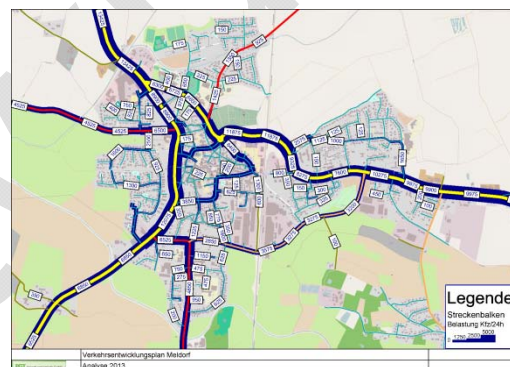


Variantenstudie Kampstraße zum Verkehrsentwicklungsplan



Meldorf – Domstadt im Nordseewind



**Variantenstudie Kampstraße
Baustein zum Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Meldorf**

(Entwurf zur Diskussion)

Stand 16.12.2013

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, 16. DEZEMBER 2013

P2436II_T_131212_VARIANTEN MELDORF.DOC

INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Ausgangslage	4
2.	Heutige Situation	4
3.	Planungsabsichten	6
3.1	Nullvariante	8
3.2	Variante 1	8
3.3	Variante 2	10
3.4	Variante 3	10
3.5	Trassierung	13
3.6	Untervarianten	15
4.	Verkehrliche Wirkungen	19
5.	Kosten / Umsetzungshindernisse	21
6.	Empfehlung	22
7.	Weiteres Vorgehen	25

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Verkehrsmengen Analyse 2013 [Kfz/24 h – DTV _w]	5
Abb. 3.1:	Variantenübersicht	7
Abb. 3.2:	Variante 1	9
Abb. 3.3:	Variante 2	11
Abb. 3.4:	Variante 3	12
Abb. 3.5:	Schnitt Planstraße	13
Abb. 3.6:	Abbildung Kreisverkehrsumbau	14
Abb. 3.7:	Abbildung Knotenumbau	14
Abb. 3.8:	Untervariante mit Anschluss an Bahnquerung	16
Abb. 3.9:	Anbindung Versorgungszentrum zur Innenstadt	18
Abb. 4.1:	Variante 1 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) ohne Sperrung Kampstraße [Kfz/24 h – DTV _w]	19
Abb. 4.2:	Variante 2 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) mit Sperrung Kampstraße [Kfz/24 h – DTV _w]	20
Abb. 4.3:	Variante 3 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) mit Sperrung Kampstraße und Südumgehung [Kfz/24 h – DTV _w]	20
Abb. 6.1:	Vorzugsvariante mit Trassierung	23

FOTOVERZEICHNIS:

Foto 1: Kampstraße Juni 20135

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 5.1: Kostenaufstellung21

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

DTVw	Durchschnittlicher Tagesverkehr, werktags (Kfz/24 h)
LAP	Lärmaktionsplan
LBV-SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

LITERATURVERZEICHNIS (Auswahl)

/1/	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln, 2010
/2/	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.),: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln, 2007

1. Ausgangslage

Mit den Überlegungen des Verkehrsentwicklungsplanes zu einer Entlastung der Kampstraße ist die Notwendigkeit verbunden, mögliche Varianten zu entwickeln, diese vorabzustimmen und dann in einem Abstimmungstermin mit dem LBV-SH in Bezug auf Umsetzungsfähigkeit zu prüfen. Ebenfalls sollen Umgestaltungsmöglichkeiten im Zuge der B 5 und der B 431 geprüft werden.

Das folgende Gutachten fasst Ergebnisse für eine erste Abstimmung der Varianten für die Kampstraße zusammen.

2. Heutige Situation

Die heutige Situation in der Kampstraße ist dadurch geprägt, dass die als Tempo-30-Zone ausgewiesene Straße den wesentlichen Teil der Innenstadterschließungsverkehre in Richtung Bahnhof und Geschäftszentrum (Verbrauchermarkt) übernimmt. Demzufolge steigt die Belastung an normalen Werktagen auf bis zu 6.250 Kfz pro 24 Stunden an (siehe Abb. 2.1). Für die Wohnnutzung entlang dieser Straße ist diese Verkehrsmenge als sehr hoch zu bezeichnen und mit keiner anderen Verkehrsbelastung im gesamten Stadtgebiet, mit Ausnahme der klassifizierten Straßen, vergleichbar.

Der Straßenraum der Kampstraße weist neben einer ausreichend breiten Fahrbahn von ca. 6,50 m Breite, schmale Gehwegenlagen beidseitig aus (siehe Foto 1). Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Die meisten Gebäude liegen unmittelbar an der Grundstückskante des Straßenraumes. Dadurch werden die Verkehrsbelastungen von den Anwohnern als besonders stark störend empfunden. Würde man die Straße unter der heutigen Belastung neu bauen, müssten Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

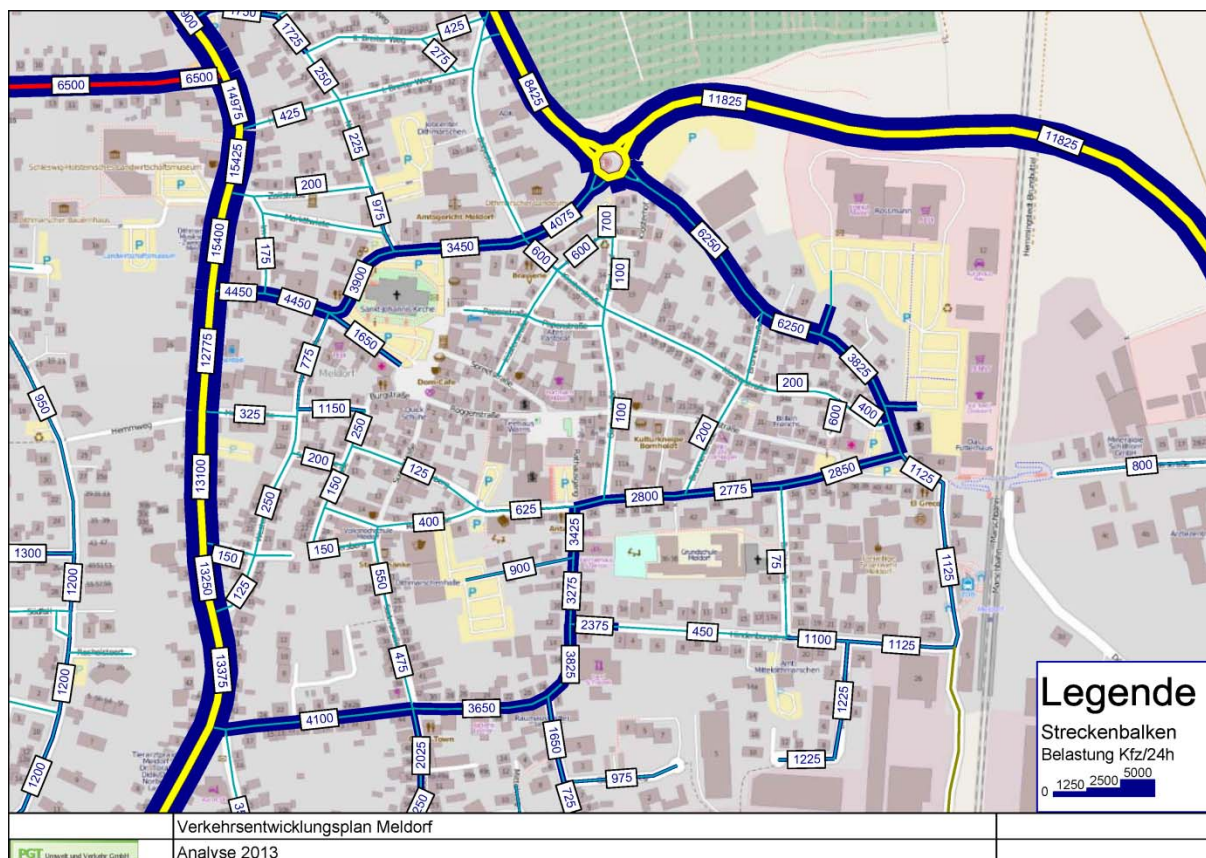


Abb. 2.1: Verkehrsmengen Analyse 2013 [Kfz/24 h – DTV_w]



