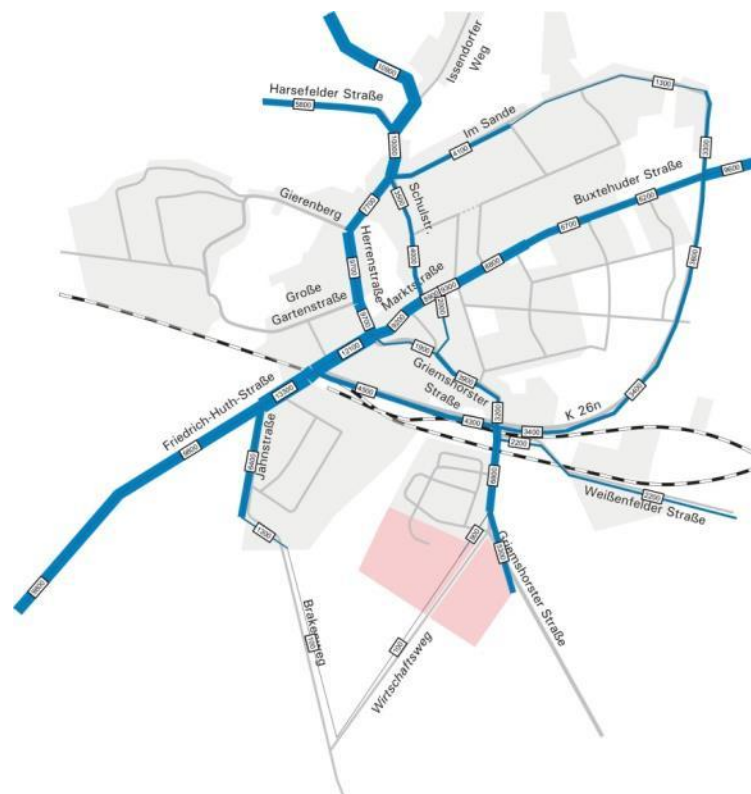




SHP Ingenieure



Gemeinde Harsefeld

Aktualisierung des
Verkehrsentwicklungsplans

Harsefeld – Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans

– Bericht zum Projekt Nr. 1342 –

Auftraggeber:
Gemeinde Harsefeld

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dr. sc. Gerko Santel

Hannover, April 2014

Inhalt		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Entwicklungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr	2
2.1	Zustandsanalyse	2
2.1.1	Funktionale Gliederung des Straßennetzes	2
2.1.2	Verkehrsbelastungen	5
2.1.3	Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr	8
2.2	Prognose 2025	10
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung	10
2.2.2	Städtebauliche Entwicklungen	11
2.2.3	Verkehrliche Prognose 2025	13
3	Verkehrsberuhigung Ortskern	18
3.1	Konzeptionelle Maßnahmen	19
3.2	Einengung westliche Marktstraße	20
3.3	Verkehrsberuhigter Bereich	22
3.4	Weitere Maßnahmen	23
3.5	Öffentlichkeitsarbeit	24
4	Neuerschließung südliche Wohngebiete	27
4.1	Neuerschließung	27
4.2	Verkehrsrelevante Ziele und Anbindungen	27
4.3	Ergänzung des verkehrswichtigen Straßennetzes	29
4.4	Mögliche Auswirkungen	30
4.5	Ausbauquerschnitt	30
5	Nahmobilität	32
5.1	Strategische und programmatische Aussagen	32
5.2	Verbindung Schulzentrum Ortskern	34
5.2.1	Situation im Fußgänger- und Radverkehr	35
5.2.2	Potenziale	36
5.2.3	Brückenkonzept	36
6	Fazit	38
	Anlagen	39

1 Problemstellung und Zielsetzung

Heute sind gegenüber früheren Planwerken und Planungsphilosophien veränderte Planungsansätze erkennbar. Neue Erkenntnisse im Zusammenwirken von Funktion und Gestaltung sind in die neuste Richtliniengeneration eingeflossen. Kommunale Handlungsspielräume haben sich so verändert und bieten neue Möglichkeiten im Betreiben von Verkehrsinfrastruktur. Hinzu kommen die speziellen Entwicklungsperspektiven einer Gemeinde. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan kommt somit die heutige verkehrliche Situation von Harsefeld auf den Prüfstand, aktuelle Planungsabsichten werden integriert.

Ferner müssen die absehbaren demografischen Veränderungen berücksichtigt werden: in den nächsten Jahren sind spürbare Auswirkungen auf den Verkehrsbereich zu erwarten, die zu einer weiteren Differenzierung der Verkehrsnachfrage und der -angebote führen werden. Diese Entwicklungen sind im Prognoseszenario zu berücksichtigen und künftig in einer kontinuierlichen Begleitung der Planung zu beobachten, um ggf. planerisch kurzfristig nachsteuern zu können. Für die Zukunft ist eine Veränderung in der Mobilität des Einzelnen zu erwarten.

Die Gemeinde Harsefeld hat sich in den vergangenen Jahren sehr positiv weiterentwickelt. Wohn- und Gewerbegebiete wurden erschlossen, der Ortskern attraktiv umgestaltet, das Bahnhofsumfeld neu geordnet. Nun sollen im Süden der Gemeinde weitere Wohnbauflächen für ca. 1.000 Bewohner ausgewiesen werden. Diese liegen günstig zum Ortskern und wichtigen öffentlichen Einrichtungen wie z.B. den Schulen. In diesem Zusammenhang ist ein Erschließungsszenario zu entwickeln, um ein zukunftsfähiges Straßennetz zu gewährleisten. Dabei sind vorhandene Trassen weitgehend zu integrieren.

Mit der Inbetriebnahme der K26n hat sich die verkehrliche Infrastruktur maßgeblich verändert. Dies neue Angebot gilt es verstärkt zu nutzen und in das Bewusstsein der Autofahrer zu bringen. Notwendig wird aber auch ein weiterer Ausbau des Erschließungsstraßennetzes. Dazu ist die Hierarchisierung des Straßennetzes im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes zu überprüfen und neu zu definieren. Dabei ist insbesondere die Beschreibung des Netzes verkehrswichtiger Straßen vor dem Hintergrund der zur Finanzierung erforderlichen Förderfähigkeit von großer Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund soll der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2003 für Harsefeld aktualisiert werden. Vorgesehen ist eine Aktualisierung der Planungsgrundlagen von Harsefeld, die Abstimmung der Verkehrsplanung mit der städtebaulichen Zielplanung und die Neubearbeitung bzw. Ergänzung des Planungskonzeptes. Dabei steht der fließende Kraftfahrzeugverkehr im Vordergrund der Bearbeitung. Für die anderen Verkehrsarten sollen programmatische bzw. strategische Aussagen gemacht werden.

2 Entwicklungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr

Die grundlegende Netzerweiterung in Form der Umgehungsstraße K 26n sowie die Umgestaltung des zentralen Ortsbereiches haben zu deutlichen Veränderungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr geführt. Im Folgenden werden der momentane Zustand analysiert und die Entwicklungen aufgezeigt und interpretiert. Ferner werden Maßnahmen dargestellt, welche dazu dienen Mängel oder Fehlentwicklungen zu beheben.

2.1 Zustandsanalyse

2.1.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Bei der funktionalen Gliederung des Straßennetzes erfolgt eine Einstufung der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte nach ihrer Bedeutung im Netzzusammenhang. Unterschieden werden die Netzelemente dabei in

- Hauptverkehrsstraßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion,
- Hauptsammelstraßen,
- Sammelstraßen und
- Anliegerstraßen.

Die funktionale Gliederung zum Analysezeitpunkt 2013 (vgl. Abb. 1) entspricht weitestgehend dem Planfall mit Ergänzung der K26 n aus dem Gesamtkonzept zur Ortsumgehung K26 n¹

Bei der Ortsumgehung K26 n und den radial auf das Zentrum zulaufenden Straßen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen. Dabei erfüllen die K26 n, die Friedrich-Huth-Straße und die Herrenstraße eine überörtliche Verbindungsfunktion. Wohingegen die Buxtehuder Straße, die Marktstraße und die Griemshorster Straße (zwischen Marktstraße und der K26 n) nach der Fertigstellung der K26 n keine überörtliche Verbindungsfunktion mehr übernehmen.

Als weitere verkehrswichtige Straße ist die Straße Im Sande als Hauptsammelstraße eingestuft. Auch die Große Gartenstraße und die Straße Gierenberg werden auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung (Erschließung des westlichen Wohngebietes und der dort angesiedelten bedeutenden Freizeiteinrichtungen Freibad, Eissport- und Mehrzweckhalle) als verkehrswichtige Straßen (Hauptsammelstraßen) eingestuft. Ergänzt werden diese Straßen durch ein flächiges Netz aus Sammel- und Anliegerstraßen.

¹ SHP Ingenieure
Harsefeld, Gesamtkonzept Ortsumgehung K26 n,
Aktualisierung März 2007
Hannover, 2007



Zufahrt zum zentralen Ortsbereich (westliche Marktstraße) Verbot für Lkw > 7,5 t



Zufahrt zum zentralen Ortsbereich (Buxtehuder Straße)



Kreisverkehr Friedrich-Huth-Straße/Marktstraße/Herrenstraße/Griemshorster Straße



Minikreisverkehr Marktstraße/Buxtehuder Straße/Schulstraße



Straßenraumgestaltung im zentralen Bereich der Marktstraße



Platzgestaltung im zentralen Bereich der Marktstraße



Friedrich-Huth-Straße, Führung des Radverkehrs im Seitenraum



Buxtehuder Straße, Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Geh- und Radweg



Gehwegaufpflasterung im Knotenpunkt Marktstraße/Mittelstraße



Fahrradanlehnbügel im zentralen Ortsbereich (Mittelstraße)



Befahrung Umgehungsstraße K 26n, Nutzung durch Radfahrer



Befahrung Umgehungsstraße K 26n, westlicher Abschnitt (Bahnhof)

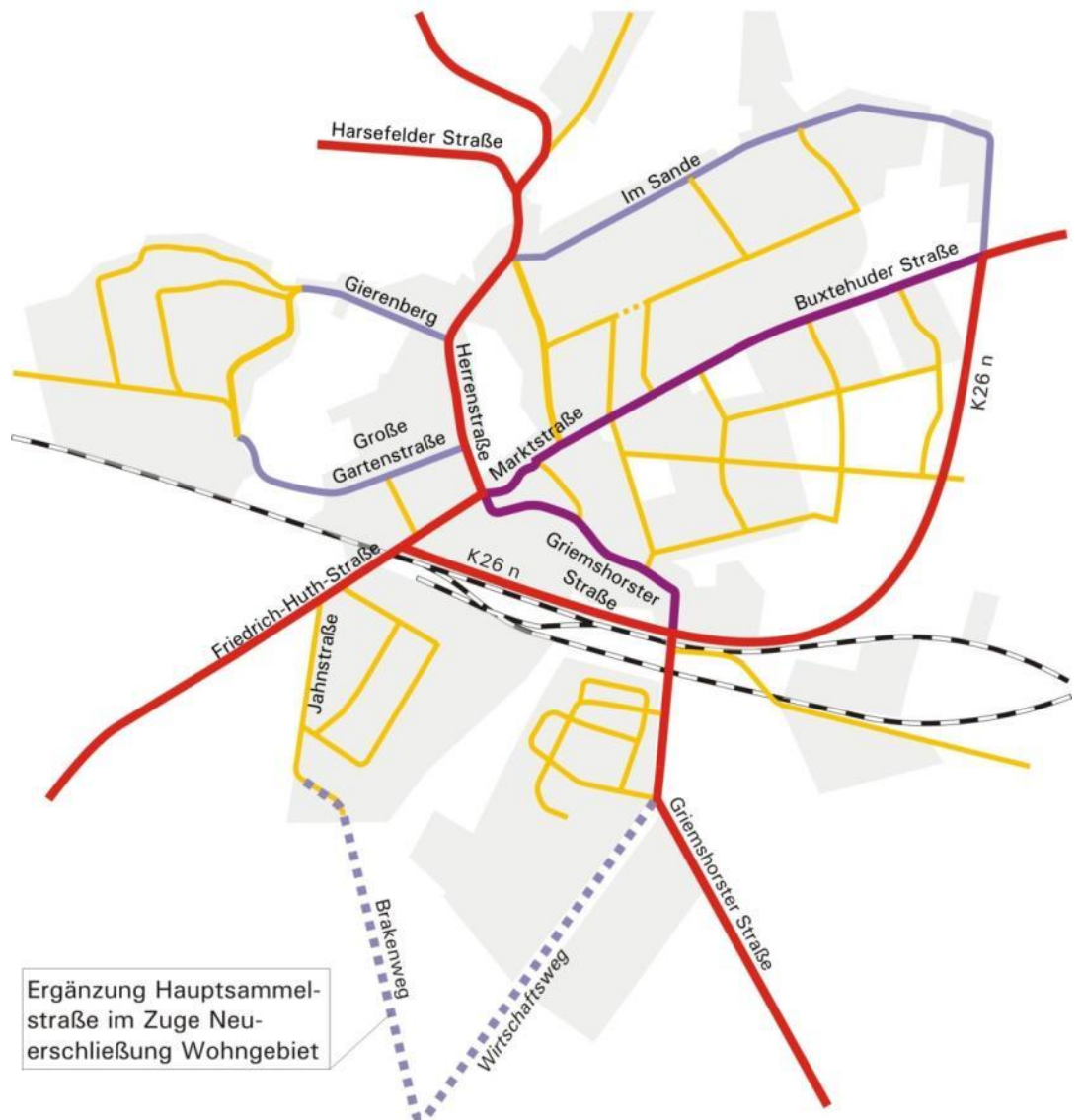
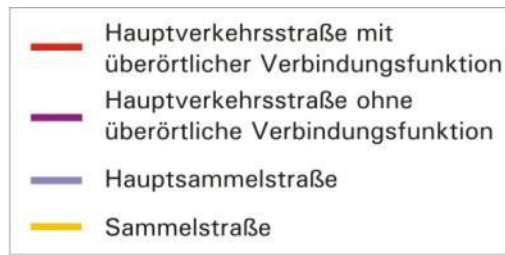


Abb. 1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes von Harsefeld

2.1.2 Verkehrsbelastungen

Die Ermittlung der Analyseverkehrsstärken basiert auf den Ergebnissen von Knotenstromzählungen, welche am 19. September 2013 durchgeführt wurden. Im Zeitraum zwischen 15:00 und 19:00 Uhr wurden an neun Knotenpunkten die einzelnen Knotenströme erhoben (vgl. Abb. 2). Zusätzlich wurden am Knotenpunkt 3 (Marktstraße/Friedrich-Huth-Straße/Herrenstraße/Griemshorster Straße) die Knotenströme über 24 Stunden mittels Videoaufnahmen ermittelt.

