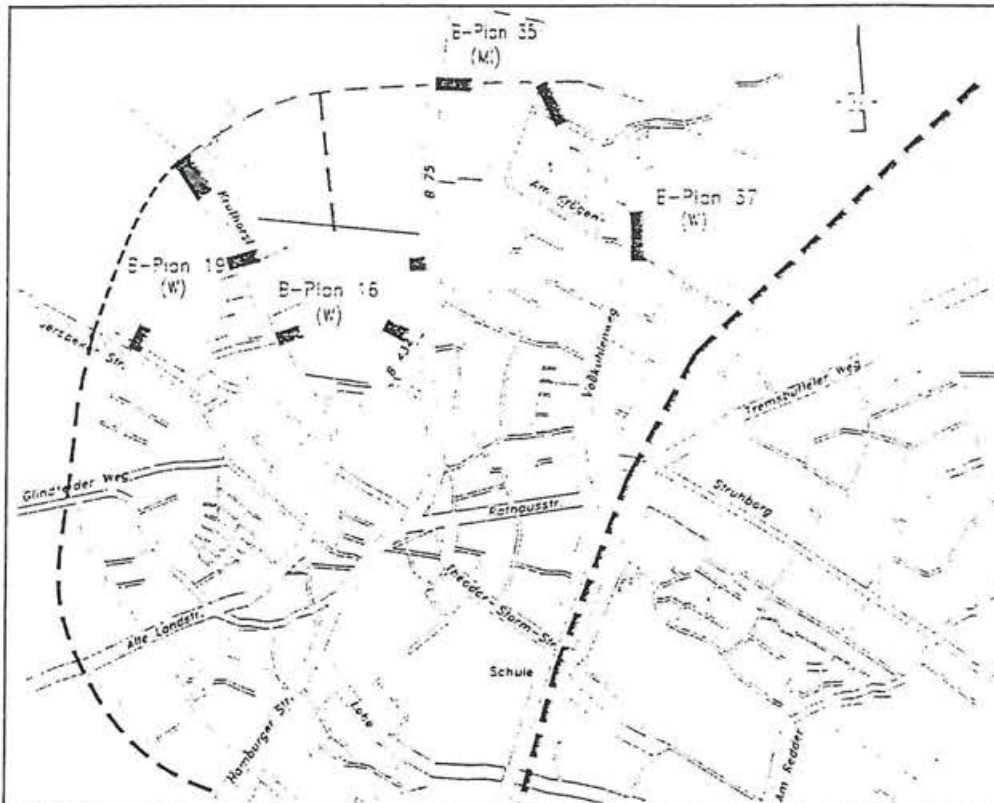
Fußläufige bzw. mit dem Rad befahrbare Anbindungen zwischen den Plangebieten sind an jeder möglichen Stelle angedacht. Diese wurden in die Übersicht nicht mit eingetragen.

Bei Realisierung der Weiterführung der Westumgehung von der Jersbeker Straße in Richtung B 75 Nord (s.a. Bild 3) ist im Bereich Kruthorst eine Anbindung des B-Plan-Gebietes Nr. 19 geplant. Aufgrund der Struktur der Straße Kruthorst wird diese Anbindung ausschließlich von Anwohnern im Nahbereich genutzt werden. Eine



Induzierung von Durchgangsverkehren über das Wohngebiet hinaus ist hier nicht zu erwarten. Bei zeitnah nicht absehbarer Realisierung der Weiterführung der Ortsumgehung sollte eine interne Erschließungsstraße für den B-Plan bis zur Kruthorst gebaut werden, die das neue Wohngebiet besser an die Westumgehung anbindet und damit eine Entlastung der Jersbeker Straße unterstützt.

Ein Anschluss des Plangebietes Nr. 16 an die Ortsumgehung wäre ebenfalls wünschenswert. Die genaue Lage einer solchen Verbindung kann aber erst im Rahmen von Planungskonkretisierungen für diesen Bereich festgelegt werden. Der B-Plan sollte die Möglichkeit dieser Anbindung aber offen halten (s.a. Bild 3).



**Bild 3:** Anbindungen der Plangebiete für den Kfz-Verkehr (Gesamtausbau OU)

Der B-Plan 35 (Mischgebiet) wird über eine neue Straße an die B 75 angebunden. Der Knotenpunkt ist im Plankonzept als Kreisverkehr vorgesehen. Eine untergeordnete Verbindung besteht außerdem in Richtung Fischbeker Weg.