Foto 1: Kampstraße Juni 2013

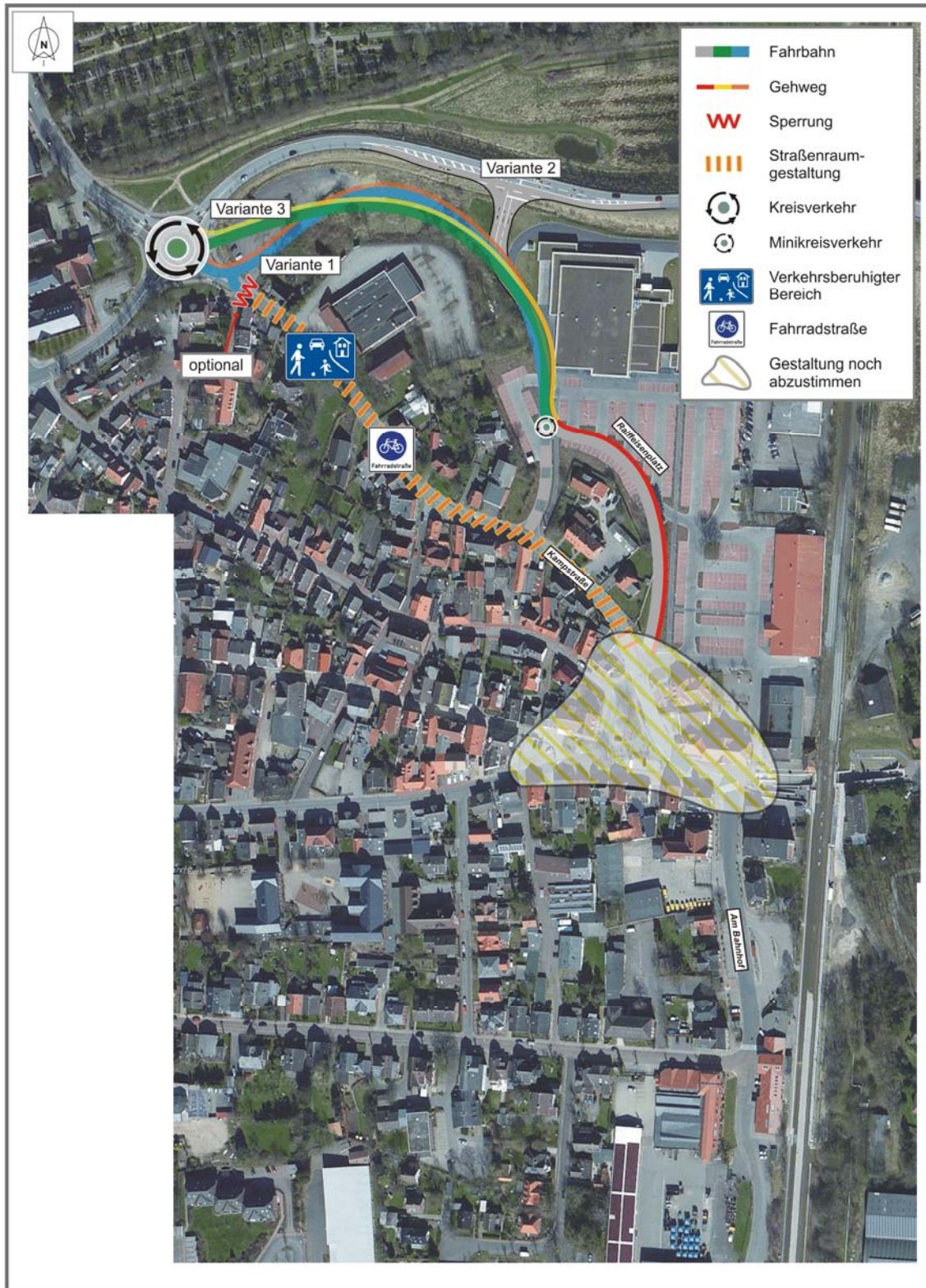
3. Planungsabsichten

Im Rahmen der Sanierung bestehen im Untersuchungsraum Planungsabsichten für die an die Fußgängerzone angepasste Umgestaltung des Bereiches Zingelstraße / Am Bahnhof. Hier soll – im Bindeglied zwischen Bahnquerung, Bahnhofsvorplatz, Park-and-Ride-Platz, ZOB und Innenstadt – eine weitgehend an die Belange des Fußgängerverkehrs angepasste „Share-Space“-artige Lösung entwickelt werden. Die Führung der Kampstraße in diesen Planungsbereich hinein wurde im Verkehrsentwicklungsplan bspw. mit einem kleinen Kreisverkehrsplatz (Minikreisel oder ovaler Kreisel) vorgeschlagen.

Die Stadtverwaltung beabsichtigt, das nördlich der Kampstraße liegende Gebiet grundsätzlich neu zu ordnen. Verschiedene Nutzungsüberlegungen spielen hier eine Rolle, die auch eine Aktivierung der leer stehenden Einzelhandelsflächen vorsehen. Parkplätze für Wohnmobile und andere Entwicklungsperspektiven werden in diesem Zusammenhang diskutiert. Vor dem genannten Hintergrund erscheint es sinnvoll, für die Verkehrsproblematik der Kampstraße, die – verglichen mit der sonstigen Verkehrsbelastung in der Stadt – eine zweifelsohne hohe Belastung erreicht, eine Entlastung zu suchen. Nicht zuletzt durch die Erschließungsaufgaben für den Einzelhandelsstandort an der Bahn ist diese hohe Verkehrsbelastung begründet. Die mit der zukünftigen Entwicklung zu verknüpfenden Überlegungen einer Entlastungsstraße untersuchen eine verbesserte Erschließung des Einzelhandelsstandorts vor dem Hintergrund der Nutzung eines neuen Anschlussknotens an die Bundesstraße B 431 bzw. einer Veränderung des Kreisverkehrsplatzes mit einer Verkehrsführung direkt in die gewerblichen Gebiete hinein.

Für die Attraktivierung der Kampstraße werden verschiedene Varianten abgewogen, die eine Entlastung der bestehenden Straßenverbindung, eine Anbindung des Einkaufszentrums und der gewerblichen Entwicklungsfläche im Bereich von Penny sowie die nachrangige Anbindung der Anlieger der Kampstraße sowie des Bahnhofs vorsieht. Die Varianten sind in der nachfolgenden Abbildung übersichtsartig dargestellt.

Allen Varianten gleich ist, dass die Kampstraße in ihrem vorhandenen Straßenraum als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Fahrradstraße geführt wird.



