

Baustein 2 zum Verkehrsentwicklungsplan



Meldorf – Domstadt im Nordseewind



**Möglichkeiten zur städtebaulichen Integration
der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 5
Baustein zum Verkehrsentwicklungsplan (Teil 2)
Stadt Meldorf**

(Entwurf zur Diskussion)

Stand 01.11.2013

AUFTRAGGEBER:

**GESELLSCHAFT FÜR ORTSENTWICKLUNG UND STADTER
NEUERUNG (GOS) MBH, TREUHÄNDERISCHER SANIERUNGS-
TRÄGER, LANGE REIHE 22-24, 24103 KIEL**

**AMT MITTELDITHMARSCHEN, FACHDIENST BAUEN, ZINGEL-
STRASSE 2, 25704 MELDORF**

AUFTRAGNEHMER:

**PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG:

DIPL.-ING.	H. MAZUR
DIPL.-ING.	R. LOSERT
DIPL.-GEOGR.	D. LAUENSTEIN
DIPL.-GEOGR.	H. WINDMÜLLER
DIPL.-GEOGR.	R. WAACK
	K. GRÜTZ, B. ENG.

GRAFIK:

DIPL.-GEOGR.	R. NÖLLGEN
---------------------	-------------------

TYPOSCRIPT:

DIPL.-SozWiss.	H. RITZER-BRUNS
-----------------------	------------------------

HANNOVER, 01. NOVEMBER 2013

P2436 TEIL B JUNGFERNSTIEG B 5 MELDORF.DOC

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Ausgangslage	3
2.	Heutige Situation	3
2.1	Verkehrssituation	3
2.2	Umweltsituation	7
3.	Zielsetzung	8
4.	Handlungsspielräume	9
5.	Maßnahmenkonzept	10
6.	Weiteres Vorgehen	16

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Heutige durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt (Kfz/24)	4
Abb. 2.2:	Bestandssituation (Blatt 1).....	5
Abb. 2.3:	Bestandssituation (Blatt 2).....	6
Abb. 5.1:	Übersicht Maßnahmenkonzept (Blatt 1).....	12
Abb. 5.2:	Übersicht Maßnahmenkonzept (Blatt 2)	13
Abb. 5.3:	Ausschnitt Lageplan Jungfernstieg / Hemmweg / Hemmtwiete (Blatt 1).....	14
Abb. 5.4:	Ausschnitt Lageplan Jungfernstieg / Marktstraße(Blatt 2)	14
Abb. 5.5:	Ausschnitt Lageplan Jungfernstieg / Friedrichstraße (Blatt 3).....	15
Abb. 5.6:	Ausschnitt Lageplan Marschstraße /Jungfernstieg / Marner Straße (Blatt 4)...	15

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wird für Meldorf eine verbesserte Verkehrsabwicklung insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und des Umweltschutzes angestrebt. Die Bemühungen sollen sich auch auf die Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße B 5 erstrecken. Das vorliegende Gutachten zeigt die Chancen und Potenziale der Umgestaltung auf.

2. Heutige Situation

2.1 Verkehrssituation

Die heutige Situation in der Ortsdurchfahrt ist durch eine sehr geräumige, überwiegend deutlich über 9,50 m breite Fahrbahn gekennzeichnet. Innerhalb dieser Fahrbahn sind in verschiedenen Bereichen überfahrbare Pflasterungen eingearbeitet, die eine Untergliederung der Fahrbahn vornehmen, jedoch aufgrund weitgehend fehlender Borde unwirksam bleiben. Demgegenüber stehen sehr schmale Gehwege, die als kombinierter Geh- und Radweg teilweise im Beidrichtungsverkehr auf beiden Seiten der Straße vorhanden sind.

Die Verkehrssicherheit im Querverkehr wird derzeit durch drei Ampelanlagen hergestellt. Die zahlreichen anderen Querungsstellen, insbesondere im Bereich der südlichen Bushaltestelle sowie in einzelnen Abschnitten aus den Wohngebieten heraus, sind demgegenüber nicht gesichert.

Die Bushaltestellen sind als Busbucht ausgeführt und verengen die schmalen Gehwegbereiche zusätzlich.

Die Knotenpunkte sind vorwiegend überdimensioniert, weisen sehr lange Abbiegefahrstreifen auf und könnten aufgrund der Verkehrsmengenprognose rückgebaut und besser an die verkehrliche Funktion angepasst werden.

In Teilen der Ortsdurchfahrt bestehen erhebliche bauliche Mängel (vgl. Foto Deckblatt).