Die erhobenen Knotenströme der einzelnen Knotenpunkte können den beigefügten Anlagen entnommen werden.

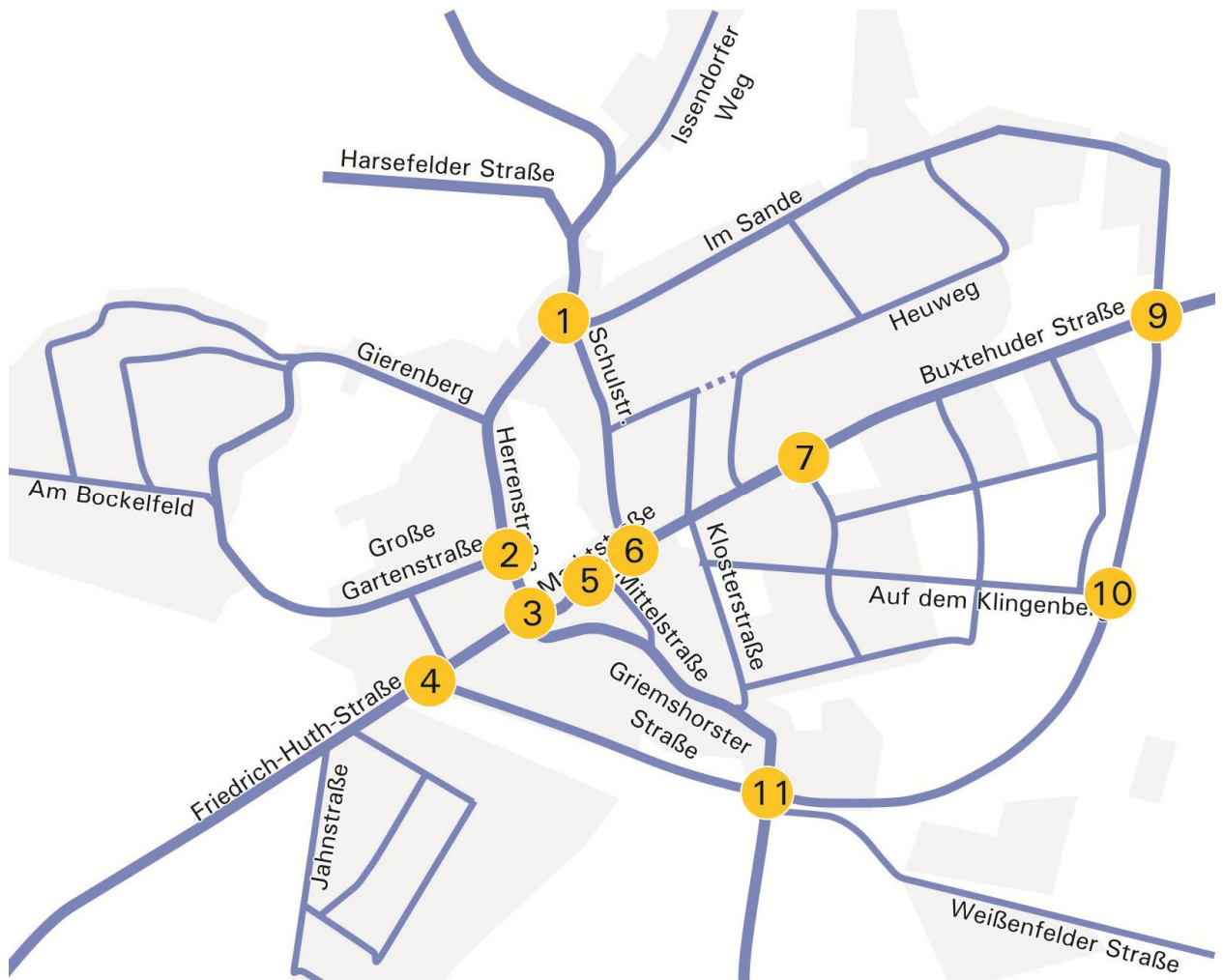


Abb. 2 Orte der Knotenströmerhebung am 19. Sept. 2013

Ausgehend von den erhobenen Knotenströmen wurde mit Hilfe des existierenden Verkehrsmodells für Harsefeld¹ die tägliche Verkehrsbelastung für das übergeordnete Straßennetz errechnet. Bedingt durch die Sperrung der Griemshorster Straße wurden die erhobenen Knotenströme mittels des Simulationsmodells angepasst. Es ergeben sich die in Abb. 3 angegebenen Belastungen für den Analysezustand 2013.

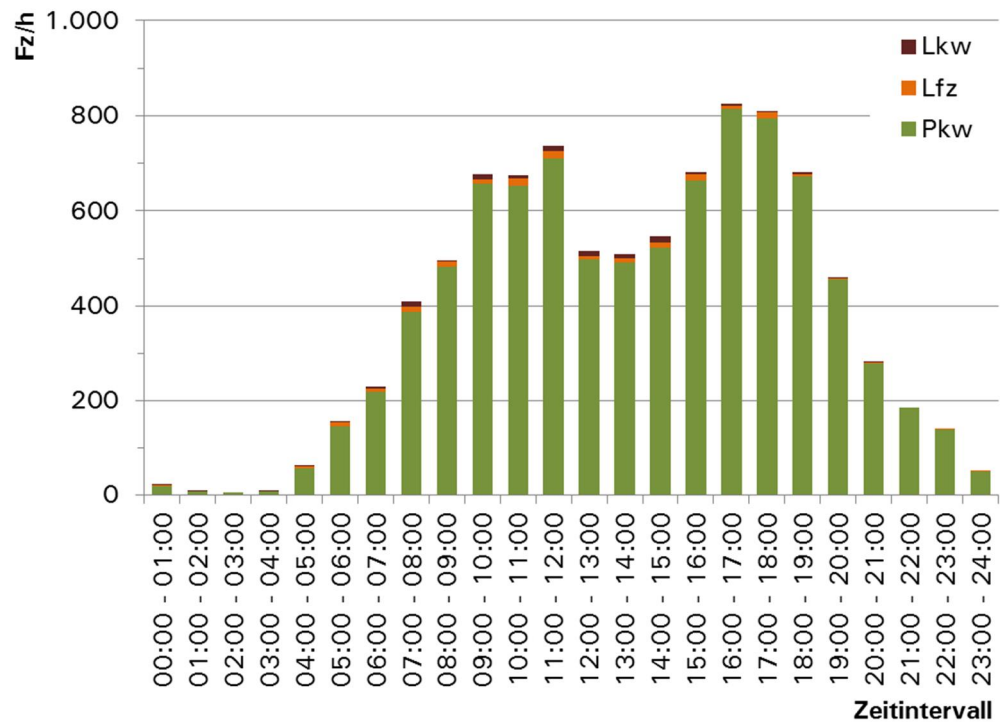


Abb. 4 Tagesganglinie Marktstraße

Die vorliegende Ganglinie ist typisch für Freizeit- und Einkaufsverkehr. Die nachmittägliche Spitzenstunde liegt zwischen 16:00 und 17:00 Uhr und weist eine Belastung von etwa 830 Kfz/h auf.

Über den Tag verteilt ergibt sich ein Lkw-Anteil von 1,1 %. Der Anteil an Lieferfahrzeugen (3,5 bis 7,5 t) beträgt 1,7 %. Die Marktstraße weicht somit deutlich vom generellen Schwerverkehrsanteil ab. Dies ist begründet durch das Fahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t für die Marktstraße.

2.1.3 Veränderungen im Kraftfahrzeugverkehr

Die Änderungen im Straßennetz und insbesondere die Inbetriebnahme der Umgehungsstraße K 26n führen zu Veränderungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr. Weitere Änderungen resultieren aus einer geänderten Nachfrage sowie generellen Verkehrsentwicklungen.

Abb. 5 zeigt die täglichen Analyseverkehrsstärken 2013 sowie – in rot ergänzt – die entsprechenden DTV-Werte für das Jahr 2006 aus dem Gesamtkonzept zur Ortsumgehung K26 n¹.

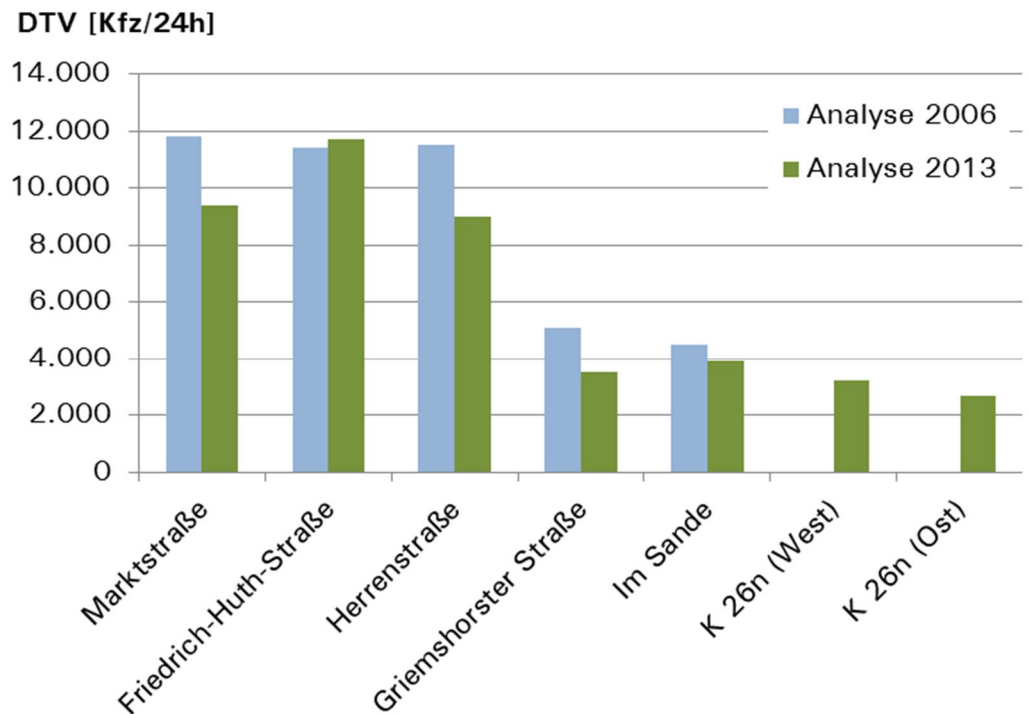


Abb. 5 Vergleich Analyse 2006 und Analyse 2013

Neben einer leichten allgemeinen Verkehrsabnahme lassen sich zwei generelle Entwicklungen erkennen:

- Verkehrsverlagerungen auf die K 26n
- Verkehrsabnahme in der Beziehung West-Nord

Die Inbetriebnahme der Umgehungsstraße und die Umgestaltung des zentralen Bereiches haben eine Verlagerung der Verkehre vor allem in West-Ost-Richtung und West-Süd-Richtung auf die K 26n zur Folge. Täglich nutzen etwa 2.700 Kfz den östlichen Abschnitt der Umgehungsstraße zwischen Griemshorster Straße im Süden und Buxtehuder Straße im Osten. Etwa 3.200 Kfz nutzen den westlichen Abschnitt der Umgehungsstraße zwischen Friedrich-Huth-Straße im Westen und Griemshorster Straße im Süden. Dies führt zu einer entsprechenden Entlastung der Griemshorster Straße in West-Süd-Richtung sowie der Marktstraße bzw. der Buxtehuder Straße in West-Ost-Richtung. Im zentralen Bereich der Marktstraße bedeutet dies einen Rückgang der verkehrlichen Belastung von täglich 11.800 Kfz auf 9.400 Kfz. Dies entspricht einer Reduktion um etwa 20 %.

Es ist somit größtenteils gelungen, den Durchgangsverkehr, welcher zuvor die Griemshorster Straße und die Marktstraße bzw. der Buxtehuder Straße genutzt hat, auf die K 26n zu verlagern. Für den Quell- und Zielverkehr von und nach Harsefeld stellt die K 26n nur in Bezug auf wenige Ziele eine sinnvolle Alternative dar. Dieser nutzt in den meisten Fällen wie bisher die direkte Verbindung über die Marktstraße bzw. Griemshorster Straße in das Stadtzentrum.

Parallel zur Verlagerung der Verkehre in West-Ost-Richtung auf die Umgehungsstraße K 26n, ist eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung in West-Nord-Richtung zu verzeichnen. Die auf den DTV hochgerechneten Zählungen ergaben einen Rückgang des Verkehrs auf der Herrenstraße um täglich etwa 2.500 Kfz auf 9.000 Kfz. Dies entspricht ebenfalls einer Reduktion um etwa 20 %.

Auch für das nördliche bzw. östliche Stadtgebiet konnte ein Rückgang der verkehrlichen Belastung festgestellt werden. Die Verkehrsstärke auf der Straße Im Sande nahm im Mittel um mehr als 10 % ab.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass hinsichtlich der verkehrlichen Situation innerhalb der letzten sieben Jahre eine positive Entwicklung in Form einer Entlastung des zentralen Ortsbereiches von Harsefeld stattgefunden hat. Dies kann zu großem Teil auch auf die Inbetriebnahme der K 26n zurückgeführt werden. Die Belastung insbesondere des zentralen Bereichs ist jedoch nach wie vor sehr hoch und der Straßenraumgestalt sowie der straßenräumlichen Nutzung unangemessen.

2.2 Prognose 2025

Die Entwicklung eines Prognoseszenarios für das Zieljahr 2025 erfolgt unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung sowie der städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde Harsefeld. Abschließend erfolgt eine Prognose der verkehrlichen Auswirkungen für das Zieljahr auf Grundlage der bundesweit in Ansatz gebrachten Tendenzen.

2.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Aussagen zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung Harsefelds finden sich im Handlungskonzept - Gewerbe und Wohnen für die Samtgemeinde Harsefeld² aus dem Jahr 2012. Zitiert werden hier die Prognosen des statistischen Landesamtes Niedersachsen, der Bertelsmann-Stiftung sowie des Büros für angewandte Systemwissenschaften in der Stadt- und Gemeindeentwicklungsplanung von Dipl.-Ing. Peter H. Kramer.