2436 130807 Umgehungsstraße.cdr
10-10-2013 De

VARIANTENSTUDIE
MELDORF

ÜBERSICHT VARIANTEN

1

PGT

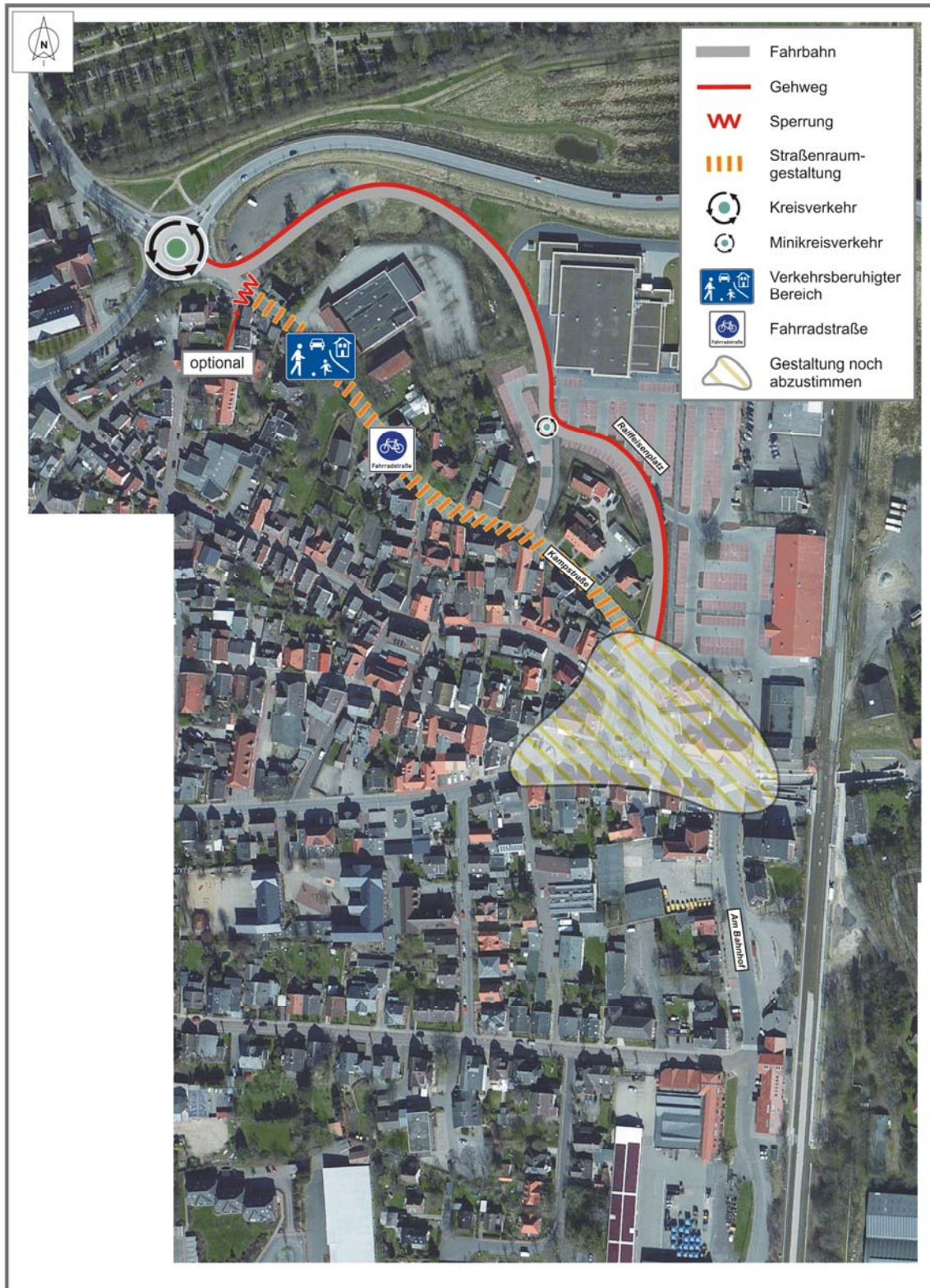
Abb. 3.1: Variantenübersicht

3.1 Nullvariante

Die Nullvariante stellt die heutige Situation dar. In dieser Variante übernimmt die Kampstraße auch zukünftig die gesamte Erschließung des Bereichs. Eine Veränderung des Straßenraumes kann lediglich mit punktuellen Maßnahmen erfolgen. Durch die geplante beabsichtigte Entwicklung des Einzelhandels und weiteren Nutzungen im Bereich zwischen Bundesstraße B 431 und Kampstraße, wird sich das Verkehrsaufkommen von heute ca. 6.250 Kfz/24 h noch leicht erhöhen.

3.2 Variante 1

Variante 1 stellt einen Trassenneubau dar, der – ausgehend von einem „Abkröpfen“ des bisherigen Knotenpunktarmes Kampstraße am vorhandenen Kreisverkehrsplatz in Richtung Norden – eine Trassenführung über das nördliche Gelände parallel zur Bundesstraße mit Anschluss an die Kampstraße im Bereich des „Zingel“ vorsieht. Die genaue Trassenführung orientiert sich an den Belangen der Parkplatzerschließung des EZH, des Versorgungsbereiches und der Anbindung an die vorhandenen Nutzungen.



2436 130807 Umgehungsstraße.cdr
10-10-2013 De

VARIANTENSTUDIE
MELDORF

VARIANTE 1

2

PGT

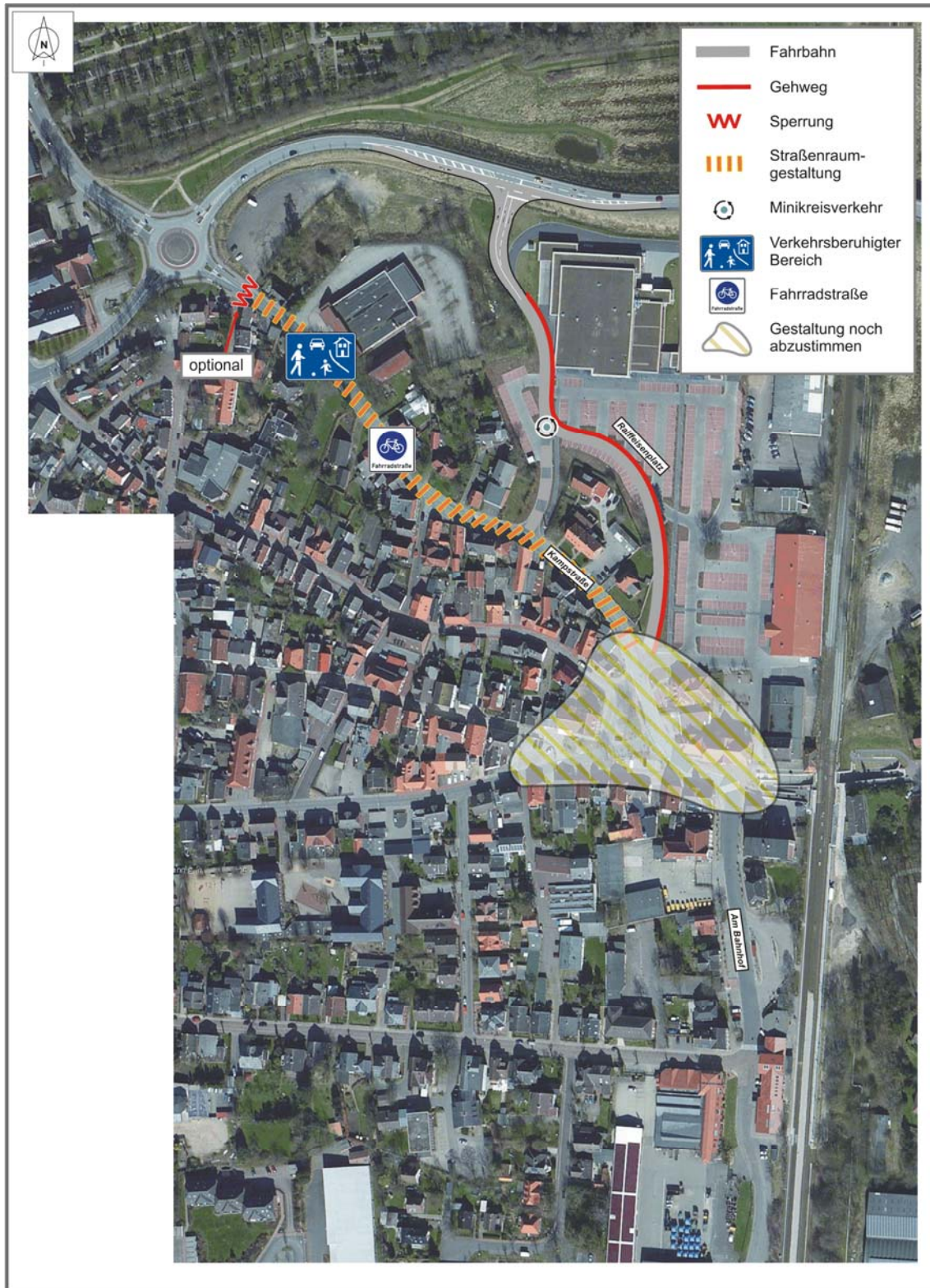
Abb. 3.2: Variante 1

3.3 Variante 2

Variante 2 sieht im östlichen Teil einen gleichartigen Trassenverlauf bis zum „Zingel“ vor, ergänzt aber den Neubau eines Anschlussknotens an die Bundesstraße B 431.