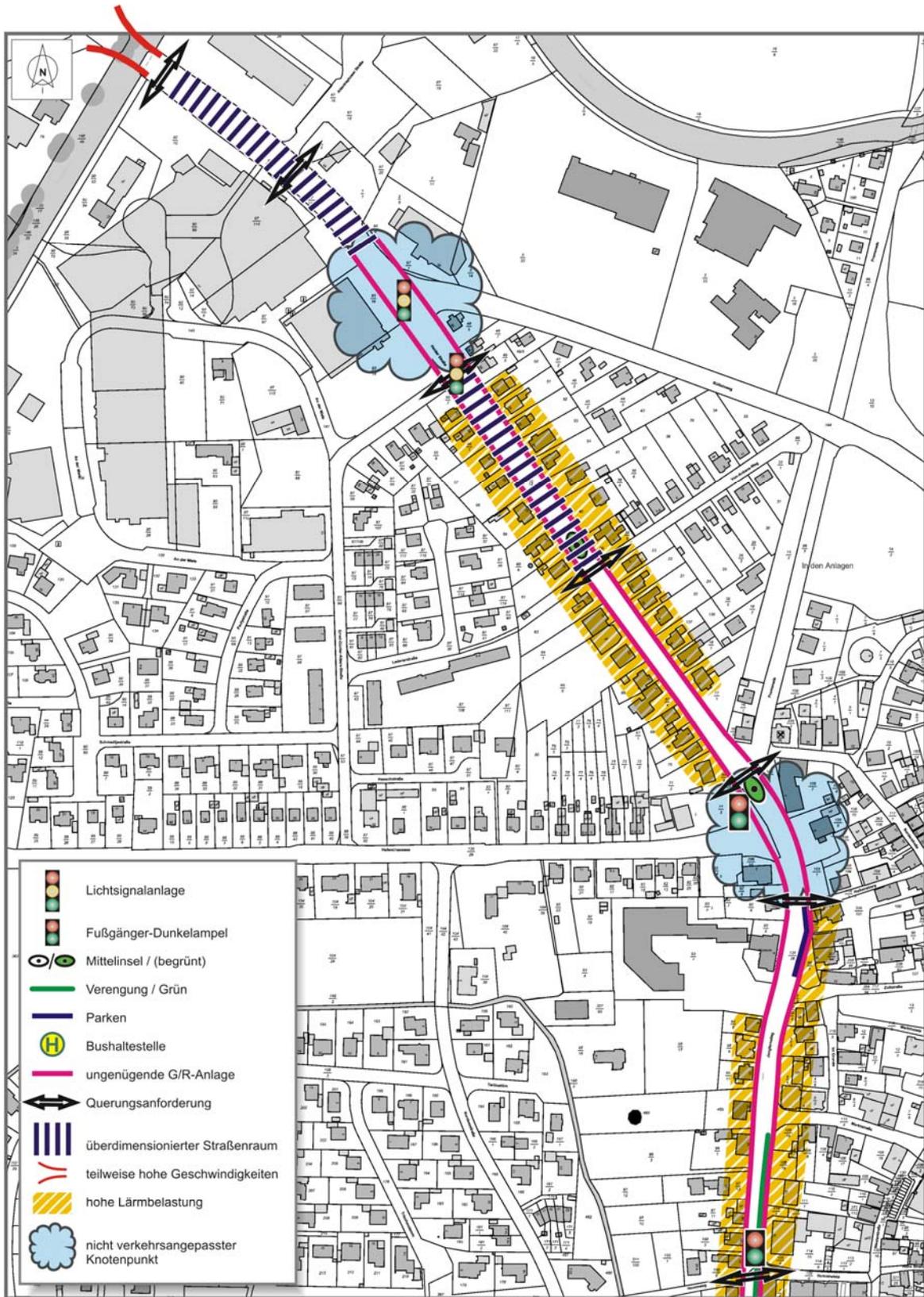
Abbildung 2.1 zeigt die Verkehrsmengen, die heute die Ortsdurchfahrt im durchschnittlichen täglichen Verkehr nutzen. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 7 bis 8 %

Abbildungen 2.2 und 2.2 zeigen die Bewertung der Bestandssituation mit den verschiedenen Mängeln.

Die städtebauliche Integration der Ortsdurchfahrt, die ansatzweise im Bereich der seitlich vorhandenen Grünflächen begonnen wurde, sollte qualifizierter herausgearbeitet werden.