Der Bebauungsplan Nr. 37 wird in Teilen an den Vosskuhlenweg bzw. den Fischbeker Weg/ Durchstich zur B 75 an das Straßennetz Bargtheides angebunden. Die Durchfahrt zwischen Vosskuhlenweg und Verbindung zur B 75 wird für den motorisierten Individualverkehr unterbunden, um unerwünschte Durchgangsverkehre zu verhindern und keine „Teil-Ostumgehung“ zu schaffen.



## 5 Umlegung der Neuverkehre auf das bestehende Straßennetz

Für die Umlegungen der ermittelten Neuverkehre werden im ersten Schritt keine Veränderungen im Straßennetz der Stadt Bargteheide berücksichtigt (keine Westumgehung, für B-Plan 37 kein Durchstich zur B 75 durch die geplanten Gewerbeflächen zwischen B 75 und Fischbeker Weg).

Die Anbindung der Bebauungspläne an das vorhandene Straßennetz erfolgt ohne Berücksichtigung der Westumgehung über folgende Strecken:

- B-Plan 16: 70 % an die B 75 und 30 % an die Kruthorst,
- B-Plan 19: 90 % an die Jersbeker Straße und 10 % an die Kruthorst,
- B-Plan 35: 100 % an die B 75,
- B-Plan 37: 70 % an den Vosskuhlenweg, 30 % an den Fischbeker Weg.

Die Anbindung des B-Planes Nr. 35 an die B 75 wurde ausschließlich für die in diesem Gebiet erzeugten Verkehre berücksichtigt. Die Verkehre aus dem B-Plan Nr. 37 wurden noch über den Fischbeker Weg in seiner heutigen Form geführt.

Die aus der Umlegung der Neuverkehre aus den vier Bebauungsplänen resultierenden Mehrbelastungen im Straßennetz sind in **Tabelle 6** zusammengestellt.

Die B 75 erfährt zwischen Jersbeker Straße und Am Markt eine Mehrbelastung von rund 1.000 Kfz/ Tag. Das entspricht einer Verkehrszunahme von rd. 7%. Ähnliche Mehrbelastungen werden auch auf der Rathausstraße (ca. 840 Kfz/ Tag, 7-8%) auftreten. Diese Verkehrszuwächse liegen in der Größenordnung von Tageschwankungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens und können auf den betroffenen Straßen ohne Beeinträchtigungen abgewickelt werden, obwohl gerade auf der Rathausstraße Mehrbelastungen nicht gewünscht sind. Neuansiedlungen werden im Ortskern aber immer zu mehr Verkehr führen, da in diesem Bereich die für die Versorgung der Bevölkerung wesentlichen Einrichtungen zu finden sind.

Die Jersbeker Straße wird westlich der B 434 mit 860 Kfz/ Tag (+9%) zusätzlich belastet. Der Querschnitt der Jersbeker Straße könnte diese Mehrbelastungen theoretisch verträglich abwickeln. Aufgrund der im Straßenraum parkenden Fahrzeuge (eingeschränkte Parkgebote im Straßenraum), der großen Anzahl Gehwegüberfahrten, der Unübersichtlichkeit der Anbindungen sowie der eng anstehenden Wohnbebauung und der begrenzten Nebenflächen ist bzgl. der zu erwartenden Mehrbelastung aus den Bebauungsplänen eine intensive Diskussion mit den betroffenen Anwohnern zu erwarten.

Eine Verteilung von Verkehrsanteilen in den Straßenzug Am Bargfeld, Hasselbusch, Neue Straße durch eine Aufhebung des Durchfahrtsverbotes zur Entlastung



der Jersbeker Straße ist aus verkehrlicher Sicht nicht zu empfehlen. Die betroffenen Straßen erschließen reine Wohnbereiche und sind aufgrund ihres Ausbaustandes (Nebenflächen!) nicht zur Abwicklung größerer Verkehrsmengen geeignet.

Wenn die Anbindung der untersuchten B-Pläne 16 und 19 wie angenommen erfolgt, wird die Verkehrsbelastung in den Straßen Kruthorst/ Kaffeegang durch die Realisierung dieser B-Pläne um ca. 350 Kfz/ Tag ansteigen, was etwas mehr als einer Verdoppelung des vorhandenen Verkehrs entspricht. Diese Verkehre können auf den Straßen zwar abgewickelt werden, an den Anbindungspunkten an die B 434 werden aber Engpässe auftreten. Aufgrund des heutigen Charakters der Straßen und deren Nutzung insbesondere durch Kinder sind Widerstände/ Einsprüche von Seiten der Anwohner zu erwarten.