3.4 Variante 3

Variante 3 sieht einen zusätzlichen Knotenarm am vorhandenen Kreisverkehrsplatz vor, so dass dieser zukünftig fünf Arme aufweist. Aufgrund der ungünstigen Winkel ist ein direktes Rechtsausbiegen von der Planstraße in Richtung B 431 für Lkws nicht möglich. Hier muss der Kreisel einmal durchfahren werden. Derartige Lösungen sind in verschiedenen Teilen Deutschlands realisiert und vertretbar. Auch hier entspricht der weitere Trassenverlauf den dargestellten Varianten.



2436 130807 Umgehungsstraße.cdr
10-10-2013 De

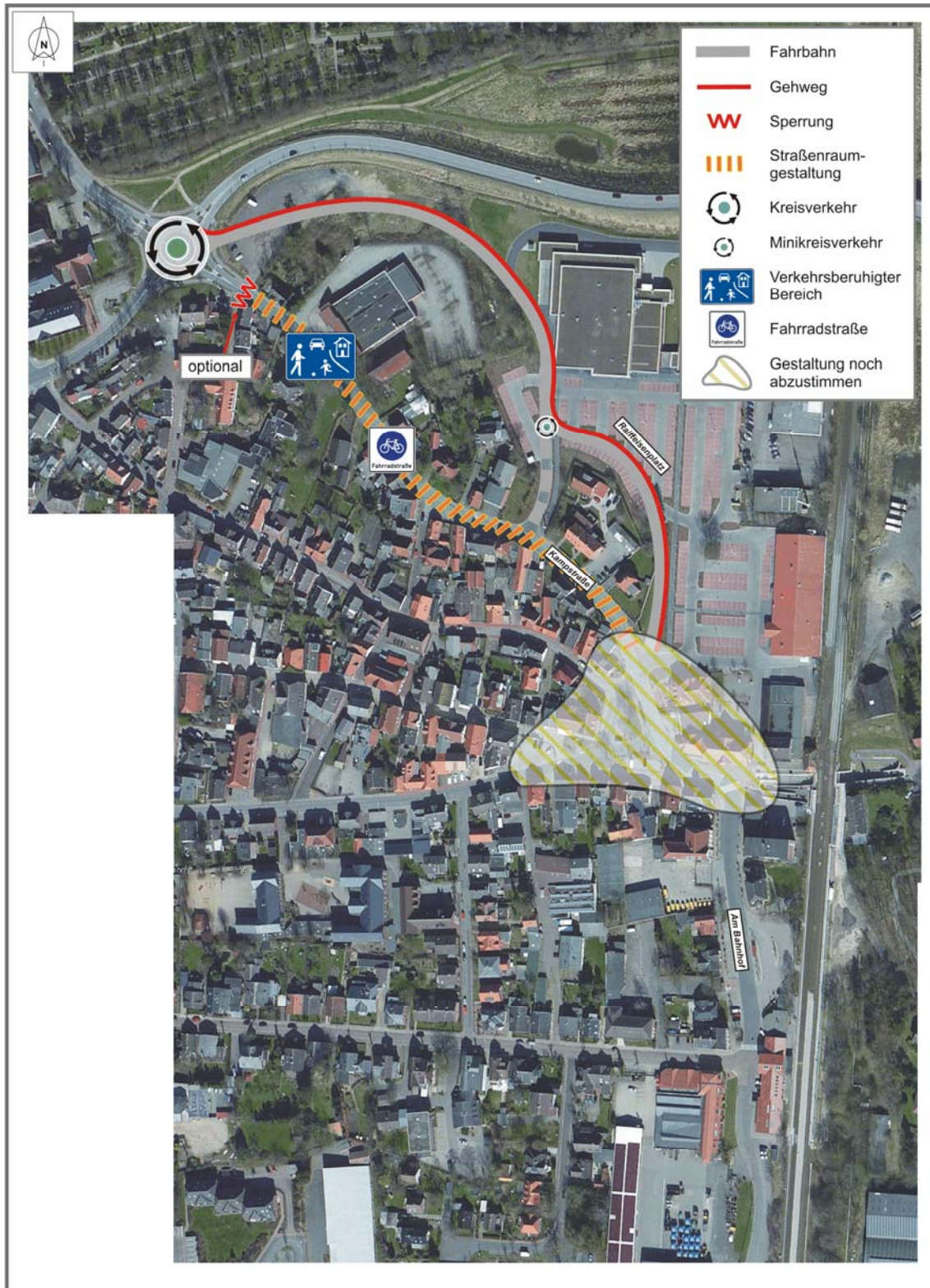
VARIANTENSTUDIE
MELDORF

VARIANTE 2

3

PGT

Abb. 3.3: Variante 2



2436 130807 Umgehungsstraße.cdr
10-10-2013 De

VARIANTENSTUDIE
MELDORF

VARIANTE 3

4

PGT

Abb. 3.4: Variante 3

3.5 Trassierung

Die Trassierung erfolgte entsprechend der RASSt 06 und gemäß der ERA. Die Trasse soll mit maximal 6,50 m bzw. mit 6,20 m Breite und einem einseitigen Geh- und Radweg von 2,50 m Breite realisiert werden (vgl. Abbildung 3.5). Radverkehrsanlagen sind nicht vorgesehen, können jedoch im Bedarfsfall ergänzt werden. Die Gestaltung des Anschlussknotens an das Bundesfernstraßennetz orientiert sich an den Richtlinien der RASSt 06 (vgl. Abbildungen 3.6 und 3.7).