Abb. 2.1: Heutige durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt (Kfz/24)



2436 131024 Jungfernstieg.cdr
1-11-2013 Hr,De,Nö

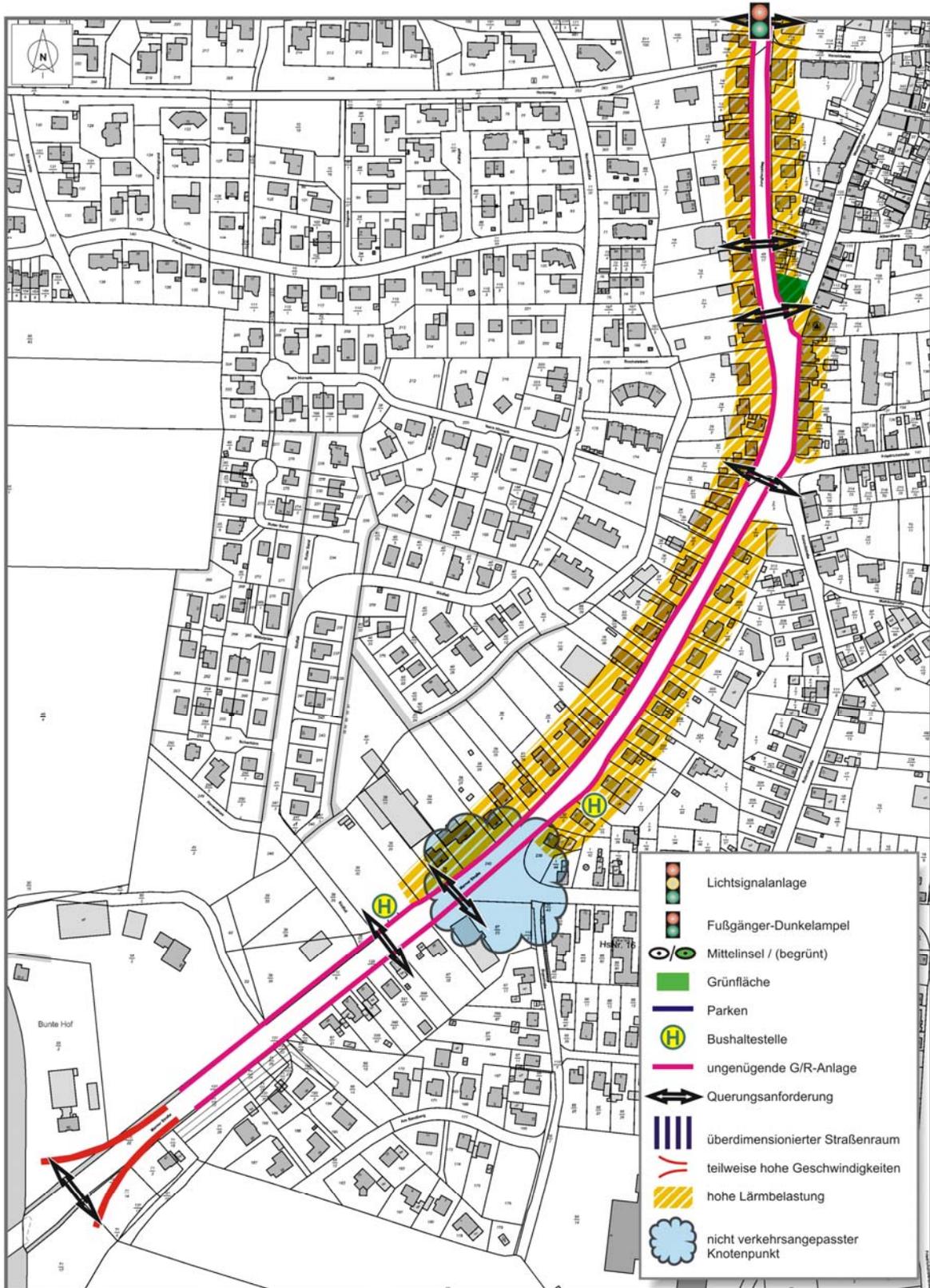
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT MELDORF
ORTSDURCHFAHRT B5

JUNGFERNSTIEG
ABSCHNITT 1

2.2



Abb. 2.2: Bestandssituation (Blatt 1)



2436 131024 Jungfernstieg.cdr
1-11-2013 Hr,De,Nö

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT MELDORF
ORTSDURCHFART B5

JUNGFERNSTIEG
ABSCHNITT 2

2.3



Abb. 2.3: Bestandssituation (Blatt 2)

2.2 Umweltsituation

Die B 5 ist ebenso wie die B 431 aufgrund ihrer Verkehrsbelastung für eine Lärmaktionsplanung relevant. Die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung (BImSchG § 47a-e) erfordern, dass im Fall von Lärmkonflikten, die an dieser Straße insbesondere im eng angebauten Kernbereich bestehen, Maßnahmen gesucht werden, um die Lärmsituation zu verbessern. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist mit den Baulastträgern abzustimmen und wird alle fünf Jahre überprüft.