Der Voßkuhlenweg wird durch die Teilverkehre aus dem B-Plan 37 mit etwa 820 Kfz/ Tag zusätzlich belastet (+30%). Der Straßenquerschnitt kann diese Mehrbelastungen verträglich abwickeln. Unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Straßenquerschnittes (5,90 m Fahrbahn, Gehweg 1,00 bzw. 2,00 m) könnte auch das gesamte B-Plan-Gebiet über den Voßkuhlenweg angebunden werden. Die Mehrbelastung würde dann 1.160 Kfz/ Tag im Querschnitt betragen. Der Kreisverkehr Rathausstraße/ Voßkuhlenweg ist ebenfalls ausreichend leistungsfähig, um den eventuellen Gesamtverkehr aufnehmen zu können. Aufgrund der anzustrebenden Verteilung der Neuverkehre im städtischen Straßennetz, einer möglichst geringen Mehrbelastung der Rathausstraße, der zu berücksichtigenden Schülerverkehre im Voßkuhlenweg, der Größe des geplanten Wohngebietes sowie zum Schutze der Anwohner im Voßkuhlenweg (Immissionen) sollten jedoch in jedem Fall zwei Anbindungen realisiert werden. Für den motorisierten Individualverkehr ist die Möglichkeit einer reinen Durchfahrt durch das Gebiet ist zu unterbinden.

Der Fischbeker Weg wird ebenfalls nur durch Neuverkehre aus dem B-Plan 37 zusätzlich mit rd. 370 Kfz/ Tag (+31%) mehr belastet. Über den Fischbeker Weg können die aus dem Plangebiet resultierenden Verkehre nicht in akzeptabler Qualität abgewickelt werden, da durch die begrenzte Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 75/ B 434/ Fischbeker Weg keine Mehrverkehre im untergeordneten Knotenarm aufnehmen kann. Veränderungen sind an diesem Knoten nicht möglich. Eine Verbesserung der Situation ist nur durch eine Verbindung zwischen Fischbeker Weg und B 75 (Möglichkeit besteht südlich der Straßenmeisterei durch das B-Plan-Gebiet Nr. 35) bei gleichzeitiger Abhängung des Fischbeker Weges möglich. Hierdurch könnte auch die Mehrbelastung des Voßkuhlenweges reduziert werden, wenn eine andere als in der vorliegenden Untersuchung angenommene Zuordnung des Plangebietes zu den jeweiligen Anbindungen erfolgt.



| Straßenabschnitt/ [Kfz/24h] <i>gerundet!</i> | TV<br>1997 | TV<br>2000/01<br>* | Mehrbelastung aus B-Plänen ohne<br>Westumgehung |        |        |        |        |         |
|----------------------------------------------|------------|--------------------|-------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|
|                                              |            |                    | Nr. 16                                          | Nr. 19 | Nr. 35 | Nr. 37 | gesamt | % zu 00 |
| B 75, südlich Südumgehung                    | 13.250     | 14.630             | 130                                             | 110    | 70     | 170    | 480    | 3%      |
| B 75, nördlich Südumgehung                   | -          | 18.330             | 260                                             | 190    | 80     | 280    | 810    | 4%      |
| B 75, südlich Jersbeker Str.                 | 18.900     | 19.900             | 260                                             | 190    | 80     | 280    | 810    | 4%      |
| B 75, zwischen Jersbeker Str. und Am Markt   | 16.200     | 14.020             | 330                                             | 290    | 110    | 300    | 1.030  | 7%      |
| B 75, zwischen Am Markt und B 434            | 10.900     | 10.100             | 390                                             | 60     | 280    | 330    | 1.060  | 10%     |
| B 75, nördlicher Ortsausgang                 | 12.730     | 13.400             | 260                                             | 110    | 50     | 150    | 570    | 4%      |
| B 434, südlich Ortsausgang                   | 11.410     | 10.300             | 90                                              | 50     | 50     | 80     | 270    | 3%      |
| B 434, südlich Jersbeker Str.                | 9.600      | 10.100             | 130                                             | 60     | 60     | 60     | 310    | 3%      |
| B 434, zwischen Jersbeker Str. und Wurth     | 9.600      | 10.100             | 200                                             | 120    | 100    | 40     | 460    | 5%      |
| B 434, zwischen Wurth und B 75               | 5.100      | 5.400              | 70                                              | 110    | 110    | 40     | 330    | 6%      |
| Jersbeker Str., zwischen B 75 und B 434      | 8.600      | 9.100              | 70                                              | 490    | -      | 80     | 640    | 7%      |
| Jersbeker Str., westlich B 434               | 8.600      | 9.100              | 50                                              | 680    | 40     | 90     | 860    | 9%      |
| Jersbeker Straße, Ortsausgang West           | 6840       | 7.200              | 10                                              | 20     | 20     | 60     | 110    | 2%      |
| Kruthorst/ Kaffeegang                        | -          | 300                | 260                                             | 80     | 10     | -      | 350    | 117%    |
| Fischbeker Weg                               | 1.130      | 1.200              | -                                               | -      | -      | 370    | 370    | 31%     |
| Wurth                                        | 5.600      | 5.950              | 110                                             | 50     | -      | 40     | 200    | 3%      |
| Rathausstraße, östlich B 75                  | 12.900     | 12.580             | 160                                             | 170    | 140    | 370    | 840    | 7%      |
| Rathausstraße, westlich Bahnhofstr.          | 9.500      | 9.150              | 130                                             | 130    | 140    | 370    | 770    | 8%      |
| Bahnhofstr., südlich Rathausstr.             | 3.600      | 5.530              | 40                                              | 30     | 120    | 370    | 560    | 10%     |
| Voßkuhlenweg                                 | 2.500      | 2.750              | -                                               | -      | 20     | 800    | 820    | 30%     |
| Tremsbüttler Weg, östlich Rathausstr.        | 7.700      | 7.040              | 40                                              | 30     | 10     | 50     | 130    | 2%      |
| Tremsbüttler Weg, östlicher Ortsausgang      | 3.190      | 3.400              | 10                                              | 10     | 10     | 40     | 70     | 2%      |
| Verlängerung Bahnhofstr.                     | -          | 6.870              | 30                                              | 30     | 120    | 300    | 480    | 7%      |
| Lohe, östlich Bahnhofstr.                    | -          | 16.180             | 110                                             | 80     | 120    | 150    | 460    | 3%      |
| Südumgehung, südlich Lohe                    | -          | 11.940             | 110                                             | 80     | -      | 150    | 340    | 3%      |
| Südumgehung, östlich B 75                    | -          | 12.570             | 130                                             | 100    | -      | 180    | 410    | 3%      |
| L 89, Hammoorer Chaussee, östlich Am Redder  | 13.170     | 14.000             | 90                                              | 80     | 120    | 70     | 360    | 3%      |
| L 89, westlich Am Redder                     |            | 14.400             | 90                                              | 80     | 120    | 70     | 360    | 3%      |