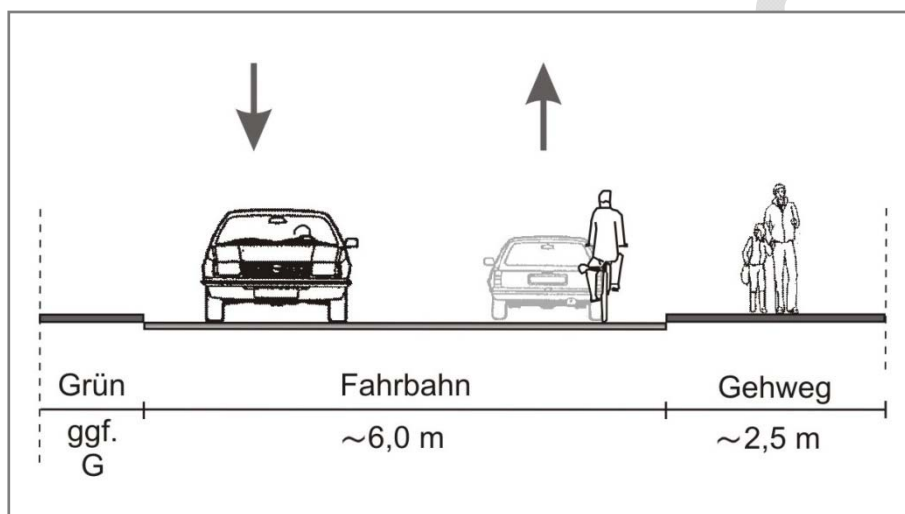


Abb. 3.5: Schnitt Planstraße

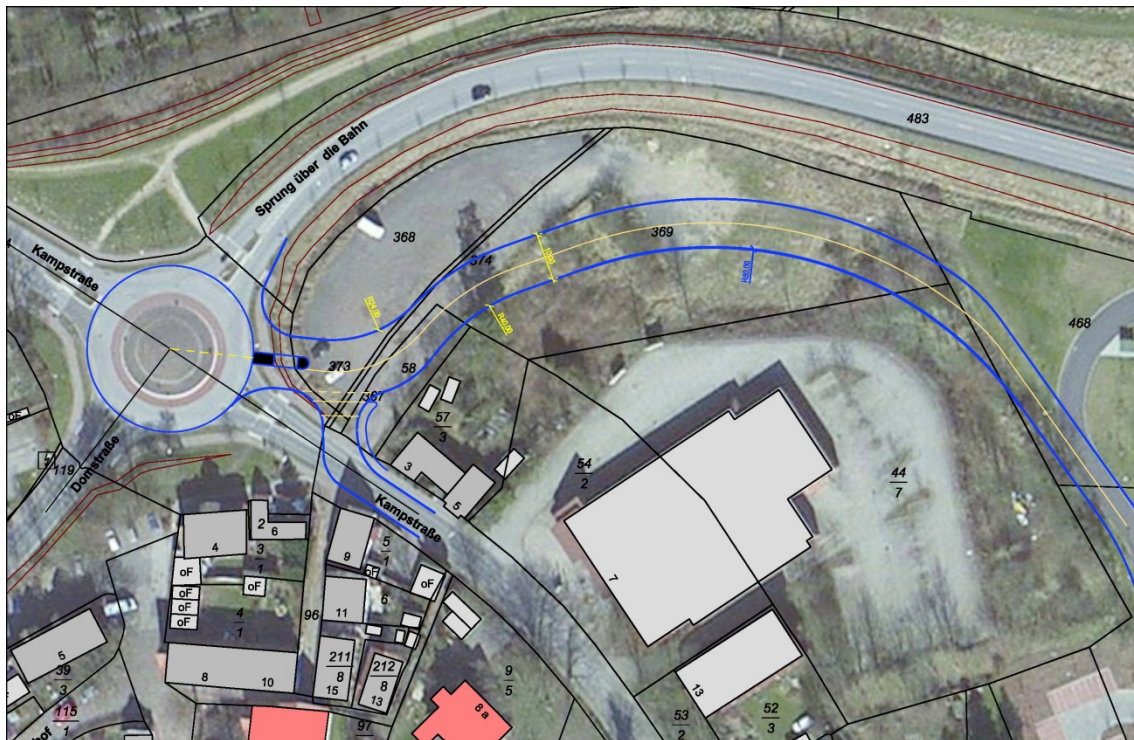


Abb. 3.6: Abbildung Kreisverkehrumbau



Abb. 3.7: Abbildung Knotenumbau

3.6 Untervarianten

Als Untervariante wird in allen Varianten die Kampstraße gesperrt, so dass zukünftig kein Verkehr von Südwesten über den Kreisverkehrsplatz in die Kampstraße einfahren kann.

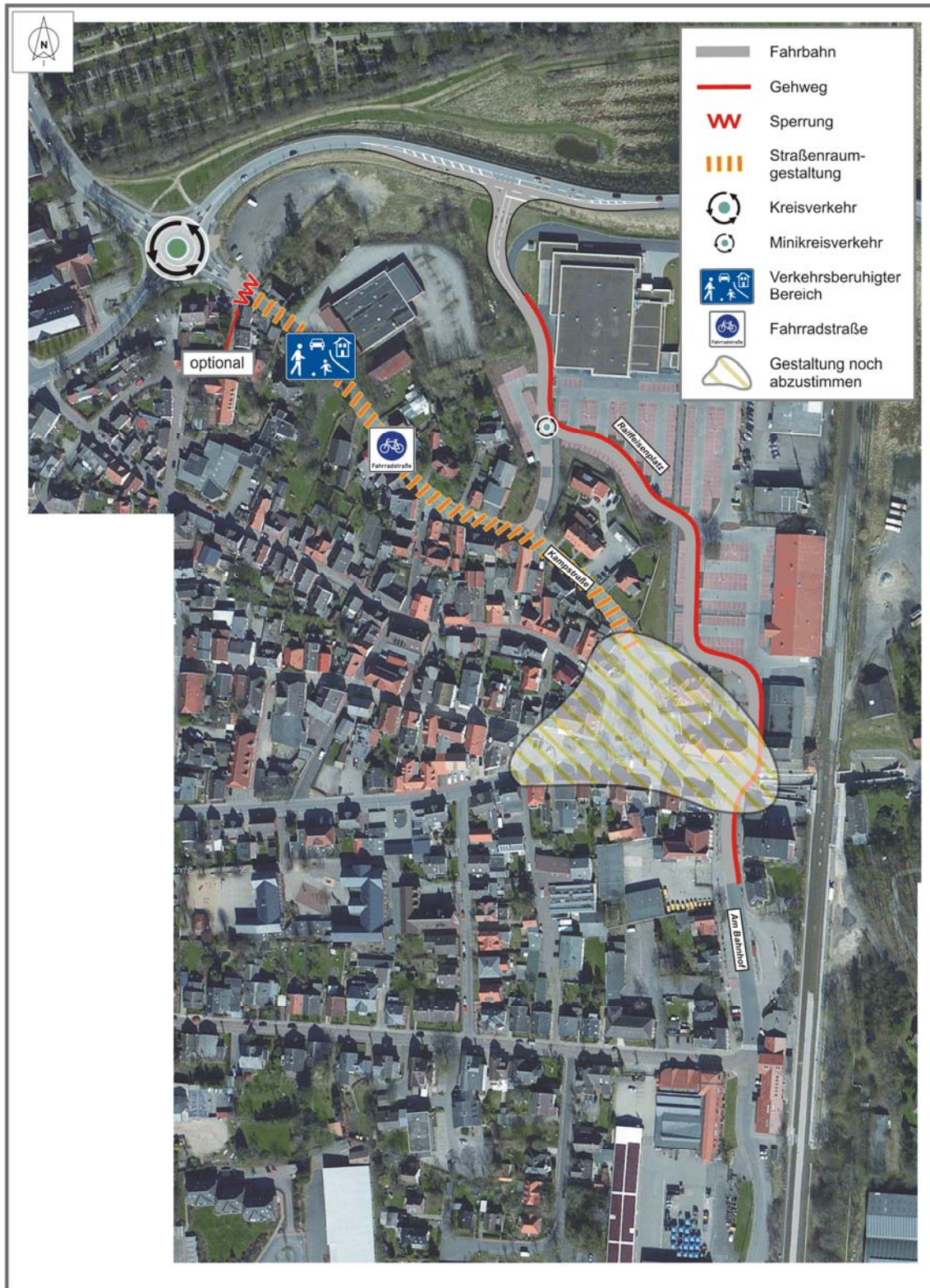
Die Anbindung an die vorhandenen Straßen im Bereich „Zingel“ / Am Bahnhof wird bezogen auf den Bestand bzw. die Umgestaltungsüberlegungen aus dem Sanierungsrahmenplan angepasst.

Als Untervariante bietet sich an, eine (kostspielige) Variante nördlich des Bereiches Zingelstraße / Am Bahnhof zu untersuchen.

Diese Variante hat die Aufgabe, den Übergang zwischen den Stadtteilen und die Barriere zwischen Bahn und Straße zu minimieren. Dazu ist es erforderlich, den vorhandenen Bahntunnel soweit zu verlängern, dass eine Querung der Verbindungsstraße in Richtung Bahnhof ebenfalls ermöglicht wird.

Bei dieser Variante kann gegebenenfalls die Tunnelöffnung für den Rad- und Fußverkehr in den Bereich Am Bahnhof hineingelegt werden, um eine kreuzungsfreie Anbindung der Innenstadt an die nördlich der Bahn gelegenen Stadtteile zu erreichen. Diese Lösung erfordert ein Teilumbau der vorhandenen Bahnquerung im Bereich der südlichen oder westlichen Rampeanlage. Diese Variante ist nur möglich, wenn die Grundstückssituation zwischen bahnparallelen Gebäuden und dem Eckgrundstück Am Bahnhof / Zingelstraße neu geordnet wird.

Die Variante ist in Abbildung 3.8 dargestellt.