Eine überschlägige Abschätzung der Lärmsituation entlang der Straßenränder in Kernbereich (Belastung an der Fassade) zeigt, dass in vielen Bereichen die Auslösewerte von 67 / 57 dB(A) (Tag / Nacht) erreicht werden, so dass eine „Hot Spot“ besteht, der einen Lärmaktionsplan erfordert. Nachts werden teilweise Werte > 65 dB(A) erreicht.

3. Zielsetzung

Handlungserfordernisse ergeben sich besonders durch

- den fehlenden barrierefreien Ausbau der Verkehrsanlagen,
- die fehlende StVO-gerechte Radverkehrsführung,
- die hohe Lärmbelastung (Lärmaktionsplanung) sowie
- die mangelhafte Integration der Ortsdurchfahrt in den Stadtkörper.

Ziele der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind:

- Herstellung eines stadtverträglichen Verkehrsablaufs,
- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fußgänger / Radfahrer) innerhalb der Ortsdurchfahrt,
- Behebung der Mängel im Radverkehrsnetz,
- Minderung von Emissionen,
- barrierefreier Ausbau der Haltestellen und der wichtigen Querungswegen.

Als weiteres wichtiges Ziel wird die städtebauliche Einbindung in den Stadtkörper angesehen.

4. Handlungsspielräume

Innerhalb der Ortsdurchfahrt bestehen Handlungsspielräume, die sich aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation und der prognostizierten Verkehrsentwicklung ergeben:

- Die Straßenräume sind überwiegend überdimensioniert und weisen räumliche Gestaltungspotenziale auf
- Die verkehrliche Entwicklung geht von einer Stagnation bzw. einem leichten Rückgang der Verkehrsmengen aus. Auch bei reduzierten Fahrbahnquerschnitt können langfristig die Verkehrsmengen abwickelt werden.
- Die Stadtentwicklung geht insgesamt von einer Konsolidierung im Bestand aus. Die rückläufige Einwohnerentwicklung wird durch die große touristische Bedeutung und Attraktivität der Stadt nur teilweise ausgeglichen.
- Auch die touristische Entwicklung ist auf Konsolidierung und Qualitätsverbesserung ausgerichtet.

5. Maßnahmenkonzept

Aus den vorhergehenden Überlegungen resultiert ein Maßnahmenkonzept, das übersichtsartig in den Abbildungen 5.1 und 5.2 dargestellt ist.

Die Realisierung einer durchgängigen, verkehrssicheren, fahrbahnintegrierten Radverkehrsführung (mit Schutzstreifen) steht im Vordergrund. Die dafür erforderliche Mindestfahrbahnbreite von 7,50 m steht im heutigen Fahrbahnquerschnitt überwiegend zur Verfügung.

An einzelnen Punkten sind aufgrund von Querungsbedarfen Mittelinseln als Querungsstellen vorgesehen, die in den Straßenkörper eingepasst werden. Von besonderer Bedeutung ist die Überleitung vom außerorts vorhandenen Zweirichtungsradweg in die fahrbahnintegrierte, richtungsgetrennte Radverkehrsführung im Bereich der Ortseingänge. Darüber hinaus gibt es Querungsstellen im Bereich der Zollstraße und Marktstraße, die durch Mittelinseln gesichert werden sollten.

In Teilbereichen können – überwiegend durch Reduzierung des heutigen Querschnitts – ergänzend Längsparkplätze angeboten werden.

Eine Anpassung der Knotenpunkte ist in weiten Bereichen durch eine Reduzierung der Länge der Linksabbiegespuren möglich. Die Fahrbahn kann zusammengezogen werden, um bspw. Parkraum oder Grünflächen einzurichten. Dies ist insbesondere für die städtebauliche Revitalisierung der Ortsmitte und der angrenzenden Nutzungen erforderlich.

Die Lageplanskizzen (Blätter 1 – 4) in den in den Abbildungen 5.3 bis 5.6 zeigen die Realisierbarkeit der Planung. Die genannten Maßnahmen können überwiegend unter Berücksichtigung der vorhandenen Bordführung im heutigen Fahrbahnraum integriert werden. Die vorhandenen Gehwege können weiterhin unverändert zur Verfügung gestellt werden. Der Einbau von „Nasen“, die bspw. Parkbuchten abgrenzen, von Fahrbahnteilern sowie von begrünter Mittelinseln ist möglich.