Das Statistische Landesamt Niedersachsen prognostiziert bis zum Jahr 2031 insgesamt einen leichten Bevölkerungsrückgang von etwa 2 % für den Landkreis Stade. Dahingegen sagt die Bertelsmann-Stiftung von 2006 bis 2025 einen leichten Bevölkerungszuwachs von etwa 2 % voraus, welcher zum Ende des Betrachtungsraumes jedoch eher stagniert. Das Büro für angewandte Systemwissenschaften in der Stadt- und Gemeindeentwicklungsplanung geht für den Zeitraum von 2009 bis 2025 sogar von einer Bevölkerungsabnahme zwischen 5 % und 8 % für die Samtgemeinde aus.

² regecon
Handlungskonzept, Gewerbe und Wohnen, Samtgemeinde Harsefeld
Tostedt, 2012

Die variierenden Prognosen sowie die prozentual eher geringen Entwicklungen lassen den Schluss zu, dass für den Zeitraum von 2013 (dem Analysezeitpunkt) und dem Zieljahr 2025 generell mit einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung zu rechnen ist. Im Rahmen der Entwicklung des Prognoseszenarios wird abweichend von dieser Annahme davon ausgegangen, dass es der Gemeinde Harsefeld durch städtebauliche Entwicklungen (Neuerschließung von Wohngebieten) gelingt, die Bevölkerungszahl geringfügig zu steigern.

2.2.2 Städtebauliche Entwicklungen

Städtebauliche Entwicklungsvorhaben können in vielerlei Hinsicht Einfluss auf das Prognoseszenario nehmen. In erster Linie führen Neuerschließungen zu Änderungen hinsichtlich Angebot und auch Nachfrage bezüglich verkehrsrelevanter Quellen und Ziele. Netzergänzungen führen oftmals zu Verlagerungen der Verkehrsströme oder generieren sogar Neuverkehre durch eine Steigerung des Angebots.

Seitens der Gemeinde Harsefeld wurden als relevante Entwicklungsvorhaben die Neuerschließung von Wohngebieten im Süden Harsefelds genannt. Geplant sind derzeit 400 neue Wohneinheiten, welche westlich der Griemshorster Straße entstehen sollen. Gemäß Flächennutzungsplan stehen jedoch Flächen für etwa 1.000 bis 1.100 Wohneinheiten zur Verfügung. Die Erschließung erfolgt primär über von der Griemshorster Straße abgehende Erschließungsstraßen (vgl. Abb. 6). Eine weitere Entwicklung von Wohn-, Einzelhandel- und Gewerbegebieten ist bauleitplanerisch (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) für die Ableitung einer Prognose 2025 nicht in Ansatz zu bringen.

Unabhängig davon bestehen Überlegungen, dass Gewerbegebiet Weißenfelde mittelfristig an den Kreisverkehr in der Griemshorster Straße anzubinden. Diese Maßnahme dient jedoch in erster Linie der verbesserten Erschließung des bestehenden Gebietes und hat nur einen geringen Einfluss auf die verkehrlichen Entwicklungen.

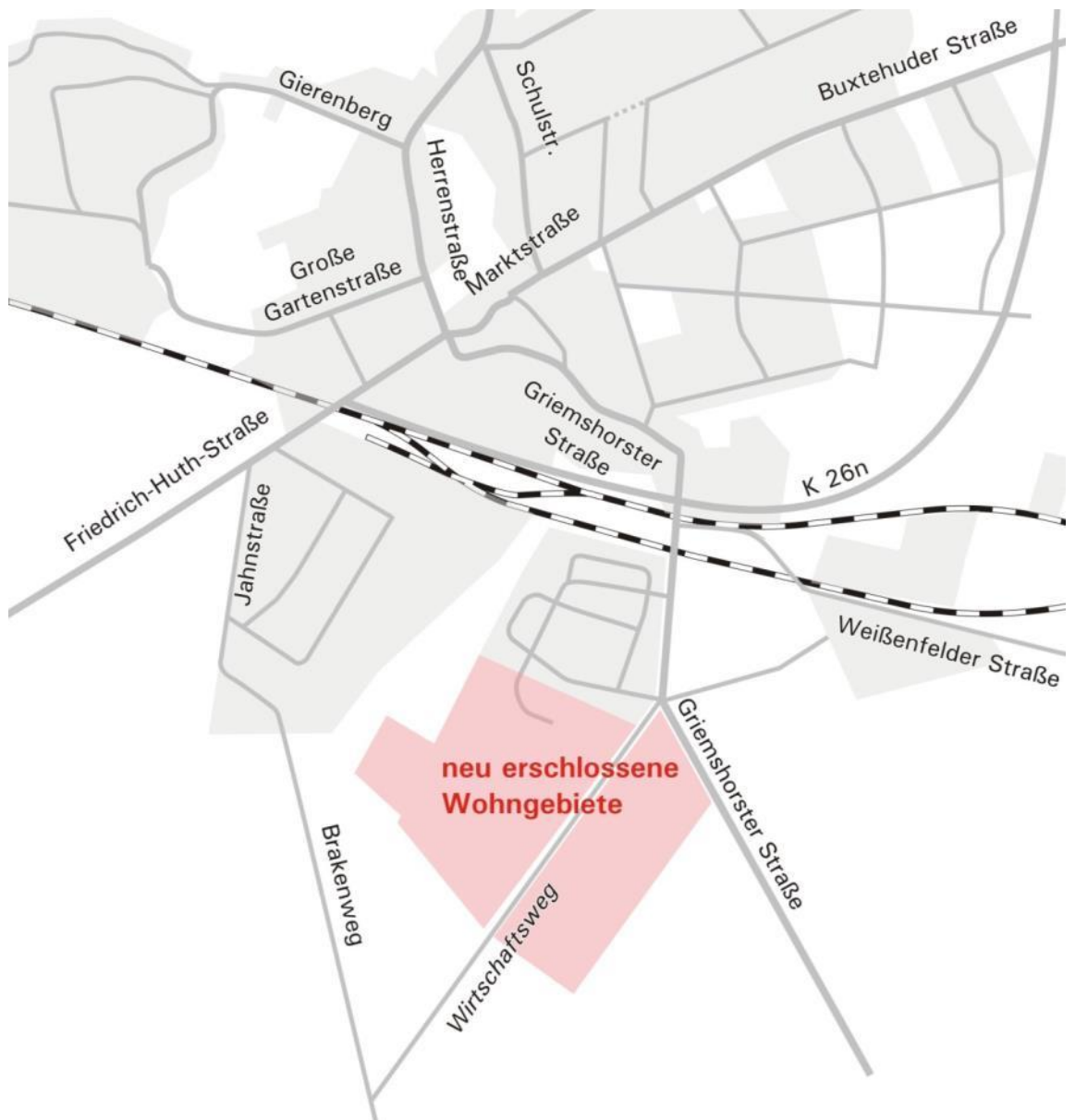


Abb. 6 Wohngbietserweiterung im Süden Harsefelds

Das zukünftige Verkehrsaufkommen der Neuerschließung muss entsprechend der geplanten Anzahl Wohneinheiten bestimmt werden. Eine Methodik zur Berechnung des Verkehrsaufkommens basiert im Wesentlichen auf anerkannten Berechnungsverfahren für den werktäglichen Normalverkehr³. Diesem Vorgehen folgend ist davon auszugehen, dass 1.000 Wohneinheiten mit im Schnitt 2,5 Bewohnern pro Wohneinheit einem Bevölkerungszuwachs von 2.500 Einwohnern entsprechen. Bei durchschnittlich zwei Fahrten pro Einwohner, einem MIV-Anteil von 80 % und einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 ergibt sich für das neu erschlossene Wohngebiet ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von täglich etwa 3.600 Kfz-Fahrten.

³ Bosserhoff, D
 Programmsystem Ver_Bau, Update 2012
 Wiesbaden, 2012

2.2.3 Verkehrliche Prognose 2025

Das neue Wohngebiet wird als zusätzliche Zelle in das bestehende Verkehrsmodell eingepflegt. Darüber hinaus wurde die in Ziffer 4.2 behandelte Anbindung der neuen Wohnbebauung an Ziele im Bereich Jahnstraße ergänzt. Diskutiert wird diesbezüglich eine Ertüchtigung der Verbindung über den bestehenden Wirtschaftsweg und den Brakenweg. Hierzu müsste insbesondere der Wirtschaftsweg ertüchtigt und ausgebaut werden.

Da darüber hinaus keine relevanten strukturellen Veränderungen für das Gemeindegebiet zu erwarten sind, bleiben das übrige Netz sowie die bestehenden Quellen und Ziele der Verkehrserzeugung unverändert.

Aufgrund der derzeit absehbaren demographischen, politischen und wirtschaftlichen Randbedingungen lassen sich für alle Verkehrsarten allgemeine Entwicklungstrends aufzeigen. Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Kraftfahrzeugverkehr ist stark mit der Entwicklung der Motorisierung verknüpft und kommunal nur begrenzt beeinflussbar. Die aktuelle Shell-Prognose (2008) geht von einer Stagnierung des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2030 aus. Ferner wird aufgrund des demografischen Wandels eine Stagnation hinsichtlich der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2030 eintreten (Ältere bleiben mobil – Verkehrsleistung der jungen Generation nimmt ab).

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragte Untersuchung zur Mobilität in Deutschland (MiD; früher KONTIV, zuletzt aktualisiert im Jahre 2008)⁴ zeigt die Entwicklungen im Modal-Split der letzten Jahre bis zum Jahr 2008 auf. Danach sind sowohl die Entwicklungen der absoluten Wege pro Tag für den MIV als auch die Verkehrsleistung, wobei der Anteil an MIV-Mitfahrern ansteigen wird (Fahrgemeinschaften), von 2002 bis 2008 als konstant anzusehen.

Im ÖPNV verschlechtern sich die Randbedingungen auf Grund sinkender Schülerzahlen und damit der an den ÖPNV gebundenen Benutzer bereits heute, diese Entwicklung wird sich noch weiter verstärken. Daher ist der Erhalt des Anteils trotz ungünstiger demographischer Entwicklungen das langfristige Ziel. Dies erscheint in Großstädten und ihrem Umland realistisch, in ländlich strukturierten Bereichen sind dafür erhebliche Anstrengungen notwendig. Die Nachhaltigkeit des derzeit zu beobachtenden Trends zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, verursacht durch den Anstieg der Treibstoffpreise, muss sich noch herausstellen, zumal mittelfristig erheblich verbrauchsgünstigere Kraftfahrzeuge zu erwarten sind.

Im Radverkehr bestehen Chancen auf Zuwachs in Städten und in zum Radfahren geeigneten Gegenden. Ein Zugewinn vom Kraftfahrzeugverkehr ist im Bereich der geringen Wegelängen möglich, da etwa 50 % aller Fahrten mit dem Kraftfahrzeug Wegelängen von weniger als 5 km aufweisen.

⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Mobilität in Deutschland 2008 (MiD)
Bonn und Berlin, Februar 2010

Die zu erwartenden demographischen Veränderungen, beispielsweise die Alterung der Bevölkerung, sind für die Entwicklung des Radverkehrs zunächst kein Nachteil, da die geringe Zahl an jungen Radfahrern durch die wachsende Anzahl Älterer, die bis ins hohe Alter das Rad nutzen, ausgeglichen wird.

Im Fußgängerverkehr war in den letzten Jahren eine Stagnierung bis zu einem leichten Aufwärtstrend erkennbar. Die Entwicklung kann sich weiter fortsetzen, insbesondere dann, wenn die aktuellen Entwicklungen auch zukünftig zutreffen sollten.

Angesichts der aktuellen bundesweiten Entwicklungstrends und den Ergebnissen von vorangegangenen und aktuellen Erhebungsergebnissen wird bis zum Jahr 2025 von einer Stagnation des Verkehrsaufkommens ausgegangen. Eine allgemeine Verkehrszunahme bleibt daher in der Verkehrsmodellierung unberücksichtigt.

Berücksichtigt bleibt aber das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das aus absehbaren bzw. potenziellen Strukturentwicklungen in der Gemeinde Harsefeld resultiert. Dabei handelt es sich um Wohngebieterschließung im Süden der Gemeinde. Ausgehend von ansonsten gleichbleibenden Bedingungen ergeben sich für das Zieljahr 2025 die in Abb. 7 dargestellten Veränderungen in Bezug auf den Analysezustand 2013. Angegeben sind die Differenzen des Verkehrsaufkommens von Prognoseszenario 2025 und Analyseszenario 2013 für die verkehrswichtigen Strecken im Netz der Gemeinde Harsefeld.

Angegeben sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen für die verkehrswichtigen Strecken im Netz der Gemeinde Harsefeld

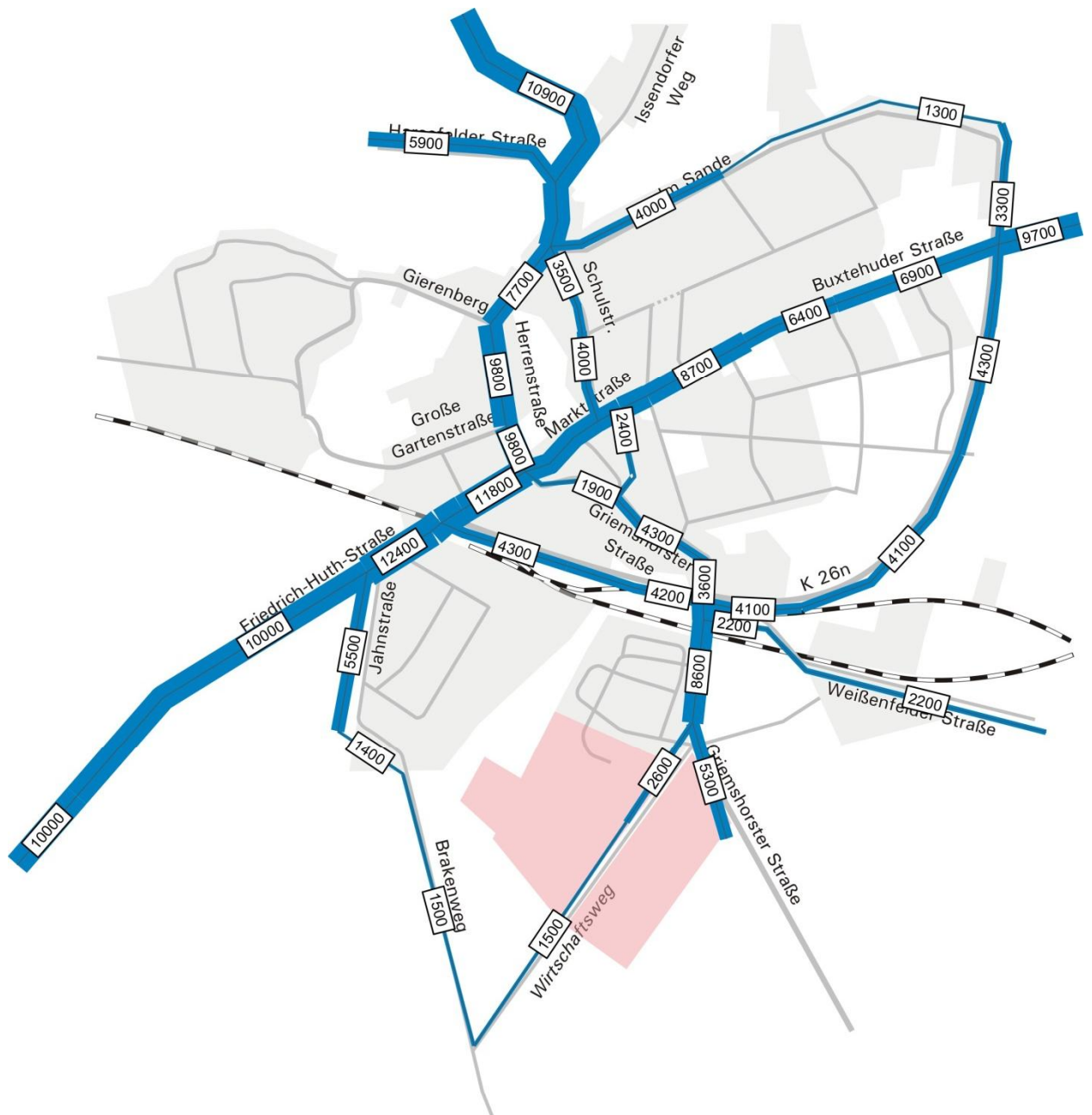


Abb. 8 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen im Zieljahr 2025 [Kfz/24 h]