2436 130807 Umgehungsstraße.cdr
10-10-2013 De

VARIANTENSTUDIE
MELDORF

UNTERVARIANTE

PGT

Abb. 3.8: Untervariante mit Anschluss an Bahnquerung

Die baulichen Aufwendungen einer derartigen Lösung sind jedoch für den Kleinstadtcharakter der Stadt Meldorf in ihrer Verträglichkeit sehr sorgfältig abzuwägen und nur in Verbindung mit der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs überhaupt denkbar. Im Verkehrsentwicklungsplan wird die Auswirkung einer Verlängerung der sogenannten „südlichen Umfahrung“ diskutiert. Dergestalt ist zu vermuten, dass eine bahnparallele Verbindung zwischen der B 431 und der südlichen Landesstraße einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens bewirkt. Da sich dies in der Modellierung aufgrund der heute vorhandenen Verkehrsströme nicht eindeutig ableiten lässt, wird empfohlen, einen derartigen Eingriff nicht weiter zu verfolgen. Vielmehr sollte die Verkehrssituation, unter Berücksichtigung der sich nur leicht verändernden Verkehrsmengen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, unter gestalterischen Aspekten nach dem Motto „mit dem Verkehr leben“ geprüft werden.

Das Konzept knüpft an einen umzugestaltenden Bahnhofsbereich an. Die Zugänge zu den Bahnsteigen und zum Bahnhof sollten dabei die Gestaltungsprinzipien im Bereich Zingel / Am Bahnhof angepasst werden.

Auch bei einer Weiterführung der bahnparallelen Straße in Richtung Süden ist dann der Bahnhofs- und Übergangsbereichs in die Innenstadt als deutlich gekennzeichnete verkehrsberuhigter Bereich (T-10-Zone oder Z 325) erkennbar und verträglich nutzbar.

Als weitere Untervariante wird eine frühere Anbindung an die Kampstraße in Höhe der jetzigen, nördlichen Zufahrt vom Raiffeisenplatz zum Versorgungszentrum dargestellt, die in Bezug auf die verkehrlichen Entlastungswirkungen aber ebenfalls als nicht zielführend angesehen wird.

Beispielhaft zeigt Abbildung 3.9 für den Knotenpunkt Zingelstraße / Kampstraße eine Lösung mit Minikreisel im Bereich des Zingel.



Abb. 3.9: Anbindung Versorgungszentrum zur Innenstadt

4. Verkehrliche Wirkungen

Die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Varianten unterscheiden sich nur geringfügig. Eine deutliche Entlastung der Kampstraße auf etwa 4.000 Fahrten pro 24 Stunden ist durch die Lösungen in jedem Fall erreichbar. Würde man die Kampstraße im Bereich des Kreisverkehrs abbinden und die Zufahrt nur von Osten für den Kfz-Verkehr erlauben, reduziert sich die Verkehrsmenge auf unter 600 Kfz/24 h.

Erschließungsvorteile durch die verkürzten Wege über den vorhandenen Kreislauf würden auch bei der Variante 2 kaum zum Tragen kommen.

Im Netzfall für die Darstellung im Verkehrsentwicklungsplan wurde das Verkehrsnetz mit den Varianten überprüft. Hierbei zeigt sich, dass mit einer südlichen Umfahrung des Ortes, deren Verkehrswert vergleichsweise gering ist, die Erschließungssituation der Kernstadt etwas aufgewertet werden kann. Insbesondere die heute vielfach umwegige Anfahrt zu Bahnhof und Einkaufsbereichen über den nördlichen Abschnitt der B 431 wird durch die südliche Umfahrt optimiert. Die Bandbreite der Entlastung ist variantenabhängig und übersteigt eine Veränderung von etwa 800-1.000 Kfz/24 h nicht.

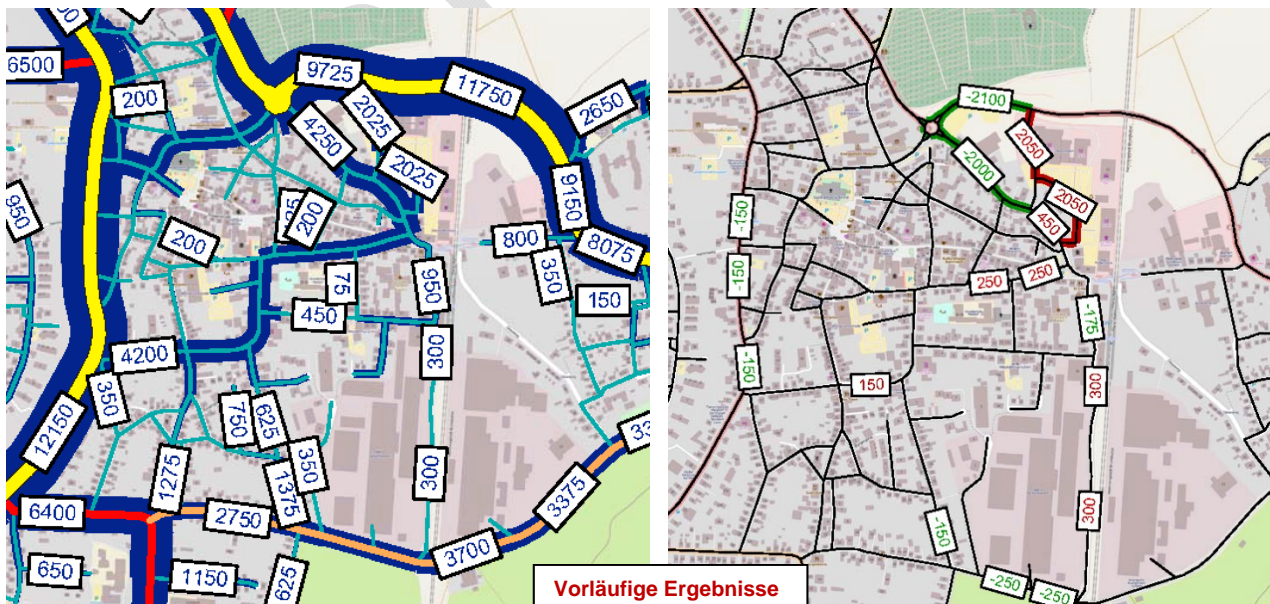


Abb. 4.1: Variante 1 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) ohne Sperrung Kampstraße [Kfz/24 h – DTV_w]

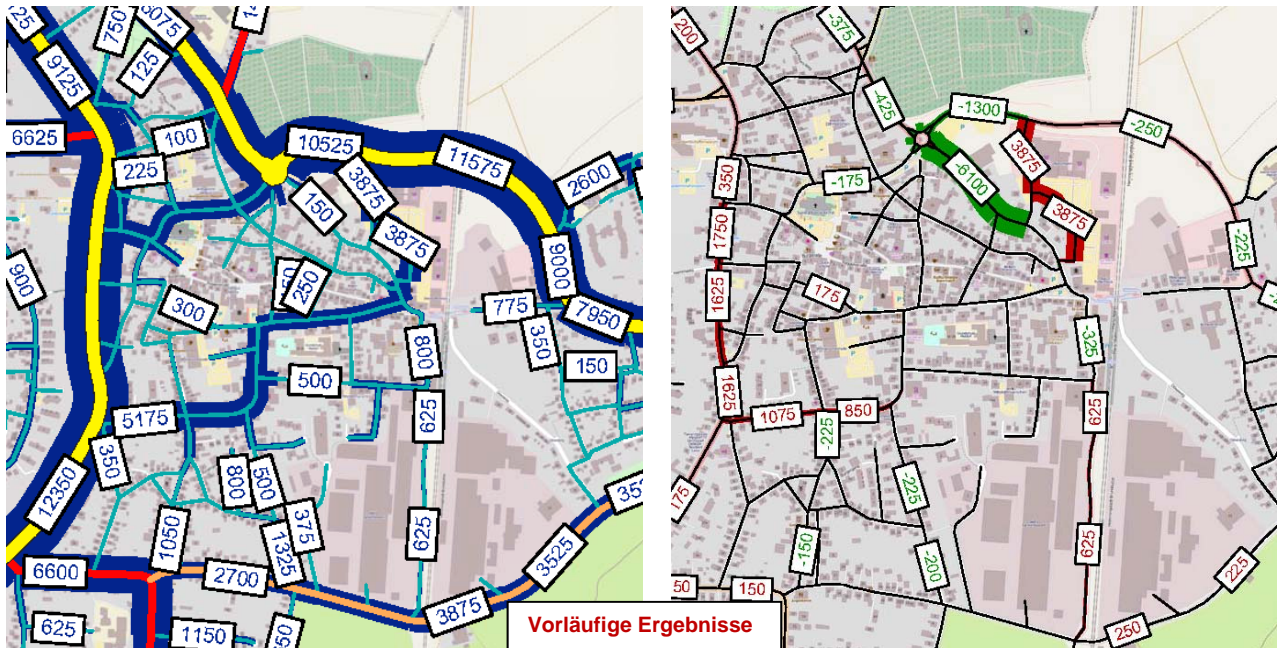


Abb. 4.2: Variante 2 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) mit Sperrung Kampstraße [Kfz/24 h – DTV_w]