Eine Besonderheit stellt die Verbesserung der Querungssicherheit an den vorhandenen Ampelanlagen dar. Hier wird insbesondere im Verlauf der wichtigen Radhaupttrouten, die die B 5 kreuzen und sowohl der Innenstadtanbindung als auch als Schulweg dienen, ein Anforderungssystem zu errichten sein, welches

direkt vom Fahrrad aus die Anforderung der Grünfreigabe regelt (separate Anforderungstaster bzw. ggf. Induktivschleifen).

Im Kernbereich der Ortsdurchfahrt zwischen Hafenchaussee und Westerstraße wird zudem zum Schutz der Nachtruhe eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts vorgeschlagen.

Im gesamten bewohnten Bereich sollte der Einbau lärmindernden Asphalts geprüft werden (LOA 5 D oder ZWOPA) sowie der Einbau barrierefreier Haltestellen und Buskaps.

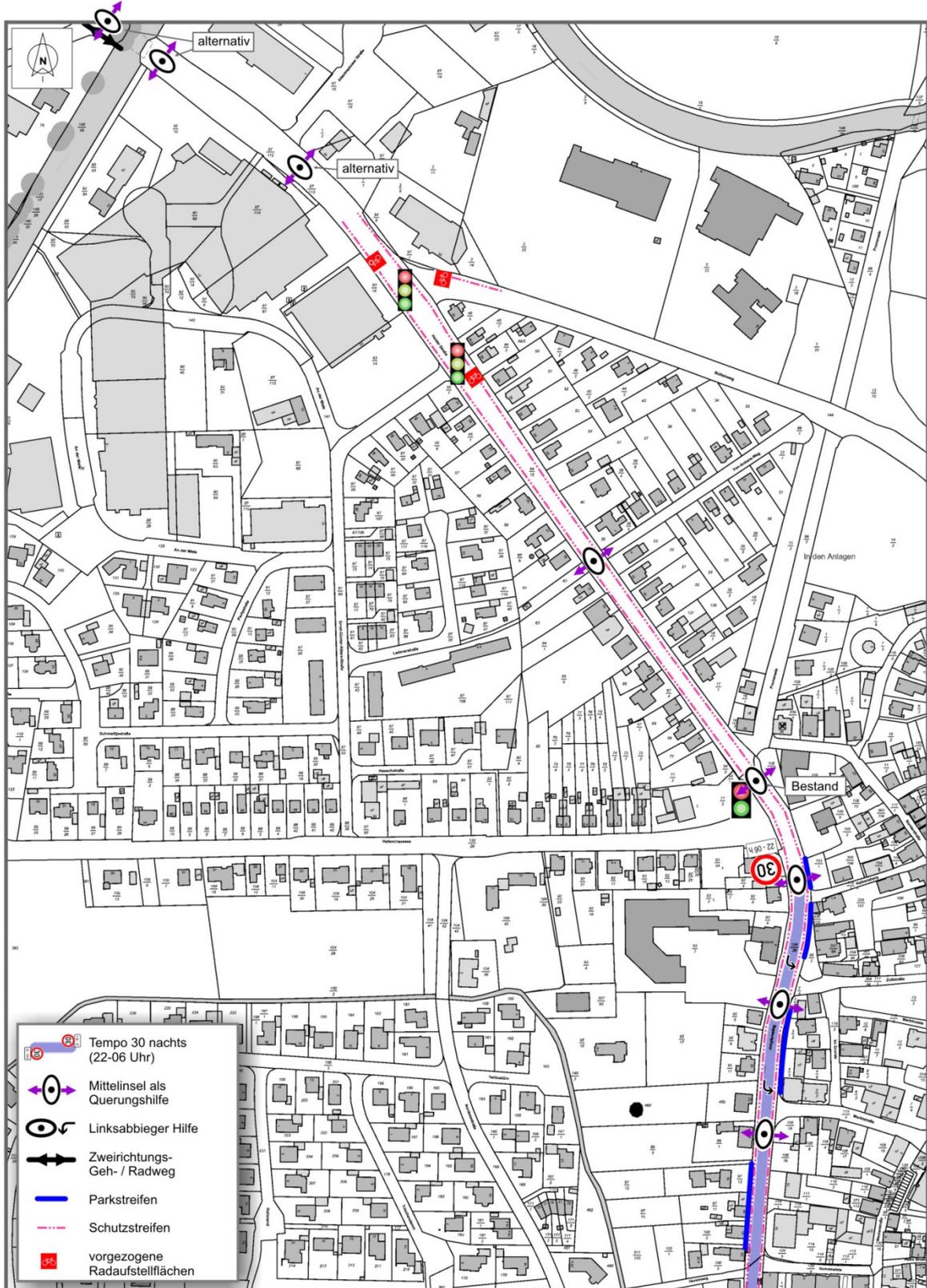
Die Maßnahmenbeispiele im Einzelnen:

Die Maßnahmenskizze Blatt 1 zeigt die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr sowie den Einbau einer langgezogenen Mittelinsel als Querungshilfe in Höhe des Von-Ankens-Weg. Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite ist in Höhe der Mittelinsel richtliniengemäß die Markierung zu unterbrechen.