Für das Prognoseszenario im Zieljahr 2025 lassen sich zwei generelle Entwicklungen erkennen:

- Weitere relative Verkehrsverlagerung auf die K 26n
- Verkehrszunahme im südlichen Gemeindegebiet

Die Neuerschließung im Süden der Gemeinde hat eine stärkere Nutzung der leistungsfähigen Ortsumgehung K 26n zur Folge. Täglich nutzen etwa 4.100 Kfz den östlichen Abschnitt der Umgehungsstraße zwischen

Griemshorster Straße im Süden und Buxtehuder Straße im Osten. Bis zu 4.300 Kfz nutzen den westlichen Abschnitt der Umgehungsstraße zwischen Friedrich-Huth-Straße im Westen und Griemshorster Straße im Süden. Die Griemshorster Straße nördlich der K 26n erfährt im Vergleich zum Analysezustand nur eine geringe Mehrbelastung. Die Marktstraße bleibt mit 8.700 Kfz/24 h ähnlich stark belastet wie im Analysezustand.

Es ist davon auszugehen, dass es weiter gelingen wird den Durchgangsverkehr, welcher vor Inbetriebnahme der Ortsumgehung die Griemshorster Straße und die Marktstraße bzw. der Buxtehuder Straße genutzt hat, auf die K 26n zu verlagern. Auch die Neuverkehre, welche durch das neu erschlossene Wohngebiet im Süden Harsefelds generiert werden, nehmen die Ortsumgehung an. Dies führt zu einer Mehrbelastung der K 26n bei gleichbleibender Belastung im zentralen Bereich der Marktstraße und somit zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die K 26n.

Die ergänzte Wegeverbindung zwischen südlicher Neuerschließung und den Zielen im Bereich der Jahnstraße (Wirtschaftsweg/Brakenweg) wird im Verkehrsmodell gut angenommen. Etwa 1.500 Kfz/24 h nutzen diese Verbindung. Die ertüchtigte Verbindung stellt eine zügig befahrbare Alternative zur leistungsfähigen Ortsumgehung K 26n und zur vorhandenen Ortsdurchfahrt dar. Auch zum Analysezeitpunkt wird die unzureichend ausgebaute Verbindung bereits von wenigen hundert Fahrzeugen täglich befahren.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich der positive Trend der letzten Jahre hinsichtlich der verkehrlichen Belastung in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Die K 26n wird hinsichtlich ihrer Funktion als Ortsumgehung weiter zur verkehrlichen Entlastung der Gemeinde Harsefeld beitragen. Sollte von weiterführenden Maßnahmen zur Entlastung des zentralen Ortsbereichs abgesehen werden, ist die Belastung in diesem Bereich weiterhin als hoch und hinsichtlich der Straßenraumgestalt sowie der straßenräumlichen Nutzung als unangemessen einzuschätzen.

3 Verkehrsberuhigung Ortskern

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sowie die Inbetriebnahme der K 26n zeigen bereits deutliche, positive Auswirkungen auf die Verkehrsverteilungen im zentralen Ortsbereich. Jedoch ist die verkehrlich Belastung des zentralen Ortsbereiches insbesondere der Marktstraße noch immer sehr hoch. Ziel muss es daher sein, weitere Verkehre auf die Ortsumgehung zu verlagern. Potenzial besteht diesbezüglich vor allem bei den verbliebenen ortsfremden Durchgangsverkehren, welche nach wie vor auch in Ost – West-Richtung die Achse Friedrich-Huth-Straße – Marktstraße – Buxtehuder Straße befahren und bei einem gewissen Anteil der Quell- und Zielverkehre mit Ziel bzw. Quelle im südlichen Ortsgebiet.

Gemäß Gesamtkonzept aus dem Jahre 2005⁵ liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei etwa 30 %. Geht man davon aus, dass die Verkehrsströme, welche derzeit die K 26n nutzen hauptsächlich verlagerte Durchgangsverkehre sind, entspricht dies einem verlagerten Anteil von etwa 20 %. Da die K 26n jedoch auch von oben genannten Quell- und Zielverkehren genutzt wird ist davon auszugehen, dass der Anteil sogar noch geringer ist. Ein nicht unerheblicher Anteil von über 10 % des Durchgangsverkehrs nutzt demnach noch nicht die neue Umgehungsstraße K 26n.

Weit schwieriger zu quantifizieren sind die, in vorgängigen Untersuchungen angenommenen, Anteile des Quell- und Zielverkehrs, welche auf die Umgehungsstraße verlagert werden können. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass auch hier noch deutliches Potenzial zur Verlagerung auf die K 26n besteht.

Neben der Verlagerung der Durchgangsverkehre kann eine nachhaltige Entlastung des zentralen Ortsbereiches nur erreicht werden, wenn auch ortsbezogene Quell- und Zielverkehre teilweise auf die K 26n verlagert werden (vgl. Abb. 9).

⁵ SHP Ingenieure
Flecken Harsefeld, Gesamtkonzept, Verkehrsberuhigung Ortskern/Ortsumgehung K26 n
Hannover, 2005

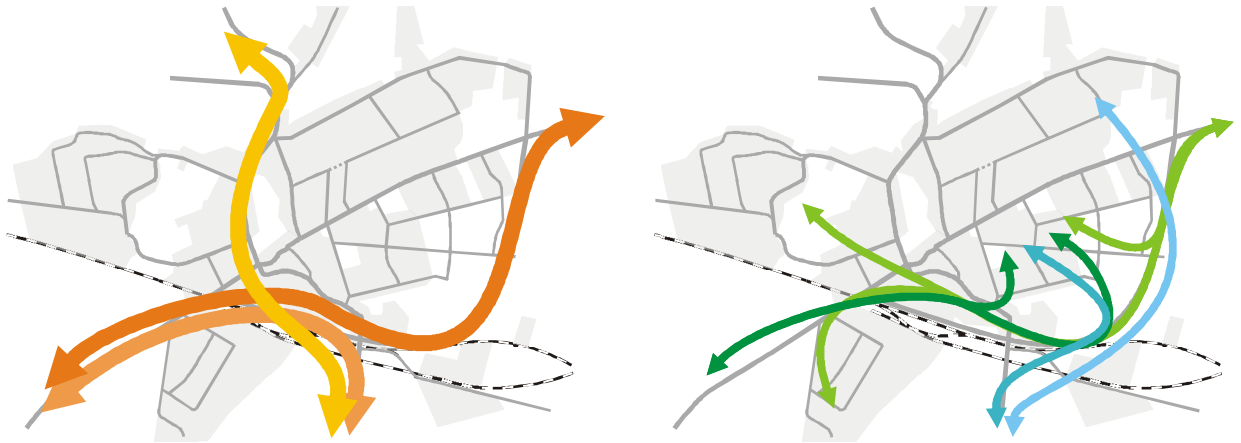


Abb. 9 Angestrebte Verlagerung der Durchgangsverkehre (links) und Quell-/Zielverkehre (rechts)

3.1 Konzeptionelle Maßnahmen

Die Verlagerung der Verkehre aus dem zentralen Bereich auf die Ortsumgehung wird durch eine Abwertung der Marktstraße für den Kraftfahrzeugverkehr erzielt. Im Wesentlichen wurde dies bereits durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erreicht.

Als bereits umgesetzte Maßnahmen sind hier exemplarisch die Einrichtung zweier Minikreisverkehre an beiden Enden der Marktstraße, die platzartige Straßenraumgestaltung im zentralen Bereich, die generell reduzierte Fahrbahnbreite von 5,00 m und die Einrichtung einer Tempo 30-Zone sowie die Fahrbahneinengung im Bereich der westlichen Marktstraße zu nennen (vgl. Abb. 10).



Abb. 10 Kreisverkehre im Westen (links oben) und Osten (rechts oben) der Marktstraße, platzartige Straßenraumgestaltung (links unten) und Fahrbahneinengung (rechts unten)

Für den fließenden Kfz-Verkehr ergeben sich durch die getroffenen Maßnahmen erhöhte Widerstände beim Befahren des zentralen Ortsbereiches. Um eine weitere Verlagerung der Verkehre zu erwirken, müssen die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen überprüft und Optimierungen angestrebt werden.

3.2 Einengung westliche Marktstraße

In Bezug auf die Fahrbahneinengung in der westlichen Marktstraße fällt auf, dass die Einengung in der westlichen Marktstraße nur teilweise Beachtung bei den Kfz-Fahrern findet. Im Falle einer Begegnung mit einem entgegenkommenden Fahrzeug wird die Einengung in vielen Fällen überfahren. Die Einengung erzielt ihre volle Wirkung lediglich zu den Zeiten, in denen die zusätzliche Fläche im Seitenraum zum Laden und Liefern bzw. zum Parken benutzt wird. In der restlichen Zeit führt sie nur bedingt zu einer Erhöhung des Widerstandes für den fließenden Kfz-Verkehr (vgl. Abb. 11).



Abb. 11 Überfahren der Einengung (links), Widerstand durch parkendes Kfz (rechts)

Wie in der obigen Abbildung ersichtlich, setzt sich die Einengung durch die Wahl der Pflasterung eher vom Gehweg ab, als von der Fahrbahn. Dies veranlasst die Kfz-Fahrer die Fläche trotz Absetzung durch Bord und Rinne als Teil der Fahrbahn anzunehmen.

In einem ersten Schritt sollte somit das Pflaster gewechselt werden. Die Fläche der Fahrbahneinengung sollte die gleich Oberfläche wie der angrenzende Gehweg aufweisen und sich somit deutlich von der Fahrbahn absetzen (vgl. Abb. 12). Eine derartige Gestaltung sah auch die entsprechende Ausführungsplanung vor.



Abb. 12 Ursprüngliche Visualisierung der Fahrbahneinengung

Auch die Länge der bestehenden Einengung sollte angepasst werden. Statt, wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen, etwa 16,5 m (vgl. Abb. 12) verfügt die Fahrbahneinengung derzeit über eine Länge von etwa 25,0 m. Dieser Bereich ist für den fließenden Kfz-Verkehr nur schwer zu überblicken und erschwert ein sicheres Passieren der Engstelle.

Weiterführend kann auch über die bauliche Umsetzung der Fahrbahneinengung mittels Pollern oder Pflanzkübeln nachgedacht werden (vgl. Abb. 13). In beiden Fällen sollte jedoch der für das Liefern und Laden vorgesehene Bereich freigehalten werden.



Abb. 13 Umsetzung der Einengung mit Pollern (links) oder Pflanzkübeln (rechts)

Die bauliche Umsetzung der Fahrbahneinengung stellt einen dauerhaften Widerstand für den fließenden Kfz-Verkehr dar. Das Ausweichen in den nördlichen Seitenraum und somit die Begegnung zweier Fahrzeuge ist in diesem Abschnitt nicht möglich. Dies könnte zu der Situation führen, dass Fahrzeuge in den südlichen Seitenraum ausweichen und den Gehweg befahren. Sollte dieses Verhalten festgestellt werden, ist beispielsweise das Aufstellen von Pollern auch im südlichen Seitenraum in Erwägung zu ziehen.

3.3 Verkehrsberuhigter Bereich

Die vorherrschende Aufenthalts- und Erschließungsfunktion des zentralen Bereichs der Marktstraße ermöglicht auch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich mittels Verkehrszeichen 325.1 (vgl. Abb. 14).

Diese Ausweisung würde bedeuten, dass Fußgänger die Straße in ganzer Breite benutzen dürften und Kraftfahrzeuge lediglich Schrittgeschwindigkeit fahren dürften. Die hierdurch deutlich reduzierte Geschwindigkeit hätte eine Erhöhung des Widerstandes für den fließenden Kfz-Verkehr zu Folge und würde somit zwangsläufig zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die K 26n führen. Zudem ergibt sich eine wesentlich verträglichere Situation im Straßenraum, die durch mehr Freiheiten und Aktivitäten von Fußgängern und Radfahrern gekennzeichnet ist.



Abb. 14 Beispiele für Verkehrsberuhigte Bereiche: Steinhude (links) und Wildeshausen (rechts)

Inwieweit eine vergleichsweise nachdrückliche Maßnahme gegenüber den Interessen der Anlieger und dem ortsansässigen Einzelhandel vertretbar ist, müsste in einem separaten Verfahren erörtert werden.

3.4 Weitere Maßnahmen

Generell sollte in der Ortsdurchfahrt Harsefeld eine Optimierung der Radverkehrsführung angestrebt werden. Vorort treten augenscheinlich Unsicherheiten beim Befahren der Ortsdurchfahrt mit dem Rad auf.



Abb. 15 Unsicherheiten durch mangelhafte Radverkehrsführung

Entgegen der ursprünglichen Ausführungsplanung wurde auf eine eindeutige Markierung verzichtet. Die hierdurch bedingten Unsicherheiten führen vermehrt zu gefährlichen Situationen im Verkehrsgeschehen.