Umrechnung der 13 Stunden-Werte auf TV mit dem Faktor 1,238 (Basis: Ganglinienauswertungen).

**Tabelle 6:** Umlegung B-Pläne 16, 19, 35 und 37, ohne Westumgehung

Grundsätzlich können die aus den untersuchten Plangebieten zu erwartenden Neuverkehre im vorhandenen Straßennetz der Stadt Bargteheide ohne Um- bzw. Ausbaumaßnahmen verträglich abgewickelt werden. In den Hauptverkehrszeiten wären an den heute zeitweise vorhandenen Engstellen weitergehende Behinderungen zu erwarten. Im Bereich Jersbeker Straße sowie Kruthorst/ Kaffeegang wären aufgrund der straßenräumlichen Situation verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich.





## 6 Durchstich Fischbeker Weg zur B 75

Zur Erschließung der im Rahmen des B-Planes Nr. 35 geplanten Gewerbeflächen zwischen B 75 und Fischbeker Weg ist die Realisierung einer neuen Anbindung an die B 75 erforderlich, da eine Gebieterschließung über den Fischbeker Weg aus verkehrs- und lärmtechnischen Gründen nicht möglich ist.

Die Verbindung der neuen Straße zum Fischbeker Weg und zum geplanten Wohngebiet B-Plan 37 ermöglicht eine Abhängung des Fischbeker Weges aus Richtung Norden und damit Entlastung des Knotenpunktes B 75/ B 434/ Fischbeker Weg.

Im Rahmen der Planungen zum B-Plan 37 kann eine geringere Mehrbelastung des Voßkuhlenweges durch die Veränderung der Gebietszuordnung zu den Anbindungen erreicht werden, wenn ein größerer Gebietsanteil über den Durchstich zur B 75 erschlossen wird.

Im B-Plan-Gebiet Nr. 37 darf keine durchgehende, für Kfz befahrbare Verbindung zwischen Voßkuhlenweg und Durchstich zur B 75 erfolgen, damit keine Schleichverkehre zwischen B 75 Nord und Stadtzentrum entstehen, die auch den Voßkuhlenweg wieder mehr belasten würden.

## 7 Verkehrsumlegung unter Berücksichtigung einer Westumgehung bis zur Jersbeker Straße

Die Realisierung der Westumgehung hat mit der Verlagerung von Durchgangsverkehrsanteilen aus dem Innenstadtbereich heraus in erster Linie Einfluß auf die Verkehrsbelastungen im Prognosehorizont 2010 bzw. 2020.