Blatt 2 zeigt eine Querungshilfe sowie eine verkürzte Linkabbiegehilfe Höhe Marktstraße, wodurch sich die Möglichkeit der Anlage von Längsparkplätzen bietet.

Blatt 3 zeigt die Verlegung der Bedarfs-LSA Höhe Hemmtwiete, um eine direkte Querung im Zuge der wichtigen Fuß-/Radwegeachse zu bieten. Durch Anlage separater Anforderungstaster bzw. Induktionsschleifen wird eine verbesserte Grünanforderung für Radfahrer ermöglicht.

Die Anlage von Schutzstreifen im südlichen Abschnitt des Jungfernstiegs in Höhe der Marschstraße ist Blatt 4 zu entnehmen. Südlich der Marschstraße wird eine verlängerte Mittelinsel vorgeschlagen, ggf. wird hierdurch in einem kurzen Abschnitt eine Anpassung des Bordverlaufs erforderlich. Durch Rückbau des Fahrbahnteilers in der Marschstraße ist zudem eine Verengung des überdimensionierten Einmündungsbereichs und somit eine Verkürzung der Querungswege möglich.



2436 131024 Jungfernstieg.cdr
1-11-2013 Hr,De,N6

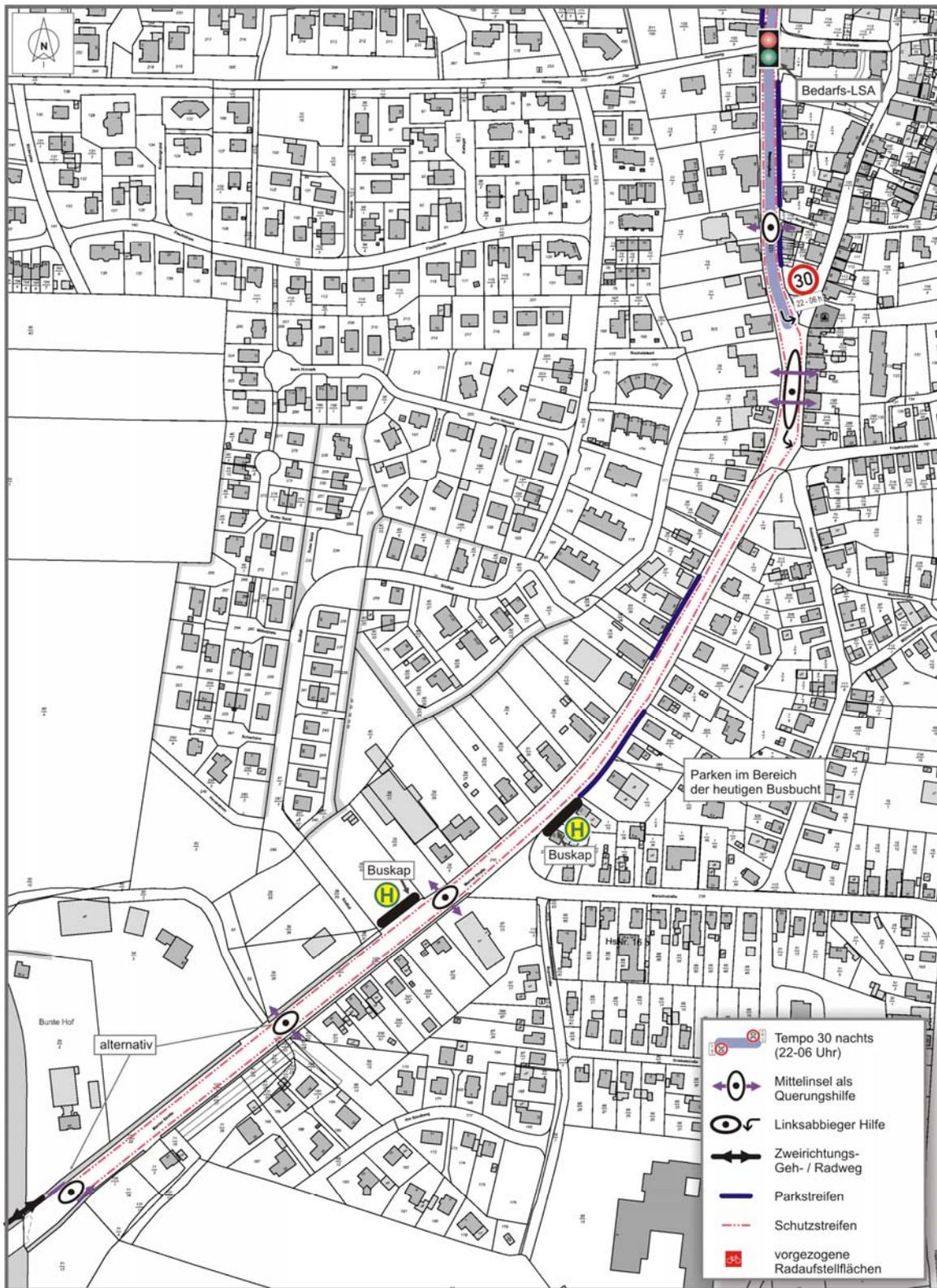
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT MELDORF
ORTSDURCHFART B5