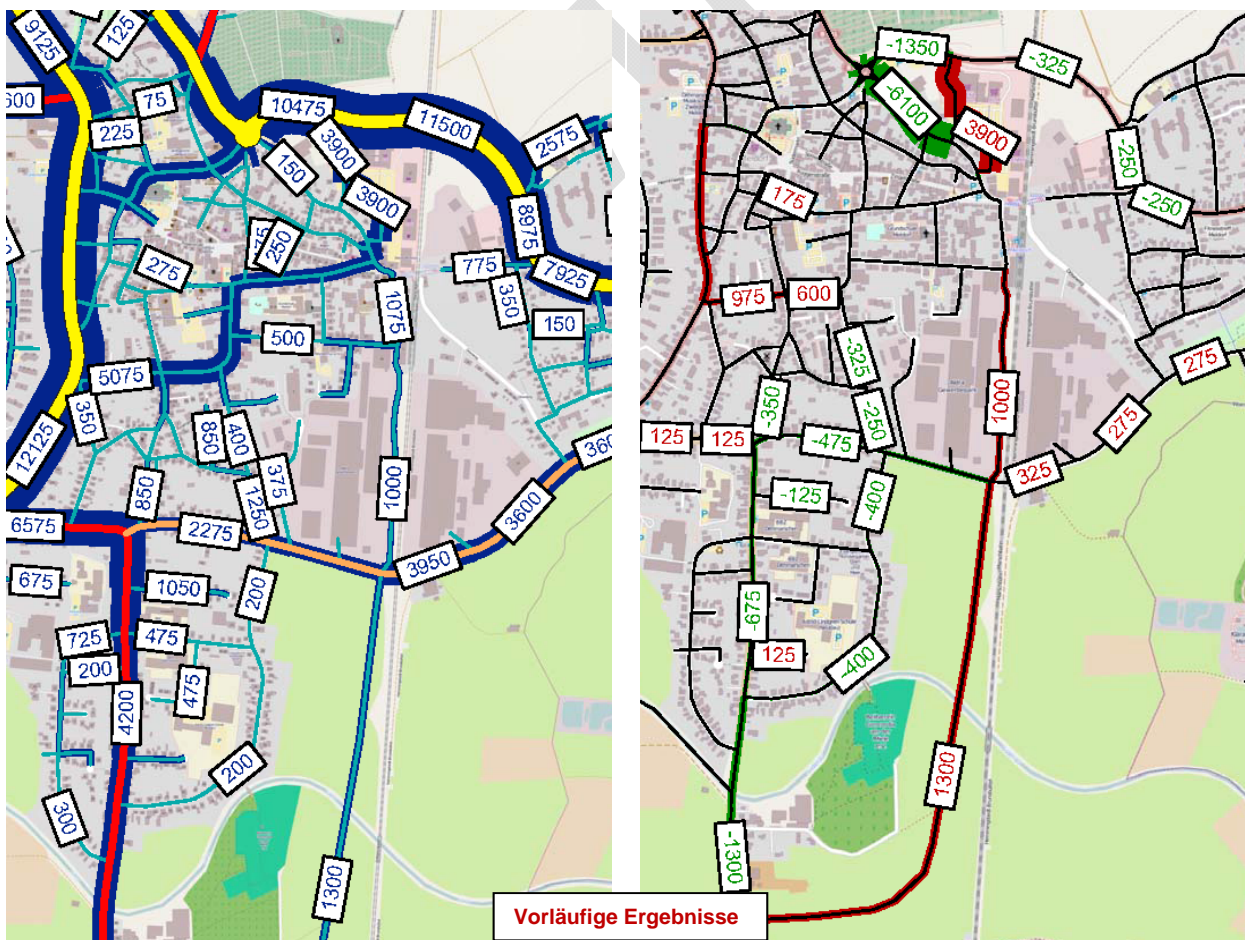


Abb. 4.3: Variante 3 – Analyse- und Differenzverkehrsmengen (Analyse 2013) mit Sperrung Kampstraße und Südumgehung [Kfz/24 h – DTV_w]

5. Kosten / Umsetzungshindernisse

Die Kosten für die Varianten setzen sich aus den Kosten für den eigentlichen Straßenbau der jeweiligen Trasse und ergänzenden Kosten für die Anschlussknoten zusammen. Dabei ist sorgfältig abzuwägen, inwieweit nicht Mehrkosten durch einen neuen Anschluss an die B 431 entstehen bzw. die Kosten für die Verlängerung der Trasse bis zum Kreisverkehr (Parallelführung und auch Einschränkung von vorhandenen Grundstücken) aufwiegen. Für eine erste Übersicht wurde die Kostenschätzung wie folgt gegliedert:

	Kosten		
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Anschluss B 431	-	80.000 €	-
Abkröpfung Kreisverkehr	ca. 30.000 €	-	-
5. Arm am Kreisverkehr	-	-	80.000 € pauschal
Anbindung 1 ca. 190 m Straße	190 x 8,50 x 90 ca. 160.000 €	-	ca. 160.000 €
Anbindung 2 ca. 90 m Straße	ca. 75.000 €	ca. 75.000 €	ca. 75.000 €
Anbindung 3	teilweise vorhanden	teilweise vorhanden	teilweise vorhanden
Anbindung 4 ca. 190 m Straße	ca. 160.000 €	ca. 160.000 €	ca. 160.000 €
(Mini)Kreisverkehr Zingel	bereits geplant	bereits geplant	bereits geplant
Gesamtkosten	ca. 425.000 €	ca. 315.000 €	ca. 475.000 €

Tab. 5.1: Kostenaufstellung

In Bezug auf die Umsetzung sind insbesondere die Abstimmungen mit dem Versorgungszentrum und mit den Anliegern des östlichen Bereiches beim Anschluss an den „Zingel“ sorgfältig zu prüfen. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist die östliche Trassenvariante in jedem Fall vorzuziehen und in Bezug auf denkbare Nutzungsverbesserungen für die von der Trasse betroffenen Grundstücke als Kompensation für die Trasse zu diskutieren.

Der Verkehrswert der Trasse ist in jedem Fall gegeben, unabhängig von den Überlegungen zur Weiterführung einer südlichen Entlastungsstraße bzw. zum Ausbau der Verbindungsstraße nach Süden zwischen Bahnhof und Bahnübergang.

6. Empfehlung / Vorzugsvariante

Aus der dargelegten Untersuchung geht hervor, dass nur unter Realisierung der Varianten 1 oder 2 eine deutlich verbesserte Erschließung des Bahnhofs und der Einkaufsschwerpunkte in Meldorf erreicht werden kann.

Im Rahmen eines Termines mit Vertretern des LBV-SH Itzehoe sind die Varianten 1 und 2 als grundsätzlich machbar eingestuft. Eine Realisierung von Variante 2 wird mit der Begründung, dass alternative Möglichkeiten zur Querung des Kreuzungsbauwerkes vorhanden sind, abgelehnt.