In den Umlegungen wurde die Westumgehung mit Anbindungen an die B 75 südlich Wasserwerk, an die B 434 westlich Friedhof sowie mit Anschluss an die Jersbeker Straße östlich des B-Plan-Gebietes Nr. 19 berücksichtigt (s.a. Bild 3).

Durch die Westumgehung kann eine Entlastung der Jersbeker Straße östlich der Anbindung an die Westumgehung um rd. 4.000 Kfz/ Tag im Jahr 2010 erreicht werden, so dass im weiteren Verlauf in Richtung Ortsmitte ohne Berücksichtigung der Neuverkehre aus den B-Plan-Gebieten eine Belastung von rd. 5.400 Kfz/ Tag verbleibt. Die Ortsdurchfahrt der B 75 wird um rd. 6.000 Kfz/ Tag entlastet [1].

Die neuen Entwicklungsgebiete wirken sich auf die Verkehrsbelastung der Eckhorst nicht aus, da dieser Stadtbereich von Neuverkehren nicht tangiert wird. Veränderungen in der Verkehrsführung im Straßenzug Am Bargfeld, Hasselbusch, Neue Straße erscheinen aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich und auch nicht durchsetzbar.



In **Bild 3** ist außerdem die direkte Anbindung des B-Planes 19 über die Weiterführung der Westumgehung in Richtung Kruthorst mit abgebildet.

Nennenswerte Verkehrsverlagerungen auf die Westumgehung und damit eine Entlastung des bestehenden Straßennetzes sind nur aus dem Bebauungsplan 19 zu erwarten, der über eine direkte Anbindung an die Westumgehung verfügt bzw. an deren Verlängerung bis zur Kruthorst angebunden ist.

Die Ergebnisse der Umlegung der aus den Plangebieten zu erwartenden Neuverkehre auf das Straßennetz mit Westumgehung bis zur K 56, Jersbeker Straße sowie interner Verlängerung bis zur Kruthorst sind in **Tabelle 7** dargestellt.

Durch die Westumgehung wird die Mehrbelastung der Jersbeker Straße durch Neuverkehre aus den B-Plänen westlich der B 434 auf etwa 560 Kfz/ Tag reduziert. Zwischen B 434 und B 75 ergibt sich eine Mehrbelastung um rd. 390 Kfz/ Tag. Die gesamte Ortsmitte erfährt ebenfalls eine geringere Mehrbelastung, da ein großer Teil der in Richtung Süden bzw. Osten orientierten Neuverkehre über die Westumgehung statt durch die Innenstadt Bargtheides fährt.

Die verbleibenden Neuverkehre auf der K 56 können problemlos abgewickelt werden, da die Grundbelastung der Straße durch die Westumgehung deutlich reduziert wird. In der Summe ergibt sich eine Prognoseverkehrsbelastung mit B-Plänen von etwa 5.900 Kfz/ Tag und damit eine Verkehrsabnahme um rd. 30% im Vergleich zur heute vorhandenen Verkehrsbelastung.

Die Mehrbelastung der Straßen Kruthorst und Kaffeegang bleibt aufgrund der Lage der Gebiete und der zu realisierenden Anschlüsse auch mit Westumgehung bei etwa 350 Kfz/ Tag.

Weitere Änderungen in der Umlegung der aus den Plangebieten resultierenden Neuverkehre sind durch die Westumgehung bis zur Jersbeker Straße nicht zu erwarten.