Eine eindeutige Führung des Radverkehrs insbesondere im Bereich der Knotenpunkte zeigt sowohl den Radfahrern an, wo sie zu fahren haben, macht jedoch auch den Kfz-Fahrer darauf aufmerksam, wo er mit Radfahrern zu rechnen hat. Hierzu sollten, wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen, Markierungen auf der Fahrbahn aufgebracht werden, welche dem Radfahrer das Fahren auf der Fahrbahn oder im Seitenraum weisen.

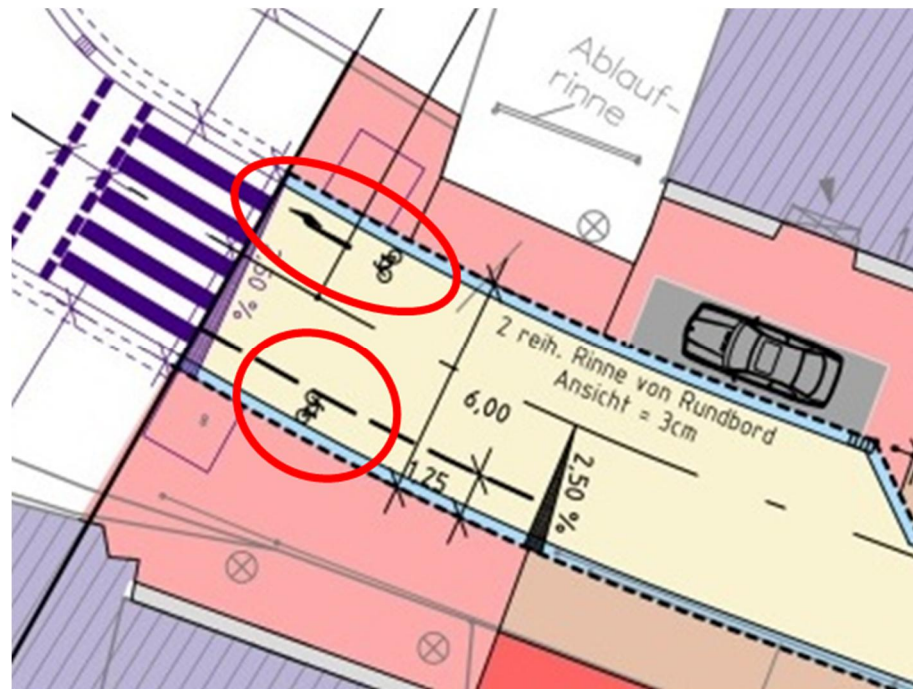


Abb. 16 Markierungen zur Radverkehrsführung

Abb. 16 zeigt beispielhaft die Markierungen zur Radverkehrsführung in der westlichen Marktstraße. In Fahrtrichtung Osten wird der Radfahrer angewiesen auf der Fahrbahn zu fahren. In Fahrtrichtung Westen weist ihn die Markierung auf das Wechseln in den Seitenraum hin.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Ein wesentlicher Anteil zur Zielerreichung in Bezug auf die verkehrsberuhigenden Maßnahmen im zentralen Ortsbereich kann durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden. In diesem Falle dienen die Maßnahmen im Handlungsfeld Öffentlichkeitsarbeit der Sensibilisierung für das eigene Verhalten bzw. Fehlverhalten und das anderer Verkehrsteilnehmer. Zur Umsetzung geeignet sind dabei Medienkampagnen, bei denen mit kurzen, interessanten, leicht verständlichen und eingängigen Beiträgen verschiedene Themen zum Verkehrsverhalten angesprochen werden.

Ein wichtiges Ziel der Öffentlichkeitsarbeit muss die Stärkung der Nahmobilität sein (siehe Ziffer 5). Gezielte Aktionen sollen dazu führen dass mehr Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Dies führt zwangsläufig zu einer Verschiebung im Modal Split zulasten der MIV-Nutzung. Eine Steigerung der Nahmobilität hat somit eine verkehrliche Entlastung in Bezug auf den Kfz-Verkehr zur Folge. Insbesondere die zentralen Ortsbereiche rund um die Marktstraße würden von dieser Entwicklung profitieren.

Eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit unterstützt die Akzeptanz der Nahmobilität und informiert über die Aktivitäten der Gemeinde im Zuge der Förderung der Nahmobilität. Das positive Image des Fuß- und Radver-

kehrs soll transportiert und die Bürger umfassend zum Thema Nahmobilität informiert werden. Beispielhaft sind nachfolgend einige Elemente der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt.

- Dachmarke für Harsefeld entwickeln:
Die Öffentlichkeitsmaßnahmen sowie auch die weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollten unter einem Dach bzw. einer Marke gebündelt werden. Eine Dachmarke ermöglicht einen hohen Wiedererkennungswert, welches gerade die Zuordnung von Maßnahmen in unterschiedlichen Themenfeldern zur Nahmobilität erleichtert. Dachmarken in der Radverkehrsförderung haben bspw. auch Nürnberg „Nürnberg steigt auf!“ oder auch die „Kieler Wege“ sowie das Logo der Stadt Hameln „fahrradfreundliche Stadt Hameln“, um nur einige Beispiele zu nennen.
- Kontinuierliche Presseinformation:
Eine kontinuierliche Berichterstattung über die Umsetzungen und Maßnahmen im Zuge der Verbesserung des Fußwege- und Radverkehrsnetzes (bspw. neue Radverkehrsanlage, neue Abstellanlagen, usw.) nach dem Motto „Tue etwas Gutes und rede darüber“ erhöht die Aufmerksamkeit für das Thema Nahmobilität.
- Einzelprojekte und -veranstaltungen:
Einzelprojekte und -veranstaltungen zum Thema Nahmobilität in Harsefeld unter thematischen Aspekten können sinnvoll sein, um für ein bestimmtes Thema stärker zu sensibilisieren. So können Fahrradfeste durchgeführt werden, um auf den Radverkehr in Harsefeld aufmerksam zu machen oder thematisch auf die Sicherheit der Radfahrer eingegangen werden.
- Aufklärung und Erziehung:
Neben Einzelprojekten wird ein wesentlicher Anteil der Verkehrserziehung den Schulen und allgemeinen Einrichtungen für Kinder und Jugendliche zugeschrieben. Daher sollte in den Schulen und Einrichtung auf eine Verkehrserziehung zugunsten der Nahmobilität eingewirkt werden. Ein Beispiel hierzu ist neben der Erstellung von Schulwegplänen („Schulradwegplanung von Schülern für Schüler“) der sogenannte „Walking Bus“. Der Schulweg zu Fuß wird sicherer und macht mehr Spaß, wenn Kinder ihn gemeinsam zurücklegen. Hier setzt die Aktion „Walking Bus“ an. Von einem oder mehreren Erwachsenen begleitete Schülergruppen laufen wie ein Linienbus nach Fahrplan feste „Haltestellen“ an. So füllt sich nach und nach der „Walking Bus“ und bringt die Jungen und Mädchen sicher zur Schule und nach dem Unterricht wieder nach Hause. Die Rückgewinnung der eigenständigen und elternunabhängigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen sollte eines der zentralen Ziele sein.

Eine Stärkung der Nahmobilität sollte immer mit einer Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer und im Besonderen der Kfz-Nutzer verbunden sein. Ein Ziel dieser Sensibilisierung ist es, die Verkehrsteilnehmer zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme zu bewegen. In Bereichen mit einer hohen Nut-

zungsintensität der Straßenräume kommt es zwangsläufig zu einer Überlagerung der einzelnen Nutzergruppen und ihrer Bedürfnisse. Zu diesen zählen neben den Verkehrsteilnehmern im Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr auch die Nutzer der Aufenthaltsfunktion sowie spielende Kinder und Kunden des lokalen Einzelhandels, welche sich im Straßenraum bewegen. Eine gegenseitige Rücksichtnahme ist in diesen Bereichen unerlässlich.

Ein weiteres Ziel der Öffentlichkeitsarbeit sollte die Sensibilisierung hinsichtlich des eigenen Verhaltens bzw. Fehlverhaltens sein. Ein Mittel, welches sich in der Vergangenheit als Wirksam herausgestellt hat, ist eine dynamische Geschwindigkeitsanzeige, welche den Fahrer auf sein Geschwindigkeitsverhalten hinweist (vgl. Abb. 17).



Abb. 17 Geschwindigkeitsanzeige, Anzeige bei Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeit (links) und beim Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (rechts)

Basierend auf der Wirkungsweise von „Lob und Tadel“ wird der Fahrer beim Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bestätigt. Beim Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird er durch die Aufforderung „Langsam!“ getadelt. Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) haben gezeigt, dass eine dynamische Geschwindigkeitsanzeige zu deutlichen und nachhaltigen Verhaltensänderungen bei Kfz-Fahrern führt. Darüber hinaus konnte ein subjektiv empfundener Sicherheitsgewinn bei Fußgängern festgestellt werden.

4 Neuerschließung südliche Wohngebiete

4.1 Neuerschließung

Auf der Grundlage der Bauleitplanung der Gemeinde Harsefeld sind derzeit etwa 400 neue Wohneinheiten im Süden Harsefelds geplant. Insgesamt sieht der aktuelle Flächennutzungsplan Wohnflächen für 1.000 bis 1.100 neue Wohneinheiten vor. Diese Neuerschließungen werden derzeit über die Griemshorster Straße an das Zentrum von Harsefeld angebunden (vgl. Abb. 6). Die Neuerschließung wurde in der Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 im vollen Umfang berücksichtigt (vgl. Ziffer 2.2.2).

4.2 Verkehrsrelevante Ziele und Anbindungen

Wichtige Ziele für die zukünftigen Bewohner sind überwiegend im Bereich der Ortsmitte sowie im Bereich der Schulen und Sportstätten im Bereich Jahnstraße zu lokalisieren (vgl. Abb. 18). Während die Ortsmitte direkt über die Griemshorster Straße erreicht werden kann, können Ziele im Bereich Jahnstraße über den Umweg K 26n, Friedrich-Huth-Straße erreicht werden.

Alternativ besteht die Möglichkeit über einen unzureichend ausgebauten Wirtschaftsweg und den Brakenweg die Ziele im Bereich Jahnstraße zu erreichen. Schon heute wird diese Verbindung intensiv genutzt, was sich insofern als problematisch erweist, als dass der bestehende Wirtschaftsweg nicht über einen Ausbaustandard verfügt, welcher den Begegnungsfall zweier Kfz ermöglicht.

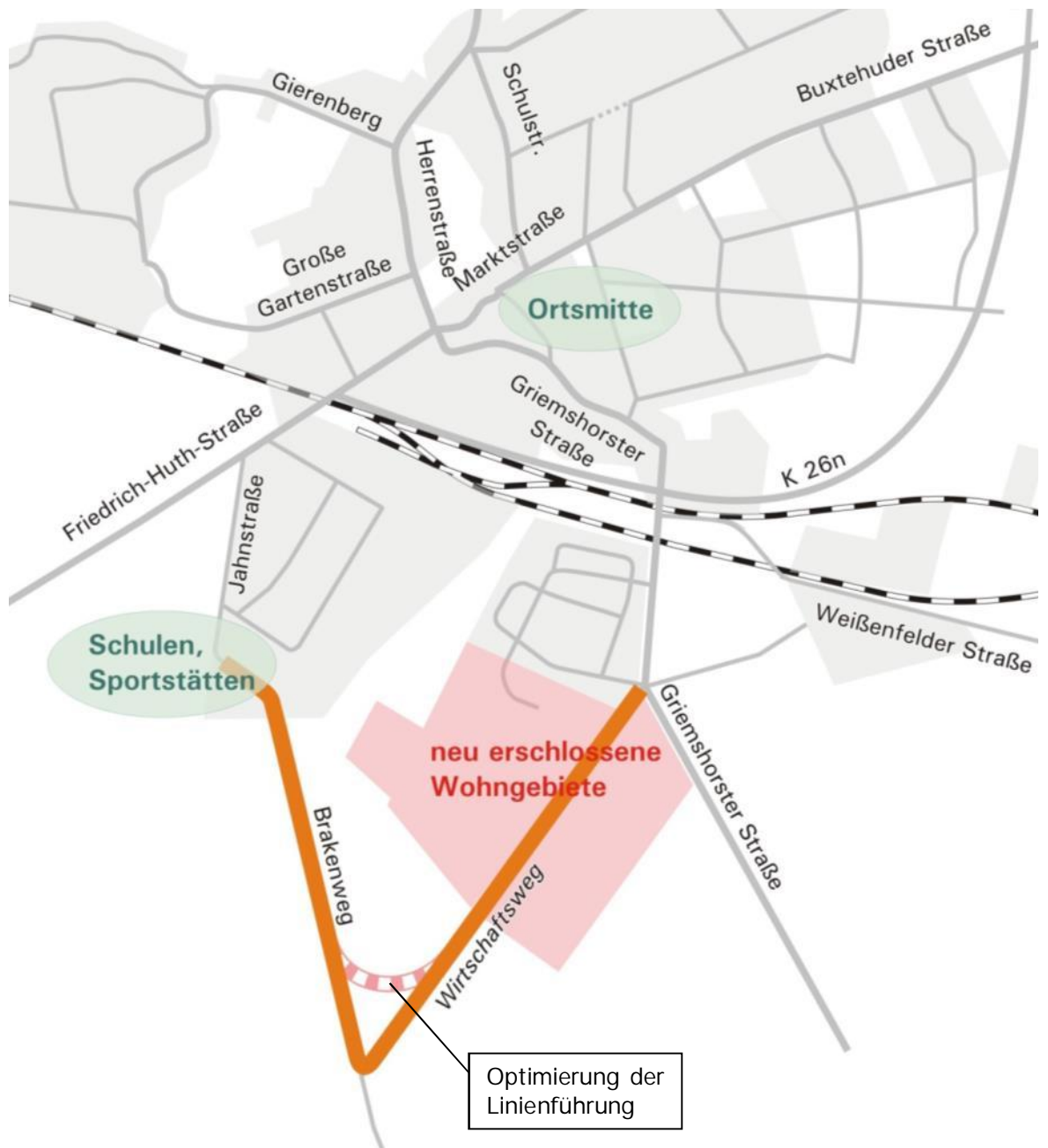


Abb. 18 Anbindung der Wohngebietserweiterung

Für die zukünftige Entwicklung der neu erschlossenen Wohngebiete und ausdrücklich in Bezug auf die sicherzustellenden Schulwege ist es wünschenswert eine kurze und entsprechend leistungsfähige Verbindung zu den Schulen und Sportstätten im Bereich der Jahnstraße herzustellen. Hierzu sollte der bestehende Wirtschaftsweg entsprechend ertüchtigt und ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang sollte auch über eine Anpassung des Knotenpunktes Brakenweg/Wirtschaftsweg nachgedacht werden. Wie in Abb. 18 angedeutet, sollte die Linienführung zwecks besserer Befahrbarkeit optimiert werden. Hierzu wäre Landerwerb im Bereich nördlich des bestehenden Knotenpunktes erforderlich.