KONZEPTSTUDIE
ABSCHNITT 1

5.1



Abb. 5.1: Übersicht Maßnahmenkonzept (Blatt 1)



2436 131024 Jungfernstieg.cdr
1-11-2013 Hr,De,No

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT MELDORF
ORTSDURCHFART B5

KONZEPTSTUDIE
ABSCHNITT 2

5.2



Abb. 5.2: Übersicht Maßnahmenkonzept (Blatt 2)

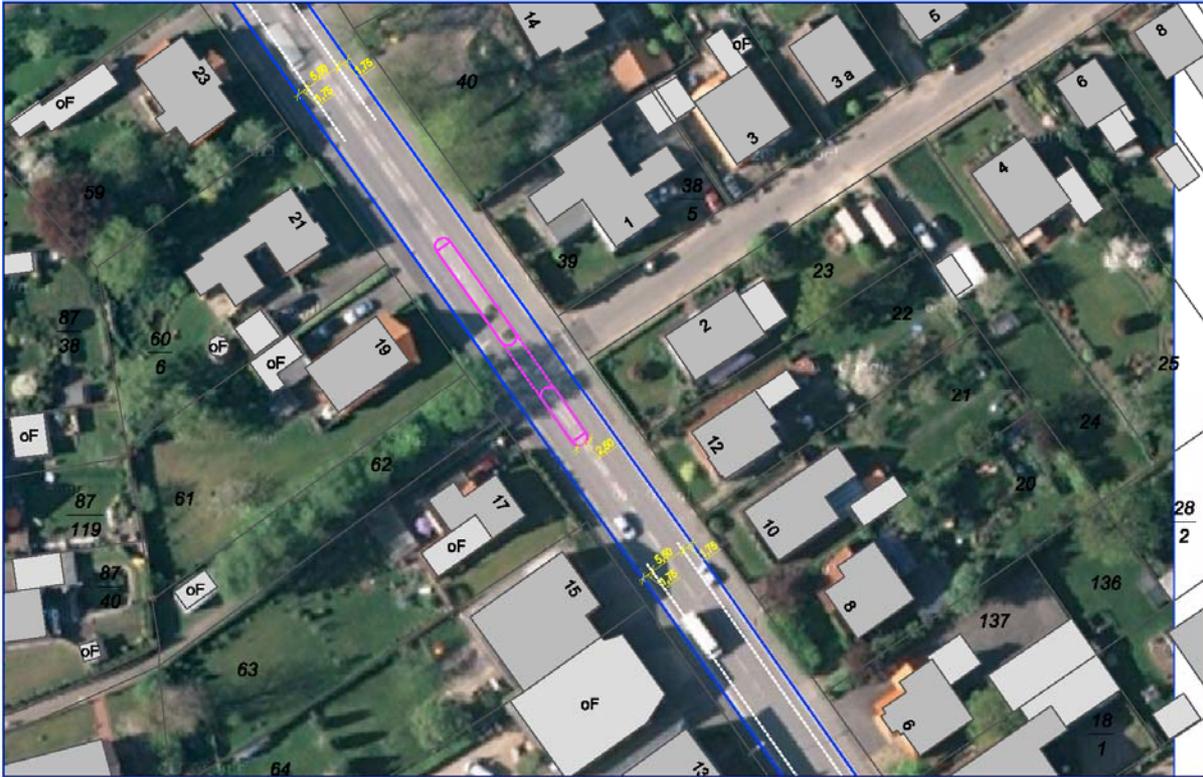


Abb. 5.5: Ausschnitt Lageplan Jungfernstieg / Friedrichstraße (Blatt 3)