| Straßenabschnitt/ [Kfz/24h] <i>gerundet!</i> | TV 1997 | TV<br>2000/01 * | Mehrbelastung aus B-Plänen mit Westumgehung<br>bis zur Jersbeker Str. |        |        |        |        |         |  |
|----------------------------------------------|---------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|--|
|                                              |         |                 | Nr. 16                                                                | Nr. 19 | Nr. 35 | Nr. 37 | gesamt | % zu 00 |  |
| B 75, südlich Südumgehung                    | 13.250  | 14.630          | 130                                                                   | 110    | 70     | 170    | 480    | 3%      |  |
| B 75, nördlich Südumgehung                   | -       | 18.330          | 260                                                                   | 30     | 80     | 280    | 650    | 4%      |  |
| B 75, südlich Jersbeker Str.                 | 18.900  | 19.900          | 260                                                                   | 50     | 80     | 280    | 670    | 3%      |  |
| B 75, zwischen Jersbeker Str. und Am Markt   | 16.200  | 14.020          | 330                                                                   | 150    | 110    | 300    | 880    | 6%      |  |
| B 75, zwischen Am Markt und B 434            | 10.900  | 10.100          | 390                                                                   | 50     | 280    | 330    | 1.050  | 10%     |  |
| B 75, nördlicher Ortsausgang                 | 12.730  | 13.400          | 260                                                                   | 110    | 50     | 150    | 570    | 4%      |  |
| B 434, südlich Ortsausgang                   | 11.410  | 10.300          | 90                                                                    | 50     | 50     | 80     | 270    | 3%      |  |
| B 434, südlich Jersbeker Str.                | 9.600   | 10.100          | 130                                                                   | 10     | 60     | 60     | 260    | 3%      |  |
| B 434, zwischen Jersbeker Str. und Wurth     | 9.600   | 10.100          | 200                                                                   | 120    | -      | 40     | 450    | 4%      |  |
| B 434, zwischen Wurth und B 75               | 5.100   | 5.400           | 70                                                                    | 100    | -      | 40     | 310    | 6%      |  |
| Jersbeker Str., zwischen B 75 und B 434      | 8.600   | 9.100           | 70                                                                    | 240    | -      | 80     | 390    | 4%      |  |
| Jersbeker Str., westlich B 434               | 8.600   | 9.100           | 50                                                                    | 390    | -      | 90     | 560    | 6%      |  |
| Jersbeker Straße, Ortsausgang West           | 6840    | 7.200           | 10                                                                    | 20     | 20     | 60     | 110    | 2%      |  |
| Kruthorst/ Kaffeeegang                       | -       | 300             | 260                                                                   | 70     | -      | -      | 350    | 117%    |  |
| Fischbeker Weg                               | 1.130   | 1.200           | -                                                                     | -      | -      | -      | -      | -       |  |
| Wurth                                        | 5.600   | 5.950           | 110                                                                   | 50     | -      | -      | 190    | 3%      |  |
| Rathausstraße, östlich B 75                  | 12.900  | 12.580          | 160                                                                   | 160    | 140    | 370    | 830    | 7%      |  |
| Rathausstraße, westlich Bahnhofstr.          | 9.500   | 9.150           | 130                                                                   | 80     | 140    | 370    | 730    | 8%      |  |
| Bahnhofstr., südlich Rathausstr.             | 3.600   | 5.530           | 40                                                                    | 10     | 120    | 370    | 540    | 10%     |  |
| Voßkuhlenweg                                 | 2.500   | 2.750           | -                                                                     | -      | 20     | 800    | 820    | 30%     |  |
| Tremsbüttler Weg, östlich Rathausstr.        | 7.700   | 7.040           | 40                                                                    | 10     | 10     | 50     | 110    | 2%      |  |
| Tremsbüttler Weg, östlicher Ortsausgang      | 3.190   | 3.400           | 10                                                                    | 10     | 10     | 40     | 70     | 2%      |  |
| Verlängerung Bahnhofstr.                     | -       | 6.870           | 30                                                                    |        | 120    | 300    | 450    | 7%      |  |
| Lohe, östlich Bahnhofstr.                    | -       | 16.180          | 110                                                                   | 80     | 120    | 150    | 450    | 3%      |  |
| Südumgehung, südlich Lohe                    | -       | 11.940          | 110                                                                   | 80     | -      | 150    | 330    | 3%      |  |
| Südumgehung, östlich B 75                    | -       | 12.570          | 130                                                                   | 150    | -      | 180    | 460    | 4%      |  |
| L 89, Hammoorer Chaussee, östlich Am Redder  | 13.170  | 14.000          | 90                                                                    | 80     | 120    | 70     | 360    | 3%      |  |
| L 89, westlich Am Redder                     |         | 14.400          | 90                                                                    | 80     | 120    | 70     | 360    | 3%      |  |

Umrechnung der 13 Stunden-Werte auf TV mit dem Faktor 1,238 (Basis: Ganglinienauswertungen).

**Tabelle 7:** Umlegung B-Pläne 16, 19, 35 und 37, mit Westumgehung bis K 56



## 8 Verlängerung der Westumgehung zwischen Jersbeker Straße und B 75

Die Verlängerung der Westumgehung zwischen Jersbeker Straße und B 75 Nord ist aus verkehrlicher Sicht als Maßnahme zur möglichst umfassenden Verlagerung der Durchgangsverkehre aus der Stadt heraus auf die Westumgehung zu empfehlen (s.a. [1]).

Zur Vermeidung unnötiger Mehrbelastungen der Innenstadt sollte die Westumgehung bis zur B 75 verlängert werden und die Plangebiet dann möglichst direkt an die Westumgehung angeschlossen werden. Hierdurch könnten die allgemeine und die zusätzliche Verkehrsbelastung der B 434 und der B 75 im Ortskern reduziert werden.