4.3 Ergänzung des verkehrswichtigen Straßennetzes

Die Betrachtung des verkehrswichtigen Straßennetzes, bestehend aus den Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen, der Gemeinde Harsefeld zeigt deutlich die Notwendigkeit einer Ergänzung im Südwestlichen Gemeindegebiet. Insbesondere die Erweiterung der Siedlungsflächen in südliche Richtung führt zu einer gesteigerten verkehrlichen Nachfrage und zu einem entsprechenden Bedarf einer Netzergänzung.

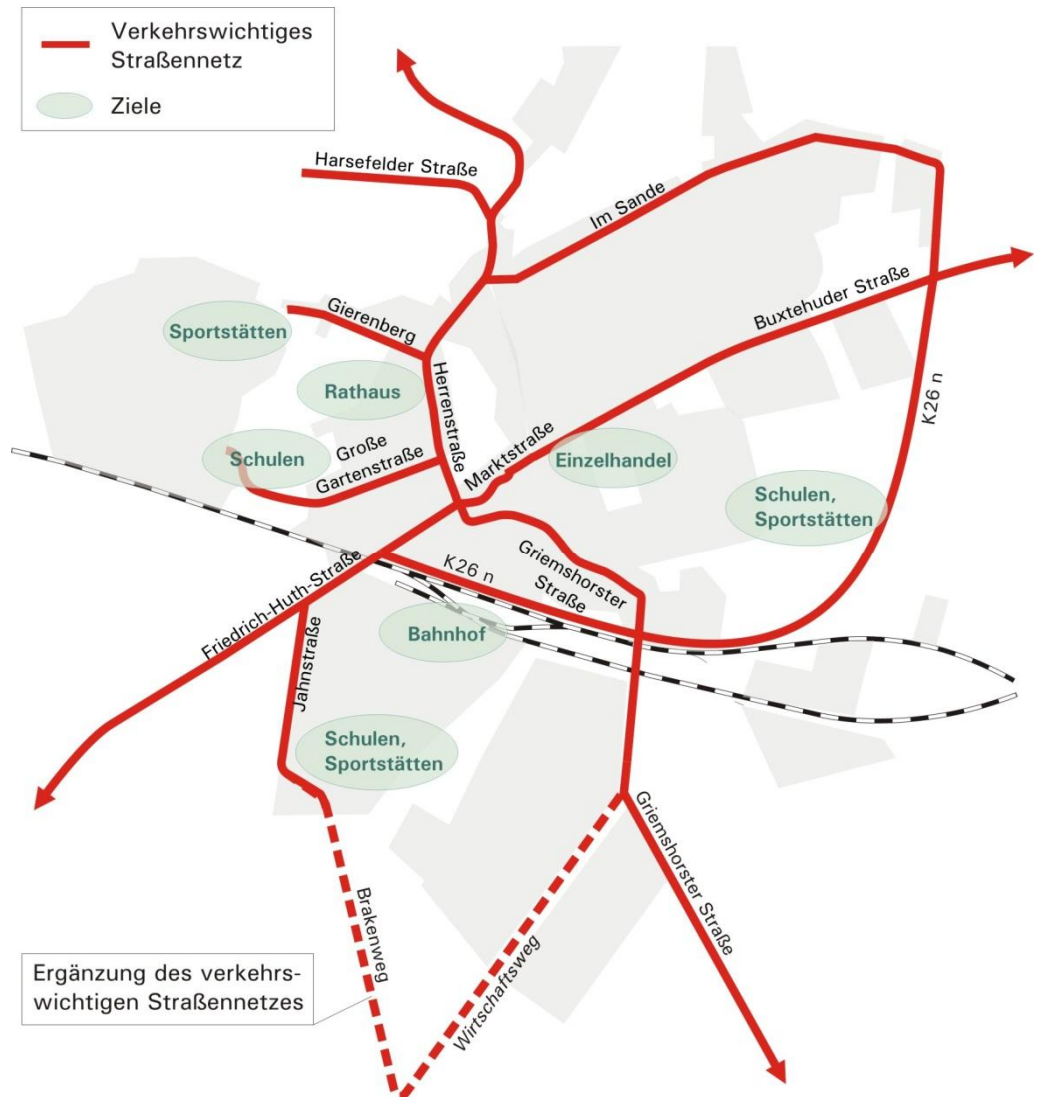


Abb. 19 Verkehrswichtiges Straßennetz Harsefelds

Hinsichtlich der angestrebten Funktion als verkehrswichtige innerörtliche Straße wäre ein Ausbau des Brakenwegs und des Wirtschaftswegs als förderungsfähig gemäß Niedersächsischem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einzustufen. Die gilt insbesondere vor den Hintergrund, dass es sich hierbei um eine verkehrswichtige innerörtliche Verbindung zwischen Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung und Gebieten mit Ausbildungs- bzw. Sportstätten handelt.

Die verkehrliche Prognose für das Jahr 2025 misst dieser Verbindung ebenfalls eine große Bedeutung bei (vgl. Ziffer 2.2). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 1.800 Kfz ist maßgeblich auf die Neueröffnungen im Süden Harsefelds zurückzuführen. Sollte auf einen Ausbau des Wirtschaftsweges und des Brakenweges verzichtet werden, würde die verkehrliche Umverteilung im Netz zu einer deutlichen Mehrbelastung der bestehenden Straßeninfrastruktur führen. Insbesondere die mit 12.700 Kfz/24h schon jetzt stark belastete östliche Friedrich-Huth-Straße würde deutlich stärker nachgefragt.

4.4 Mögliche Auswirkungen

Eine direkte Anbindung der Wohngebiete an die südliche Jahnstraße würde in Jahnstraße und der Friedrich-Huth-Straße zu einer verkehrlichen Entlastung führen, da die Anwohner den direkten Weg im Südwesten wählen würden.

Die Verbindung würde jedoch auch gebietsfremden Verkehr welcher in der Beziehung Süd-West an Harsefeld vorbeifahren möchte als Alternative zur Verfügung stehen. Vorgängige Untersuchungen zum Quell- Zielverkehr (siehe Gesamtkonzept⁵) zeigen, dass es sich hierbei um eine untergeordnete Beziehung handelt. Weniger als 2 % der Fahrzeuge, welche aus Richtung Westen auf der Friedrich-Huth-Straße nach Harsefeld einfahren verlassen Harsefeld in Richtung Süden auf der Griemshorster Straße. In Gegenrichtung liegt der Anteil unter 3 %. Selbst für den Fall, dass die erbaute Verbindung im Südwesten Harsefelds als Alternativroute benutzt würde, wären die verkehrlichen Auswirkungen auf die Jahnstraße marginal.

4.5 Ausbauquerschnitt

Aufgrund der Tatsache, dass diese Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr mit einem deutlichen Umweg verbunden ist, ist davon auszugehen, dass diese Verbindung für diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer nur eine untergeordnete Rolle spielen wird. Als Ausbauquerschnitt wäre daher ein 6,00 m breiter Querschnitt, bestehend aus einer 4,50 m breiten Fahrbahn und einem 1,50 m breiten gepflasterten Seitenstreifen, angemessen (vgl. Abb. 20).

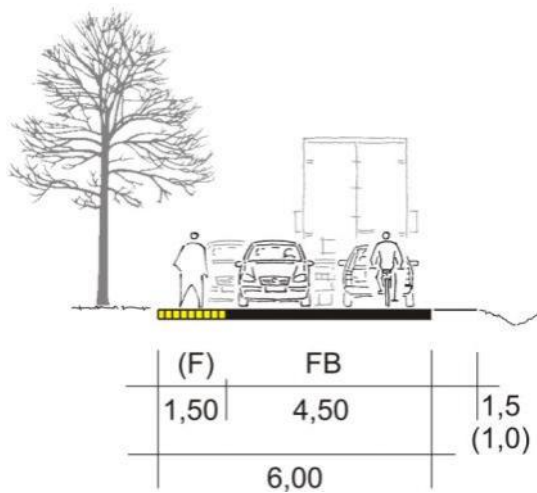


Abb. 20 Ausbauquerschnitt mit Seitenstreifen (links), Beispiel (rechts)

Der gepflasterte Seitenraum dient hierbei als Schutzraum für Fußgänger. Eine Fahrbahnbreite von 4,50 m ermöglicht den maßgebenden Begegnungsfall zweier Pkw. Für den Begegnungsfall mit einem Lkw kann auf den gepflasterten Seitenstreifen ausgewichen werden. Der Radverkehr würde in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

5 Nahmobilität

5.1 Strategische und programmatische Aussagen

„Nahmobilität“ dient der Verknüpfung von städtebaulichen Zielsetzungen und der Verkehrsplanung. Dabei sollen Voraussetzungen für die Verbesserung der Mobilität der Bewohner im engeren städtischen Raum geschaffen werden. Nahmobilität ist durch das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren oder das Fahren mit dem Stadtbus auf kurzen Strecken erlebbar und trägt ferner zum urbanen Leben bei. Nahmobilität weist ein breites Handlungsspektrum auf, das verschiedene verkehrliche Bereiche verbindet und maßgebliche Auswirkungen auf das Lebensgefühl und die Lebensqualität mit sich bringt:

- Nahmobilität leistet einen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität in der Stadt. Dies beginnt bereits bei Kindern und Jugendlichen.
- Nahmobilität befasst sich mit der Teilhabe am öffentlichen Leben bis ins hohe Alter mit dem Rad, Rollator, Rollstuhl oder zu Fuß. Ziel ist also die Aufrechthaltung der Mobilität für alle Menschen auch ohne Auto oder ÖPNV. Der Aspekt der Verkehrssicherheit nimmt dabei eine große Rolle ein.
- Nahmobilität bedeutet auch die gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe am urbanen Leben für Menschen mit Behinderungen. Barrierefreiheit ist ein gesetzlicher Auftrag, bei dem sich die Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen in der Verkehrsplanung wiederfinden müssen. Taktile Leitelemente zählen dazu ebenso wie die bodengleiche Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Nahmobilität trägt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen bei. Sie steigert die Lebensqualität, schafft Bewegungs- und Freiräume und hilft den Straßenraum als Lebensraum zu verstehen. Bedenkt man, dass 50 % des Autoverkehrs kurze Wege bis 5 km sind, ließen sich viele dieser kurzen Wege problemlos mit dem Fahrrad oder zu Fuß abwickeln.
- Nahmobilität kann zu einem Schlüsselfaktor für den Klimaschutz, die Schadstoffreduzierung, die Lärmreduzierung und die Ressourcenschonung werden.
- Nahmobilität fördert die Gesundheit durch regelmäßige körperliche Bewegung.
- Nahmobilität ist ein Thema, das in seinen verschiedenen Ausprägungen Männer und Frauen durchaus unterschiedlich betrifft.

Gemäß der Studie MID 2008 (Mobilität in Deutschland) besteht im Bereich der Nahmobilität ein erhebliches Potential zur Reduktion des Modal Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Studie zeigt, dass insbesondere beim Radverkehr große Schwankungen im bundesweiten Vergleich auftreten. Diese deuteten auf ein deutliches Potential im Bereich

Radverkehr hin. Im Mittel werden 9 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Für etwa 60 % der Wege wird auf das Auto zurückgegriffen (vgl. Abb. 21).

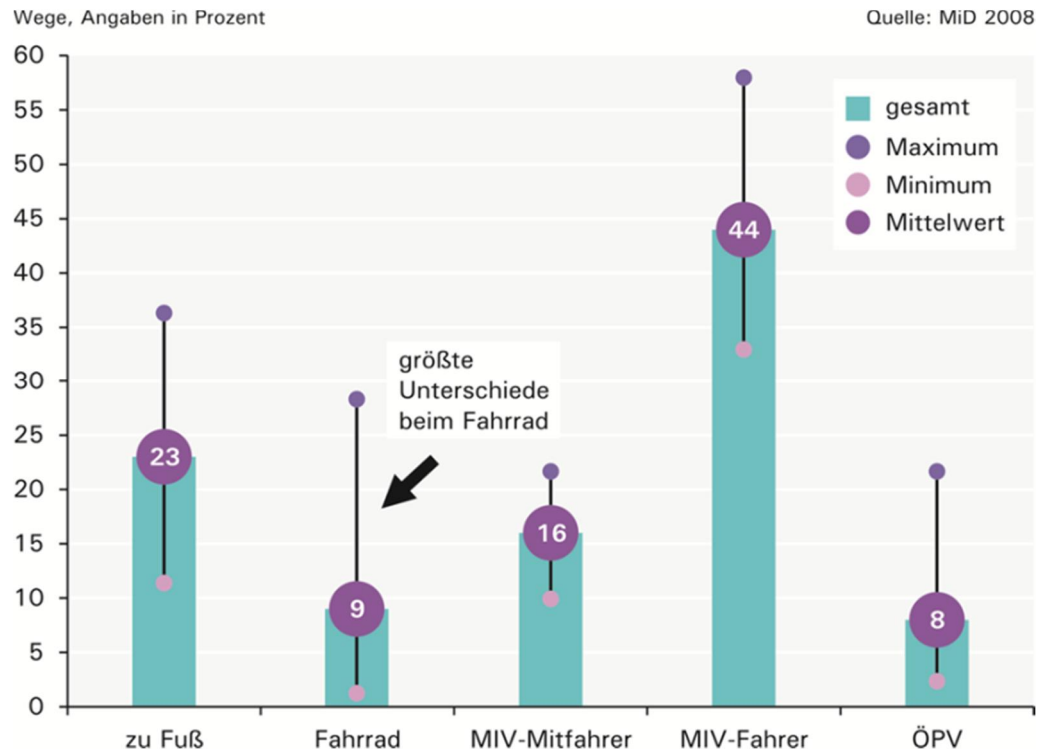


Abb. 21 Studie zur Verkehrsmittelwahl (Quelle MiD 2008)

Mit einem Handlungskonzept für den Radverkehr wird daher das Ziel verfolgt, den Modal Split-Anteil des Radverkehrs generell zu steigern und die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung weiter zu reduzieren. Zur Förderung der Attraktivität des Radfahrens in Harsefeld und zur Steigerung des modalen Anteils des Radverkehrs ist es elementar, den Radverkehr als System zu verstehen. Es müssen verschiedene Systembausteine zusammenwirken. Die Handlungsschwerpunkte im Radverkehr sind in die drei Systembausteine Fahren, Parken und Fördern gegliedert:

Fahren

Für den Radverkehr soll ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz entwickelt werden, welches die wichtigsten Ziele miteinander verbindet. Die Wege zum Radfahren sollen sicher und komfortabel sein. Zudem sollen sie einen definierten Ausbaustandard erfüllen. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten zu minimieren. Dazu sollen die Möglichkeiten und die Vorgaben der novellierten StVO ausgeschöpft und in der Infrastruktur realisiert werden (z. B. Schutzstreifen als gleichwertige und sichere Radverkehrsanlage).