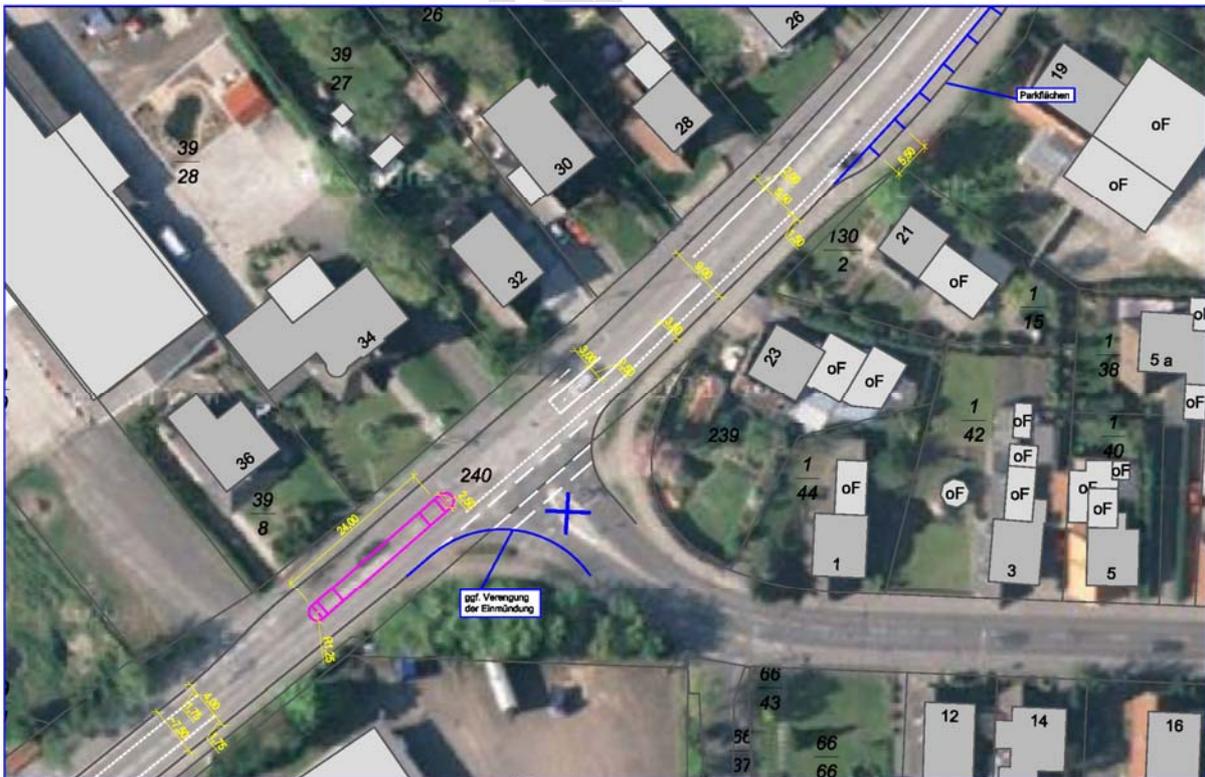


Abb. 5.6: Ausschnitt Lageplan Marschstraße / Jungfernstieg / Marner Straße (Blatt 4)

6. Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass – ausgehend von den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes – eine Reihe von Umgestaltungsmöglichkeiten in der Ortsdurchfahrt bestehen. Da das Straßenbauamt als Baulastträger nicht zuletzt aufgrund der hohen Lärmbelastung an der Minderung der Belastungen mitarbeiten sollte, ist eine intensive Abstimmung zu suchen. Vorgeschlagen wird aufbauend auf der vorliegenden Untersuchung eine Vorabstimmung mit dem Straßenbauamt vorzunehmen, um die einzelnen Fragen

- der Handlungserfordernisse,
- der Zielsetzung und
- der konkreten Maßnahmeideen

abzustimmen.

Ziel ist es auszuloten, welcher Handlungsrahmen und welche Finanzierungsmöglichkeiten bestehen, damit die dargestellten Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden können. Beispielhaft sind derartige Maßnahmenbündel beispielsweise auf Antrag der Kommunen auf Basis entsprechender Konzepte im Rahmen der Sanierung von Bundesfernstraßen umgesetzt worden.