Sinnvoll wäre eine Anbindung an die B 75 gegenüber dem Durchstich zwischen Fischbeker Weg und B 75, der die geplanten Gewerbeflächen des B-Planes Nr. 35 sowie den Westteil des B-Planes Nr. 37 erschließt, da auf diesem Wege auch diese Gebiete direkt an die Westumgehung angebunden werden. In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, dass eine Verbindung zwischen B 75 und Voßkuhlenweg über den Durchstich bzw. die Plangebiete zu unterbinden ist.

Zur Erschließung des B-Planes 16 ist eine direkte Anbindung an die Ortsumgehung zu empfehlen (s.a. **Bild 3**), um die Mehrbelastung der Straßen Kruthorst und Kaffeegang zu reduzieren. In den folgenden Umlegungen ist diese Anbindung aber noch nicht berücksichtigt.

Die Umlegungsergebnisse für den Netzfall mit Westumgehung zwischen B 75 Nord und B 75 Süd sowie mit direkter Anbindung der nordöstlichen Plangebiete an die B 75 sind in **Tabelle 8** zusammengestellt.

| Straßenabschnitt/ [Kfz/24h] gerundet!       | TV 1997 | TV 2000/01 * | Mehrbelastung aus B-Plänen mit Westumgehung bis zur B 75 und Durchstich B 75 |        |        |        |        |         |
|---------------------------------------------|---------|--------------|------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|
|                                             |         |              | Nr. 16                                                                       | Nr. 19 | Nr. 35 | Nr. 37 | gesamt | % zu 00 |
| B 75, südlich Südumgehung                   | 13.250  | 14.630       | 130                                                                          | 110    | 70     | 170    | 480    | 3%      |
| B 75, nördlich Südumgehung                  | -       | 18.330       | 260                                                                          | 30     | 10     | 40     | 340    | 2%      |
| B 75, südlich Jersbeker Str.                | 18.900  | 19.900       | 260                                                                          | 50     | 10     | 60     | 380    | 2%      |
| B 75, zwischen Jersbeker Str. und Am Markt  | 16.200  | 14.020       | 330                                                                          | 150    | 50     | 220    | 740    | 5%      |
| B 75, zwischen Am Markt und B 434           | 10.900  | 10.100       | 390                                                                          | 50     | 50     | 230    | 720    | 7%      |
| B 75, nördlicher Ortsausgang                | 12.730  | 13.400       | 260                                                                          | 110    | 50     | 150    | 570    | 4%      |
| B 434, südlich Ortsausgang                  | 11.410  | 10.300       | 90                                                                           | 50     | 50     | 80     | 270    | 3%      |
| B 434, südlich Jersbeker Str.               | 9.600   | 10.100       | 130                                                                          | 10     | 10     | 20     | 170    | 2%      |
| B 434, zwischen Jersbeker Str. und Wurth    | 9.600   | 10.100       | 200                                                                          | 120    | -      | 20     | 330    | 3%      |
| B 434, zwischen Wurth und B 75              | 5.100   | 5.400        | 70                                                                           | 100    | -      | 20     | 180    | 3%      |
| Jersbeker Str., zwischen B 75 und B 434     | 8.600   | 9.100        | 70                                                                           | 240    | -      | 80     | 390    | 4%      |
| Jersbeker Str., westlich B 434              | 8.600   | 9.100        | 50                                                                           | 390    | -      | 90     | 530    | 6%      |
| Jersbeker Straße, Ortsausgang West          | 6840    | 7.200        | 10                                                                           | 20     | 20     | 60     | 110    | 2%      |
| Kruthorst/ Kaffeegang                       | -       | 300          | 260                                                                          | 70     | -      | -      | 340    | 113%    |
| Fischbeker Weg                              | 1.130   | 1.200        | -                                                                            | -      | -      | -      | -      | -       |
| Wurth                                       | 5.600   | 5.950        | 110                                                                          | 50     | -      | -      | 150    | 3%      |
| Rathausstraße, östlich B 75                 | 12.900  | 12.580       | 160                                                                          | 160    | 100    | 440    | 860    | 7%      |
| Rathausstraße, westlich Bahnhofstr.         | 9.500   | 9.150        | 130                                                                          | 80     | 100    | 480    | 790    | 9%      |
| Bahnhofstr., südlich Rathausstr.            | 3.600   | 5.530        | 40                                                                           | 10     | 80     | 300    | 430    | 8%      |
| Voßkuhlenweg                                | 2.500   | 2.750        | -                                                                            | -      | 20     | 800    | 820    | 30%     |
| Tremsbüttler Weg, östlich Rathausstr.       | 7.700   | 7.040        | 40                                                                           | 10     | 10     | 40     | 100    | 1%      |
| Tremsbüttler Weg, östlicher Ortsausgang     | 3.190   | 3.400        | 10                                                                           | 10     | 10     | 40     | 70     | 2%      |
| Verlängerung Bahnhofstr.                    | -       | 6.870        | 30                                                                           |        | 80     | 300    | 410    | 6%      |
| Lohe, östlich Bahnhofstr.                   | -       | 16.180       | 110                                                                          | 80     | 120    | 100    | 400    | 2%      |
| Südumgehung, südlich Lohe                   | -       | 11.940       | 110                                                                          | 80     | 40     | 260    | 490    | 4%      |
| Südumgehung, östlich B 75                   | -       | 12.570       | 130                                                                          | 150    | 40     | 260    | 580    | 5%      |
| L 89, Hammoorer Chaussee, östlich Am Redder | 13.170  | 14.000       | 90                                                                           | 80     | 120    | 100    | 390    | 3%      |
| L 89, westlich Am Redder                    |         | 14.400       | 90                                                                           | 80     | 120    | 100    | 390    | 3%      |