Parken

Ausreichende Abstellanlagen müssen an den Eingangspunkten und an Zielen vorhanden sein. Die Kapazitäten sind auf die Nachfrage abzustimmen. Erweiterte Angebote sollen zum Umsteigen auf das Fahrrad motivieren.

Die Abstellanlagen sollten ferner einen wirksamen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus bieten.



Abb. 22 Beispiele für eine Fahrradabstellanlage, Holland (links) und einer Radstation, Bremen (rechts)

Fördern

Für das Radfahren muss aktiv geworben werden. Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen, wie Luftstationen, Werkstätten und Fahrradstation vervollständigen das Angebot.

Daraus lässt sich für eine Gemeinde wie Harsefeld ableiten, dass es im Rahmen der Mobilitätsplanung wichtig ist, die Nahmobilität, also in erster Linie Rad- und Fußverkehr zu fördern. Dies muss kontinuierlich erfolgen. Das heißt, Jahr für Jahr müssen Mittel bereitgestellt werden, um dem nichtmotorisierten Verkehr immer bessere Voraussetzungen zu bieten. Viele kleine Maßnahmen können helfen, aber auch größere mit Signalwirkung – wie im folgenden Kapitel beschrieben – sollten nicht ausgeschlossen werden.

5.2 Verbindung Schulzentrum Ortskern

Neben den in Ziffer 3.4 erwähnten Mängeln in der Radverkehrsführung besteht Bedarf die südlichen Gemeindegebiete für Fußgänger und Radfahrer besser an das Ortszentrum anzuschließen. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung⁶ aus dem Jahr 2011 wurden die Notwendigkeit und die Potenziale einer möglichen Brückenverbindung Querweg/Böberstroot für Fußgänger und Radfahrer aufgezeigt.

⁶ SHP Ingenieure
Harsefeld, Verkehrsuntersuchung, Brückenverbindung Querweg/Böberstroot für Fußgänger und Radfahrer
Hannover, 2011

5.2.1 Situation im Fußgänger- und Radverkehr

Der Bahnhofsbereich trennt die südlich angrenzenden Gemeindegebiete von der Ortsmitte (vgl. Abb. 23). Diese Trennwirkung wurde durch die Inbetriebnahme der K 26n, welche in diesem Bereich parallel zu den Gleisen verläuft, noch verstärkt.

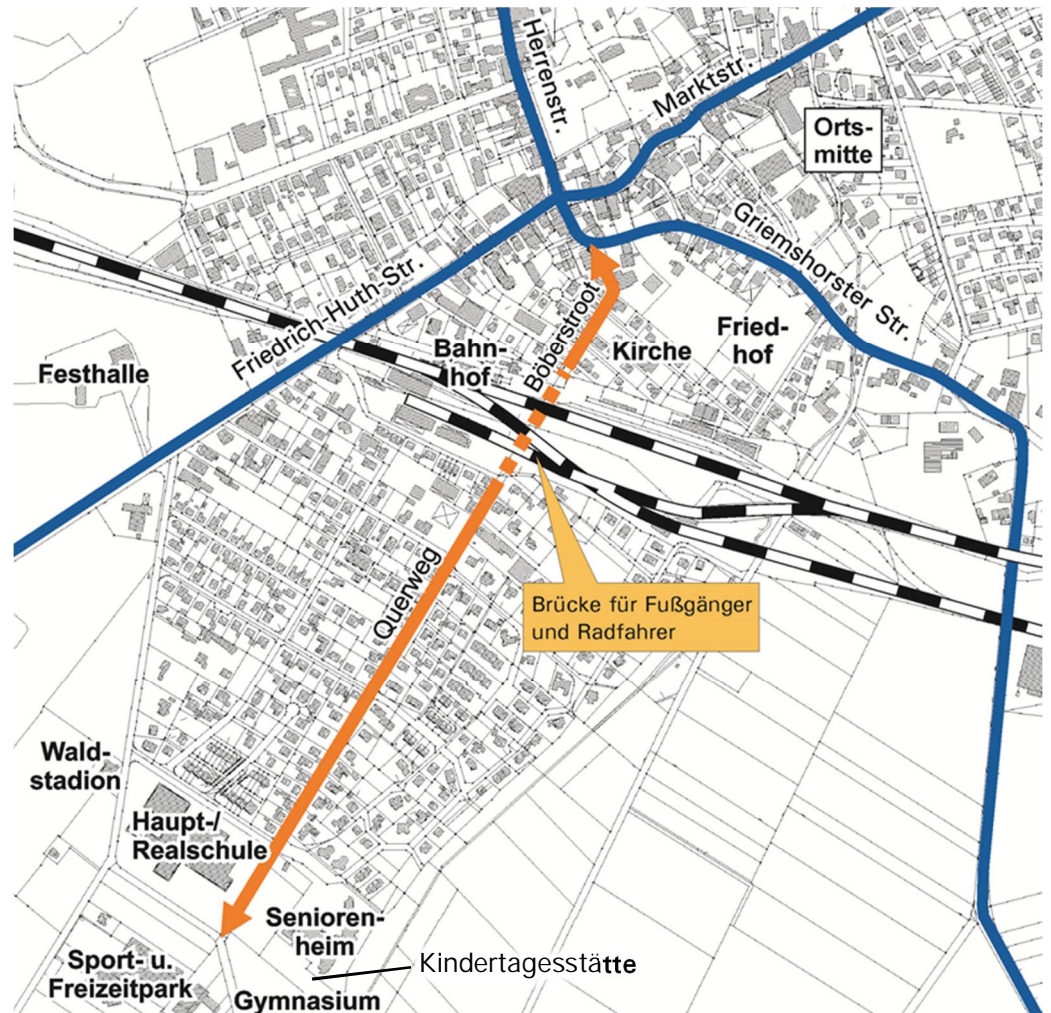


Abb. 23 Situation mit möglicher Brückenverbindung

Die bestehenden Wegeverbindungen für Fußgänger sind wenig attraktiv und mit deutlichen Umwegen verbunden. Sie führen entweder über den plangleichen Bahnübergang der Friedrich-Huth-Straße oder durch eine weiter östlich gelegene Unterführung der Straße Am Redder.

Die Friedrich-Huth-Straße weist in diesem Bereich mit etwa 12.700 Kfz/24 h (Analyse 2013) einen hohe Verkehrsstärke und zum Teil auch hohe Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr auf. Neben den teils langen Wartezeiten am Bahnübergang führt dies zu einer weiteren Minderung der Attraktivität und beinhaltet darüber hinaus ein gewisses Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Radfahrer.

Als flankierende Maßnahmen sollten die Böberstroot und der Querweg als Fahrradstraßen (mit dem Zusatz Kraftfahrzeugverkehr frei) ausgewiesen werden, um der Bedeutung als zentrale Radverkehrs- bzw. Fußgängerachse gerecht zu werden. Nötigenfalls sollte die Oberflächenqualität der Fahrbahnen und Gehwege dieser Straßen verbessert werden.

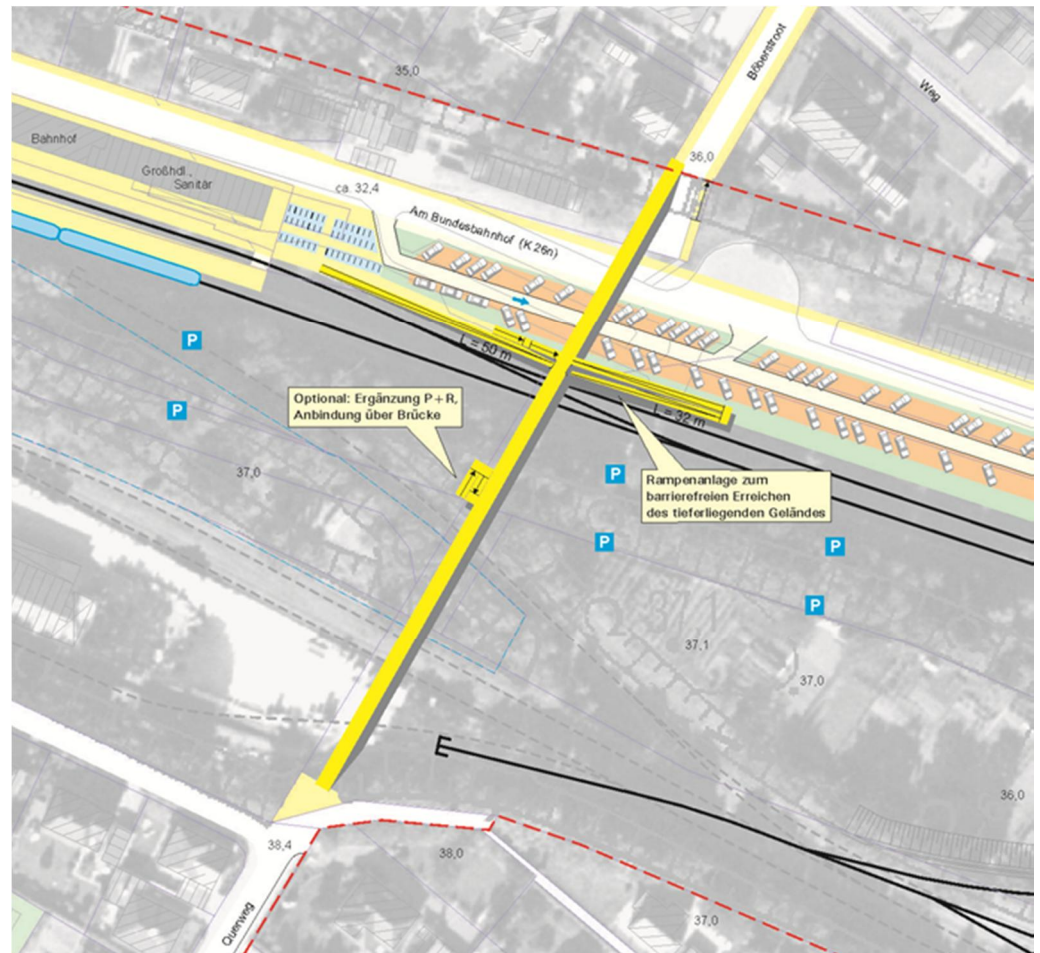


Abb. 25 Brückenverbindung mit barrierefreier Anbindung

Für Fußgänger sollen weiterhin die in der Regel ca. 2,00 m breiten Gehwege zur Verfügung stehen. Diese Breite wird auch zukünftig als ausreichend angesehen, da Radfahrer im Allgemeinen die Fahrbahn benutzen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Brückenverbindung Querweg/Böberstroot für Fußgänger und Radfahrer wurden bereits überschlägig die Kosten einer derartigen Brückenverbindung aufgezeigt. Bei einer Breite von 4 m liegt die Kostenuntergrenze inklusive Rampenanlage demnach bei etwa €1.600.000,- netto. Eine optionale Treppenanlage zum Erreichen des südlich an die Gleise anschließenden Geländes ist in der überschlägigen Kostenschätzung nicht enthalten ist.

6 Fazit

Fließender Verkehr

Die Gemeinde Harsefeld hat sich aus verkehrlicher Sicht in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Gemäß vorliegendem Verkehrsmodell und der Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 wird sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren fortsetzen.

Mit der K 26n, die allerdings noch nicht voll integriert zu sein scheint, liegt der Gemeinde Harsefeld ein gut gegliedertes Verkehrsnetz vor. Netzerweiterungen scheinen nur im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohngebieten sinnvoll. Die Verkehrsbelastungen sind innerorts zwar nach wie vor hoch, spiegeln aber ein gut funktionierendes Wirtschaftsleben wieder, dass sich nach wie vor an der Nutzung des Kraftfahrzeugs festmachen lässt.

Verkehrsberuhigter Ortskern

Trotz der positiven Entwicklung weist der Ortskern und hier insbesondere der zentrale Bereich um die Marktstraße immer noch eine relativ hohe Verkehrsbelastung auf. Die Inbetriebnahme der K 26n hat zwar zu einer deutlichen Entlastung der Ortsmitte geführt, mittels flankierender Maßnahmen, wie der Durchsetzung der Fahrbahneinengung oder der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches im Bereich der westlichen Marktstraße sollte jedoch eine weitere Verkehrsverlagerung angestrebt werden.

Eine weitere Verringerung der Verkehrsbelastung im Ortszentrum erhöht zum einen die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und führt zum anderen zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Passanten und Anwohner.

Neuerschließung südlicher Wohngebiete

Die günstig zum Ortskern gelegenen neu erschlossenen Wohngebiete im Süden der Gemeinde müssen attraktiv und sicher an den Ortskern, aber auch an relevante Ziele wie Schulen und Sportstätten im Bereich der Jahnstraße angeschlossen werden. Hierzu empfiehlt es sich, die bestehende Verbindung über den Brakenweg und den anschließenden Wirtschaftsweg zu ertüchtigen und entsprechend den Ansprüchen auszubauen. Ein entsprechender Ausbau wird als förderungsfähig gemäß Niedersächsischem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erachtet, da es sich um den Ausbau einer verkehrswichtigen innerörtlichen Straße handelt.

Nahmobilität

Die Förderung der Nahmobilität sollte in Harsefeld kontinuierlich verfolgt werden. Viele kleinere Maßnahmen können in den nächsten Jahren realisiert werden. Die zu ergänzende Wegeverbindung zwischen den südlichen Gemeindegebieten und dem Ortskern ist umfangreicher. Vorgängige Untersuchungen haben bereits die Notwendigkeit einer Brückenverbindung zwischen Böberstroot und Querweg und das sehr hohe Nutzungspotenzial dieser Verbindung aufgezeigt.