Dabei ist im Einzelnen noch abzustimmen, inwieweit diese Straße als Anliegerstraße oder Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Empfohlen wird, die Anbindung am Kreisverkehr ersatzlos aufzuheben und nur die Durchfahrt für Radfahrer und Fußgänger zuzulassen.

Im weiteren Verlauf muss der Trassenverlauf zwischen Anbindung an den Edeka-Parkplatz und Kreisverkehrsplatz noch exakt festgelegt werden. Hier sind die Abstimmung mit den Investitionsvorhaben im Bereich des ehemaligen Rewe sowie die weiteren Überlegungen zum B-Plan in diesem Bereich mit in die Planung einzuarbeiten. Der Anschluss an die Kampstraße soll dann im Verlauf der bisherigen Zufahrt an die Kampstraße zu dem Edeka-Parkplatz erfolgen. Die Umgestaltung der Einmündung erfordert u.U. die Inanspruchnahme privater Flächen.

Die Anbindung an den „Zingel“ kann dann im Rahmen der Umgestaltung des Platzes am Zingel geprüft werden. Inwieweit der in Abbildung 3.9 dargestellte kleine Kreisverkehrsplatz hier wirklich hilfreich ist, muss noch in Abwägung der verschiedenen Belange zur Umgestaltung des Zingels überprüft werden. Von besonderer Bedeutung am Zingel sind die Sicherung hochwertiger Geh- und Radverkehrsverbindungen zu der Fußgängerzone und dem Schulweg sowie eine ansprechende Gestaltung unter Berücksichtigung der vorhandenen Stellplatzbedarfe.

Darauf aufbauend wurde eine Vorzugsvariante entwickelt, in der Abbildung 6.1 ist die Lage der Vorzugsvariante mit Anschluss an den vorhandenen Kreisverkehrsplatz dargestellt.

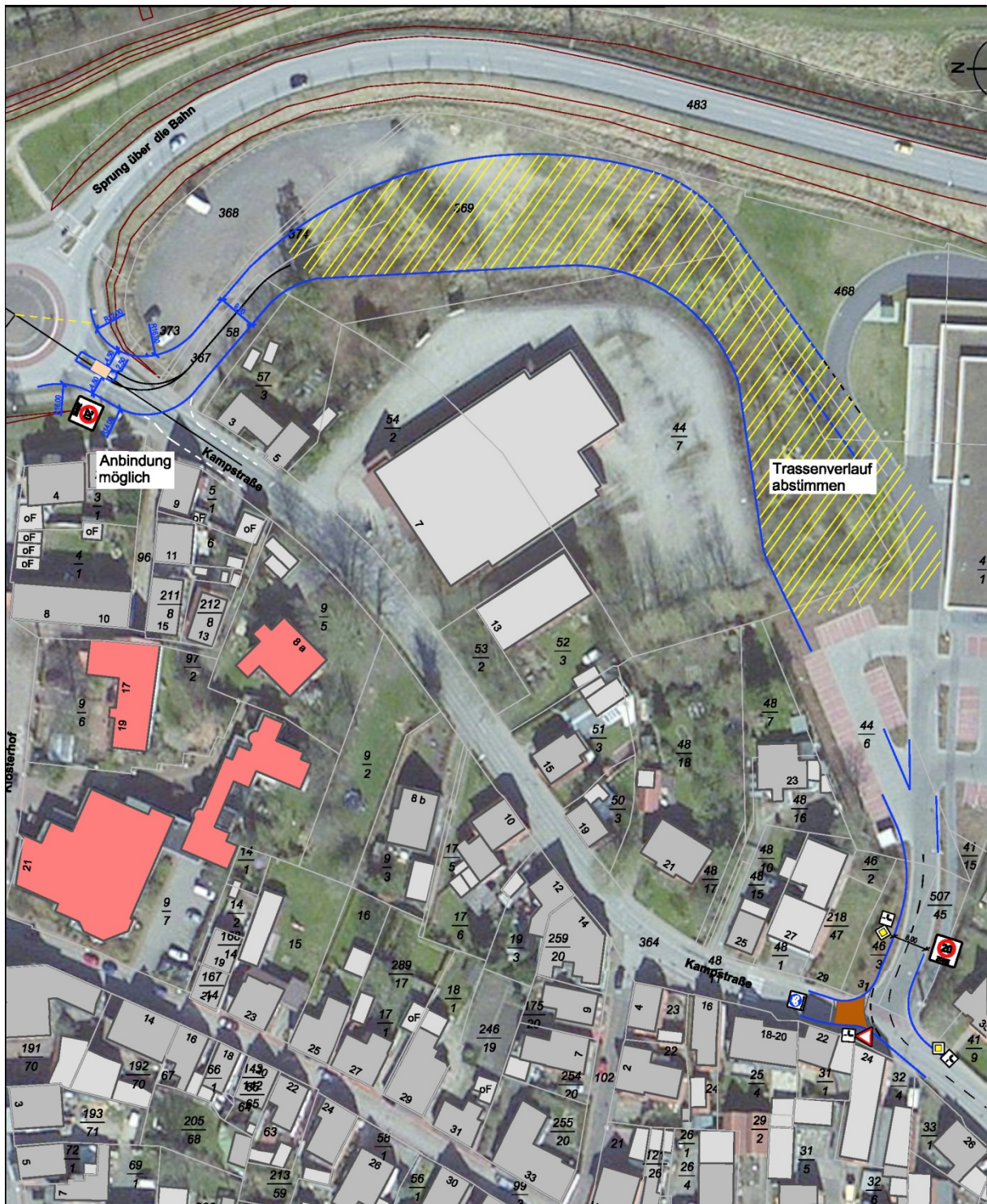


Abb. 6.1: Vorzugsvariante mit Trassierung

Die Kampstraße soll in der Funktion als Wohnstraße und Radverkehrsachse (bspw. Fahrradstraße) aufgewertet werden, so dass auch der Schulweg sicher abgewickelt werden kann.

Die Vorzugsvariante erfordert eine Reihe von parallel zu ergreifenden Maßnahmen im Verkehrsnetz. Hier ist besonders zu nennen:

- Etablieren eines Parkrings und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit dem Ziel einer deutlich verbesserten Bereitstellung freier Parkplätze in der Kernstadt.
- Der bereits fast abgeschlossene Umbau der Fußgängerzone mit einer Attraktivitätssteigerung und nachgezogenen Umbaumaßnahmen der privaten Geschäfte, die zu einer Verbesserung der Einkaufssituation führen.
- Die Freigabe von Teilbereichen der Fußgängerzone für den Radverkehr, um auch dem örtlichen Einkaufsverkehr durch Radbenutzung eine verbesserte Erreichbarkeit zu bieten.
- Die Gestaltung von Bahnhof und Bahnhofsvorplatz, die als Eingangstor zur Stadt den direkten Übergang in die Fußgängerzone erlauben.
- Die bereits avisierte Umgestaltung des Zingel (vgl. Skizze einer möglichen Variante in Abbildung 3.9).

7. Weiteres Vorgehen

Es wird empfohlen, die Fragestellung „Entlastung im Bereich Kampstraße“ mit den anderen Inhalten des Verkehrsentwicklungsplanes zu verknüpfen und im Rahmen einer intensiven Abstimmung mit den politischen Gremien, mit Bürger/innen und Sonstigen sowie den Anliegern durchzuführen. Für die Abstimmung mit dem Landesbetrieb LBV-SH in Itzehoe ist darüber hinaus auch die Abstimmung über Willensbildung und Bereitschaft zur Umgestaltung im Zuge der B 5 anzudenken.

Für eine weitere Verifizierung der Trassen wäre nach politischer Diskussion in jedem Fall eine Abstimmung mit den Anliegern erforderlich.

Es ist eher unwahrscheinlich, dass für diese Straße Mittel aus dem Entflechtungsgesetz zur Förderung des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes bereitgestellt werden können; aber auch diesbezüglich sollte eine Prüfung eventueller Fördermöglichkeiten erfolgen.