Umrechnung der 13 Stunden-Werte auf TV mit dem Faktor 1,238 (Basis: Ganglinienauswertungen).

**Tabelle 8:** Umlegung B-Pläne 16, 19, 35 und 37, mit Westumgehung bis B 75

## 9 Weiterführung der Ortsumgehung bis zum Tremsbütteler Weg

Aufgrund der in [1] ermittelten Verkehrsbeziehungen besteht für eine Verbindung zwischen Tremsbütteler Weg und B 75 keine verkehrliche Notwendigkeit.

Ergebnis einer solchen Verbindung wäre die Aufwertung und damit Mehrbelastung der Strecke Am Redder/ Waldweg/ Deviller Straße, da auf diesem Wege eine „Ortsumgehung“ zwischen B 75 und L 89 geschaffen würde.

Die Straßenverbindung würde nur bei Sicherstellung einer Anbindung an das Stadtzentrum verkehrliche Wirkungen erzielen. Hieraus würde aber eine Mehrbelastung des Voßkuhlenweges durch Ziel- und Quellverkehre resultieren, die unter Berücksichtigung des vorhandenen Ausbauzustandes sowie der Mehrbelastungen durch den B-Plan 37 nicht mehr als verträglich eingeschätzt werden kann.

Aufgrund der im Flächennutzungsplan vorgesehenen Plangebiete ist die Weiterführung der Ortsumgehung bis zum Tremsbütteler Weg aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich.

## 10 Resümee

Die aus den im Flächennutzungsplan der Stadt Bargteheide vorgesehenen Entwicklungsflächen zu erwartenden Neuverkehre können aus verkehrlicher Sicht im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden.

Deutliche Mehrbelastungen treten in der Jersbeker Straße, dem Fischbeker Weg, dem Voßkuhlenweg sowie den Straßen Kruthorst und Kaffeegang auf. In diesen Straßen sind begrenzte Maßnahmen wie Einschränken des Straßenparkens in Anbindungsbereichen o.ä. erforderlich, um den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Durch die Westumgehung zwischen Jersbeker Straße und Südumgehung können insbesondere die Jersbeker Straße sowie die B 434 und die B 75 im Ortskern vom Durchgangsverkehr sowie von Anteilen des Ziel- und Quellverkehrs entlastet werden [1]. Die zu erwartenden Entlastungswirkungen sind größer als die aus den Entwicklungsgebieten zu berücksichtigenden Neuverkehre. Dies gilt insbesondere für die Jersbeker Straße.

Zur Vermeidung von Mehrbelastungen im Voßkuhlenweg sowie im Fischbeker Weg sollte die Anbindung des B-Planes 37 an die B 75 bei gleichzeitiger Abhängung des Fischbeker Weges realisiert werden. Eine durchgehende Verbindung zum Voßkuhlenweg ist zur Vermeidung von Schleichverkehren nicht sinnvoll.



Die Verlängerung der Westumgehung zwischen K 56 und B 75 Nord ist Grundlage für die möglichst umfassende Verlagerung der Durchgangsverkehre auf die Entlastungsstrasse. Gleichzeitig können Verkehre aus den B-Plan-Gebieten besser auf die Umgehung geführt werden und belasten somit das Stadtzentrum weniger.

Die Weiterführung der Ortsumgehung bis zum Tremsbütteler Weg erreicht nur unter Berücksichtigung einer Anbindung an das Stadtzentrum verkehrliche Wirkungen. Diese könnte nur über den Voßkuhlenweg erfolgen, was zu einer deutlichen Mehrbelastung führen würde. Durch die Verlängerung der Ortsumgehung würde über Am Redder/ Waldweg/ Deviller Straße eine „Ostumgehung“ entstehen, die auch in diesen Straßen zu einer Mehrbelastung führen würde.

Oststeinbek, 28. November 2001