Anlagen

Knotenstromerhebung

Do. 19. September 2013

Zeitraum: 15.00 - 19.00 Uhr (Knotenpunkt 3: 24 h)

Lage der Knotenpunkte



15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

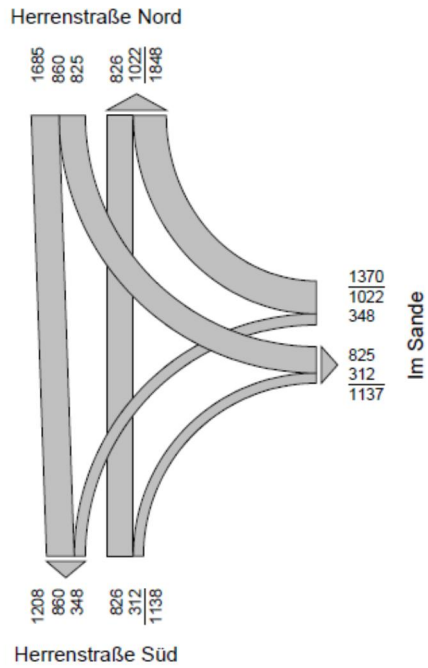


Abb. 26 Knotenströme am Knotenpunkt 1 (Herrenstraße/Im Sande)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

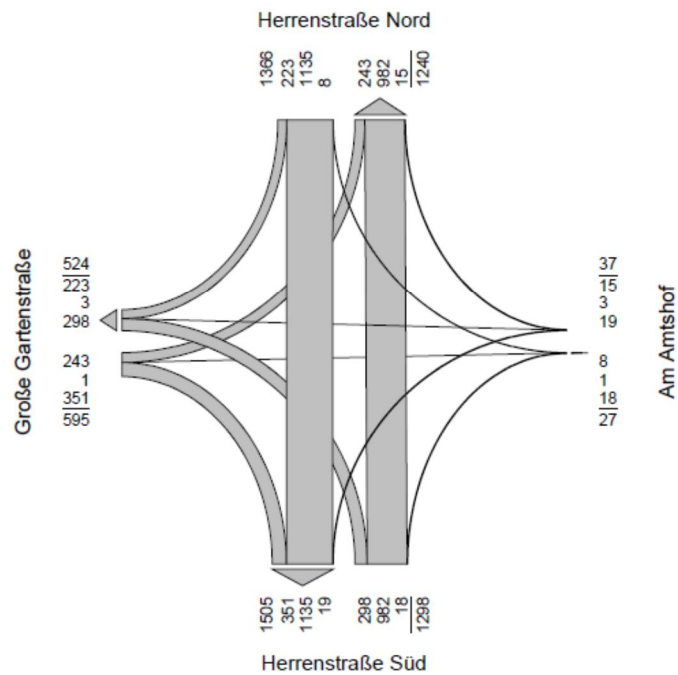


Abb. 27 Knotenströme am Knotenpunkt 2 (Herrenstraße/Am Amtshof/Große Gartenstraße)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

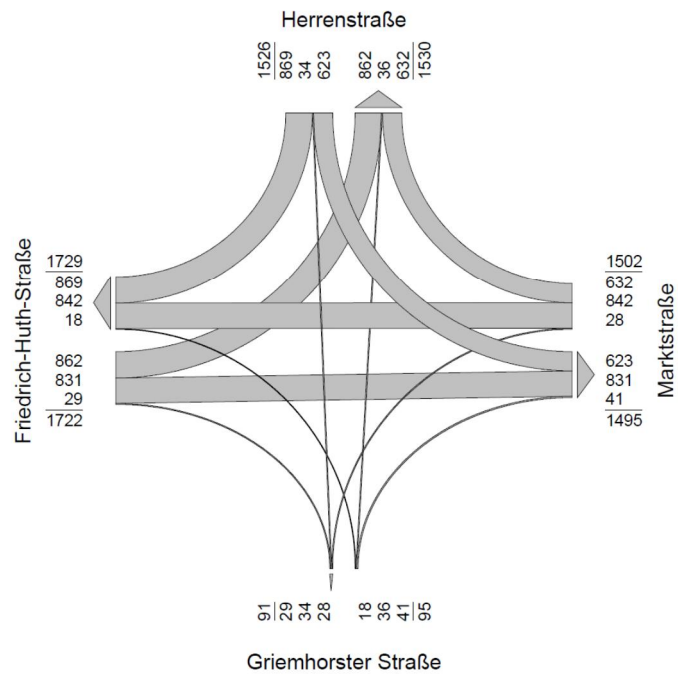


Abb. 28 Knotenströme am Knotenpunkt 3 (Friedrich-Huth-Straße/Marktstraße/ Griemshorster Straße/Herrenstraße)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

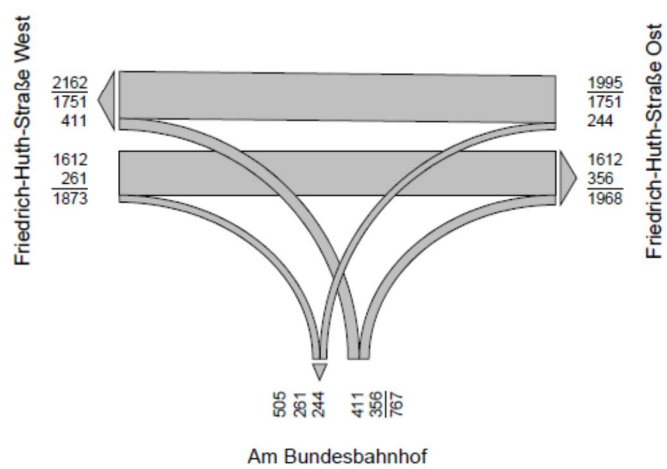


Abb. 29 Knotenströme am Knotenpunkt 4 (Friedrich-Huth-Straße/Am Busbahnhof)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

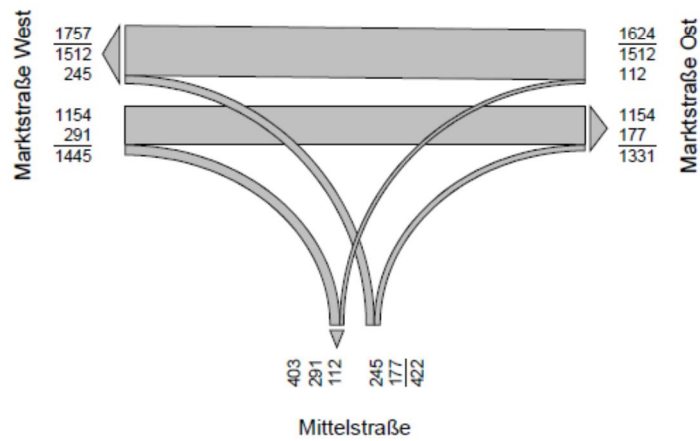


Abb. 30 Knotenströme am Knotenpunkt 5 (Marktstraße/Mittelstraße)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

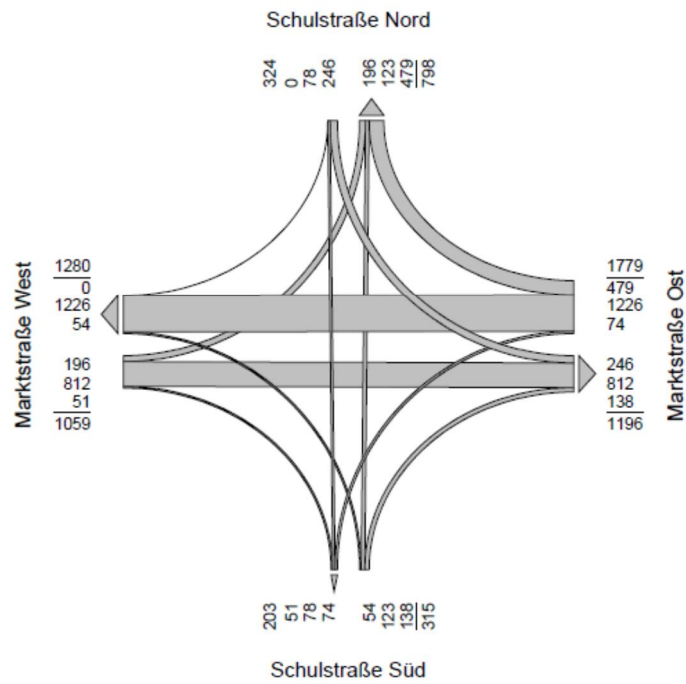


Abb. 31 Knotenströme am Knotenpunkt 6 (Marktstraße/Schulstraße)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

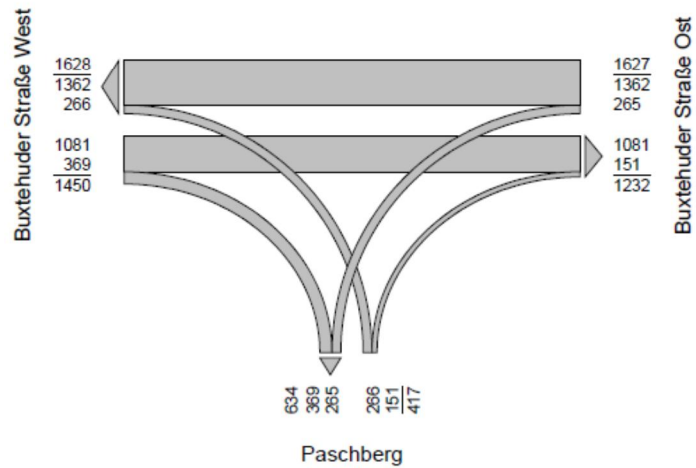


Abb. 32 Knotenströme am Knotenpunkt 7 (Buxtehuder Straße/Paschberg)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

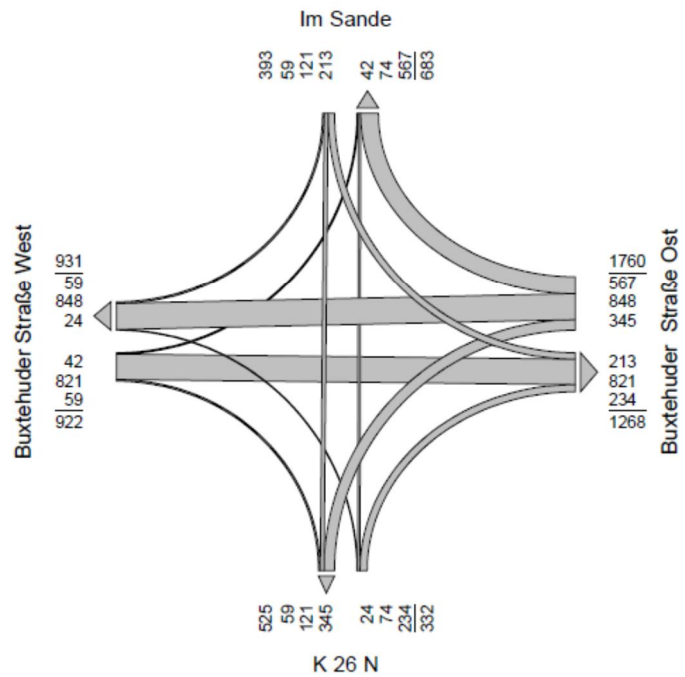


Abb. 33 Knotenströme am Knotenpunkt 9 (Buxtehuder Straße/K 26n/Im Sande)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

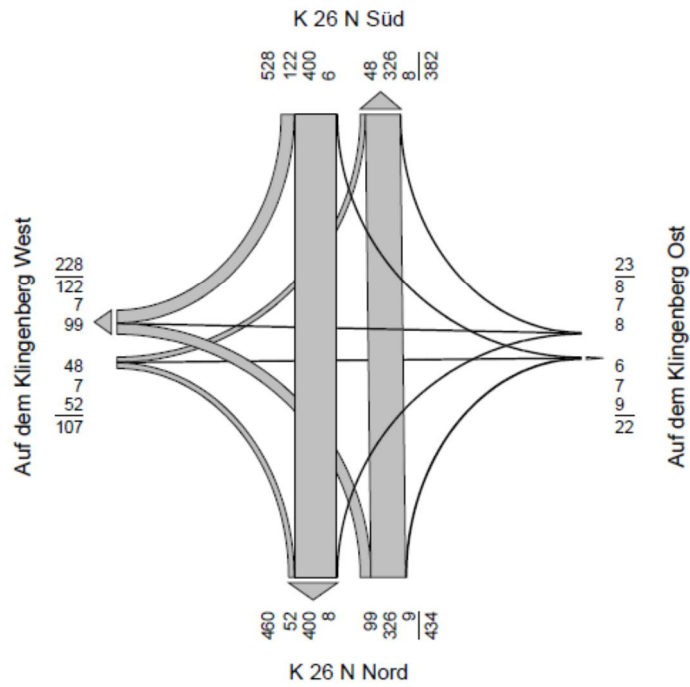


Abb. 34 Knotenströme am Knotenpunkt 10 (K 26n/Auf dem Klingenberg)

15:00-19:00 (Alle Verkehrsmittel)[Kfz]

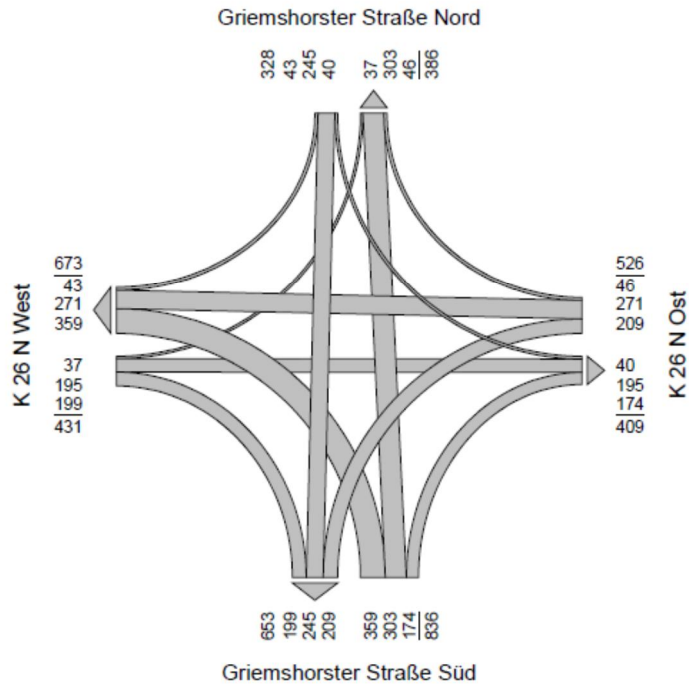


Abb. 35 Knotenströme am Knotenpunkt 11 (K 26n/Griemshorster Straße)